



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-16018-CTE9-6.3**

**01.04.2016**

Original : EN

## **INTEROPERABILITE AU-DELA DE L'UE**

---

Document de consultation

L'extension d'un modèle d'interopérabilité ferroviaire au-delà de l'UE dans les pays ayant hérité d'un système basé sur l'écartement de voie à 1 435 mm de l'UIC est un objectif à poursuivre et ce pour trois raisons principales :

- faciliter la création de corridors ferroviaires eurasiatiques et de sous-structures régionales qui formeront l'épine dorsale d'un réseau de transport international efficace,
- harmoniser les évolutions techniques dans la construction du matériel ferroviaire au sein d'un cadre juridique unique afin de faciliter les investissements et permettre les économies d'échelle,
- promouvoir une vision systématiquement partagée et moderne du transport ferroviaire.

Ces trois actions permettront de renforcer la compétitivité du rail.

À l'heure actuelle, l'UE est un parfait exemple de région ayant défini des dispositions juridiques afin de transformer une mosaïque de systèmes ferroviaires largement incompatibles en un modèle cohérent et moderne, qui permet l'apparition d'une véritable interopérabilité, avec une série de textes pour la mise au point de solutions techniques homogènes, eu égard également aux aspects relatifs à l'exploitation (p. ex. un permis européen pour les conducteurs), et qui promeut l'innovation. D'un côté les évolutions techniques sont encouragées puisque la réglementation repose principalement sur des exigences fonctionnelles et n'entre dans le détail normatif que lorsque cela est nécessaire à la compatibilité technique ou à la sécurité, de l'autre la gestion de la sécurité via une méthode de sécurité commune permet aux acteurs du secteur de définir une harmonisation volontaire transparente et non discriminatoire. C'est pour ces principes fondamentaux qu'il est intéressant de considérer les dispositions de l'UE dans un cadre géographique plus large.

Nous présenterons tout d'abord l'intérêt que revêt la définition d'un système technique cible pour l'interopérabilité au sein de l'UE puis la valeur de la COTIF comme base juridique, avant de proposer une approche pour la mise en œuvre.

L'annexe technique au présent document explique plus en détail quel pourrait être la principale caractéristique du système cible.

## **1. PRINCIPES DE DEFINITION DU SYSTEME CIBLE**

Les anciens réseaux nationaux en place au sein de l'UE forment une mosaïque complexe. Pour étendre en dehors de l'UE le champ d'application de la réglementation technique commune pour le trafic international dont il est mutuellement convenu, il sera nécessaire d'adapter et de simplifier la réglementation de l'UE établie.

Tout d'abord, tandis que la législation ferroviaire de l'UE s'applique à l'ensemble du système ferroviaire, à savoir aux grandes lignes comme aux lignes secondaires, les dispositions visant à développer l'interopérabilité au sein de la COTIF ne couvriront que le trafic international, ce qui admettra davantage de règles d'accès harmonisées.

Ensuite, d'un point de vue pratique, le développement d'un système ferroviaire est encore en cours dans de nombreux États de l'OTIF non membres de l'UE et il peut donc être plus facilement harmonisé.

Enfin, le concept de l'interopérabilité au sein de l'UE est lié à l'ouverture des marchés selon un modèle concurrentiel. Or, des États peuvent tout à fait organiser leur système ferroviaire, sur leur propre territoire, ou dans des espaces régionaux comme le projet du CCG dans le Golfe, autour d'un

modèle organisationnel fondé sur la coopération et la réciprocité plutôt que la concurrence. La COTIF est compatible avec tout modèle d'organisation des chemins de fer et doit le rester.

La volonté de rendre le rail plus efficace et tourné vers l'activité économique n'est pas propre aux seuls États membres de l'UE. Si l'on veut réaliser le plein potentiel des chemins de fer pour le trafic international, il serait préférable que l'accès des trains internationaux puisse être coordonné et qu'il puisse en être convenu avec les États voisins sans que soit imposé le modèle du marché commun pour l'exploitation des trains.

La COTIF pourrait offrir une plateforme pour la définition d'un système cible pour l'interopérabilité au-delà de l'UE selon les principes suivants :

- ⇒ Par rapport à l'UE, la définition d'un système cible au sein de l'OTIF peut être plus spécifique et centré sur le seul transport international.
- ⇒ Le concept d'interopérabilité dans la COTIF doit être compatible avec le modèle concurrentiel de l'UE, mais aussi avec les autres modèles appliqués dans les États membres de l'OTIF.

## 2. LA NECESSITE D'UNE BASE JURIDIQUE MULTILATERALE

La question de savoir s'il est nécessaire de s'appuyer sur une législation internationale spécifique pour mettre en place le système cible d'interopérabilité fait débat. En effet, le concept d'interopérabilité tel qu'il est défini au sein de l'UE, en particulier dans les STI, sert déjà de base au développement de nouveaux réseaux dans certains pays ou groupes de pays. C'est dans une certaine mesure le cas en Chine avec la version locale de l'ERTMS. C'est également ce que projette le CCG pour le futur réseau du Golfe.

Le Secrétariat de l'OTIF entretient des contacts réguliers avec les États non membres de l'UE concernés par la mise en place de systèmes interopérables. Nous avons la conviction que le plus opportun serait de recourir à un instrument multilatéral étant donné que :

- les dispositions sur l'interopérabilité de l'UE sont fondées sur une intégration juridique étendue, à l'instar du marché unique européen entre les États membres de l'UE. En conséquence, si un État voisin de l'UE veut entretenir un trafic ferroviaire international avec elle, il doit non seulement rendre sa propre réglementation compatible avec la réglementation ferroviaire européenne, mais aussi conclure un accord bilatéral avec l'UE (cas par exemple de CH et NO) ;
- tout État non membre de l'UE qui souhaiterait établir l'interopérabilité ferroviaire avec ses États voisins aurait à conclure avec eux des accords bilatéraux ou multilatéraux. Afin d'éviter la multiplication d'instruments potentiellement incompatibles, une harmonisation internationale des règles dans le champ de la COTIF semblerait plus efficace ;
- la réglementation serait alors gérée sur le plan intergouvernemental de sorte que tous les États membres et leurs partenaires respectifs pourraient contribuer à la définition des règles.

D'un point de vue conceptuel, quatre niveaux peuvent être distingués dans le processus d'harmonisation internationale de la réglementation ferroviaire (voir figure 1), allant de la réglementation sur les contrats de transport international des marchandises et des voyageurs (niveau 1) jusqu'au marché ferroviaire unifié (niveau 4).

Il importe de noter que pour chaque niveau, plusieurs types de législation sont requis, par exemple sur la responsabilité contractuelle, la réglementation technique, les responsabilités en matière de sécurité et les règles d'exploitation.

Ainsi, pour la mise en œuvre du niveau 2 (échange international de wagons et voitures qui entre pleinement dans le champ d'application de la COTIF), une sécurité juridique suffisante doit être établie pour que les détenteurs voient leurs véhicules utilisés à l'étranger. Les CUV (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules) de la COTIF comportent des dispositions réglementant la responsabilité contractuelle entre le détenteur et les entreprises ferroviaires utilisant les véhicules. Définissant les relations entre les parties contractantes, elles sont considérées comme faisant partie du droit privé ou droit des contrats. Ces dispositions de droit des contrats s'appliquent également pour le trafic international au sein de l'UE.

La COTIF forme à cet égard un cadre juridique adapté puisque depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elle a offert les outils contractuels accompagnés des outils techniques correspondants pour la mise en œuvre du trafic international.

Les différents niveaux sont décrits plus en détail à l'annexe.

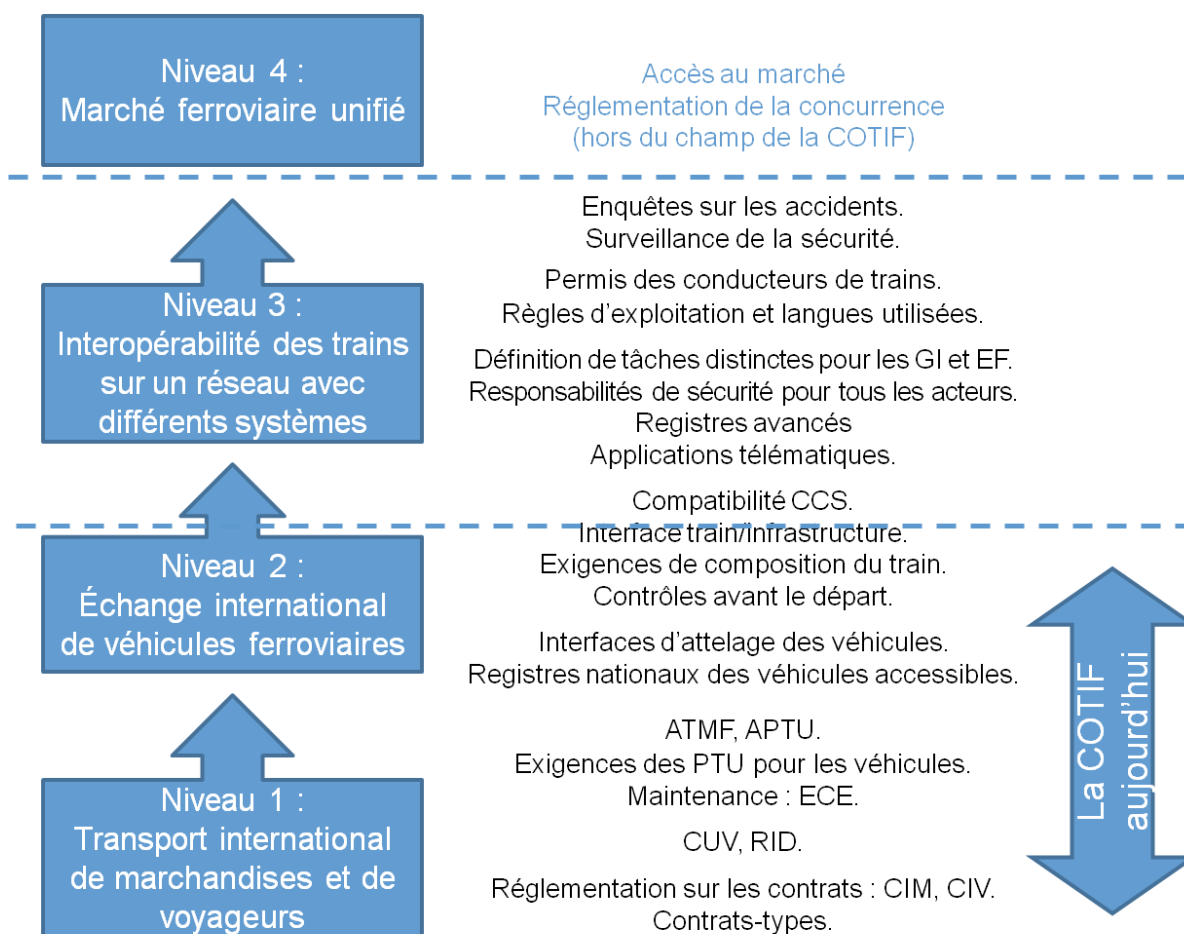


Figure 1 : Les quatre niveaux d'harmonisation du marché ferroviaire

Lorsqu'il s'agit de définir la meilleure voie pour la mise en place d'un système cible pour l'interopérabilité (niveau 3), la question des principes de sécurité est particulièrement délicate. Il faudrait se concentrer sur ce dont il doit être convenu à l'échelon international en vue de l'harmonisation des dispositions sur l'exploitation et la sécurité et de la gestion des incidents et accidents. Après première analyse, le Secrétariat est d'avis que la compétence pour les dispositions sur l'exploitation et la sécurité devrait largement rester nationale, les États devant seulement être transparents quant à leurs règles s'ils désirent l'interopérabilité.

La COTIF offre un cadre juridique adapté pour atteindre l'interopérabilité au-delà de l'UE car :

- elle est compatible avec les spécifications techniques générales de l'UE ;
- son champ d'application permet la mise au point des instruments de droit public et privé nécessaires à l'interopérabilité ;
- sa nature multilatérale permet une élaboration et une gestion bien structurées de la réglementation.

### **3. LA NECESSITE D'UNE APPROCHE DE PARTENARIAT**

L'OTIF ne peut pas guider à elle seule un tel projet, étant donné notamment que seules les dispositions de haut niveau sont de son ressort mais pas les règles d'exploitation et procédures nécessaires. De plus, d'un point de vue politique, la plupart des systèmes ferroviaires en dehors de l'UE sont encore intégrés.

Deux objets doivent alors être différenciés dans le processus menant à l'interopérabilité au-delà de l'UE :

- la trajectoire technique, c'est-à-dire principalement comment, à l'échelle de la CTE au sein de l'OTIF et en étroite coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, les éléments nécessaires à la mise au point d'une réglementation complète sont extraits de la directive sur la sécurité et du corpus des STI ;
- la promotion du concept dans les États membres de l'OTIF ou intéressés (Chine, CCG, etc.) qui ne partagent pas les mêmes vues sur la manière de réglementer les chemins de fer.

#### **3.1 Développer l'interopérabilité au sein de la COTIF**

La COTIF se prête bien au développement d'un concept d'interopérabilité car elle peut donner force de loi aux dispositions et en assurer ainsi la mise en œuvre et le respect effectifs. Elle est également neutre en ce qui concerne l'organisation du marché ferroviaire.

L'annexe au présent document décrit dans une note détaillée comment nous envisageons les futurs travaux. Un nouvel appendice à la COTIF devra être établi afin de permettre aux États membres qui appliquent déjà (ou désirent appliquer) les ATMF et APTU d'aller plus loin et de permettre une circulation des trains sans solution de continuité.

Pour développer une vision commune du système cible et apporter l'aide technique nécessaire, il faut naturellement que la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne soient convaincues de l'intérêt du projet.

L'annexe détaille plus avant les possibles développements envisagés par le Secrétariat. Pour le plan d'action, nous proposons le calendrier prévisionnel suivant :

- premier semestre 2016 : définition d'une feuille de route commune à la Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne et l'OTIF sur la base du présent document,
- deuxième semestre 2016 : début des travaux sur un nouvel appendice à la COTIF au sein de la CTE, avec implication du service juridique de l'OTIF afin de maintenir la cohérence entre droit des contrats et droit public,
- deuxième semestre 2017 : approbation par la Commission de révision,
- deuxième semestre 2018 : approbation par l'Assemblée générale,
- 2019/2020 : élaboration de la réglementation dérivée (PTU requises).

### 3.2 Promouvoir le concept d'interopérabilité de l'UE

Le mot « interopérabilité » est largement utilisé en dehors de l'UE mais n'a pas d'acception universellement admise. L'OSJD en a par exemple sa propre interprétation, fondée sur son propre système technique et d'exploitation commun.

Le concept d'interopérabilité de l'UE est le plus à même de servir de base aux évolutions de la COTIF. Il repose sur des principes juridiquement contraignants de haut niveau apparaissant dans les directives, auxquelles s'ajoute la législation dérivée comme les STI et les méthodes de sécurité commune dont certaines ont déjà été transposées dans les dispositions de la COTIF sous forme de PTU. Il est également complété par l'harmonisation technique et de l'exploitation dont il est convenu à l'échelle du secteur sans intervention des autorités et qui n'est donc pas obligatoire. L'harmonisation est ainsi axée sur les entreprises et modulable en fonction des évolutions.

La normalisation technique détaillée du secteur est du ressort des organismes de normalisation comme le CEN, le CENELEC, l'ISO et l'ETSI. Par le passé, l'UIC jouait également un rôle dans l'harmonisation technique, mais s'occupe désormais de l'harmonisation de l'exploitation et des procédures. L'étendue des responsabilités a changé avec les STI et les PTU correspondantes, comme l'illustre le diagramme suivant qui distingue :

- l'**établissement de la réglementation** par légifération (objectifs et principes avec les STI et PTU correspondantes) ;
- la **normalisation** par les organismes de normalisation : en principe volontaire, l'application des normes n'est obligatoire que lorsque la réglementation (comme les STI et PTU) requiert la conformité aux normes ;
- l'**harmonisation** à l'échelle du secteur pour une application harmonisée des dispositions législatives.

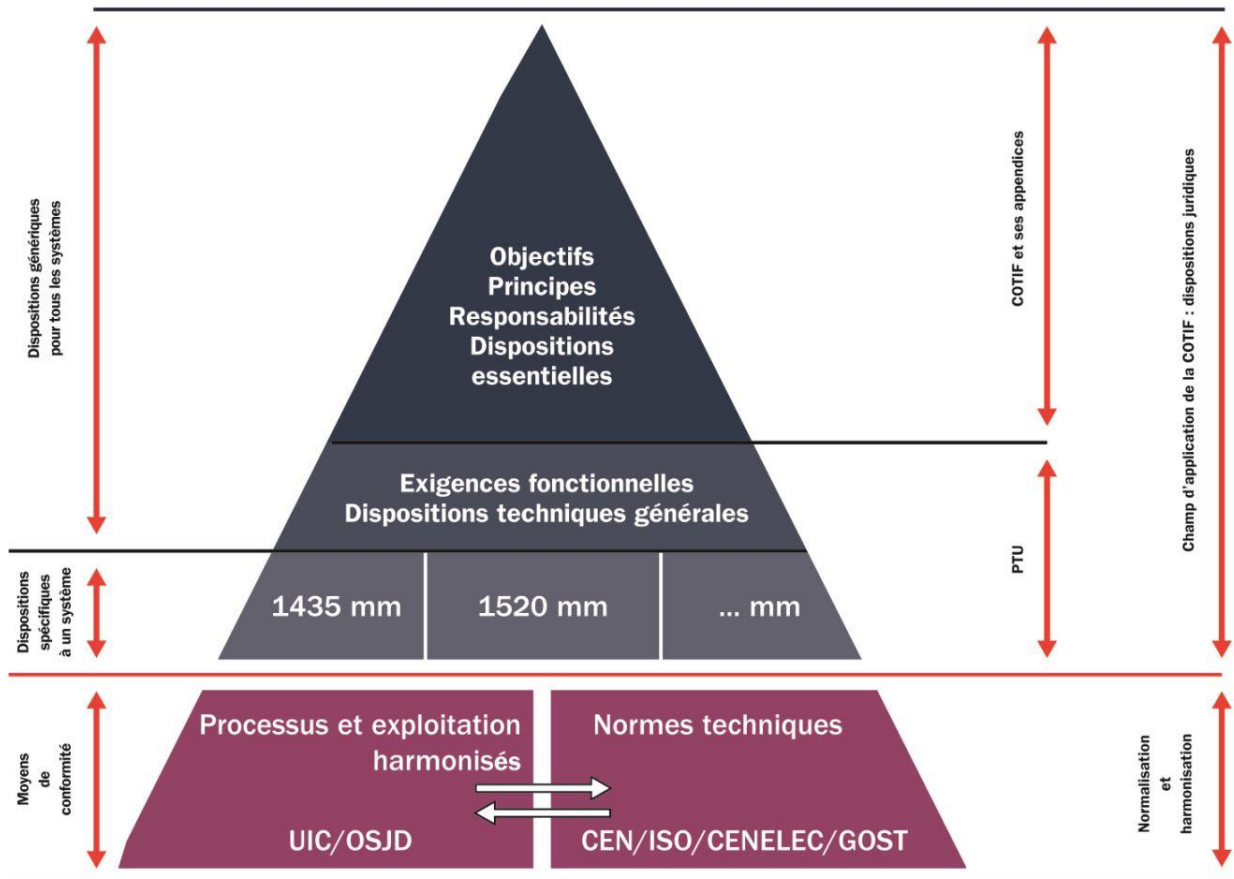


Figure 2 : Hiérarchisation des prescriptions techniques

La plupart des entreprises ferroviaires au sein et hors de l'UE sont membres de l'UIC, tout comme celles qui sont actuellement créées, à l'instar des entreprises du réseau principal du Conseil de coopération du Golfe. Pour le Secrétariat de l'OTIF, il est par conséquent primordial de coopérer avec l'UIC pour définir la frontière entre dispositions juridiques et harmonisation de l'exploitation afin d'accéder à l'interopérabilité.

Promouvoir le concept d'interopérabilité de telle sorte que les États l'appliquent requerra que l'UE et l'OTIF, mais aussi l'Agence ferroviaire européenne et l'UIC, partagent une vision commune dont le développement sera crucial pour permettre sa diffusion auprès du secteur et des États non membres de l'UE.

\*\*\*\*

## ANNEXE

### DEVELOPPER L'INTEROPERABILITE AU SEIN DE LA COTIF : ANALYSE

L'objectif de cette analyse est d'explorer les différences conceptuelles et caractéristiques communes de la COTIF et de la législation ferroviaire de l'UE.

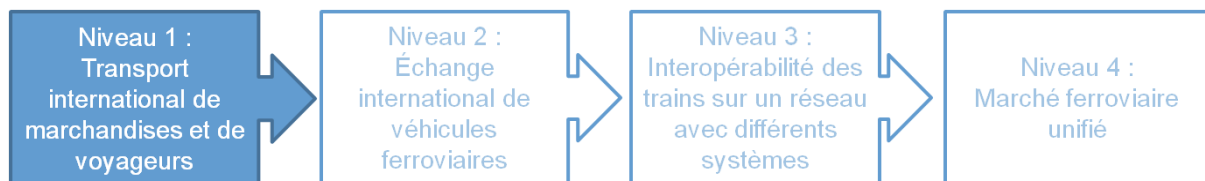
Elle servira de base aux discussions sur la poursuite du développement du concept d'interopérabilité dans le cadre de la COTIF.

#### 1. LA COTIF : UNE INTERFACE ENTRE DIFFERENTS SYSTEMES

Les systèmes ferroviaires qui s'appuient sur la COTIF pour les relations internationales peuvent être envisagés comme un réseau de systèmes connectés mais distincts qui échangent des voyageurs, marchandises, véhicules et trains. Ce réseau pourrait être modélisé selon des niveaux virtuels où l'harmonisation à haut niveau permettrait un trafic international plus fluide et harmonisé, mais imposerait également une réglementation plus complexe, elle aussi harmonisée.

Le premier niveau de ce modèle de réseau est le droit des contrats de la COTIF dans les CIM et CIV, qui facilite le transport international des marchandises et des voyageurs aux moyens de dispositions harmonisées sur les contrats, que fixait déjà la première convention à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces dispositions sont axées sur les entreprises dans le but d'instaurer une sécurité juridique suffisante afin que les expéditeurs et voyageurs aient recours aux chemins de fer comme mode de transport international. Elles ne réglementent pas le système ferroviaire lui-même mais offrent une interface entre les chemins de fer et leurs clients. Ces dispositions, qui définissent les relations entre les parties contractantes, sont considérées comme faisant partie du droit privé ou droit des contrats et sont également utilisées pour le trafic international au sein de l'UE.

Le RID concerne tous les niveaux de ce modèle puisqu'il s'applique dès lors qu'il est question de matières dangereuses. Les interactions entre le RID et le reste de la réglementation ferroviaire ne sera pas examinée plus avant ici puisque son champ d'application et ses principes n'interfèrent pas avec le modèle de l'interopérabilité.



Le deuxième niveau correspond aux dispositions de la COTIF établissant des exigences applicables au système ferroviaire lui-même pour faciliter l'utilisation des wagons de marchandises et voitures de voyageurs en trafic international. Pour que les véhicules puissent être utilisés dans différents systèmes ferroviaires, des dispositions techniques harmonisées doivent s'appliquer aux interfaces entre le véhicule et l'infrastructure ainsi qu'aux interfaces entre les véhicules eux-mêmes. Ces dispositions étaient auparavant définies dans l'Unité technique<sup>1</sup> et dans les accords RIC et RIV. Tandis que ce sont

<sup>1</sup> Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1887, l'Unité technique était un accord intergouvernemental préparé dans le cadre de deux conférences internationales sur l'unité techniques des chemins de fer, en octobre 1882 et juillet 1886. Les pays participants avaient recherché des solutions pour faciliter la circulation internationale d'un point de vue technique. L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Suisse ont appliqué l'Unité technique dès ses débuts, avant d'être rejoints par

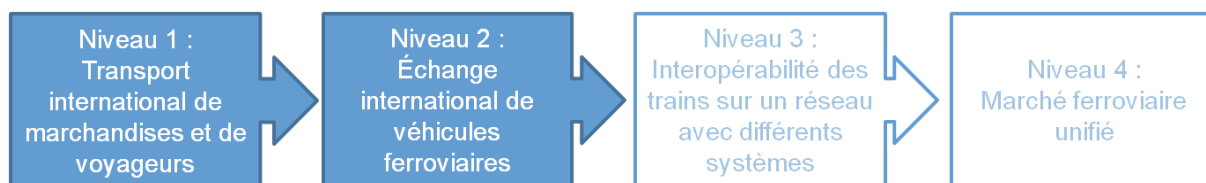


les États qui conviennent des dispositions de la COTIF, ce sont les entreprises ferroviaires qui avaient convenu du RIC et du RIV, les mettaient à jour et les appliquaient. L'Unité technique, le RIV et les parties techniques du RIC ne sont plus utilisés aujourd'hui.

Les PTU définissent les dispositions remplaçant et les ATMF les procédures d'approbation. Par ailleurs, référence est faite aux dispositions de l'UE à l'article 3a des ATMF qui définit les conditions dans lesquelles les véhicules autorisés au sein de l'UE peuvent être utilisés dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et inversement. Avec la transposition de toutes les STI portant sur les véhicules en PTU de la COTIF, l'ensemble des règles sur les véhicules (y compris celles nécessaires à l'interopérabilité et à la sécurité de la conception) est inclus dans le niveau 2.

Les entreprises ferroviaires exploitant des véhicules étrangers dans leurs trains devraient pouvoir être certaines que ces véhicules sont bien entretenus. À cette fin, les entités chargées de l'entretien (ECE) ont été créées et doivent veiller au bon état d'entretien des véhicules. Toutes ces dispositions définissant des obligations pour les personnes ou entités relèvent du droit public.

Afin d'établir une sécurité juridique suffisante pour les détenteurs de véhicules quant à l'utilisation de leurs véhicules à l'étranger, les CUV comportent des dispositions réglementant la responsabilité contractuelle entre le détenteur et les entreprises ferroviaires utilisant les véhicules. Les CUV, qui définissent les relations entre les parties contractantes, sont considérées comme faisant partie du droit privé ou droit des contrats. Elles sont également appliquées pour les contrats entre détenteurs et transporteurs au sein de l'UE. Pour la mise en œuvre des dispositions des CUV mais aussi des éléments de droit public comme les règles sur les ECE, le secteur ferroviaire a développé des contrats multilatéraux standardisés avec le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) qui détaille les clauses contractuelles entre les parties.



Le troisième niveau du modèle de réseau facilite l'exploitation internationale de trains complets, ou interopérabilité. La COTIF ne couvre pas entièrement ce niveau actuellement, mais livre toutefois des éléments concernant l'interopérabilité comme pour la préparation des trains. Les CUI, qui définissent les relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, s'appliquent dans le cadre d'un modèle interopérable.

Bien que les dispositions de la COTIF et de l'UE aient été mises au point à des fins différentes, leurs objectifs n'entrent pas en conflit, ce que confirme l'adhésion de l'UE à la COTIF en 2011, par laquelle elle est devenue partie à la Convention et s'est engagée juridiquement selon les termes de l'accord d'adhésion. En outre, tous les États membres de l'UE disposant d'un réseau ferroviaire sont également membres de l'OTIF et appliquent les dispositions des CIM, des CUV, du RID et des CIV pour les transports internationaux au sein de l'UE. Les CIV sont complétées par le règlement de l'UE sur les droits des voyageurs et une directive européenne rend obligatoire l'application du RID en trafic national également.

Tandis que le système ferroviaire harmonisé de l'UE repose sur les dispositions des CIM, CUV, CIV et du RID de la COTIF, les dispositions COTIF établies dans le cadre des APTU et ATMF proviennent en grande partie de la législation dérivée de l'UE, dont les STI.

---

d'autres pays : la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Grèce, le Luxembourg, la Turquie et la Yougoslavie. L'article 10 des APTU établit l'abrogation de l'Unité technique avec l'entrée en vigueur des PTU.

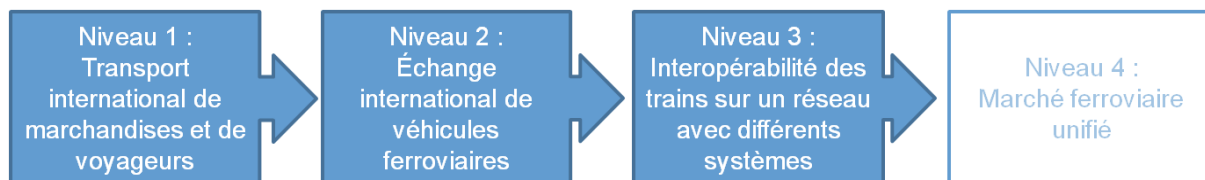
## 2. L'UE ET SON APPROCHE UNIFIEE POUR UN MARCHÉ FERROVIAIRE UNIQUE

Au début des années 1990, face à l'incompatibilité des systèmes ferroviaires nationaux, l'UE (alors « Communautés européennes ») a entamé un processus de revitalisation des chemins de fer dans le but de réunir les différents systèmes nationaux en un seul système ferroviaire européen interopérable. Elle a fondé son concept d'interopérabilité sur une approche systémique et fait passer le rail de l'auto-réglementation à la réglementation publique. Elle a également introduit des principes de marché, des règles financières et l'ouverture progressive du transport ferroviaire à la concurrence. Son objectif sous-jacent était d'accroître l'efficacité du système ferroviaire européen.

La politique choisie entendait rendre les chemins de fer des différents États interopérables, selon des principes définis par la suite dans des directives sur l'interopérabilité, pour le réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse d'abord en 1996, puis pour le réseau transeuropéen conventionnel en 2001, qui ont finalement été réunies en 2008 pour former la directive 2008/57/CE relative à *l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté*. L'interopérabilité du système ferroviaire s'y appuie sur des sous-systèmes compatibles pour des domaines structurels comme le matériel roulant, l'infrastructure, l'énergie et la signalisation ainsi que des domaines fonctionnels comme l'exploitation et la gestion du trafic.

Ce modèle repose sur une séparation des fonctions des sociétés de chemins de fer auparavant intégrées avec notamment la création d'entreprises ferroviaires (EF) et gestionnaires d'infrastructure (GI) indépendants mais travaillant ensemble dans un système commun. Il a alors été nécessaire de définir l'interface entre les activités des EF et GI, ce qui a été fait dans la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » (STI Exploitation).

Cela correspond dans le diagramme au niveau 3.

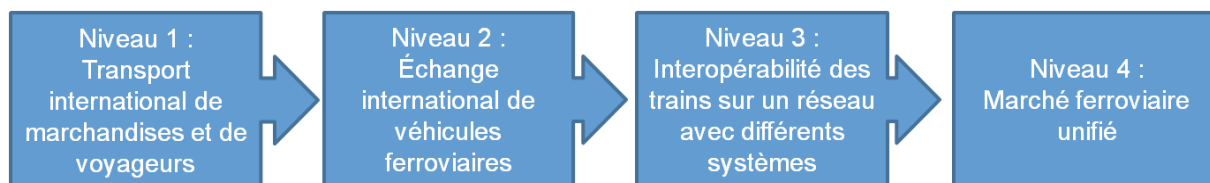


Au sein de l'UE, la sécurité ferroviaire doit être préservée, voire améliorée si possible, eu égard à la compétitivité des chemins de fer, en application de la directive 2004/49/CE sur la sécurité qui définit un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire et est fondée sur le principe d'un système partagé dans lequel les GI et EF ont conjointement des responsabilités pour l'exploitation en sécurité du système ferroviaire. La gestion de ces responsabilités relatives à la sécurité doit être systématique et à cette fin, chacun des GI et EF doit établir son propre système de gestion de la sécurité. L'idée fondamentale est que ce sont les acteurs ferroviaires qui sont les mieux à même de définir quelles mesures détaillées sont nécessaires. Par ailleurs, afin de surveiller le niveau de sécurité, des indicateurs de sécurité communs ont également été conçus.

Le rôle des autorités gouvernementales en matière de sécurité est essentiellement d'édicter des règles de sécurité de haut niveau, de s'occuper de la surveillance via des autorités nationales de sécurité indépendantes et d'enquêter sur les accidents.

Les directives européennes sur l'interopérabilité et la sécurité sont progressivement mises en œuvre pour le système ferroviaire comme entité et pour les différents éléments qui le composent (composants, sous-systèmes). En les mettant en application, chaque État a attribué des responsabilités claires à tous les acteurs (fabricants, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, organismes notifiés et autorités) permettant ainsi un accès juste, transparent et non discriminatoire au système ferroviaire.

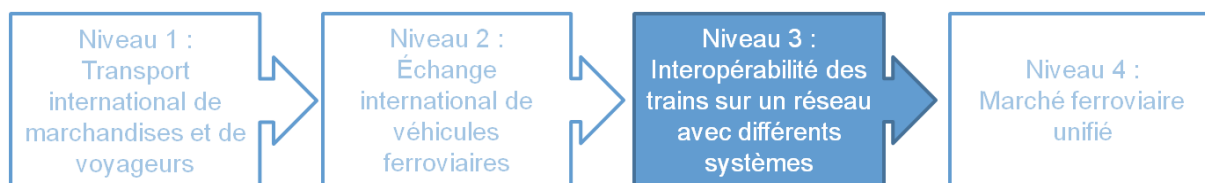
En harmonisant les tâches et responsabilités de tous ses acteurs ferroviaires, l'UE a adopté l'approche d'un système unique. Les dispositions applicables au sein de l'UE dans le cadre des directives sur l'interopérabilité, la sécurité et l'accès aux réseaux (en plus des dispositions de la COTIF pour le droit des contrats et du règlement sur les marchandises dangereuses) définissent un marché ferroviaire unifié qui constitue le niveau 4 du diagramme.



### 3. L'AVENIR DE LA COTIF EST-IL DANS UN RESEAU DE SYSTEMES CONNECTES ?

Les dispositions harmonisées de l'UE poursuivent l'objectif de rendre le système ferroviaire plus efficace grâce à l'ouverture du marché et à la concurrence, tandis que la COTIF a pour objet l'utilisation des véhicules et le transport des voyageurs et des marchandises en trafic international sur la base de contrats, procédures et exigences communs.

Les dispositions de l'UE se fondent sur une intégration juridique étendue et ne sont donc pas adéquates en dehors de l'UE. Même si un État voisin de l'UE est désireux d'adopter tout ou partie de sa réglementation ferroviaire, il doit encore conclure un accord bilatéral avec elle pour qu'il y ait une bonne interaction avec le droit de l'UE. À l'inverse, la COTIF est une convention entre États souverains et pas un instrument d'intégration économique. À ce titre, il est impossible d'envisager une évolution de la COTIF vers l'intégration systématique des systèmes ferroviaires nationaux ou l'introduction d'un marché ferroviaire unifié. Les futures évolutions de la COTIF devraient par conséquent être axées sur le niveau 3 du diagramme.

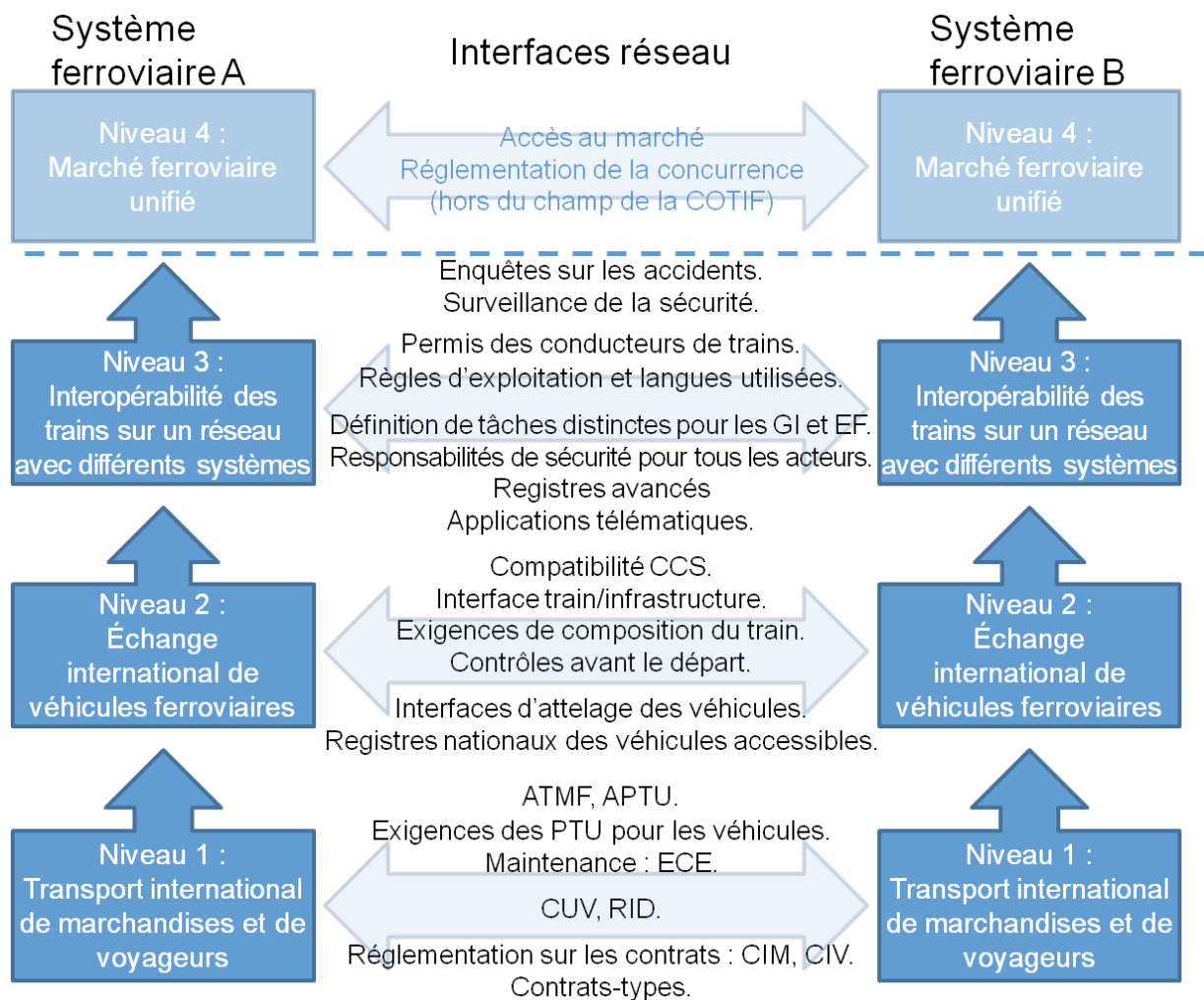


Le concept d'interopérabilité doit être distingué de l'ouverture du marché et du modèle particulier choisi par l'UE. Cependant, la volonté de rendre le rail plus efficace et tourné vers l'activité économique n'est pas propre aux seuls États membres de l'UE. Sur leur territoire, les États peuvent de toute évidence organiser le système ferroviaire de la manière qui leur est la plus efficace et la plus avantageuse, mais pour le trafic international, il est également utile de se coordonner et de s'accorder avec les États voisins si l'on veut pouvoir exploiter tout le potentiel des chemins de fer. C'est ici que la COTIF peut offrir une plateforme pour une harmonisation internationale plus poussée de la réglementation ferroviaire en servant d'interface entre les différents systèmes.

Non seulement les dispositions de la COTIF existant aujourd'hui sont compatibles avec l'échange de véhicules en trafic international, mais la prochaine étape logique de son évolution sera également de faciliter l'exploitation internationale des trains complets plutôt que des simples véhicules. Un nouvel appendice serait alors préférable pour deux raisons :

- premièrement, les appendices existant ne couvrent pas complètement l'interopérabilité et les dispositions y afférentes ;

- deuxièmement, tous les États membres de l'OTIF ne sont pas forcément intéressés par l'interopérabilité, laquelle implique que des entreprises ferroviaires étrangères exploitent des trains sur leur territoire. Chaque État membre pourrait alors choisir d'appliquer ou non le nouvel appendice.



L'interopérabilité signifie qu'un train provenant d'un pays circule sur le réseau du pays voisin. L'entreprise ferroviaire en charge de l'exploitation doit alors être en mesure de communiquer et de coopérer en toute sécurité avec le gestionnaire d'infrastructure de cet autre État. Il est donc indispensable que les responsabilités mutuelles entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure soient clairement définies et que ceux-ci disposent des procédures et outils de communication nécessaires pour endosser ces responsabilités.

Les dispositions pourraient permettre d'atteindre plusieurs objectifs, dont certains font d'ores et déjà partie de la COTIF car couverts par les ATMF, APTU ou PTU. La liste ci-après ne se veut pas exhaustive mais peut étayer les discussions et suggère que les interfaces entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure sont, comme la compatibilité technique, au cœur de l'interopérabilité.

1. Toute entreprise ferroviaire exploitant un train international devrait :

- a) s'assurer qu'une ECE est attribuée à tous les véhicules d'un train (déjà couvert par l'article 15 et l'annexe A aux ATMF) ;

- b) veiller à ce que la composition du train soit correcte et les fonctions requises disponibles au niveau du train (les spécifications pour l'exploitation sont couvertes par la PTU Wagons et la PTU LOC&PAS) ;
  - c) veiller à ce que le train soit compatible avec la ligne sur laquelle il circulera (les dispositions sur les véhicules sont définies aux articles 6 et 9 des ATMF) ;
  - d) exploiter le train et tous ses véhicules selon leurs limites et conditions d'utilisations (la composition du train fait l'objet de l'article 15a des ATMF) ;
  - e) pouvoir être certaine du bon état d'entretien et de la gestion en toute sécurité de l'infrastructure ;
  - f) bien connaître ses propres responsabilités quant à l'exploitation du train et la gestion de la sécurité ;
  - g) disposer de tâches claires vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure.
2. Tout gestionnaire d'infrastructure sur le réseau duquel un train international circule devrait :
- a) fournir toutes les informations nécessaires pour veiller à ce que le train soit compatible avec la ligne sur laquelle il circule (couvert par l'article 15a, § 4) ;
  - b) pouvoir être certain que l'entreprise ferroviaire veille à ce que les véhicules et trains circulant sur son réseau sont compatibles avec ce réseau, bien entretenus et exploités selon leurs limites et conditions d'utilisations ;
  - c) bien connaître ses propres responsabilités quant à l'exploitation du train et la gestion de la sécurité ;
  - d) disposer de tâches claires vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire.

Il ne faut toutefois pas en conclure que tous les éléments listés devraient être couverts par le droit international.

Pour certains éléments, il serait utile de convenir de dispositions à l'échelle internationale ; pour d'autres, les dispositions pourraient également être nationales ou régionales. Ainsi, les responsabilités de l'entreprise ferroviaire au point 1 f) doivent être claires, qu'elles soient définies par des dispositions nationales ou internationales. Un autre exemple concerne les licences des entreprises ferroviaires : même s'il est convenu que toute entreprise ferroviaire concernée doit satisfaire à l'ensemble des conditions au point 1, sa conformité pourrait être confirmée en vertu de dispositions nationales comme internationales.

Il faut partir du principe que les États qui appliqueront les éventuelles futures dispositions de la COTIF seront heureux d'accueillir de nouvelles entreprises ferroviaires sur leur réseau (sinon ils n'appliqueraient pas le nouvel appendice) et mettront donc en place des règles transparentes. En ce sens, les nouvelles dispositions de la COTIF pourraient se limiter à exiger une publication transparente par l'autorité de réglementation (l'autorité compétente dans le droit de l'OTIF) de règles de sécurité de haut niveau complètes, les nouvelles dispositions de la COTIF indiquant alors les points concernés.

#### **4. LES PROCHAINES ACTIONS POSSIBLES**

Faciliter l'interopérabilité des trains s'intègre parfaitement dans les objectifs de l'Organisation définis à l'article 2 de la COTIF, laquelle permet en principe dans son article 2, § 2, et son article 6, § 1, h), la création d'un nouvel appendice à la Convention portant sur l'interopérabilité et la sécurité et offre donc une base de discussions.

Il convient de décider comment et dans quelles conditions une discussion de principe pourrait être menée et un groupe de travail pourrait être instauré à cet effet.

Aucun des organes existant de l'OTIF ne traite explicitement de l'interopérabilité et de la sécurité, bien que ces questions soient très étroitement liées à la Commission d'experts techniques. L'établissement d'un nouvel appendice n'est cependant du ressort d'aucun des organes existant et un nouvel organe pourrait donc devoir être créé, à moins que les compétences d'un organe existant ne soient étendues.

Dans un premier temps, les spécifications pourraient être développées sur le plan conceptuel, en mettant l'accent sur les principales responsabilités en matière de sécurité des acteurs et entre les acteurs et en les définissant dans un nouvel appendice à la COTIF. Dans un second temps, des dispositions plus détaillées pourraient être fixées dans la législation dérivée de ce nouvel appendice.

\*\*\*\*