



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 8/6.4
Version 1
12.03.2015**

Original : EN

VOITURES INTERCHANGEABLES

Point de la situation

1. INTRODUCTION

Conformément aux termes de l'article 11, § 2, lettre a), des APTU, la PTU LOC&PAS, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015, prime sur les dispositions techniques pour les voitures interchangeables de voyageurs du RIC. La PTU et la STI comportant quelques points ouverts et cas spécifiques, elles ne livrent pas toutes les spécifications requises pour l'admission unique prescrite à l'article 6, § 3, des ATMF. Elles incluent également de nouvelles spécifications pour des fonctionnalités auparavant non couvertes par le RIC, comme le signal d'alarme et le dispositif d'appel. En conséquence, il n'existe plus de base légale ou de norme pour les voitures de voyageurs pouvant circuler librement en trafic international.

Les voitures interchangeables sont importantes pour le trafic international de voyageurs et c'est la raison pour laquelle l'OTIF a mis en avant cette question pour qu'elle mobilise l'attention de différentes organisations. Le présent document fait le point de la situation.

2. SITUATION

En 2013, le Secrétariat écrivait dans son document « Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2013 et 2014 » que « *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 PAS¹ pourrait aider à y remédier.* » et que « *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 ouverts². Avec l'application de ces solutions techniques, une admission à l'exploitation internationale pourrait être valide dans tous les États parties.* ».

Le premier atelier commun ERA-OTIF a eu lieu le 6 février 2014 et portait sur l'interchangeabilité des voitures. Conformément aux conclusions de l'atelier, la CER a été invitée à fournir des informations sur les voitures de voyageurs quant aux sujets suivants :

- l'inventaire des besoins du marché,
- une liste de toutes les exigences du secteur (existantes ou non), spécifiant les méthodes d'évaluation/d'application existantes ou devant être établies,
- la nécessité de mettre au point des normes, fiches UIC, guides d'application, etc.,
- l'analyse de la nécessité de marquages particuliers.

La CER a envoyé à l'ERA et à l'OTIF un courrier daté du 25 juin 2014 contenant une liste de paramètres qui devraient selon elle être couverts. Ces paramètres n'étaient pas encore suffisamment détaillés pour être utilisés dans une spécification.

En s'appuyant sur les informations disponibles, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document pour discussion pour le WG TECH 23, qui a eu lieu en septembre 2014. Le Secrétariat suggérait de classer les spécifications en trois catégories différentes :

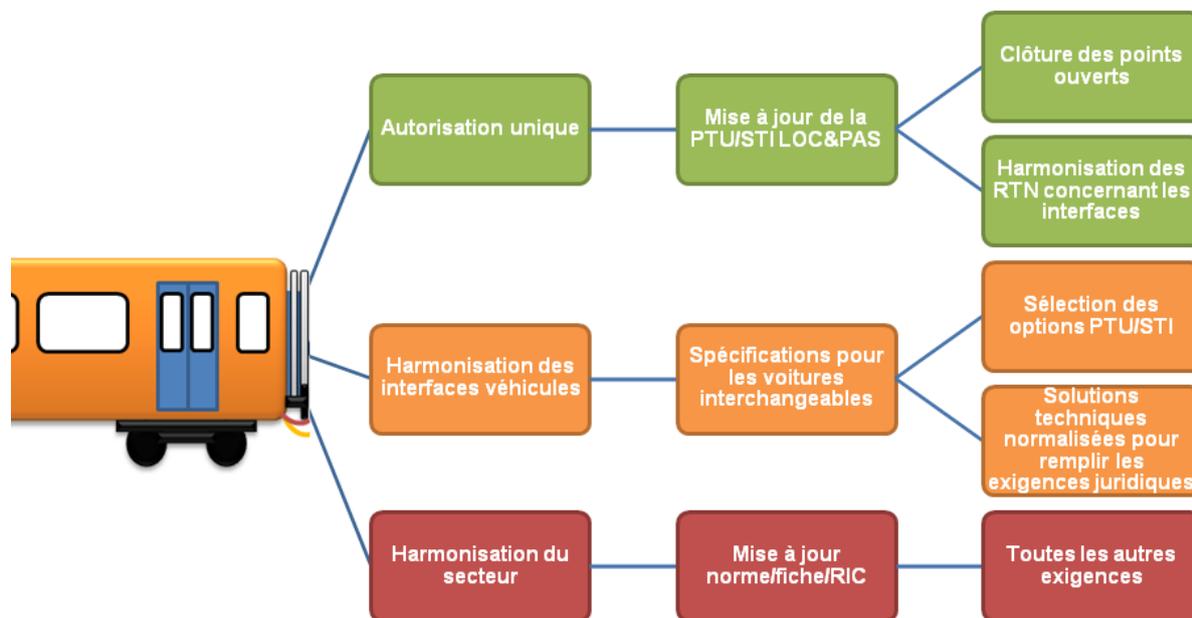
1. l'autorisation unique : le véhicule ne doit pas être soumis à des cas spécifiques qui ont une incidence sur la compatibilité avec le réseau ;

¹ La PTU PAS est finalement devenue la PTU LOC&PAS conformément à la décision de la CTE.

² L'accent sera mis sur le réseau à 1 435 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).

2. l'harmonisation des interfaces intervéhicules : il ne devrait y avoir aucun point ouvert dans la PTU/STI lié à la compatibilité avec l'infrastructure ;
3. les accords entre les entreprises ferroviaires et/ou les fabricants pour utiliser, par exemple, des concepts harmonisés pour l'exploitation et les communications.

Le schéma ci-dessous illustre ces trois catégories.



Trois catégories de spécifications

Premièrement, il s'agirait de définir les exigences pour chacune des catégories. À ce titre, le secteur (par exemple mené par la CER et/ou l'UIC) devrait recueillir et définir un ensemble complet de spécifications pour chacune d'entre elles.

C'est uniquement lorsque cette première étape sera terminée que les solutions techniques pourront dans un deuxième temps être mises en œuvre dans le cadre légal.

Le 10 septembre 2014, le groupe de travail permanent WG TECH a discuté de cette question et analysé la lettre de la CER. Le président a résumé la discussion en disant que le groupe de travail avait soigneusement examiné et discuté la proposition du Secrétariat et que la nécessité d'exigences techniques pour les voitures interchangeables avait été clairement démontrée :

- pour le secteur ferroviaire, comme exprimé par la CER. Les représentants de plusieurs États ont reconnu que le secteur était le mieux placé pour analyser ses propres besoins ;
- pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, l'échange de voitures étant pour beaucoup le seul moyen d'organiser le transport international de voyageurs.

Il a été convenu que la CER, en coordination avec l'UNIFE, devrait continuer à développer les spécifications qui, à leur avis, devraient être incorporées dans les règlements.

Le Secrétariat de l'OTIF a été invité au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) du 6 novembre pour présenter les évolutions dans ce domaine aux États membres de l'UE.

3. MISE AU POINT DE SPECIFICATIONS

Le groupe de travail LOC&PAS de l'ERA sur l'autorisation unique travaille sur la première catégorie de spécifications en analysant la clôture des points ouverts, les points spécifiques et la compatibilité avec le réseau existant. L'objectif de ces travaux est de définir des solutions techniques pour les véhicules, qui permettront, en cas de mise en œuvre, qu'ils soient admis à l'exploitation par un État et que cette admission soit ensuite valide dans tous les autres États. Le champ de validité de l'admission pourrait être limité dans les États ayant des cas spécifiques particuliers ne pouvant être couverts par les solutions techniques pour des motifs techniques ou commerciaux.

Conformément à l'article 3 de l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA, l'OTIF est impliquée dans ce travail. Les conclusions de ce travail sont attendues en 2015 et leur possible mise en œuvre juridique en 2016/2017. Celle-ci devrait avoir lieu au même moment au sein de l'UE et de l'OTIF.

La deuxième catégorie de spécifications a été discutée par le WG TECH qui a analysé la lettre de la CER transmise comme suite à l'atelier commun ERA-OTIF. Il a été convenu que la CER, en coordination avec l'UNIFE, devrait continuer à développer les spécifications qui, à leur avis, devraient être incorporées dans les règlements. Les conclusions sont attendues pour 2015, après quoi le WG TECH préconisera, en coordination avec l'UE, comment intégrer ces spécifications dans le système juridique, y faire référence ou en tenir compte selon d'autres modalités.

La CER prépare des spécifications pour le mois de juin 2015, en identifiant les points ouverts, qui seront accompagnés d'explications claires sur les conséquences de leur application (informations et exigences dans l'ensemble du train pour le protocole de communication). Lorsque l'interopérabilité est concernée, la CER adresse ces cas au groupe de travail de l'ERA sur l'autorisation unique.

Le troisième point sera concrétisé par le secteur même. Le cas échéant, la CER proposera des exigences dans l'accord RIC, qui devraient concorder avec la PTU/STI.
