



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-16012-CTE9-4.6**

**01.04.2016**

Original : EN

## **LES 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<sup>er</sup> janvier 2015, prime sur les dispositions techniques du RIC pour les voitures interchangeables de voyageurs. 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. De plus, elles incluent 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. LES EVOLUTIONS ET LA STRUCTURATION DES TRAVAUX

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 » :

*« 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 PAS<sup>1</sup> pourrait aider à y remédier. »*

et :

*« 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 ouverts<sup>2</sup>. Avec l'application de ces solutions techniques, une admission à l'exploitation internationale pourrait être valide dans tous les États parties. ».*

La stratégie et la feuille de route pour la PTU LOC&PAS présentées au WG TECH 20, le 11 septembre 2013 à Istanbul, s'en faisaient également l'écho.

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'Agence ferroviaire européenne 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.

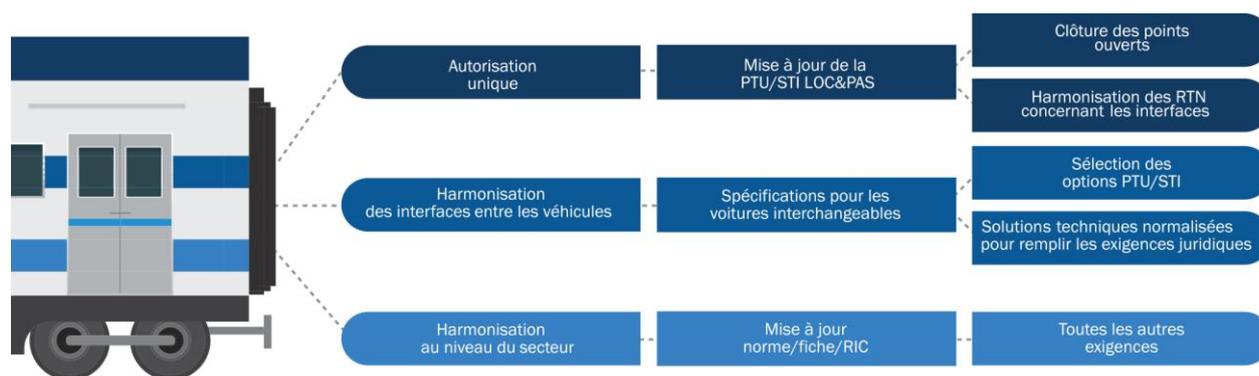
En s'appuyant sur les informations disponibles, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document pour discussion pour le WG TECH 23, qui a eu lieu en septembre 2014. Le Secrétariat suggérait de classer les spécifications en trois catégories différentes :

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

<sup>2</sup> 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).

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 ;
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.



**Figure 1 : Trois catégories de spécifications**

Le WG TECH a confirmé tant l'importance des spécifications pour l'utilisation des voitures en trafic international que le modèle de la figure 1.

La procédure d'élaboration de dispositions techniques débute normalement avec la mise au point d'une proposition par l'Agence ferroviaire européenne, assistée par un groupe de travail auquel les autorités nationales de sécurité de l'UE, les organismes représentant le secteur et le Secrétariat de l'OTIF sont invités. Cette proposition est ensuite transmise à la Commission européenne comme recommandation. La Commission présente alors les spécifications au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) au sein duquel les États membres de l'UE sont représentés et auquel le Secrétariat de l'OTIF est invité en qualité d'observateur. Après que le RISC a émis un avis favorable, la Commission adopte les spécifications, qui sont alors publiées comme textes de loi de l'UE.

La Commission d'experts techniques de l'OTIF et son groupe de travail permanent (WG TECH) ne commencent les travaux de transposition des spécifications de l'UE dans la COTIF que lorsque celles-ci sont stables (après l'avis du RISC). Il a été convenu de cette organisation séquentielle du travail afin de ne pas voir se développer des spécifications en parallèle, d'éviter les incohérences et de simplifier la coordination.

### 3. L'AUTORISATION UNIQUE

Pour la première catégorie ci-dessus portant sur l'autorisation des véhicules, la définition de spécifications correspondantes faisait partie des tâches de l'Agence ferroviaire européenne, qui a mis en place à cette fin un groupe de travail sur l'« autorisation unique » en 2014 dont les travaux se sont conclus en décembre 2015 avec l'émission d'une recommandation à la Commission européenne. Il y était suggéré d'ajouter le point 7.1.4, divisé en deux parties :

- Conditions liées à la vérification « CE »
- Conditions pour la reconnaissance mutuelle de la première autorisation de mise en service du véhicule

La prochaine étape devrait être la discussion des exigences au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de l'UE en vue de leur adoption comme modifications à la STI LOC&PAS. Les dispositions seront ensuite proposées à la CTE pour adoption dans le cadre de la COTIF.

### 4. L'HARMONISATION DES INTERFACES DES VEHICULES

Pour la seconde catégorie, l'harmonisation des interfaces des véhicules, l'Agence ferroviaire européenne a ouvert les discussions au sein de son groupe de travail en janvier 2016, sur la base d'une liste des exigences précédemment examinée et discutée par le WG TECH. L'idée est de mettre au point une nouvelle partie comportant des exigences complémentaires grâce auxquelles il sera plus facile d'accoupler des voitures conformes aux STI/PTU et/ou des voitures RIC dans un train. Cette nouvelle partie sera d'application volontaire, mais lorsqu'elle sera appliquée, la voiture pourra recevoir des marques spécifiques indiquant ses caractéristiques techniques particulières.

Les paramètres couverts pourraient inclure :

- des références aux clauses des STI existantes/modifiées en les rendant applicables aux voitures, par exemple en ce qui concerne les systèmes d'accouplement manuel de type UIC et les systèmes de freinage de type UIC,
- les passerelles,
- l'alimentation en courant électrique,
- les câbles et prises pour la transmission de données,
- le protocole de transmission de données,
- le marquage.

Différents travaux de normalisation doivent être conclus avant que les dispositions puissent être appliquées de manière satisfaisante. L'Agence ferroviaire européenne est donc en contact avec le CEN, le CENELEC et l'UNIFE.

### 5. L'HARMONISATION DU SECTEUR

Pour tout ce qui ne relève pas de ces premières catégories (autorisation unique et harmonisation des interfaces), l'harmonisation est entre les mains du secteur. Des contrats multilatéraux peuvent être passés pour couvrir des éléments non réglementés mais présentant un intérêt opérationnel. Par exemple, le secteur peut convenir d'un accord RIC révisé, ou conclure d'autres dispositions utiles.

## **6. PROCHAINES ETAPES**

Lorsque l'Agence ferroviaire européenne aura achevé ses travaux et émis toutes les recommandations pertinentes à la Commission au sujet de l'autorisation unique (terminé en décembre 2015) et des interfaces des véhicules (prévu pour le second semestre 2016), la Commission demandera l'avis des États membres et adoptera les dispositions en conséquence. Incidemment, la procédure de décision de l'UE devrait avoir lieu en même temps que la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire.

La procédure de l'UE entraînera sans doute la modification de la STI LOC&PAS à la fin 2016 ou au début 2017 et les modifications équivalentes de la PTU LOC&PAS seront par la suite proposées à la CTE.

\* \* \* \* \*