



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-16017-CTE9-4.1

01.04.2016

Original : EN

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

Pour information

1. TACHES DU WG TECH APRES LA 8^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (JUN 2015)

Le document « Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2015 et 2016 » a été discuté par la CTE 8, le 10 juin 2015. Conformément aux conclusions des discussions, le service de la technique du Secrétariat de l'OTIF a axé ses activités sur les priorités suivantes :

1. Développer des exigences supplémentaires pour une admission unique du matériel roulant destiné au transport de voyageurs, à annexer à la PTU comme à la STI LOC&PAS, dans le cadre du groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne.
2. Mettre à disposition à l'échelle internationale la définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs en plus de la PTU/STI LOC&PAS.
3. Mettre au point les 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.
4. Collaborer avec les experts du RID pour améliorer la cohérence entre ATMF et RID.
5. Définir des principes de rédaction juridique pour la modification ou la révision des PTU et leur publication subséquente.
6. Suivre les 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'Agence, informer le WG TECH des évolutions de la réglementation et des mesures que l'OTIF devrait prendre.
7. Concevoir des documents explicatifs pour :
 - les APTU,
 - la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (PTU GEN-G),
 - les procédures d'évaluation de la conformité (PTU GEN-D).
8. Mener des activités de contrôle et de diffusion en particulier pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

2. ACTIVITES DU WG TECH APRES LA 8^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

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

- 26^e session, les 9 et 10 septembre 2015 à Amiens ;
- 27^e session, les 17 et 18 novembre 2015 à Berne ;
- 28^e session, les 16 et 17 février 2016 à Berne.

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

Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, France, Italie, République tchèque, Roumanie, Serbie, Suisse et Turquie.

La DG MOVE de la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne, ainsi que la CER et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentées.

3. DOCUMENTS PREPARES POUR ADOPTION PAR LA CTE

3.1 Modifications à la PTU WAG – Évaluation des semelles de frein composites

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

L'UE a adopté des dispositions pour l'évaluation des semelles de frein composites comme constituants d'interopérabilité par les organismes notifiés (règlement n° 924/2015). Avant l'entrée en vigueur de ces spécifications, c'est l'UIC qui approuvait les semelles de frein composites. La PTU devrait être modifiée afin qu'il y ait des dispositions équivalentes pour la COTIF.

Le WG TECH a discuté du projet de modification de la PTU WAG et noté que le document reflétait les changements apportés par l'UE. À l'exception de l'exigence sur la traçabilité des essieux au point 4.2.3.6.4, le projet de modification de la PTU WAG était prêt à être soumis à la CTE 9 pour un vote. La modification concernant la traçabilité des essieux a été acceptée à la condition que l'Agence ferroviaire européenne mette à disposition le rapport sur la maintenance des wagons de marchandises auquel il est fait référence dans la STI ainsi que ses annexes, avec un numéro de référence et une date, et qu'elle rende ces annexes publiques.

3.2 Modifications à la PTU GEN-G – Objectifs de conception harmonisés

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

En 2015, le règlement d'exécution (UE) n° 2015/1136 de la Commission a modifié les dispositions de l'UE sur la MSC en incluant des critères supplémentaires d'acceptation des risques. L'objectif était de faciliter la reconnaissance mutuelle entre les États des résultats des évaluations concernant les sous-systèmes structurels et les véhicules, en particulier lorsque le demandeur choisit d'utiliser une estimation explicite du risque. Dans ces cas-là, des objectifs de conception harmonisés pourraient être utilisés afin de démontrer l'acceptabilité des risques causés par des défaillances des fonctions d'un système technique. Par ailleurs, afin de distinguer l'acceptation des risques associés aux systèmes techniques de l'acceptation des risques d'exploitation et du risque général à l'échelle du système ferroviaire, le terme « critères d'acceptation des risques » a été remplacé par « objectifs de conception harmonisés » pour les systèmes techniques.

Le projet de modification de la PTU GEN-G a été discuté et jugé prêt à être soumis à la CTE 9 comme proposition pour adoption.

4. QUESTIONS DISCUTEES PAR LE WG TECH

4.1 Les voitures interchangeables

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

En 2015 et 2016, le groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne sur l'autorisation unique a mis au point une recommandation à la Commission européenne visant à modifier la STI LOC&PAS afin de définir les conditions auxquelles un véhicule ayant été autorisé dans un État membre ne

nécessite aucune autorisation supplémentaire de mise en service pour circuler dans les autres États membres. Le Secrétariat de l'OTIF a suivi les travaux du groupe de travail et, tout comme l'Agence, a tenu le WG TECH informé de ses progrès.

L'autorisation unique est un des éléments requis pour les voitures interchangeables, l'autre étant la compatibilité des interfaces intervéhicules comme les attelages et interfaces de données. Au WG TECH 26, une proposition commune de l'Agence et du Secrétariat de l'OTIF n'a pas trouvé l'appui de la CER, notamment. L'objectif des dispositions étant de faciliter l'échange des véhicules par le secteur, celui-ci, en particulier la CER, devrait les juger utiles. Pour trouver une solution pouvant être appuyée par la CER, la Commission européenne a organisé un atelier le 4 novembre auquel l'Agence, la CER, l'UNIFE et le Secrétariat de l'OTIF ont participé. Le résultat en a été une liste détaillée des spécifications que l'Agence pourrait utiliser dans son groupe de travail. En janvier 2016, le groupe de travail de l'Agence sur la STI LOC&PAS s'est appuyée sur cette liste pour commencer à mettre au point une clause supplémentaire sur l'interchangeabilité des véhicules destinés à une exploitation générale. L'application des nouvelles clauses de la STI sur les interfaces des véhicules serait volontaire. Les dispositions pour les voitures interchangeables seront prêtes en 2017 ou 2018 au plus tard.

4.2 Le tableau d'équivalence UE-OTIF

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

Le WG TECH a pris note des versions mises à jour du tableau d'équivalence et souligné son importance pour le secteur ferroviaire et comme outil permettant de vérifier l'équivalence entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE.

4.3 Le document explicatif sur la PTU GEN-D « Procédures d'évaluation »

(Discussion à la 28^e réunion)

Le Secrétariat a préparé un projet de document explicatif sur les principes et la structure de la procédure d'évaluation de la PTU et expliqué qu'il serait soumis à la CTE 9 pour discussion. Il ne le publiera qu'une fois revu par la CTE.

4.4 Le groupe de travail commun RID-ATMF du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne

(Discussion à la 28^e réunion)

Comme annoncé lors de la 8^e session de la Commission d'experts techniques, un groupe de travail a été mis en place comme suite à l'analyse commune présentée dans le document « *Interaction between RID and ATMF, improving consistency between COTIF Appendices C and G* » (« Interactions entre le RID et les ATMF : améliorer la cohérence entre les appendices C et G à la COTIF ») préparé par le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne. Eu égard au document commun, le mandat du groupe de travail est le suivant :

- analyser les conclusions de l'étude susmentionnée de la Commission européenne et identifier les points requérant l'amélioration des interactions entre la législation ferroviaire et la législation relative aux marchandises dangereuses ;
- identifier les nouveaux éléments qui sont apparus depuis la fin de l'étude ;
- déterminer si les mesures déjà prises par tous les acteurs sont suffisantes et, dans le cas contraire, identifier les problèmes sans résolution en cours et suggérer des actions, législatives ou non, pour y faire face ;

- proposer un cadre de coordination durable pour toutes les questions pouvant relever du mandat des deux commissions, à partir des problèmes et solutions identifiées au moyen des tâches listées.

Le groupe de travail s'est réuni pour la première fois à Berne, les 3 et 4 février 2016. Le Secrétariat de l'OTIF en a informé le WG TECH.

4.5 La définition de principes pour la modification des PTU et leur publication subséquente

(Discussion à la 27^e réunion)

Les prescriptions techniques comme les PTU sont régulièrement mises à jour et la gestion et la publication des dispositions en vigueur est un véritable défi. Une modification rédactionnelle mineure n'impose pas forcément de renommer et republier une PTU entière avec une nouvelle date d'entrée en vigueur, mais dans le même temps, les utilisateurs devraient pouvoir aisément accéder à tout moment aux dispositions applicables les plus récentes, via le site internet de l'Organisation.

Comme demandé par la CTE 8, le Secrétariat a présenté ses idées pour la gestion et la publication de plusieurs modifications subséquentes de règlements comme les PTU. Afin de donner un accès facile aux dernières versions des dispositions techniques de la COTIF comme les PTU, le Secrétariat publie des versions consolidées des instruments modifiés. La version consolidée d'un instrument en inclut toutes les dispositions actuelles (modifiées). Étant donné que l'instrument original et les modifications n'entrent habituellement pas en vigueur à la même date, il s'ensuit que les dispositions dans la version consolidée ne sont pas toutes entrées en vigueur à la même date. Cette version n'est donc fournie que pour information.

L'instrument original et l'ensemble de ses modifications forment les dispositions juridiques, chaque modification ayant sa propre date d'entrée en vigueur.

4.6 La transposition de la STI ATF : lister et analyser les différentes options

(Discussion aux 26^e et 28^e réunions)

a. Informations sur l'atelier

L'Agence ferroviaire européenne a présenté l'analyse des avantages et des inconvénients des différentes options pour la mise en œuvre de la transposition de la STI ATF dans le cadre de la COTIF, selon les scénarios et sous-scénarios envisagés dans l'étude de l'OTIF intitulée « Analyse : Comment l'OTIF doit-elle s'y prendre avec la STI ATF ? ». Elle a plaidé en faveur de la transposition de la STI ATF dans une PTU faisant référence aux appendices techniques publiés sur son site internet (scénario 2b de l'étude). L'UE a appuyé cette proposition.

Il a été jugé nécessaire qu'un atelier soit organisé début 2016 par le Secrétariat de l'OTIF en coordination avec l'Agence pour présenter le cadre général de la STI ATF aux parties prenantes extérieures à l'UE. Aucun État de l'OTIF non membre de l'UE n'a pu être trouvé pour accueillir l'atelier et le Secrétariat s'est réjoui de l'invitation de RailNetEurope à organiser l'atelier à Vienne.

b. Discussion des principes et calendrier de la transposition

La transposition de la STI ATF dans la COTIF, sous la forme d'une PTU ATF faisant référence aux appendices techniques sur le site de l'Agence ferroviaire européenne, pourrait être proposée pour adoption à la CTE 10 en juin 2017 au plus tôt.

4.7 Le registre des organismes d'évaluation de la MSC

(Discussion aux 26^e et 27^e réunions)

Le Secrétariat de l'OTIF a présenté son initiative pour la création d'un registre commun avec l'Agence ferroviaire européenne afin de rendre publics les organismes de reconnaissance et d'accréditation et les organismes d'évaluation de la MSC¹. Cette initiative est comparable au registre commun de l'OTIF et de l'Agence pour les ECE, hébergé par l'Agence.

Une décision formelle de la CTE n'est pas nécessaire pour établir un registre commun de l'OTIF et de l'Agence pour la MSC puisque les ATMF (révisées) et la PTU GEN-G offre déjà la base juridique adéquate. Dès que les conditions techniques seront satisfaites, l'Agence indiquera au Secrétariat de l'OTIF quand il sera possible d'établir le registre commun.

4.8 L'analyse des clarifications supplémentaires nécessaires sur les responsabilités liées à la sécurité dans le droit de l'OTIF et de l'UE

(Discussion à la 27^e réunion)

Dans une présentation au WG TECH, le Secrétariat a fait état de certaines différences conceptuelles entre la COTIF et le droit de l'UE, sans discerner de problèmes à résoudre. Certaines des tâches des détenteurs plus explicites dans les ATMF que dans le droit de l'UE s'expliquent par le fait que le champ d'application des ATMF n'englobe pas l'ensemble du système ferroviaire, mais seulement l'admission et l'utilisation de véhicules en trafic international. Or, l'échange de véhicules implique des tâches explicites pour le détenteur. La coordination permanente entre l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence, fondé sur leur arrangement administratif, est propice à l'identification des futurs besoins éventuels.

4.9 L'interopérabilité au-delà de l'UE

(Discussion à la 28^e réunion)

Le Secrétariat de l'OTIF a présenté ses premières réflexions sur le développement de « l'interopérabilité au-delà de l'UE » dans le cadre de la COTIF. En termes pratiques, le Secrétariat pense que la COTIF pourrait encore évoluer afin de fournir également une base pour l'interopérabilité (dans le sens de trains franchissant les frontières sans interruption). Cela viendrait compléter la champ d'application des ATMF qui sert aujourd'hui de base à l'échange de véhicules (mais pas à l'exploitation de trains complets) en trafic international. Tandis qu'au sein de l'UE, le concept d'interopérabilité est lié à l'ouverture du marché et à la concurrence, la COTIF ne devrait pas prescrire ou s'appuyer sur un modèle de marché particulier. Un projet plus détaillé sera présenté à la CTE.

4.10 Projet d'ordre du jour pour la 9^e session de la CTE, les 7 et 8 juin 2016

(Discussion à la 28^e réunion)

Le WG TECH a préparé l'ordre du jour de la CTE 9.

5. PRESENTATIONS FAITES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX REUNIONS DU WG TECH

5.1 Informations sur les évolutions de la réglementation de l'UE qui auront des répercussions sur l'équivalence avec le droit de l'OTIF et discussions sur les prochaines étapes

¹ Article 13 de la PTU GEN-G.

a. Le 4^e paquet ferroviaire

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

La Commission européenne a présenté les principaux éléments du quatrième paquet ferroviaire, qui offre un cadre renouvelé pour la sécurité et l'interopérabilité. Elle a accepté de procéder à une analyse préliminaire des possibles répercussions du quatrième paquet ferroviaire sur la compatibilité des nouveaux instruments de l'UE avec les APTU et ATMF. Le Secrétariat a offert à la Commission de la seconder dans cette tâche.

b. La politique de réduction du bruit et l'équipement des wagons existants avec des semelles de frein composites

(Discussion à la 28^e réunion)

La Commission européenne a présenté un document de travail concernant les futures étapes possibles de la politique européenne de réduction du bruit, dont l'équipement des wagons existants avec des semelles de frein composites. La discussion qui s'en est ensuivie a clairement montré que les États membres avaient des avis très différents sur cette politique.

5.2 Activités et réalisations de l'Agence en lien avec les activités de l'OTIF

a. La révision limitée de la STI WAG

(Discussion aux 26^e et 27^e réunions)

L'Agence ferroviaire européenne a présenté la révision limitée de la STI WAG de 2015, dont l'adoption est prévue au sein de l'UE pour la fin 2016, ce qui voudrait dire que la révision correspondante de la PTU WAG pourrait être adoptée en juin 2017 au plus tôt. Cette révision avait pour principal objet de clore les points ouverts.

b. Les registres de véhicules

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

L'Agence ferroviaire européenne a lancé la « rationalisation des registres liés aux véhicules », c'est-à-dire des registres RNV, ERATV, RMDV et ECE. Ces travaux sont liés aux spécifications de la COTIF pour le registre national des véhicules. Un unique registre européen des véhicules devra par conséquent être compatible avec les RNV connectés des États de l'OTIF non membres de l'UE.

Au cours du WG TECH 28, le Secrétariat de l'OTIF a indiqué qu'il avait transmis le questionnaire de l'Agence sur l'utilisation des champs du RNV sur les douanes aux autorités compétentes non UE. L'objectif était de discerner les éléments communs qui pourraient être ajoutés au jeu de données du RNV harmonisé. L'importance de conserver la fonctionnalité des RNV des États de l'OTIF non membres de l'UE déjà connectés au RVV CE a une fois de plus été soulignée.

Un atelier de l'Agence sur le RVV CE et l'ERATV a eu lieu le 9 février 2016. En plus du Secrétariat de l'OTIF, CH et TR y ont également participé en qualité d'États non membre de l'UE. L'Agence a noté qu'au besoin, une formation supplémentaire pourrait être organisée pour les autres États de l'OTIF non membres de l'UE connectés au RVV et utilisant le logiciel de l'Agence. Au 7 janvier 2016, tous les États membres de l'UE ainsi que CH et TR sont connectés au RVV.

c. Le groupe de travail ad hoc de l'Agence sur le plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés

(Discussion à la 28^e réunion)

L'Agence a présenté ses activités pour la conception d'un plan d'accréditation pour les organismes notifiés avec l'aide d'un groupe de travail et conformément à la directive sur l'interopérabilité. Ces travaux sont liés aux dispositions de la COTIF énoncées à l'article 5 des ATMF et dans la PTU GEN-E.

La dernière réunion du groupe de travail ad hoc de l'Agence sur le plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés selon la directive 2008/57/CE s'est tenue à Lille le 3 décembre 2015. Le Secrétariat de l'OTIF a participé à toutes les réunions. La recommandation du groupe de travail, que l'Agence prévoit de soumettre à la Commission européenne, consiste en un plan sectoriel d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de notification.

d. La révision des MSC pour l'évaluation de la conformité et la surveillance

(Discussion à la 28^e réunion)

L'Agence a présenté les évolutions concernant les travaux du groupe de travail sur la révision des MSC pour l'évaluation de la conformité et la surveillance. L'objectif du groupe de travail était de s'assurer qu'une approche plus cohérente soit adoptée par l'ensemble des ANS, en tenant compte du fait que l'Agence serait également autorisée à délivrer des certificats de sécurité uniques. L'Agence soumettra sa recommandation à la Commission européenne d'ici le 1^{er} juin 2017. Ces évolutions n'ont pas de lien direct avec la COTIF.

e. La révision de la STI LOC&PAS

(Discussion à la 28^e réunion)

L'Agence a fait un point de la situation et présenté les principaux éléments de la révision de la STI LOC&PAS. Elle a transmis à la Commission européenne une recommandation sur la révision de la STI LOC&PAS en décembre 2015. Elle prévoit en outre pour 2016 de clore trois points ouverts et d'inclure des exigences facultatives de compatibilité avec les voitures RIC. Ces dispositions auraient des répercussions sur l'équivalence avec la PTU LOC&PAS.

f. La révision de la STI Exploitation

(Discussion à la 28^e réunion)

L'Agence a présenté les principaux éléments de la révision de la STI Exploitation dont la préparation est prévue pour 2016 et 2017. La révision développerait plus avant les appendices B et C de la STI avec pour objectif de mieux harmoniser les règles d'exploitation et de garantir l'interopérabilité. L'une des tâches principales serait de réduire ou biffer les règles de sécurité nationales non nécessaires car déjà couvertes par la législation de l'UE.

Le Secrétariat de l'OTIF a participé à la réunion de lancement du groupe de travail de l'Agence sur la révision de la STI Exploitation. Il y a rappelé qu'il y a aujourd'hui équivalence entre le droit de l'UE et la COTIF et que cette équivalence devrait être maintenue. Cela signifie que toute modification aux dispositions de la STI Exploitation devrait être coordonnée avec l'OTIF, en vérifiant qu'elle est réalisable pour la COTIF. Il faudrait également s'assurer que l'équivalence est maintenue en procédant aux mêmes modifications dans les deux systèmes juridiques.

g. L'extension du champ d'application des règles pour les ECE

(Discussion aux 26^e, 27^e et 28^e réunions)

En 2015, l'Agence ferroviaire européenne a été chargée par la Commission européenne d'analyser une éventuelle extension du champ d'application des règles ECE à tous les véhicules ferroviaires. La première étape en était l'analyse de l'extension de la certification des ECE.

Le Secrétariat de l'OTIF a apporté une contribution aux travaux de l'Agence en soumettant un document de prise de position, dans lequel il illustre les différences entre les États membres et non membres de l'UE quant à l'éventuelle extension du plan de certification des ECE. Certains des principaux points soulevés étaient que :

- la certification obligatoire des ECE pour les wagons de marchandises avait été pleinement mise en application et n'avait pas été remise en question ;
- dans le cas des locomotives et des rames, il était courant que l'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule soit également le détenteur et l'ECE du véhicule : la question des responsabilités ne se pose alors pas et l'EF est bien placée pour influencer la qualité de l'entretien ;
- ces types de véhicules utilisés à l'international dans le cadre de la COTIF étaient en nombre restreint et la certification des ECE pourrait entraîner des coûts par véhicule relativement élevés, avec des bénéfices limités ;
- l'application volontaire de la certification des ECE aux véhicules autres que les wagons de marchandises pourrait être une bonne solution.
