



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 8/6.5  
Version 1  
11.03.2015**

Original : EN

**SERVICE DE LA TECHNIQUE – STRATEGIE ET PROGRAMME DE  
TRAVAIL**

---

**Pour la période 2015-2016**

## 1. Introduction

Comme indiqué à l'article 3a des ATMF (appendice G à la Convention), l'équivalence pleine et entière entre les spécifications techniques de l'UE (STI) et les prescriptions techniques de l'OTIF (PTU) facilitera l'acceptation mutuelle de matériel roulant. L'objectif est de permettre aux véhicules admis pour la première fois à l'exploitation en dehors de l'UE d'être exploité en UE et vice versa. En conséquence, le service « Technique » continuera à travailler sur l'équivalence des STI et des PTU dans la mesure où la Convention le permet.

Les tableaux à l'annexe 1 donnent un aperçu général des activités prises en charge en vertu de la Convention et indiquent leur statut et les évolutions prévues en 2015-2016.

Le nombre croissant de règlements requiert également un travail de diffusion, notamment pour aider 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.

Les décisions relatives aux travaux du service de la technique ferroviaire sont prises par la Commission d'experts techniques (CTE). Les sessions de la CTE sont préparées par le groupe de travail permanent « Technologie » (WG TECH), assisté le cas échéant par des groupes de travail ad hoc pour des questions précises.

## 2. Carnet de route général pour le développement de la réglementation technique

L'illustration ci-dessous présente le carnet de route général pour le développement de la réglementation technique.

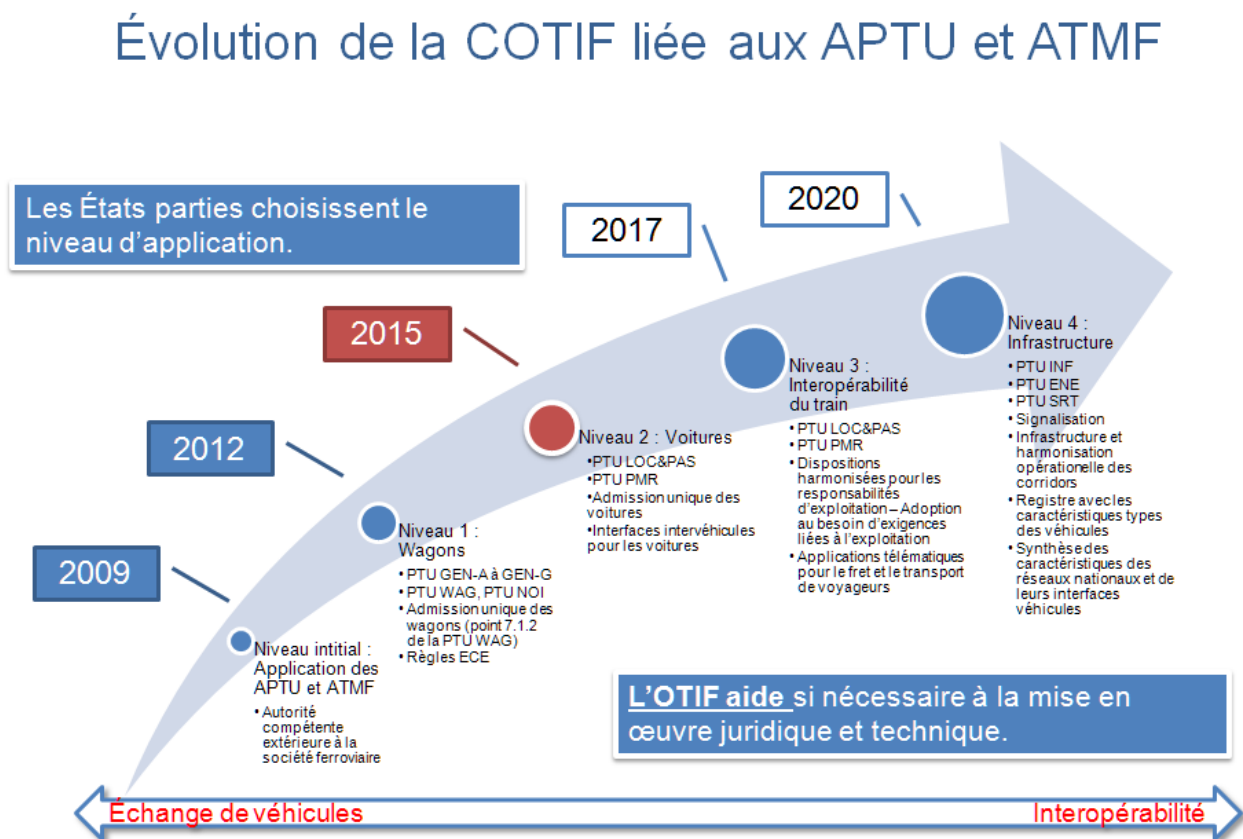


Figure 1

Le niveau initial apparaissant dans ce diagramme a été établi avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1<sup>er</sup> décembre 2010 (et de la directive sur l'interopérabilité de l'UE le 19 juillet 2008) et le transfert de la compétence pour l'homologation / l'admission des véhicules des sociétés de chemins de fer à l'État. Lorsque les ATMF sont entrées en vigueur, il n'existait pas de prescriptions techniques uniformes (PTU) sur lesquelles baser l'admission. Elle devait donc être effectuée par chaque État individuellement, conformément aux dispositions de l'article 6, § 4, des ATMF. Même en l'absence de règles PTU harmonisées, les principes des ATMF s'appliquaient pleinement dans chaque État partie, ce qui signifiait que la responsabilité de l'admission des véhicules revenait dès lors à l'État, plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer.

Le niveau 1 de ce diagramme a été atteint en 2012 avec l'entrée en vigueur de la première version de la PTU pour les wagons et d'une série de PTU générales établissant les exigences essentielles, les procédures d'évaluation PTU, etc.

Le principe du niveau 2 était d'établir en droit international toutes les dispositions nécessaires au libre échange de voitures en trafic international. L'entrée en vigueur de la PTU LOC&PAS au 1<sup>er</sup> janvier 2015 propose un socle solide sur lequel établir le niveau 2. En coordination avec l'OTIF, l'ERA travaille sur les conditions permettant l'admission unique des véhicules. À cette fin, elle analyse les points ouverts et cas spécifiques restants, définit les types de véhicules pour lesquels ces points ouverts pourraient être fermés via des solutions techniques spécifiques et réfléchit à la manière dont les cas spécifiques pourraient être traités. Par ailleurs, le Secrétariat prône la définition d'interfaces intervéhicules harmonisées.

Le niveau 3 est dans le prolongement du niveau 2, la principale différence étant que le niveau 2 est axé sur les voitures tandis que le niveau 3 englobe les trains complets. Ces développements profiteront de la révision des ATMF qui détermine les responsabilités opérationnelles élémentaires des acteurs impliqués dans l'utilisation des véhicules et l'exploitation des trains. Il s'agirait d'analyser si des dispositions plus détaillées quant à l'exploitation internationale des trains sont ou non requises et des applications télématiques nécessaires.

Pour les États membres intéressés, le niveau 4 prévoit d'harmoniser plus avant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international. Par exemple, des bases de données pourraient informer sur les caractéristiques de l'infrastructure des corridors et des lignes utilisées à l'international, de sorte que les entreprises ferroviaires puissent déterminer si leur matériel roulant est compatible avec ces lignes.

### **3. Priorités pour 2015-2016**

#### **3.1 Révision et amendement de la réglementation existante**

Rédaction de la réglementation – Ces dernières années, l'activité principale du service « Technique » a été de rédiger de nouvelles PTU ou de les amender et de coordonner l'adoption des PTU et d'autres règlements. Un calendrier de travail annuel a été mis en place avec trois réunions du WG TECH et une session de la CTE. Le service « Technique » prépare tous les documents pour chacune de ces réunions et rédige le procès-verbal.

Maintenant qu'un large corpus de règlements techniques (15 documents pour un total d'environ 750 pages) a été constitué, il importe de travailler en toute transparence pour le traitement des amendements et révisions, nombre de ces règlements devant régulièrement être mis à jour. En coordination avec le WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF entend établir des lignes directrices pour la rédaction des textes législatifs. Celles-ci devraient préciser si les amendements devraient être publiés sous forme de nouvelles versions consolidées ou en tant que décisions d'amendement, et comment et

où les anciennes versions des textes réglementaires devraient être mises à disposition. Le service de la technique se concertera à cette fin avec le service juridique de l'OTIF.

Le Secrétariat et l'Agence ferroviaire européenne ont conçu conjointement un tableau d'équivalence présentant dans un seul et même document une vue d'ensemble des PTU et autres règles techniques de l'OTIF et de leurs équivalents au sein de l'UE. Ce document a pris de l'importance pour l'UE comme pour l'OTIF pour ce qui est d'anticiper les évolutions et de garantir une cohérence constante.

Maintenant que de nombreuses règles de l'UE ont un équivalent OTIF, il devient de plus en plus important de mettre au point une procédure d'amendement coordonnée et transparente tenant compte des procédures respectives des deux organisations. Le Secrétariat de l'OTIF continuera à travailler sur cette question avec la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne afin de trouver des solutions pratiques en ce sens.

Dans le cadre de l'arrangement administratif d'octobre 2013, le Secrétariat de l'OTIF ou, le cas échéant, des experts désignés d'États membres de l'OTIF participeront à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne afin de les informer des impératifs et contraintes dans les États de l'OTIF non membres de l'UE. Ainsi, l'ERA pourra tenir compte des contraintes de l'OTIF dès les premières phases de production.

En coopération avec la Commission européenne, le Secrétariat de l'OTIF continuera de chercher des moyens d'améliorer encore la coordination entre l'UE et l'OTIF dans les processus d'amendement des règles équivalentes, en particulier entre le moment où l'ERA émet une recommandation et celui où elle est formellement adoptée par la Commission européenne.

### **3.2 Rédaction de nouveaux règlements et directives**

Jusqu'en 2012, la réglementation de l'OTIF était élaborée sur la base et à la suite de la réglementation de l'UE. La réglementation de l'UE était d'abord mise au point et adoptée, puis transposée dans la réglementation de l'OTIF. Le 1<sup>er</sup> janvier 2014, des réglementations équivalentes de l'OTIF et de l'UE, à savoir la PTU et la STI révisées pour les wagons, sont pour la première fois entrées en vigueur simultanément. Le développement coordonné des textes réglementaires revêt une importance croissante pour l'UE comme pour l'OTIF car il permet d'éviter les incohérences entre les deux réglementations.

Le nombre de règlements nouveaux sera en forte baisse puisque toute une série de PTU pour les véhicules est maintenant en vigueur. Les activités du Secrétariat quant à la production de règlements et de guides seront axées sur :

- la facilitation de l'échange de véhicules en trafic international, pour laquelle il faudra garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'exigences intervéhicules harmonisées en complément à la future architecture de l'autorisation unique ;
- la clarification, et le cas échéant l'harmonisation, des responsabilités d'exploitation nécessaires en trafic international ;
- la promotion de l'utilisation de systèmes harmonisés pour l'échange d'informations en trafic international, comme les registres, bases de données et applications télématiques ;
- la publication de documents explicatifs aidant les États parties à comprendre correctement la réglementation de l'OTIF ;
- la publication de guides d'application en coordination avec l'Agence ferroviaire européenne pour aider les acteurs tels que les fabricants et organismes d'évaluation à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF.

### 3.3 Publication, coordination et contrôle

Diffusion – La complexité grandissante des règlements applicables requiert également un travail de diffusion, notamment pour aider les États parties non membres de l'UE à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF. Plusieurs activités de diffusion sont prévues à cet effet, de la publication de documents explicatifs et de guides d'application, à la réalisation de présentations, d'ateliers et de visites dans divers pays. De plus, le Secrétariat offre désormais la possibilité à des experts gouvernementaux de participer à un nouveau programme de formation interne.

Coordination – un nombre croissant d'organismes est impliqué dans l'application de la réglementation de l'OTIF. Par exemple, chaque État partie doit avoir une autorité compétente et de nombreux États possèdent un ou plusieurs organismes d'accréditation, d'évaluation, de certification des ECE et d'évaluation de la MSC. Des réunions de coordination ont lieu pour plusieurs de ces organismes et/ou leurs homologues de l'UE. L'OTIF ne dispose pas des ressources nécessaires pour organiser elle-même ces réunions de coordination, mais sollicite des synergies avec l'UE. La réunion de coordination des organismes de certification des ECE, à laquelle des organismes d'États non membres de l'UE sont déjà invités et que l'OTIF accueillera le 18 juin 2015 à Berne, en est un bon exemple.

Contrôle de la mise en œuvre – La quantité de règlements techniques produits dans le cadre des APTU et ATMF est déjà importante et continue de croître. Pour les États parties de l'OTIF, la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles s'avèrent difficiles à gérer. Parallèlement, il devient de plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Ne pas appliquer correctement la réglementation de l'OTIF peut en effet causer des perturbations en trafic international, comme cela a été le cas en juin 2013, lorsque des wagons se sont retrouvés bloqués aux frontières parce qu'aucune entité chargée de l'entretien (ECE) ne leur était assignée. Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait mieux connaître la manière dont les règlements sont mis en œuvre dans les États parties. Il se concentrera sur les États parties non membres de l'UE, étant donné que l'UE dispose de procédures internes à cet effet.

Par ailleurs, le Secrétariat essaiera d'impliquer les experts des États membres dans ses contacts avec l'ERA. Une telle implication s'appuiera sur l'accord entre l'État partie et l'OTIF et sur l'arrangement administratif entre l'ERA, la DG MOVE et l'OTIF, comme énoncé dans la circulaire A 57-21/501.2013 du 25 novembre 2013.

### 3.4 Cohérence avec d'autres règlements

Les règles ATMF et APTU portent sur un large éventail de processus et produits ferroviaires, dont les exigences pour les véhicules, les procédures d'admission, les responsabilités en matière d'entretien, les registres, l'échange d'informations, etc. Il est régulièrement demandé au service de la technique d'apporter son assistance et sa contribution sur des sujets ne relevant pas de ses missions premières. Des moyens importants sont engagés dans ces activités qu'il est donc judicieux de mentionner dans le présent rapport. En particulier, le service de la technique a contribué et contribue encore au développement coordonné des CUV, au Protocole de Luxembourg, à l'harmonisation des ATMF et du RID et aux évolutions dans le RID concernant les exigences sur les ECE et les véhicules.

### 3.5 Études

En 2013, l'OTIF a mis en place un « Programme Jeunes Experts » visant à permettre à de jeunes diplômés de gagner en expérience auprès de l'OTIF, et qui lui permettra à son tour de gagner en valeur ajoutée via la réalisation d'études. En 2014/2015, un jeune expert a étudié la faisabilité d'une transposition de la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF. À l'heure actuelle, aucune étude particulière n'est prévue, mais le Secrétariat pourra toujours anticiper les besoins à venir.

## 4. Calendrier provisoire

Après la CTE, deux autres sessions du WG TECH sont prévues en 2015 : la première les 9 et 10 septembre en France et la seconde les 17 et 18 novembre dans les locaux de l'OTIF. Une session supplémentaire du WG TECH est prévue en 2016 avant la 9<sup>e</sup> session de la CTE.

## 5. Panorama des activités prévues

Pour ses activités telles que décrites dans le présent document, le service « Technique ferroviaire » donnera la priorité :

- à la mise au point d'exigences supplémentaires pour une admission unique du matériel roulant destiné au transport de voyageurs dans le cadre d'un groupe de travail de l'ERA. L'admission unique devrait être valide dans tous les États parties. Il est prévu que ces exigences soient annexées à la PTU et à la STI LOC&PAS ;
- à la mise à disposition à l'échelle internationale de la définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs : le secteur (guidé par exemple par la CER et/ou par l'UNIFE et l'UIC) devrait recueillir et définir un ensemble complet de spécifications requises en plus de la PTU/STI LOC&PAS. Lorsque ces spécifications seront complètes, le WG TECH pourra analyser ces solutions techniques et réfléchir à la manière de les intégrer dans le cadre des exigences pour les véhicules comme norme ou règle d'application volontaire ;
- à la mise au point d'instruments appropriés (p. ex. guides ou règlements) couvrant les responsabilités des acteurs de l'exploitation (c.-à-d. EF, détenteurs et ECE) afin de clarifier plus avant le nouvel article 15a des ATMF en vue de faire progresser la vision de l'interopérabilité en dehors de l'UE. L'objectif premier serait d'analyser la situation et d'identifier la nécessité et la base légale des évolutions futures ;
- à la collaboration avec les experts du RID pour améliorer la cohérence entre ATMF et RID ;
- à la définition de principes de rédaction juridique pour l'amendement ou la révision des PTU et leur publication subséquente ;
- au suivi des activités de l'Agence ferroviaire européenne, en particulier dans les domaines où l'OTIF et l'UE possèdent des règles équivalentes. Le cas échéant et en coopération avec l'ERA, il informera le WG TECH des évolutions de la réglementation et des dispositions à prendre ;
- à la conception de documents explicatifs pour :
  - o les APTU,
  - o la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (PTU GEN-G),
  - o les procédures d'évaluation de la conformité (PTU GEN-D) ;
- aux activités de contrôle et de diffusion en particulier pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

\*\*\*\*\*