

OTIF**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES****ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR****INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

Projet	Version 02	Référence : A 92-03/3.2013	Original : EN	Date : 06.05.2013
--------	------------	----------------------------	---------------	-------------------

Stratégie et programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2013 et 2014

1. Résultats et priorités de la 5^e session de la CTE

Les 22 et 23 juin 2012, s'est tenue à Berne la 5^e session de la CTE. Les documents suivants, dont le « paquet » pour les wagons de marchandises (PTU WAG et PTU NOI), ont été adoptés :

- PTU WAG – Annexe PP : le document principal et les autres annexes avaient déjà été adoptés par la 4^e session de la CTE. Après avoir été notifiée, l'intégralité de la PTU WAG est ensuite entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT : après avoir été notifié, ce document est ensuite entré en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- Modèles uniformes des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) : après avoir été notifié, ce document est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2012.
- Dans un premier temps, les amendements aux spécifications pour les Registres nationaux des véhicules (RNV) n'ont été adoptés qu'en allemand et en anglais. La version française a dû être révisée afin d'harmoniser la terminologie utilisée avec celle de l'UE, puis a été adoptée par voie de procédure écrite. Le document a ensuite été notifié dans les trois versions linguistiques et préparé pour une entrée en vigueur au 1^{er} mars 2013.
- Rapport explicatif aux ATMF, article 15, § 3 – « *ensure* » ou « *ascertain* » : ce document a été transmis à la Commission de révision qui dispose de la compétence pour l'adopter comme rapport explicatif aux ATMF.

La 5^e session de la CTE a établi les priorités suivantes pour le service Technique de l'OTIF :

- Transposition de la STI Wagons (révisée) en PTU : la transposition a été effectuée et une proposition est soumise au vote à la CTE 6 ;
- Traitement des erreurs dans les PTU (coordonner le travail de l'OTIF et de l'UE) : cette tâche a été effectuée. Une procédure a été établie et sera présentée à la CTE 6 pour information ;
- Dérogations : cette tâche a été réalisée et une proposition doit être soumise au vote de la CTE 6 ;
- Notification des règles nationales : le Secrétariat de l'OTIF a envoyé une circulaire avec une nouvelle date limite de notification. Les États parties n'y ont pas réagi ;
- Registres : le Secrétariat de l'OTIF a amélioré ses relations de travail avec l'ERA et la Commission européenne afin que les registres soient tenus conjointement.
- Mise en application des règles de certification des ECM : les règles pour les ECM sont en vigueur depuis le 1^{er} mai 2012 (règles de l'OTIF, doc. A 94-30/1.2012). Le service Technique de l'OTIF a entrepris des activités de diffusion ;
- Mise à jour de l'annexe PP (objectif : entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014) : cette tâche a été réalisée dans le cadre du projet de PTU WAG révisée.

2. Structuration des activités

Les tableaux en annexe 1 donnent un aperçu général des activités prises en charge en vertu de la Convention et indiquent leur statut et les développements prévus en 2013 et 2014.

Le développement continu de nouvelles réglementations impliquera néanmoins la définition d'une stratégie globale de mise en œuvre, qui portera également sur les réglementations existantes devant être gardées à jour et dont l'équivalence avec leur pendant du côté de l'UE doit être préservée, grâce à des révisions et la correction d'erreurs.

Le nombre croissant de règlements requiert également un travail de diffusion, notamment pour assister les États parties non membres de l'UE à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF. Il faut également s'appuyer sur les États eux-mêmes pour mettre en œuvre correctement les PTU. L'OTIF pourra alors contrôler leurs activités, dans l'intérêt commun des États membres.

Avec l'aide du service juridique de l'OTIF, le service de la technique se consacrera désormais à quatre types d'activité principaux :

1 : Révisions et amendements	2 : Élaboration	3 : Publication et contrôle	4 : Études
<p>Les règlements adoptés peuvent devoir être amendés pour corriger des erreurs ou révisés afin, par exemple, de maintenir leur équivalence avec la réglementation de l'UE. Cette activité devrait s'intensifier au vu du nombre croissant des règlements de l'OTIF.</p> <p>Cette activité est coordonnée au sein du WG TECH.</p>	<p>Cette activité correspond au développement de nouveaux règlements de l'OTIF.</p> <p>Cette activité est coordonnée au sein du WG TECH.</p>	<p>Le Secrétariat de l'OTIF prendra des initiatives afin d'organiser des ateliers et d'autres types de réunions dans le but d'expliquer la teneur et l'application correcte de la réglementation de l'OTIF. Ces activités se concentrent sur les États parties non membres de l'UE.</p> <p>La publication s'accompagne du contrôle de la mise en œuvre (correcte) des règlements de l'OTIF.</p> <p>Cette activité est coordonnée entre le Secrétariat de l'OTIF et les États parties ou organisations. Elle inclura également des opinions et des analyses du service juridique de l'OTIF.</p>	<p>Les activités de ce pilier dépendent de la disponibilité de ressources en personnel, de stagiaires par exemple.</p> <p>Cette activité est coordonnée par le Secrétariat de l'OTIF.</p>
	<p>Un ou des guides d'application seront élaborés pour la réglementation existante, si possible en coordination avec l'ERA.¹</p>		

¹ Agence ferroviaire européenne

3. Priorités proposées pour après la 6^e session de la CTE

Les paragraphes suivants décrivent plus en détails les activités présentées ci-dessus.

Activité n° 1 : Révisions et amendements

La PTU NOI devrait être révisée afin de maintenir l'équivalence avec la STI Bruit révisée (dont l'adoption est prévue pour 2014).

Il faut envisager d'amender la PTU GEN-A (Exigences essentielles) et la PTU GEN-C (Dossier technique), au vu des développements relatifs à ces sujets en UE.

Activité n° 2 : Élaboration

Afin de définir une stratégie pour la future élaboration des PTU, il convient de différencier deux principaux modèles de transport international ferroviaire :

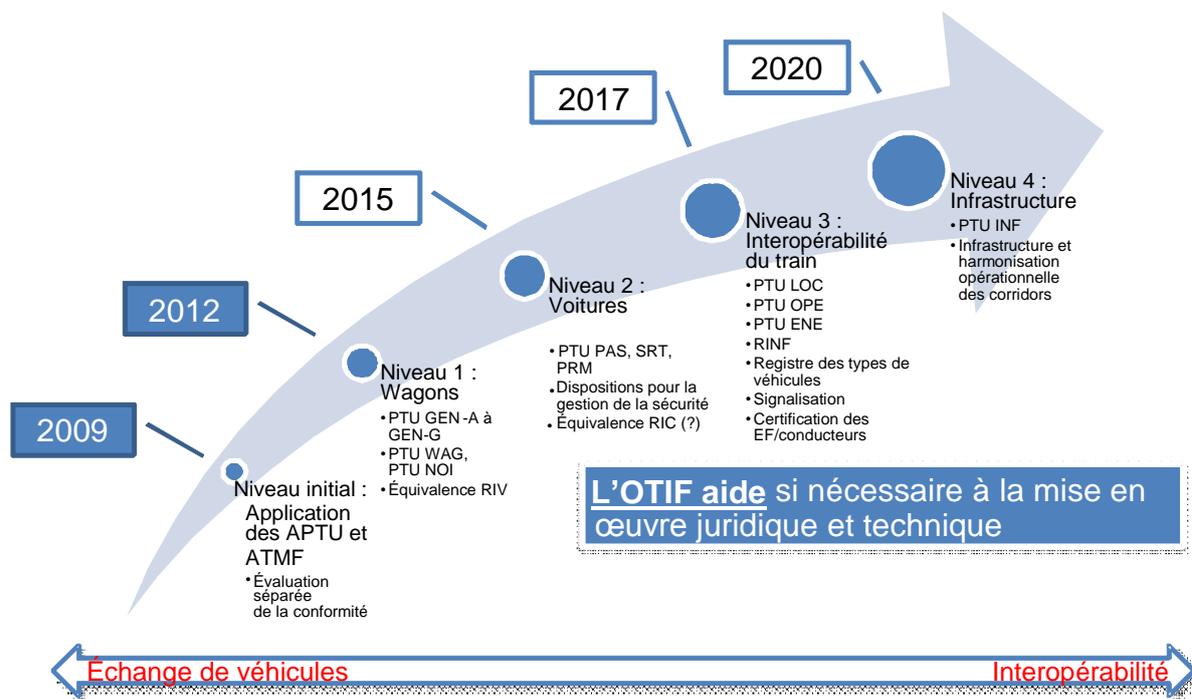
- le **modèle de l'interopérabilité** : les trains passent les frontières sans devoir être reconfigurés dans une gare frontalière. Un train est exploité par une seule entreprise de transport ferroviaire dans plus d'un pays. Ce modèle présuppose un système ferroviaire plus ou moins libéralisé, dans lequel plus d'une entreprise de transport ferroviaire a accès aux lignes internationales.
- le **modèle d'échange des véhicules** : les trains sont reconfigurés dans une gare frontalière où la locomotive est remplacée, puis sont exploités par l'entreprise de transport ferroviaire en titre.

En principe, la COTIF est compatible avec les deux modèles.

L'UE a clairement mis en œuvre le modèle de l'interopérabilité et toutes ses STI sont basées sur ce modèle. Pour que les principes des ATMF de la COTIF fonctionnent correctement, l'équivalence entre les STI de l'UE et les PTU de l'OTIF est nécessaire. Or, certaines STI ne sont pas compatibles avec le modèle d'échange des véhicules.

Jusqu'à présent, l'OTIF a élaboré des règlements concernant les wagons de marchandises par le rail compatibles avec les deux modèles. Par analogie, des règlements pour les voitures de passagers, eux aussi compatibles avec les deux modèles, pourraient également être élaborés. Les étapes suivantes, p. ex. des règlements pour les locomotives, ne pourraient en principe s'appliquer qu'avec le modèle de l'interopérabilité. La COTIF n'impose pas l'un ou l'autre des modèles mais l'élaboration de règlements ne devrait pas être freinée par les pays utilisant le modèle d'échange des véhicules. Cela signifie que ces derniers auront la possibilité de choisir de ne pas appliquer certaines des futures PTU.

Le diagramme suivant illustre ces principes et donne des dates indicatives pour les différents niveaux d'interopérabilité.



Le niveau 1 de ce diagramme a été atteint en 2012 et est compatible avec les deux modèles (interopérabilité et échange des véhicules). Ce sera également le cas pour le niveau 2, qui verra l'admission de véhicules de passagers en trafic international réglementée. Un ensemble de règles permettant aux voitures de franchir les frontières sera mis en place.

Au niveau 2 de ce diagramme, la PTU PAS sera élaborée et englobera tous les éléments pour l'échange international de véhicules de passagers. Pour être compatible avec la réglementation de l'UE, la PTU PAS doit inclure les éléments des STI SRT² et PRM³ relatifs aux véhicules et, éventuellement, en l'absence d'exigences pour le système de gestion de la sécurité, des dispositions pour la gestion de la sécurité en lien avec l'utilisation des véhicules.

Avec l'entrée en vigueur en UE de la STI LOC&PAS, la « mise en service » des nouvelles voitures RIC non originaires de l'UE n'est plus automatiquement autorisée dans les États membres de l'UE. La PTU PAS pourrait aider à y remédier. Au cours du processus d'élaboration, l'OTIF analysera si l'écartement de voie de 1520 mm peut être compris au côté de l'écartement de voie de 1435 mm. Comme cela a été fait pour la PTU WAG (niveau 1), des dispositions de gestion de la sécurité devront être incluses dans la PTU PAS afin de garantir l'utilisation correcte des voitures de passagers. En UE, ces éléments sont englobés dans le SGS⁴ de chaque entreprise ferroviaire. La PTU PAS sera élaborée à partir de la STI LOC&PAS révisée, dont un projet a été envoyé en juin 2012 par l'OTIF à ses États membres, non membres de l'UE, pour consultation. Le cas échéant, la PTU PAS pourra inclure des dispositions similaires au point 7.1.2 de la PTU WAG en proposant des solutions techniques volontaires visant à clore les points ouverts⁵. Avec l'application de ces solutions techniques, une admission à l'exploitation internationale pourrait être valide dans tous les États parties.

² Sécurité dans les tunnels ferroviaires

³ Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

⁴ Système de gestion de la sécurité

⁵ L'accent sera mis sur le réseau à 1435 mm, puisque pour les autres écartements de voie, la réglementation de l'UE comporte des points ouverts pour lesquels aucune solution technique ne peut être définie (en particulier pour la future STI LOC&PAS).

Le service technique de l'OTIF propose que la CTE se consacre à l'élaboration de règlements selon les lignes données.

Activité n° 3 : Publication et contrôle

L'un des principes-clés sous-tendant les ATMF et APTU est que les États parties se font mutuellement confiance pour n'admettre à l'exploitation internationale que les véhicules satisfaisant à toutes les exigences. Non seulement les véhicules doivent remplir toutes les exigences techniques mais la PTU GEN-D dispose également que l'évaluation de la conformité doit être effectuée par un organisme d'évaluation remplissant toutes les conditions (d'indépendance) établies par l'article 5 des ATMF et par la PTU GEN-E.

Si un État partie délivrait des certificats sans appliquer correctement la réglementation pertinente de l'OTIF, cette confiance mutuelle serait vraisemblablement menacée ce qui aurait des conséquences néfastes pour le trafic ferroviaire international. Le Secrétariat de l'OTIF va donc entreprendre de créer une meilleure vue d'ensemble de la mise en œuvre des ATMF dans les États parties non membres de l'UE.

Dans la mesure du possible, le Secrétariat de l'OTIF se propose d'aider les États parties et donne priorité au maintien de contacts étroits avec les personnes responsables dans chacun de ces États. La diffusion d'informations est possible de différentes façons, p. ex. via des ateliers, des séminaires, des rencontres bilatérales, une amélioration du site internet, des publications, etc. Ces activités auront pour cible les États parties non membres de l'UE.

Activité n° 4 : Études

Avec l'accord du Comité administratif et en fonction du budget, le Secrétariat de l'OTIF entend établir un « Programme Jeunes Experts » qui permettra à de jeunes diplômés de gagner en expérience auprès de l'OTIF et qui donnera à l'Organisation une valeur ajoutée grâce à la réalisation d'études. L'une des études prioritaires pour le service Technique se présente comme suit :

Tâche	Description	Teneur
1	Échange d'informations sur les opérations ferroviaires	<ul style="list-style-type: none">- Élaborer un aperçu complet des informations techniques et relatives à la sécurité, échangées en fret international ferroviaire en lien avec les obligations et responsabilités légales- Analyser la corrélation entre les points susmentionnés
2	Stratégie pour la future implication de l'OTIF dans l'échange d'informations	<ul style="list-style-type: none">- Mieux comprendre comment les informations mentionnées au point 1 sont échangées aujourd'hui, p. ex. via des registres, des applications télématiques, des contrats, etc.- Analyser et signaler les points sur lesquels l'OTIF aurait pu apporter une plus-value en adaptant sa réglementation et/ou en promouvant son application, en étroite collaboration avec l'UE/ERA et le secteur du fret

Il s'agit d'une mission d'ordre opérationnel/technique, qui demande d'établir des contacts avec des acteurs tels que les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, l'ERA, etc.

4. Conclusion

La CTE est priée de soutenir et d'émettre des mandats portants sur les activités décrites dans le présent document, avec comme priorité :

- le développement de la PTU PAS pour les véhicules de passagers ;
- la révision de la PTU NOI ;
- l'étude de possibles amendements aux PTU GEN-A et GEN-C ;
- l'élaboration d'un ou de plusieurs guides d'application ;
- la poursuite du développement d'activités liées à la diffusion d'informations et au contrôle ;
- la réalisation d'études dans des domaines stratégiques.

Annexe 1 : Statut des activités assignées par les APTU et ATMF

APTU :

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
1	<p>Articles 4, 6 et 8 : Élaboration et adoption des PTU</p> <p><i>La CTE prépare les PTU avec l'assistance de groupes de travail et du SG. Elle décide de leur adoption. Les PTU adoptées sont publiées avec la liste des PTU en vigueur.</i></p>	En cours
2	<p>Article 5 : validation et publication de normes techniques ; article 6 : adoption de PTU</p>	Aucune activité prévue. Dans la pratique, les normes sont validées quand il y est fait référence dans les PTU.
3	<p>Article 8a : correction des erreurs dans les PTU</p>	Procédure élaborée en 2012, acceptée par le WG TECH et devant être présentée pour information à la CTE 6
4	<p>Article 12, § 1 : publication des spécifications techniques nationales dans une base de données</p> <p><i>Les États parties en informent le SG. Le SG les publie dans la base de données.</i></p>	<p>Par décision de la CTE 5, la date limite de notification a été reportée au 31 octobre 2012.</p> <p>Une lettre circulaire a été envoyée pour rappeler aux États parties qu'ils devaient notifier leurs spécifications → faible réaction des États membres.</p> <p>Base de données non établie. Les spécifications appliquées devraient être plus claires.</p> <p>L'OTIF prévoit d'examiner cette question plus en détail.</p>
5	<p>Article 13, § 1 : classement des spécifications techniques nationales</p> <ul style="list-style-type: none"> • En fonction des trois groupes (A, B et C) établis à l'annexe 2 des APTU <p><i>Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la CTE et le SG, sous la responsabilité de la CTE.</i></p>	La notification des spécifications (point 4) doit d'abord être terminée.
6	<p>Article 13, § 3 : document de référence, référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées ; également nommé « Tableau d'équivalence »</p> <p>En fonction des 14 catégories établies à l'annexe 1 des APTU</p> <p>La CTE veille à l'établissement d'un document, qui sera publié sur internet par l'Organisation.</p>	La notification des spécifications (point 4) et leur classement (point 5) doivent d'abord être terminés.

ATMF :

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
7	Article 4, § 2 : prescription des modules d'évaluation pour l'évaluation de la conformité d'une construction aux dispositions des PTU <i>La CTE définit les modules.</i>	Les modules d'évaluation ont été adoptés et la PTU GEN-D est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
8	Article 5, § 5 : publication des organismes nationaux notifiés pour la réalisation des évaluations, des vérifications et des homologations Les États parties veillent à en informer le SG, qui les publie ensuite.	L'OTIF rappellera à ses États membres de notifier ces organismes.
9	Article 7a : directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations La CTE adopte ces règles.	Un projet de document avait été préparé pour adoption par la CTE 5, mais elle avait conclu que des modifications étaient nécessaires. Le document a été révisé par le WG TECH et préparé en vue d'une adoption par la CTE 6.
10	Article 10, § 11 : publication des informations relatives à l'application partielle des PTU en cas de renouvellement ou de réaménagement, notifiées par des États parties au Secrétaire général Les États parties notifient les informations au SG, qui les publie sur internet.	Aucune notification reçue de la part des États membres
11	Article 10b : publication de dispositions nationales ou régionales pour les évaluations et les déclarations, en complément aux dispositions adoptées par la CTE Les États membres les notifient aux SG, qui en informe la CTE et les publie.	La PTU GEN-D fixe des procédures d'évaluation. Elle a été adoptée par la CTE et est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
12	Article 12, § 1 : prescription des modèles de « certificats de type de conception » et de « certificat d'exploitation »	Ces prescriptions ont été adoptées par la CTE et sont entrées en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012.
13	Article 12, § 1 : prescription des modèles de déclaration de conformité PTU La CTE les prépare et les adopte.	Annexe 1 à la PTU GEN-D « déclaration de conformité » Entrée en vigueur : 1 ^{er} octobre 2012
14	Article 12, § 1 : prescription du modèle de « rapport d'évaluation » relatif à la demande d'admission d'un véhicule La CTE le prépare et l'adopte.	La PTU GEN-D fixe des exigences pour les déclarations mais le format du « rapport d'évaluation » n'a pas été établi.
15	Article 13, § 1 et § 4 : registre des types autorisés et des types de conception, y compris son architecture technico-fonctionnelle	Aucune activité à ce jour. L'OTIF suit de près les développements en UE.

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
	La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.	
16	Article 13, § 2 et § 4 : registre contenant des informations concernant les autorités et organismes compétents, ainsi que les contrôleurs accrédités des ECM La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.	Les organismes de certification des ECM sont inclus dans le registre ECM, opérationnel et disponible sur le site internet de l'OTIF.
17	Article 13, § 3 : La CTE peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules, les incidents et accidents, le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les ECM, etc. La CTE peut décider de cette inclusion.	À l'exception du registre des ECM, ces possibilités n'ont pas été exploitées jusqu'à présent.
18	Article 14, § 2 : définition du signe à apposer sur les véhicules, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international La CTE fixe le signe.	Cette définition est incluse dans l'annexe PP à la PTU WAG. Entrée en vigueur : 1 ^{er} décembre 2012 Des paramètres révisés sont inclus dans la PTU WAG révisée soumise à la CTE 6.
19	Article 15, § 2 (ECM) : règles détaillées concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/ reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle La CTE adopte ces règles.	Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM En vigueur depuis le 1 ^{er} mai 2012
20	Article 15, § 5 : directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles La CTE peut les adopter, auquel cas elles sont publiées sur le site internet de l'Organisation.	Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM En vigueur depuis le 1 ^{er} mai 2012
21	Article 16, § 4 : examen des causes d'incidents et d'accidents graves et ordre aux États parties de suspendre les certificats ou les déclarations concernées. La CTE peut examiner ces causes et peut ordonner ces suspensions.	Aucune activité à ce jour
22	Article 16, § 5 : élaboration et adoption de règles contraignantes complémentaires concernant les enquêtes sur les accidents.	Aucune activité à ce jour

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
	La CTE peut élaborer ces règles.	
23	Article 19, § 5 : La CTE peut décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire. La CTE peut prendre cette décision.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Aucune activité à ce jour
24	Article 19, § 7 : dispositions transitoires autres que celles établies par l'article 19 La CTE peut adopter de telles dispositions.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Aucune activité à ce jour.
25	Article 20 : différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires La CTE peut traiter de tels différends s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Aucune activité à ce jour.