

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

	Version 01	Référence : A 94-02/3.2012	Original : EN	Date : 17.12.2012
--	------------	----------------------------	---------------	-------------------

Contexte et explication de la révision de la PTU WAG 2012

Le présent document expose les considérations, justifications et conclusions du WG TECH préalables à la révision de la PTU pour les wagons de marchandises.

1. Introduction

Conformément à l'article 3a des ATMF, l'équivalence pleine et entière des STI et des PTU est nécessaire à la *cross authorisation* (autorisation unique). Cette équivalence au sens de l'article 3a des ATMF a pour la première fois été atteinte pour les wagons avec l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2012, de la PTU WAG 2012¹, qui est équivalente à la STI WAG 2006².

En juin 2012, un projet de STI WAG révisée a été adopté par les États membres de l'Union européenne au sein du RISC et son entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2014. Si la PTU WAG 2012 n'est ni amendée ni révisée, il n'y aura plus équivalence pleine et entière entre la PTU et la STI à compter de cette date.

Afin que la PTU WAG et la STI WAG reste équivalentes après le 1^{er} janvier 2014, la PTU WAG doit être révisée.

2. Enjeux

L'équivalence pleine et entière de la PTU WAG et de la STI WAG sert à l'autorisation unique / à l'admission des wagons. Les wagons construits conformément à la PTU WAG ou à la STI WAG, qui ne font pas l'objet de dérogations et qui sont équipés des solutions visant à clore les points ouverts liés à la compatibilité des réseaux, sont admis dans tous les États parties de l'OTIF, conformément à l'article 3a des ATMF.

Si rien n'est fait pour la PTU, il n'y aura plus équivalence entre la PTU WAG et la STI WAG après le 1^{er} janvier 2014. Cette absence d'équivalence provoquerait la disparition de l'autorisation unique / admission fondée sur une équivalence pleine et entière de la PTU et de la STI, conformément à l'article 3a, § 1 et 2 des ATMF.

¹ A 94-02/3.2011

² Décision de l'UE 2006/861/CE telle qu'amendée par les décisions 2009/107/CE et 2012/464/UE

3. La STI WAG révisée et la « nouvelle approche » de l'UE

La STI WAG révisée diffère de la version précédente : elle s'appuie fortement sur l'application correcte par les parties concernées des principes de la « nouvelle approche » de l'UE et de la directive sur la sécurité de l'UE (2004/49/CE).

Il existe trois niveaux de conformité dans la STI WAG révisée :

1. Conformité avec le document principal de la STI au point 4, qui comporte principalement des exigences fonctionnelles et permet différentes solutions techniques. L'autorisation de mise en service doit être obtenue séparément par chaque État membre de l'UE car la STI WAG révisée comporte trois points ouverts et un cas spécifique pouvant avoir des incidences sur l'interopérabilité. Ce niveau de conformité est obligatoire pour tous les wagons.
2. Conformité avec le point 7.1.2 (en plus du niveau 1) de la STI, qui fournit un ensemble de conditions visant à clore les points ouverts, à traiter les cas spécifiques et à apaiser les inquiétudes des États membres de l'UE concernant la liberté d'utilisation des différentes solutions techniques, conformément au point 4. La conformité avec le point 7.1.2 n'est pas obligatoire mais si elle est donnée en sus de la conformité au point 4, il y a reconnaissance mutuelle de la première autorisation, ce qui la rend valide dans tous les États membres de l'UE.
3. Conformité avec l'annexe C (en plus du niveau 2), qui apporte un plus haut degré d'harmonisation technique et constitue le troisième niveau de conformité. La conformité avec l'annexe C n'est pas obligatoire mais remplir ces exigences pourrait constituer le critère de base pour que le requérant déclare un wagon compatible et échangeable avec la flotte existante de wagons RIV.

Dans la STI WAG actuelle et la PTU WAG 2012, il n'y a pas d'équivalent à la conformité de niveau 1 et de niveau 2. Ces niveaux de conformité présupposent l'existence d'un système de gestion de la sécurité (SGS) fonctionnant correctement et d'un système approprié de certification de la sécurité afin que le secteur ferroviaire puisse gérer la liberté et les responsabilités associées.

Conformément aux principes de la « nouvelle approche » de l'UE, les exigences essentielles pour le système ferroviaire sont établies dans la directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE). Les wagons doivent satisfaire aux exigences essentielles applicables en fonction des États où leur exploitation est prévue. À cette fin, le constructeur applique les méthodes de sécurité communes (MSC) et, conformément à son analyse, crée un dossier technique pour le wagon. Une partie de ce dossier technique comporte tous les éléments liés aux conditions et limites d'utilisation et les instructions concernant le service, les contrôles, les réglages et la maintenance. Ce dossier technique accompagne le wagon pour toute sa durée de vie opérationnelle et aide l'entreprise ferroviaire à prendre la responsabilité de l'exploitation sûre du wagon, comme l'en charge la directive sur la sécurité. L'entreprise ferroviaire doit être dotée d'un système de gestion de la sécurité certifié pour assumer ces responsabilités.

4. Conséquences de la révision de la STI sur l'équivalence avec la PTU

À l'OTIF, les responsabilités et les fonctions relatives à la sécurité ne sont pas définies de manière harmonisée comme dans l'UE et c'est pourquoi il est important de répondre à la question suivante :

Peut-on automatiquement considérer qu'un wagon est conforme à la STI WAG révisée de 2014 s'il est conforme à la PTU WAG 2012 ?

Pendant la révision de la STI WAG, de nombreuses solutions techniques obligatoires dans la STI WAG 2006 ont été définies comme exigences fonctionnelles. Ceci permet de satisfaire à ces exigences fonctionnelles avec les mêmes solutions qu'avant ou avec d'autres solutions les remplissant tout autant. Si seul cet élément entrait en considération, il serait donc possible de répondre par l'affirmative à notre question. Cependant, la STI WAG révisée comporte plusieurs spécifications et paramètres de base additionnels par rapports à la STI WAG 2006, comme par exemple :

- Bogies – solidité (4.2.3.6.1)
- Essieux montés – solidité (4.2.3.6.2)
- Roues – solidité (4.2.3.6.3)
- Essieux – solidité (4.2.3.6.4)
- Boîtes d'essieu/roulements – résistance mécanique / fatigue (4.2.3.6.5)
- Essieux à écartement variable – verrouillage sûr (4.2.3.6.6)
- Frein – exigences de sécurité (4.2.4.2)

Par ailleurs, la STI WAG révisée renvoie aux normes EN les plus récentes afin de prendre en compte les progrès techniques. À l'inverse, la STI WAG 2006 renvoyait soit aux normes EN disponibles avant 2005, soit, dans la plupart des cas, à sa propre annexe dans laquelle était copié le contenu des fiches UIC disponibles avant 2005. Des enquêtes approfondies du CEN et de l'UIC seront nécessaires pour établir les différences exactes entre les anciennes et les nouvelles normes.

Tous ces points montrent que l'équivalence technique pleine et entière entre la STI WAG révisée et la PTU WAG 2012 ne peut être tenue pour acquise.

Le projet de STI WAG révisée inclut à l'article 9 du Règlement de la Commission le texte suivant :

La déclaration de vérification et/ou de conformité au type d'un véhicule neuf établie en application de la décision 2006/861/CE est considérée valable jusqu'à la fin d'une période de transition de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Déclarer cette période de transition de 3 ans applicable aux véhicules conformes à la PTU WAG 2012 octroierait aux wagons conformes à la PTU les mêmes droits qu'aux wagons équivalents validés au titre de la STI WAG 2006. Une telle période de transition se justifie par l'équivalence pleine et entière entre la PTU WAG 2012 et la décision 2006/861/CE (et ses amendements).

5. Scénarios

Les possibilités suivantes ont été identifiées pour la révision de la PTU WAG :

- a) Ne rien faire. Ceci signifierait que la PTU WAG 2012 et la STI WAG ne serait plus équivalentes après le 1^{er} janvier 2014. La reconnaissance mutuelle des wagons mis en service dans les États parties de l'OTIF, membres et non membres de l'UE ne serait plus permise, conformément à l'article 3a des ATMF (autorisation unique). À partir du 1^{er} janvier 2014, les wagons mis en service dans les États membres de l'UE conformément à la STI WAG révisée ne seraient pas automatiquement acceptés dans les États parties non membres de l'UE (une autorisation supplémentaire ou des dérogations seraient requises) et, vice versa, les wagons mis en service dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE avec la PTU WAG 2012 ne seraient pas automatiquement acceptés dans les États membres de l'UE en raison de l'absence d'équivalence entre la STI révisée et la PTU WAG 2012 (alors que les mêmes wagons construits en 2013 conformément à la PTU WAG 2012 seraient automatiquement admis).
- b) Réviser entièrement la PTU WAG conformément à la STI WAG afin de conserver l'équivalence. Dans ce cas, il faudrait d'abord analyser si les trois niveaux de conformité sont utiles en dehors de l'UE, en gardant à l'esprit les différences de champ d'application et d'objectifs des régimes juridiques de la COTIF et de l'UE (la COTIF ne s'occupe que de trafic international et pas des objectifs concernant le « marché intérieur » de l'UE). L'application ne serait pas la même qu'en UE, notamment puisque les principes de la « nouvelle approche » et le contenu de la directive sur la sécurité de l'UE ne s'appliquent pas dans tous les États parties de l'OTIF.
- c) Amender la PTU WAG afin de garantir que les wagons conformes à la PTU WAG amendée soit également conformes à la STI WAG révisée, et en particulier à l'appendice C. Il n'aurait pas équivalence pleine et entière de la PTU et de la STI mais les véhicules seraient considérés conformes à la STI. Ceci permettrait aux wagons d'États non membres de l'UE de circuler en UE. Les wagons en provenance de l'UE ne seraient en mesure de circuler dans des États parties non membres de l'UE que s'ils sont conformes à l'appendice C de la STI révisée. Choisir cette option c) aurait pour conséquence que les acteurs de l'industrie et du secteur ferroviaire actifs dans des États parties non membres de l'UE n'auraient pas la même liberté opérationnelle et technique que leurs homologues en UE.

L'option a) ne satisfait pas aux objectifs de la COTIF et n'est donc pas réalisable. L'option b) satisfait pleinement aux objectifs de la COTIF et serait donc réalisable. L'option c) ne satisfait pas aux objectifs de la COTIF en raison de l'absence d'équivalence entre la STI WAG révisée et la PTU WAG 2012, comme l'explique le point 4 du présent document.

Si l'option b), c.-à-d. une révision intégrale, devait être choisie, il faudrait tenir compte du fait que tous les États parties de l'OTIF n'ont pas mis en œuvre les dispositions pour la gestion et la certification de la sécurité, ce qui peut être nécessaire pour l'application des deux premiers niveaux de conformité à la STI WAG mentionnés ci-dessus (1 : document principal de la STI ; 2 : document principal de la STI + point 7.1.2).

Si l'option b), c.-à-d. une révision intégrale, devait être choisie, il faudrait réfléchir à la possibilité de rendre obligatoire l'application de l'appendice C (niveau 3 de conformité) car les wagons seraient alors interchangeables avec le parc existant de wagons RIV. Cela comporterait toutefois les désavantages mentionnés dans la dernière phrase de la lettre c).

Les niveaux 1 et 2 de conformité peuvent impliquer que les États parties de l'OTIF mettent en œuvre certains principes harmonisés de gestion de la sécurité. Les dispositions en ce sens devront être définies avec l'aide d'un sous-groupe *ad hoc* sur la sécurité³.

De plus, il faudrait confirmer si les paramètres au point 7.1.2 de la STI WAG révisée sont tout aussi acceptables dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE qu'ils ne le sont en UE.

Il est bien noté que les wagons pour les réseaux de 1520 mm ne relèvent pas du champ d'application de la STI WAG révisée (et des présentes STI WAG et PTU WAG). La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne sont en train de définir des paramètres pour les wagons de 1520 mm.

6. Conclusion et démarche

À sa 17^e session, le WG TECH a décidé de commencer à travailler à la révision de la PTU WAG afin de préparer un projet qui conserve l'équivalence pleine et entière avec la STI WAG révisée [scénario b)]. À sa 18^e session, le WG TECH a décidé que la PTU WAG révisée devrait suivre les mêmes principes que la STI WAG révisée, c.-à-d. que les trois niveaux de conformité devraient être possibles. Parallèlement, il a décidé d'évaluer la nécessité d'inclure des paramètres opérationnels pour l'utilisation en toute sécurité des wagons. De tels paramètres devraient englober la composition des trains et garantir que les wagons sont utilisés selon leurs conditions et limites d'utilisation spécifiées dans le dossier technique.

Le projet de PTU WAG révisée devrait être préparé pour être voté par la 6^e CTE, les 12 et 13 juin 2013. Si ce calendrier est respecté, la STI WAG révisée et la PTU WAG révisée pourront toutes deux entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2014. S'il s'avère impossible de suivre ce calendrier, des mesures transitoires devraient être développées et adoptées.

³ Établi par et rapportant au WG TECH, selon le mandat de la CTE 5