



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**

**TECH-16010-CTE9-6.1**

**01.04.2016**

Original : EN

## **LES APPLICATIONS TELEMATIQUES AU SERVICE DU FRET (ATF)**

---

État d'avancement et actions à mener

## 1. INTRODUCTION

Lors de la 8<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE), le Secrétariat de l'OTIF a présenté une étude sur les répercussions de la STI ATF pour l'OTIF. La CTE a examiné le document et décidé d'une marche à suivre incluant de nouvelles discussions et l'organisation d'un atelier sur les ATF destiné aux États de l'OTIF non membres de l'UE. L'objectif du présent document est de résumer les conclusions dégagées jusqu'à présent afin d'aider la CTE à décider des prochaines étapes, dont la transposition de la STI ATF dans la réglementation COTIF.

## 2. SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS ACTUELLES

### a) Principales conclusions de l'étude et des discussions subséquentes

- D'un côté, les dispositions de la STI ATF ont été conçues en présupposant un marché ferroviaire libéralisé, ce qui impose d'échanger des informations selon des procédures et avec des formats de données harmonisés. De l'autre, le trafic international ferroviaire de marchandises entre les États parties de l'OTIF non membres de l'UE est en grande partie organisé selon le principe de « l'échange de véhicules », avec lequel moins d'informations doivent être échangées (que ne le prescrit la STI ATF). Toutefois, l'un des objectifs principaux de l'Organisation étant de contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le domaine ferroviaire, transposer la STI en PTU semble justifié.
- Le coût de mise en œuvre des ATF devrait entrer en ligne de compte dans le processus de décision. Au sein de l'UE, la mise en œuvre de la STI ATF est conjointement financée par des fonds de l'UE, mais ce n'est pas le cas pour les pays de l'OTIF non membres de l'UE. Lorsque seul un nombre limité de ses pays voisins appliquent le « concept de la STI ATF », rien ne garantit qu'un État, par exemple l'Iran, puisse lui-même en retirer un avantage. Cependant, l'utilisation d'un autre système informatique au lieu de la mise en œuvre du concept de la STI ATF implique elle aussi certains coûts d'investissement. Sous cet angle, il peut être intéressant pour les États non membres de l'UE de reprendre une norme informatique européenne reconnue pour l'échange d'informations en fret ferroviaire international. Certaines parties de la STI ATF ont été mises en œuvre volontairement en dehors de l'UE (p. ex dans les Balkans), ce qui indique un dossier de décision positif pour ces éléments de la STI ATF, en dehors de l'UE également.
- La STI ATF se distingue des autres STI relatives aux véhicules parce que sa mise en œuvre nécessite des investissements. Les STI pour les véhicules ne s'appliquent qu'aux véhicules neufs, renouvelés ou réaménagés. Tant qu'un véhicule est exploité et non renouvelé ou réaménagé, la STI ne s'applique pas. Dans le cas de la STI ATF, la situation est différente et une mise en œuvre progressive est requise. De toute évidence, cette mise en œuvre a été soumise à une analyse d'impact au sein de l'UE, mais nul ne sait si les résultats sont également représentatifs pour les États non membres de l'UE et dans quelle mesure.
- En raison de ses propres impératifs de transport et de sa propre organisation des chemins de fer, chaque région peut nécessiter une approche différente quant à l'échange international d'informations. Le concept de la STI ATF ne constitue pas la seule plateforme possible pour l'échange d'informations et rien ne prouve qu'il s'agit de la meilleure option pour la région eurasiatique. En conséquence, l'OTIF doit se montrer prudente avant de donner sa préférence au concept de la STI ATF en le transposant dans sa réglementation. En tout état de cause, la compatibilité avec d'autres systèmes, en particulier celui de l'OSJD, doit être conservée.
- L'article 8, § 2, des APTU, lu en combinaison avec la PTU GEN-B, établit la base légale de la transposition de la STI ATF en une PTU ATF. Toutefois, cette transposition dans la réglementation de l'OTIF ne serait pas aisée puisque les dispositions même de la STI ATF

renvoient à plusieurs appendices publiés et régulièrement mis à jour sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne, comme le modèle de données et de message au format XML. Cette combinaison de droit et de spécifications informatiques est très singulière et complique particulièrement la transposition dans la réglementation internationale de l'OTIF.

- Il existe des cas d'utilisation volontaire du modèle de données de la STI ATF, p. ex. en Serbie, en Ukraine et en Russie dont les sociétés ferroviaires ont conscience de la nécessité d'échanger des informations pour le transport de marchandises et qui ont déjà mis en application certains modules informatiques basés sur la STI ATF (RNE, RAILDATA) pour l'échange d'informations concernant les trains en provenance ou à destination de l'UE. De telles plateformes sont très utiles et sont également adaptées au trafic international en dehors de l'UE. Elles sont disponibles pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et permettent de traiter les informations de base et de garantir l'interopérabilité des informations suivantes, entre autres :
  - la lettre de voiture électronique,
  - le suivi des trains/wagons,
  - l'heure d'arrivée prévue de l'envoi (particulièrement importante pour le client).

Ces plateformes pourraient avoir une valeur ajoutée pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE.

#### **b) Options retenues dans l'étude et présentées à la CTE 8 pour le traitement de la STI ATF**

- 1) Ne pas transposer la STI ATF :
  - a) Ne rien faire du côté de l'OTIF.
  - b) Promouvoir l'utilisation volontaire des solutions de la STI ATF.
  - c) Utilisation volontaire + guide d'application publié par l'OTIF.
- 2) Transposer la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF :
  - a) Transposition intégrale de la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF (PTU ATF), y compris les appendices techniques.
  - b) Transposition partielle, c.-à-d. transposition des dispositions centrales de la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF, mais renvoi aux détails techniques publiés sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne.

Pour ces deux dernières possibilités, la STI ATF pourrait être transposée de telle sorte que les prescriptions seraient soit volontaires soit obligatoires dans les États de l'OTIF non membres de l'UE. L'étude argumente en faveur d'une application volontaire des prescriptions transposées. Une troisième option serait que les prescriptions soient obligatoires, mais pas la mise en application : les États membres ne seraient pas tenus d'investir dans des solutions ATF, mais s'ils investissent dans de nouveaux produits informatiques, alors ils devront le faire conformément aux spécifications pour les ATF.

#### **c) Débats du groupe de travail permanent WG TECH en sa 26<sup>e</sup> session (Amiens, 9 et 10 septembre 2015)**

L'Agence ferroviaire européenne a indiqué que la meilleure solution était pour elle la transposition partielle des dispositions centrales dans la réglementation de l'OTIF, avec des documents techniques qu'elle serait la seule à gérer (scénario 2b), car ce scénario permettrait d'après elle une évolution progressive de l'application au lieu d'un changement abrupt de la

réglementation. Par ailleurs, l'Agence préférerait un groupe de travail de coordination bilatéral avec l'OTIF à la pleine participation de celle-ci dans le groupe de travail sur la gestion du contrôle des changements pour la STI ATF<sup>1</sup> et le groupe de coopération pour la mise en application de la STI ATF. Ce scénario permettrait en outre également une mise en application volontaire des appendices techniques (notamment dans les États candidats à l'adhésion à l'UE et les pays limitrophes de l'UE).

Cette proposition de l'Agence ferroviaire européenne a été appuyée par le représentant de l'UE, qui a rappelé à l'assemblée que bien que toutes les exigences fonctionnelles puissent s'appliquer par le truchement de la STI, le système est inutile si tous les appendices techniques ne sont pas appliqués. Il a également rappelé la manière dont ont été développées les STI ATF et ATV au sein de l'UE, c'est-à-dire via la consultation des parties intéressées, qui a débouché sur un plan de mise en application pour la STI ATF. L'analyse d'impact de la STI ATF affiche les meilleurs résultats de toutes les STI, montrant ainsi qu'il s'agit d'un bon investissement. Une approche similaire pourrait selon lui être utilisée pour les parties intéressées à l'OTIF.

Le Secrétariat a rappelé que la transposition volontaire de la STI ATF éviterait d'imposer des investissements aux États de l'OTIF non membres de l'UE. Il a par ailleurs noté le besoin de clarifications complémentaires sur ce que signifierait des appendices techniques d'application non contraignante pour les États de l'OTIF non membres de l'UE. Au regard de la capacité limitée de l'OTIF à participer aux groupes de travail sur les ATF, le Secrétariat pense que les États de l'OTIF non membres de l'UE pourraient être impliqués davantage dans ces développements sur la même base que les autres membres de ces groupes.

#### **Conclusions du WG TECH 26 :**

- L'Agence ferroviaire européenne et le représentant de l'UE ont appuyé la transposition de la STI ATF dans une PTU faisant référence aux appendices techniques publiés sur le site internet de l'Agence (scénario 2b).
- Le WG TECH a noté que le Secrétariat de l'OTIF n'avait pas les ressources suffisantes pour participer au groupe de travail de l'Agence sur la gestion des modifications de la STI ATF et au groupe de coopération pour la mise en application de la STI ATF et que ceux-ci devraient être ouverts aux États de l'OTIF non membres de l'UE ayant mis en place les ATF.
- Le WG TECH a pris note de la nécessité de préparer un plan de mise en application comprenant :
  - l'organisation d'un atelier pour présenter le cadre général des ATF,
  - la préparation d'un document de consultation pour les parties intéressées à l'OTIF,
  - l'organisation d'un atelier pour discuter des différentes options,
  - la préparation d'une proposition pour la CTE 9.
- Il a également noté que le Secrétariat de l'OTIF organiserait un atelier début 2016.

---

<sup>1</sup> TAF TSI CCM WP

### 3. POSSIBLES ACTIONS A MENER

Les actions à mener selon le WG TECH 26 sont de transposer la STI ATF dans une PTU et de renvoyer aux appendices publiés et régulièrement mis à jour sur le site de l'Agence ferroviaire européenne, notamment le modèle de données et de message au format XML. Ainsi, les dispositions juridiques seront intégrées dans la COTIF, mais les solutions informatiques seront gérées par l'Agence. Il faudrait s'accorder pour que les États de l'OTIF non membres de l'UE puissent être impliqués dans la mise au point de ces solutions.

La mise en application ne devrait pas être imposée aux États de l'OTIF non membres de l'UE : la PTU ATF devrait plutôt garantir que s'il y a des investissements et évolutions informatiques dans le cadre de la PTU ATF, ceux-ci soient harmonisés et compatibles afin de faciliter le trafic ferroviaire international.

La démarche proposée n'a fait l'objet d'aucune objection pendant les réunions ou en réponse à leurs procès-verbaux et aucune alternative n'a été suggérée. Le Secrétariat de l'OTIF propose donc de poursuivre les travaux sur la base du scénario 2b : il préparera un projet de PTU ATF qui sera examiné par les WG TECH 29 à 31 et soumis comme proposition à la CTE 10. Dans l'intervalle, il faudrait convenir des conditions permettant aux États de l'OTIF non membres de l'UE et au Secrétariat de l'OTIF de participer à la mise au point des appendices techniques gérés par l'Agence ferroviaire européenne.

\*\*\*\*