



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

CTE 8/4.1

**Version 1
09.03.2015**

Original : EN

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL WG TECH DE LA COMMISSION
D'EXPERTS TECHNIQUES**

Pour information

1. TACHES DU WG TECH APRES LA 7^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (JUN 2014)

Selon le président de la CTE 7, les défis à relever pour la période suivant la CTE 7 comprennent :

- le maintien de l'équivalence qui a été établie entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE,
- la poursuite et le cas échéant l'accroissement de l'implication des États parties non membres de l'UE dans le développement des spécifications,
- l'établissement des bonnes priorités pour les futures tâches.

À sa session du 5 juin 2014, la CTE a adopté une stratégie et un programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2014 et 2015, c.-à-d. ce sur quoi le WG TECH devait travailler pour préparer la prochaine session de la CTE (CTE 8). Conformément à la stratégie adoptée, le service de la technique a axé ses activités sur les priorités suivantes :

- Analyser le besoin de définir des solutions techniques harmonisées volontaires pour les interfaces intervéhicules des voitures de voyageurs.
- Développer des exigences supplémentaires pour une admission unique des voitures de voyageurs, à annexer à la PTU comme à la STI LOC&PAS, dans le cadre d'un groupe de travail de l'ERA.
- Réviser la PTU Bruit à la suite de l'adoption par l'UE de la STI associée.
- Amender la PTU WAG en fonction des développements au sein de l'UE.
- Amender l'annexe A aux ATMF (Règles ECE).
- Concevoir un ou des guides d'application.
- Poursuivre le développement d'activités liées à la diffusion d'informations et au contrôle de la réglementation de l'OTIF.
- Réaliser des études dans des domaines stratégiques.

2. ACTIVITES DU WG TECH ENTRE LA CTE 7 ET LA CTE 8

Le groupe de travail permanent WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 23^e session, les 10 et 11 septembre 2014 à Berne ;
- 24^e session, les 2 et 3 décembre 2014 à Lille ;
- 25^e session, les 4 et 5 février 2015 à Berne.

Des délégués des huit États membres suivants ont participé aux réunions :

Allemagne, Bosnie-et-Herzégovine, France, Italie, Monténégro, Serbie, Suisse et Turquie.

La DG MOVE de la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA), organisations supranationales, ainsi que la CER, l'UIP et l'UIC, associations ou organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentées.

3. DOCUMENTS PREPARES POUR ET DISCUTES PAR LE WG TECH

3.1 Voitures interchangeables

(Discussion aux 23^e, 24^e et 25^e réunions)

Lorsque le WG TECH eut noté que le besoin d'exigences techniques pour les voitures interchangeables avait été clairement démontré, il a décidé de continuer à travailler sur la base d'un modèle à trois niveaux :

- le niveau « interopérabilité » (couvert par une autorisation unique sur la base des STI et PTU),
- le niveau « interchangeabilité des véhicules » (traitant des interfaces intervéhicules),
- le niveau « harmonisation du secteur » (traitant de tous les autres points que le secteur ferroviaire souhaiterait harmoniser à titre volontaire).

La CER a soumis au WG TECH un document intitulé « *First approach for UTP/TSI LOC&PAS – RIC coaches* » (Première approche pour la PTU/STI LOC&PAS – Voitures RIC) et présenté le rapport d'avancement sur les interfaces intervéhicules. Le WG TECH a décidé que la CER préparerait une liste des spécifications requises pour le mois de juin 2015, incluant si nécessaire les points ouverts, suivis d'explications claires sur les conséquences de leur application¹. Il a en outre noté qu'il ne discuterait de l'emplacement de ces exigences, p. ex. dans la partie juridique (PTU/STI) ou dans la convention du secteur², qu'une fois que la CER aurait soumis la liste complète des spécifications. Le cas échéant, la CER proposera des exigences dans l'accord RIC, qui pourront être suivies d'exigences adaptées dans la PTU ou STI.

Le WG TECH a également décidé de ne pas mettre en place de sous-groupe spécifique pour la définition des exigences techniques.

3.2 Révision de la PTU Bruit

(Discussion aux 23^e et 24^e réunions)

Le WG TECH a discuté du projet de nouvelle PTU Bruit (réf. A 94-04/1.2014 v.05, du 20.10.2014), sur la base du projet final de STI Bruit (2014) adopté par le RISC 70 en juin 2014. Il a décidé que dans les cas où les exigences de la STI Bruit et de la réglementation de l'OTIF diffèrent, des explications supplémentaires seraient données dans la note de bas de page, plutôt que dans la colonne de gauche (OTIF) de la PTU Bruit.

Le WG TECH 24 a constaté qu'à part le point 7.3 « Cas spécifiques »³, le projet de PTU Bruit était prêt à être mis aux voix au sein de la CTE 8.

3.3 Correspondance des réglementations de l'UE et de l'OTIF – Nouveau format (Tableau d'équivalence UE-OTIF)

(Discussion aux 23^e, 24^e et 25^e réunions)

¹ Par exemple, informations et exigences dans l'ensemble du train pour le protocole de communication.

² Conformément au programme de travail de la CTE pour 2014 et au-delà, les exigences pour les voitures interchangeables ne pouvaient être achevées avant que le groupe de travail sur l'autorisation unique n'eût mené à bien ses travaux, c.-à-d. avant que le premier niveau (interopérabilité) ne soit terminé.

³ Les États parties non membres de l'UE ont été invités à informer le Secrétariat de l'OTIF des cas spécifiques qu'ils voudraient lister dans la PTU Bruit révisée.

Le WG TECH a pris note du nouveau format du tableau de correspondance des réglementations de l'UE et de l'OTIF (réf. A 92-00/2.2014 du 13.1.2015), dont l'objectif est de faciliter la compréhension des équivalences entre textes législatifs de l'OTIF et de l'UE. Le WG TECH a également noté que le tableau était un document interne permettant au Secrétariat de l'OTIF, à l'ERA, à la Commission européenne et au WG TECH de contrôler l'équivalence. L'OTIF et l'ERA (UE) continueront de coopérer et de mettre régulièrement à jour le tableau de correspondance des réglementations de l'UE et de l'OTIF. Le tableau de référence est disponible sur le site internet de l'OTIF (« Technique », page « Guides et documents explicatif »⁴).

3.4 Élaboration des guides d'application des PTU : PTU LOC&PAS, PTU Bruit et PTU PMR⁵

(Discussion aux 23^e, 24^e et 25^e réunions)

À sa 24^e session, le WG TECH a approuvé les guides d'application sur la PTU LOC&PAS (réf. A 92-01/2.2014 v0.1 du 1.1.2015) et la PTU Bruit (réf. A 92-01/3.2014 v0.1 du 9.1.2015), puis, à sa 25^e session, celui sur la PTU PMR (réf. A 92-01/1.2015 v0.1 du 5.1.2015)⁶. Il a chargé le Secrétariat de l'OTIF de tous les publier dans les trois langues sur le site internet de l'OTIF (« Technique », page « Guides et documents explicatif »). Ces guides correspondent aux guides d'application des STI considérées. Les informations importantes pour l'application des PTU y apparaissent dans des cadres bleus.

Le WG TECH a noté que les guides d'application n'étaient pas des documents juridiquement contraignants.

3.5 Analyse des futurs travaux liés à la révision des ATMF

(Discussion à la 23^e réunion)

Le WG TECH s'est demandé s'il était nécessaire de spécifier des dispositions supplémentaires pour l'exploitation et la sécurité dans le cadre de l'OTIF à la suite de l'introduction du nouvel article 15a des ATMF⁷. Il a décidé de poursuivre ce débat lorsqu'il aura reçu les commentaires de la CER / de l'UIP et des ANS.

3.6 RID et ATMF : document commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne

(Discussion à la 25^e réunion)

Un document commun de l'OTIF et de la Commission a été soumis au WG TECH, ainsi que les prochaines étapes quant à l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G de la COTIF. L'OTIF et la Commission constitueront ensemble un groupe de travail chargé de coordonner les travaux. Le Secrétaire général de l'OTIF et la Commission coordonneront quant à eux les travaux du groupe de travail. À cette fin, l'OTIF et la Commission rédigeront un mandat pour le groupe de travail, qu'ils distribueront à toutes les parties intéressées, c.-à-d. aux commissions de l'OTIF et de l'UE, au WG TECH, aux acteurs du secteur, etc. Le nouveau groupe de travail pourra également traiter de l'introduction de l'entité chargée de l'entretien dans le RID, en vue de résoudre cette question d'ici fin 2015 et d'inclure les solutions dans l'édition 2017 du RID.

⁴ <http://www.otif.org/fr/technique/guides-et-documents-explicatifs.html>

⁵ Ne porte que sur le matériel roulant.

⁶ Après que le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA eurent vérifié si la référence à la norme suisse à la page 42 pouvait être supprimée ou modifiée.

⁷ L'article 15a des ATMF inclut des tâches et responsabilités quant à la composition du train.

L'invitation à la première réunion du groupe de travail ne sera envoyée qu'une fois le projet de mandat soumis à toutes les commissions pertinentes.

3.7 Amendement à l'annexe V des règles ECE

(Discussion aux 23^e, 24^e et 25^e réunions)

Le WG TECH a pris note de l'analyse du Secrétariat des différences de mise en page dans l'annexe V aux règles uniformes sur les ECE et l'annexe V du règlement correspondant de l'UE sur les ECE. Il a également noté qu'un nouveau modèle pour le certificat de fonctions d'entretien à l'annexe V des règles ECE était prêt à être soumis au vote de la CTE 8 (réf. A 94-30/1.2014 v0.2 du 28.10.2014) et que les différences entre les deux modèles seraient éliminées pendant la prochaine révision des règles ECE du côté de l'UE.

3.8 Étude de la STI ATF

(Discussion aux 24^e et 25^e réunions)

Le WG TECH a discuté des résultats de l'étude de la STI ATF (réf. A 92-06/1.2015 v0.2 du 15.1.2015) et noté que ces discussions seront traitées comme une première étape de conception en vue d'une PTU ATF. Il a également été noté que si la STI ATF devait être transposée en une PTU ATF, le Secrétariat de l'OTIF pourrait être confronté à un conséquent surplus de travail.

Le WG TECH a décidé de publier l'étude à l'attention de la CTE 8, qui devra parvenir à une conclusion sur la manière dont l'OTIF doit procéder avec la STI ATF. L'étude propose deux scénarios à cet effet, accompagnés de sous-scénarios.

- **Ne pas transposer la STI ATF :**
 - Ne rien faire du côté de l'OTIF.
 - Promouvoir l'application volontaire de la STI ATF.
 - Application volontaire + guide d'application publié par l'OTIF.
- **Transposer la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF :**
 - Transposition de la STI ATF dans le droit de l'OTIF (PTU ATF, y compris les appendices techniques).
 - Transposition partielle (PTU ATF avec renvoi sur le site internet de l'ERA pour les appendices techniques).

3.9 Activités et développements de l'ERA en lien avec les activités de l'OTIF

(Discussion aux 24^e et 25^e réunions)

Le WG TECH s'est attaché à veiller à la coordination des travaux entre l'OTIF et l'UE, tant sur le fond que pour le calendrier. Cela était nécessaire pour le maintien de l'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF. Le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne étudieront si ce travail de coordination peut encore être amélioré.

Pour maintenir l'équivalence, les amendements portés aux réglementations correspondantes de l'OTIF et de l'UE devraient entrer en vigueur simultanément.

3.10 Amendements à la méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et leurs implications pour la PTU GEN-G

(Discussion aux 24^e et 25^e réunions)

Le WG TECH a noté que le Secrétariat de l'OTIF commencerait à préparer le projet de PTU GEN-G amendée. Le Secrétariat de l'OTIF coordonne ses activités avec la Commission européenne et l'ERA, conformément aux termes de l'arrangement administratif entre l'OTIF, la Commission et l'ERA.

L'ERA vérifie si la publication du guide d'application pour la MSC peut être repoussée pour donner plus de temps pour des commentaires supplémentaires.

3.11 Projet d'ordre du jour pour la 8^e session de la CTE, les 10 et 11 juin 2015

(Discussion aux 24^e et 25^e réunions)

Le WG TECH a noté que la coordination des activités de l'OTIF et de l'UE était très importante. Il a invité les participants à soumettre des suggestions pour l'ordre du jour de la CTE 8 au Secrétariat de l'OTIF.

Le WG TECH a préparé et discuté de la préparation de l'ordre du jour suivant pour la CTE 8 :

- Pour **adoption** par la 8^e session de la CTE en juin 2015 :
 - Révision de la PTU Bruit
 - Amendement des règles ECE (ajout de l'annexe V)
 - PTU WAG – Mise à jour des références dans les appendices G et J à M
- Pour **information** pour la 8^e session de la CTE en juin 2015 :
 - Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques
 - État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
 - Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques)
 - État de développement des RNV dans les États parties
- Pour **discussion** à la 8^e session de la CTE en juin 2015 :
 - STI ATF : étude et prochaines étapes
 - Document explicatif sur les ATMF
 - Coordination RID/CTE
 - Voitures interchangeable
 - Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2015-2016 et au-delà

4. PRESENTATIONS DONNEES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX REUNIONS DU WG TECH

4.1 Présentation de la matrice des responsabilités entre les entités du secteur ferroviaire (CER et UIP)

(À la 24^e réunion)

Le WG TECH a pris note de la présentation et de la matrice donnée par l'UIP au nom du GRB (*Group of Representative Bodies*). Le GRB a en effet développé une matrice offrant un aperçu des acteurs et de leurs tâches et incluant également les partenaires contractuels, comme les expéditeurs. Dans cette matrice, les colonnes indiquent les différents acteurs et les lignes les étapes du transport (planification). Les cellules consignent les activités de chaque acteur à chaque étape.

4.2 Point de l'ERA sur les travaux liés aux activités de l'OTIF

(À la 24^e réunion)

Le WG TECH a pris note de la présentation de l'ERA sur ses travaux en général et sur l'interopérabilité, l'acceptation croisée et les unités « Sécurité » en particulier. L'ERA a également présenté les principaux éléments de la STI Bruit révisée, ainsi qu'un point sur le projet « Rationalisation des registres liés aux véhicules ».

4.3 Activités et développements de l'ERA en lien avec les activités de l'OTIF

(À la 25^e réunion)

Amendements à la MSC et leurs implications pour la PTU GEN-G

Le WG TECH a pris note de la présentation de l'ERA sur les récents développements concernant les consultations sur les amendements proposés et la planification. La Commission européenne adoptera la version finale d'ici juin 2015 et la publiera ensuite dans le journal officiel de l'UE.

Révision de la STI OPE

Le WG TECH a été informé des principaux éléments des recommandations de l'ERA sur la STI OPE. Il a été expliqué que la STI OPE serait mise en œuvre par deux documents : un règlement (directement applicable à tous les acteurs à compter du 1^{er} juillet 2015) et une directive (indirectement, les États membres étant tenus de présenter à la Commission comment ils prévoient de mettre en application les exigences d'ici au 30 juin 2017). Les modifications à la STI OPE concernent : le développement de 14 principes d'exploitation, la clarification des communications liées à la sécurité, l'inventaire des données que les GI doivent fournir aux EF et les exigences concernant d'autres membres du personnel de bord.

Amendement à la STI WAG sur les semelles de frein composites

Le WG TECH a pris note de la présentation de l'ERA sur les principaux amendements à la STI WAG et sur le calendrier pour leur application. La Commission européenne adoptera les amendements à la STI WAG en avril/mai 2015 et les fera entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2015. Les amendements devraient fermer le point ouvert visé dans le tableau A.1 de l'appendice A (évaluation par un organisme notifié/d'évaluation des semelles de frein en composite à l'appendice G), c.-à-d. que les amendements devraient définir les spécifications d'un constituant d'interopérabilité (CI) « élément de

frottement pour les freins agissant sur la table de roulement » et l'élaboration de la méthode d'évaluation de ce CI. M. Kaupat a également présenté à l'assemblée la validité de 10 ans des certificats « CE » d'examen de type ou de la conception et la période transitoire de 10 ans à compter de la date d'application de la STI WAG amendée. Ce dernier renvoie à l'utilisation de composants manufacturés (p. ex. conformément aux spécifications techniques nationales notifiées) avant la date d'application de la STI WAG amendée et à l'utilisation de composants correspondant à l'appendice G conçus et manufacturés avant l'expiration de leur période d'approbation. Il a été déclaré qu'après la date d'application de la STI WAG amendée, aucune nouvelle semelle de frein en composite ne serait listée dans l'appendice G.

Guide d'application de l'ERA pour l'organisme d'évaluation de la MSC

(Guide d'application de l'ERA pour l'organisme d'évaluation de la MSC visé dans le règlement (UE) n° 402/2003 et la PTU GEN-G de l'OTIF du 1.1.2014 sur la MSC pour l'évaluation des risques)

Le WG TECH a été informé des récents développements du projet de guide d'application pour l'organisme d'évaluation de la MSC. L'OTIF, les ANS et les organismes représentatifs ont été consultés. Il était prévu de publier le guide d'application en février 2015.

L'ERA vérifie si la publication du guide d'application pour la MSC peut être repoussée pour donner plus de temps pour des commentaires supplémentaires.

4.4 Présentation de l'Allemagne sur la surveillance au sens de l'article 9 des règles ECE

(À la 25^e réunion)

Le WG TECH a été informé des mesures que les ANS (autorités compétentes) devraient appliquer et de qui informer au cas où une ECE ne remplit pas les exigences ECE. Il a été souligné qu'à la différence des organismes de certification, les ANS ne surveillent pas directement les ECE. Les ANS peuvent prendre des décisions contre les EF et ECE⁸. Parallèlement, les EF sont responsables de la gestion de leurs sous-traitants (ce qui inclut les ECE). Eu égard au flux d'informations quant aux mesures mises en œuvre, il suffit, selon le sous-groupe du réseau des ANS et sans oublier la responsabilité du secteur pour la diffusion d'informations à toutes les parties, que l'ANS informe l'EF/le détenteur d'où l'irrégularité est survenue.

En ce qui concerne la responsabilité de l'EF quant à la gestion de ses sous-traitants, le WG TECH a noté que l'article 4 de la directive sur la sécurité était remis en cause et que ce processus sensible était en cours au sein de l'UE.

⁸ Si l'ANS est également organisme de certification, elle surveille à la fois l'EF et l'ECE.