

# OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

Validé par le WG TECH 21

Version 03

Référence : A 94-  
03/1.2013

Original : EN

Date : 4.12.2013

## **Stratégie et feuille de route pour l'élaboration de la PTU LOC&PAS**

### **1. Introduction**

À sa 6<sup>e</sup> session, la Commission d'experts techniques (CTE) a approuvé une feuille de route pour l'élaboration des futures PTU, selon laquelle l'un de ses objectifs premiers est de développer des règles harmonisées pour les voitures de voyageurs. Au lieu d'une PTU PAS qui leur serait consacrée, la CTE a chargé le Secrétariat de transposer la STI LOC&PAS de l'UE en une PTU LOC&PAS, couvrant ainsi non seulement les voitures de voyageurs, mais aussi les locomotives et unités multiples.

La STI LOC&PAS est en cours de révision au sein de l'UE. L'ERA en a achevé la rédaction et le RISC<sup>1</sup> a donné son opinion sur le document à l'automne 2013. La STI LOC&PAS servira de base au développement du règlement équivalent de l'OTIF, intitulé provisoirement « PTU LOC&PAS ».

### **2. Le défi à relever**

Jusqu'alors, le seul type de véhicule couvert par la réglementation de l'OTIF était le wagon de marchandises. Avec l'entrée en vigueur de la première PTU dédiée aux wagons en décembre 2012, les prescriptions RIV pour les nouveaux wagons ont été abandonnées. Comme ce fut le cas avec le RIV pour les wagons, l'introduction d'une PTU sur les voitures de voyageurs aura une incidence sur les exigences techniques du RIC.

Étant donné qu'en application de l'art. 11, § 2, lettre a), des APTU, la PTU LOC&PAS primera sur les prescriptions techniques du RIC, il importe que les voitures remplissant certaines conditions définies jouissent de la « libre circulation »<sup>2</sup> dont les voitures RIC ont disposé pendant de nombreuses décennies (le RIC existe depuis 1922). En d'autres termes, la PTU LOC&PAS ne devrait pas être un retour en arrière par rapport au RIC en matière de possibilités pour l'agrément international de voitures de voyageurs.

À cette fin, deux objectifs doivent être atteints :

---

<sup>1</sup> Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de l'UE

<sup>2</sup> « libre circulation » au sens de l'article 6, § 3, des ATMF

1. définir toutes les exigences nécessaires pour une admission unique valide dans tous les États parties, toutes ces exigences devant être incluses dans la PTU ;
2. définir de manière harmonisée les interfaces véhicule-véhicule, ces définitions pouvant soit être incluses dans la PTU comme appendice volontaire soit dans une norme industrielle distincte.

### **3. De la STI à la PTU**

La COTIF s'applique uniquement au trafic international. Il importe donc que l'OTIF définisse un ensemble complet d'exigences uniformes permettant la libre circulation des véhicules conformes en trafic international, par voie d'analogie avec l'exemple donné au point 7.1.2 de la PTU/STI pour les wagons.

Au sein de l'UE, les STI s'appliquent à tous les véhicules, qu'ils soient utilisés en trafic national ou international. Elles y poursuivent également plusieurs objectifs, dont l'ouverture du marché. C'est une des raisons pour lesquelles les STI définissent des exigences fonctionnelles et évitent autant que possible d'imposer des solutions techniques. Parallèlement, les véhicules utilisés essentiellement en trafic international, comme les wagons de marchandises, requièrent un ensemble complet de spécifications pour pouvoir être autorisés et utilisés avec efficacité. L'UE le reconnaît également, comme en témoignent les STI WAG.

Les conditions relatives à la libre circulation sont énoncées à l'article 6, § 3, des ATMF, qui non seulement dispose que l'absence de cas spécifiques et de dérogations est une condition à la libre circulation, mais que le véhicule ne doit pas non plus faire l'objet de points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure.

Une fois révisée, la STI LOC&PAS ne devrait comporter que quelques points ouverts relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure et la plupart d'entre eux ne concerneront pas les voitures de voyageurs.

Pour les raisons susmentionnées, l'OTIF essaiera d'inclure dans sa PTU certaines solutions techniques volontaires dont l'application clora les points ouverts pour les voitures, leur permettant ainsi de circuler librement. De toute évidence, de telles solutions techniques volontaires devraient également être parfaitement conformes à la STI afin qu'il y ait effectivement équivalence pleine et entière au sens de l'article 3a des ATMF soit atteinte.

La meilleure manière de procéder pourrait être d'ajouter deux annexes séparées à la future PTU LOC&PAS :

- une annexe portant sur l'autorisation/l'agrément pour la clôture des points ouverts relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure (par voie d'analogie avec le point 7.1.2 de la PTU WAG) : une voiture sans points ouverts relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure (et sans cas spécifiques et dérogations) devrait être autorisée à circuler librement, conformément aux dispositions de l'article 6, § 3, des ATMF.
- une autre annexe sur l'harmonisation des interfaces entre les véhicules, qui décrirait la transmission des signaux et les interfaces physiques entre les voitures de voyageurs : ces spécifications volontaires ne relèveraient pas de l'autorisation/l'agrément et seraient simplement destinées à faciliter l'échange (transfrontalier) de voitures de voyageurs.

#### **4. Clore les points ouverts relatifs à la compatibilité réseau**

La PTU LOC&PAS comportera les conditions d'agrément des voitures, locomotives et unités multiples. La PTU ne couvrira pas tous les aspects de la libre circulation des locomotives et unités multiples, en raison principalement de la non harmonisation des exigences de compatibilité avec les systèmes de signalisation anciens. Il n'existe pas une telle limitation pour les voitures de voyageurs, sauf pour leurs caractéristiques de compatibilité avec les systèmes de détection des trains (qui peuvent être couverts par une clause similaire au point 7.1.2 de la PTU WAG). Pour ce type particulier de véhicule, des conditions harmonisées permettant la libre circulation pourraient être définies.

Si, par voie d'analogie avec le point 7.1.2 de la PTU WAG, ces points ouverts pouvaient être clos volontairement au moyen de solutions techniques volontaires pour les voitures, il serait possible d'avoir un agrément unique pour les voitures de voyageurs.

Effectivement, comme il en ressort maintenant du projet de STI, il ne restera plus de points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec le réseau pour certains types de matériel roulant, à savoir les voitures de voyageurs (sans cabine de conduite), s'ils :

- sont exclusivement conçus pour l'écartement de voie de 1 435 mm ;
- remplissent les conditions des systèmes de détection des trains, conformément au 7.1.2 de la STI WAG (à cette fin, le point ouvert pour la masse métallique devrait être fermé en 2014) ;
- ne sont pas équipés d'un frein à courants de Foucault ;
- ne disposent pas d'un pantographe ;
- ont une vitesse d'exploitation maximale ne dépassant pas 190 km/h ;
- sont dotés de barrières coupe-feu fixes (pour la catégorie B sécurité incendie, pas de point ouvert pour la catégorie A).

Les exigences de compatibilité supplémentaires entre le véhicule et le réseau, comme l'écartement de voie, la vitesse maximale, etc., devraient être gérées par l'entreprise ferroviaire, qui en est responsable en vertu de l'article 6, § 2, des ATMF.

#### **5. Des interfaces harmonisées pour les échanges en trafic international**

En plus des exigences de la STI/PTU, les interfaces entre les voitures de voyageurs ne seront pas définies afin de faciliter l'échange de ces voitures en trafic international. Si ces interfaces ont pu être listées et définies pour l'échange de voitures dans le cadre du régime RIC, il doit être possible de les inclure en tant que solutions techniques volontaires dans la PTU LOC&PAS, par analogie avec l'appendice C de la STI WAG. Ces interfaces seraient par exemple :

- Tampons et organes de traction (EN 15807, EN 14601, UIC 648, EN 16116-1)
- Interfaces fonctionnelles de frein (EN 14198) et performance de freinage permettant la composition du train
- Interfaces de communication avec la cabine de conduite, p. ex. pour la sonorisation et le signal d'alarme (UIC 541-5)
- Interface avec le « système de contrôle et de surveillance du train » de la locomotive / de la cabine de conduite

- Système de contrôle des portes voyageurs
- Interfaces d'alimentation électrique (cable UIC)
- Interfaces des passerelles (UIC 561)
- Indication des interfaces sur les véhicules par des marquages

## **6. Conformité aux exigences d'autres STI relatives aux véhicules et à l'exploitation**

Au sein de l'UE, un ensemble complet de STI est en vigueur, dont plusieurs comportent des paramètres relatifs aux véhicules et à l'exploitation. Ces STI n'ont pas toutes d'équivalent dans les PTU de l'OTIF. Pour qu'une PTU pleinement équivalente à la STI de l'UE puisse être adoptée, il pourrait être nécessaire d'inclure dans la PTU, ou d'adopter par ailleurs, des prescriptions nécessaires à la réussite de sa mise en œuvre. Ces paramètres supplémentaires seraient principalement liés à l'utilisation correcte et en toute sécurité des véhicules en trafic international. Par ailleurs, il pourrait être nécessaire d'analyser plus avant les thématiques « Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » et « Bruit ».

## **7. Équivalence entre STI et PTU**

La STI ne comprend pas de solutions techniques volontaires pour clore les points ouverts, ce qui pourrait remettre en question l'équivalence pleine et entière entre la STI et la PTU si celle-ci devait en comporter. Étant donné que l'application de ces solutions est volontaire et que celles-ci sont parfaitement conformes aux exigences techniques énoncées dans la PTU/STI, la PTU et la STI devraient sans problème pouvoir être déclarées équivalentes. Une voiture de voyageurs conforme à la PTU et à toutes les solutions techniques volontaires serait également conforme à la STI. De même, une voiture conforme à la STI satisferait également aux éléments obligatoires de la PTU et serait donc conforme à la PTU.

Une voiture de voyageurs remplissant toutes les conditions de la PTU, y compris les solutions techniques volontaires pour la clôture des points ouverts par analogie avec le point 7.1.2 de la PTU/STI WAG, pourrait circuler librement au sens de l'article 6, § 3, des ATMF.

## **8. Feuille de route et calendrier**

L'élaboration de la PTU dépend du calendrier de validation et d'adoption de la STI au sein de l'UE. Il n'est donc pas certain que la PTU puisse être développée à temps pour être adoptée par la CTE en 2014, mais devra éventuellement être adoptée en 2015.