



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-16021-CTE9-6.4**

**01.04.2016**

Original : EN

## **STRATEGIE ET PROGRAMME DE TRAVAIL**

**DU SERVICE DE LA TECHNIQUE FERROVIAIRE DE L'OTIF POUR 2016 ET 2017**

---

Document pour discussion

## 1. INTRODUCTION

Dès leur conception, les dispositions techniques de la COTIF sont équivalentes à celles de l'UE, ce qui garantit leur compatibilité juridique. Modernes, elles constituent en outre une base solide pour les évolutions et innovations du secteur ferroviaire. Les progrès techniques et scientifiques ainsi que les retours d'expérience sur leur application peuvent imposer la révision ou la mise à jour des règles techniques, tâches dont la coordination constitue l'activité principale du service de la technique ferroviaire du Secrétariat de l'OTIF.

## 2. ŒUVRER DANS UN CADRE DE COORDINATION

Dans le but d'éviter une duplication des travaux, le principe suivi est que les règles sont mises au point du côté de l'UE. Plusieurs méthodes de travail pratiques ont été mises en place et permettent d'influencer les développements au sein de l'UE.

Le groupe de travail technique permanent de l'OTIF (WG TECH) se réunit trois fois par an et offre une plateforme internationale où les évolutions de la réglementation ferroviaire sont discutées par les représentants des gouvernements, du secteur et des autorités (internationales). Les réunions du WG TECH constituent notamment pour les États non membres de l'UE une excellente occasion de discuter avec les représentants de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) et de l'Agence ferroviaire européenne, et d'échanger leurs points de vue. À chaque session, le Secrétariat de l'OTIF informe le WG TECH des éléments nouveaux depuis la session précédente, des réunions auxquelles il a participé et, s'il y a lieu, de la position qu'il a adoptée. Le Secrétariat de l'OTIF publie les procès-verbaux de toutes les sessions sur le site internet de l'OTIF.

En octobre 2013, un arrangement administratif a été passé entre l'Agence ferroviaire européenne, la DG MOVE de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF. Grâce à cet arrangement, qui permet une vraie coordination entre les trois parties, il est en particulier possible d'exprimer les intérêts des États non membres de l'UE au sein des groupes de travail de l'Agence.

Voici quelques exemples pratiques résultant de cet arrangement :

Les experts de l'OTIF sont invités à prendre part aux réunions de l'Agence ferroviaire européenne pour représenter les intérêts de tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et pour veiller à ce que les évolutions concernant des dispositions équivalentes de l'UE et de la COTIF soient compatibles avec la COTIF.

L'Agence tient le WG TECH régulièrement informé de ses travaux qui présentent un intérêt pour l'OTIF.

La DG MOVE tient le WG TECH régulièrement informé des derniers développements de la législation ferroviaire de l'UE, comme par exemple le quatrième paquet ferroviaire.

Avec l'aide du Secrétariat de l'OTIF, l'Agence consulte les États de l'OTIF non membres de l'UE sur les projets de règles nouvelles, modifiées ou révisées de l'UE, comme les révisions des STI, avant d'envoyer ses recommandations à la DG MOVE. Cela permet aux États de l'OTIF non membres de l'UE d'analyser et de commenter les travaux de l'Agence.

Des registres communs à l'Agence et à l'OTIF ont été établis pour les MDV et ECE et à l'avenir également pour les organismes d'évaluation de la MSC.

### 3. CARNET DE ROUTE GENERAL POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA REGLEMENTATION TECHNIQUE

À l'heure actuelle, les règlements techniques existants de la COTIF traitent principalement de l'admission des véhicules et très peu des procédures d'exploitation et de sécurité<sup>1</sup>. Le Secrétariat de l'OTIF est d'avis<sup>2</sup> qu'il serait dans l'intérêt des États membres que la COTIF soit encore enrichie de manière à livrer une base pour l'interopérabilité sur laquelle des États voisins pourrait s'appuyer pour la circulation de trains transfrontaliers.

Il serait irréaliste de supposer que tous les paramètres requis pour la pleine interopérabilité pourraient à brève échéance être définis dans le système COTIF, mais la spécification de paramètres techniques dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF ces dernières années constitue des débuts prometteurs. Tout un ensemble de PTU est désormais disponible à l'échelle de l'OTIF pour les wagons de marchandises, les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, ainsi que pour leurs procédures d'agrément.

Les aspirations concernant l'interopérabilité ne limitent en rien l'objectif de produire des dispositions facilitant l'échange de véhicules en trafic international.

Dans cette perspective, il est prévu que les prochaines étapes incluent :

- la facilitation de l'échange de véhicules (de voyageurs) en trafic international, pour laquelle il faudra garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'**exigences intervéhicules harmonisées pour les voitures de voyageurs** : cette évolution a été amorcée du côté de l'OTIF et est maintenant spécifiée plus avant par un groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne qui proposera des modifications à la STI LOC&PAS<sup>3</sup>. Le WG TECH préparera en parallèle des modifications équivalentes à soumettre pour adoption à la CTE ;
- 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 : il s'agira en particulier de **transposer la STI ATF** et de soutenir la coopération entre l'Agence ferroviaire européenne et l'OSJD dans le domaine de l'échange électronique de données ;
- l'analyse des évolutions liées au **4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE et de leurs conséquences pour l'équivalence avec la COTIF** : certains changements pourraient notamment imposer une mise en cohérence de la COTIF. Par exemple, la nouvelle terminologie et les nouvelles compétences de l'Agence devrait être correctement reflétées dans les ATMF ;
- la clarification, et le cas échéant l'harmonisation, des responsabilités d'exploitation nécessaires en trafic international, en vue de **faciliter l'interopérabilité** : une partie de ces activités peut être lancée dans le cadre des APTU et ATMF, mais le Secrétariat de l'OTIF est d'avis que des spécifications d'interopérabilité plus larges seraient mieux définies dans un nouvel appendice à la COTIF.

<sup>1</sup> Les dispositions concernant les entités chargées de l'entretien (ECE) sont un exemple de dispositions relatives à la sécurité. L'appendice I de la PTU WAG, qui transpose des dispositions de la STI Exploitation et gestion du trafic de l'UE sur la composition des trains et l'utilisation des wagons, en est un autre exemple.

<sup>2</sup> Le document 6.3 préparé pour la 9<sup>e</sup> session de la CTE énonce la position initiale du Secrétariat de l'OTIF quant à l'élaboration de règles pour l'interopérabilité au sein de la COTIF.

<sup>3</sup> « STI » signifie « spécification technique d'interopérabilité ».

## 4. REVISER ET MODIFIER LA REGLEMENTATION EXISTANTE

La plupart des révisions et modifications des dispositions techniques et de sécurité sont d'abord préparées par les groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne, avant d'être adoptées à l'échelle de l'UE par la Commission européenne. Des modifications et révisions similaires sont ensuite examinées par le WG TECH et adoptés par la CTE pour l'OTIF afin de maintenir l'équivalence entre les dispositions de l'UE et de la COTIF.

Par suite, il importe que l'OTIF soit impliquée très tôt dans les évolutions au sein de l'UE. À ce titre, le Secrétariat de l'OTIF, en coordination avec le WG TECH, coopère étroitement avec l'Agence sur les questions d'intérêt commun, par exemple :

- la possible extension du champ d'application des règles ECE<sup>4</sup> afin de couvrir non seulement la certification des ECE pour les wagons, mais aussi pour les autres types de véhicules : le Secrétariat de l'OTIF coopère avec l'Agence ferroviaire européenne en lui livrant notamment des éléments concernant la situation relative aux règles ECE dans le champ de la COTIF afin qu'elle puisse les intégrer dans son analyse d'impact ;
- la révision de la STI Exploitation et gestion du trafic : le Secrétariat de l'OTIF entend notamment contribuer aux discussions concernant l'utilisation des détecteurs de déraillement mécaniques dans les trains de marchandises, en coordination avec le département du RID<sup>5</sup> de l'OTIF et en tenant compte des discussions du groupe de travail du RID sur la détection de déraillements ;
- les modifications à la STI WAG : l'Agence ferroviaire européenne a tout particulièrement travaillé à clore les points ouverts et il est prévu qu'elle mette au point des spécifications relatives aux détecteurs de déraillement pour les wagons de marchandises en intégrant les conclusions du groupe de travail RID sur le sujet ;
- les modifications à la STI LOC&PAS : à l'heure de la rédaction du présent document, l'Agence ferroviaire européenne a soumis deux recommandations à la Commission européenne pour la modification de la STI LOC&PAS, l'une visant principalement à clore les points ouverts, l'autre à définir des dispositions permettant que certains types de véhicules fassent l'objet d'une autorisation unique. Ces dispositions revêtent un intérêt particulier pour l'OTIF car elles jettent les fondements permettant la « libre circulation » des véhicules au sens de l'article 6, § 3, des ATMF.

Depuis 2013, l'Agence œuvre à la rationalisation des registres de véhicules conformément à un mandat y afférent. Il est très probable<sup>6</sup> que le quatrième paquet ferroviaire établira la base légale pour la création d'un registre européen des véhicules remplaçant les registres nationaux des véhicules de chaque État membre de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF poursuivra sa coopération avec l'Agence et la DG MOVE afin de veiller à ce que les évolutions du côté de l'UE soient compatibles avec les spécifications du Registre national des véhicules applicables au sein de l'OTIF.

---

<sup>4</sup> « ECE » est l'abréviation de « entité chargée de l'entretien ». Les dispositions concernant la certification des ECE des wagons de marchandises sont énoncées dans l'annexe A aux ATMF du côté de l'OTIF et dans le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission européenne du côté de l'UE.

<sup>5</sup> Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la Convention).

<sup>6</sup> À la lumière des projets d'instruments juridiques rendus publics et des présentations de la Commission devant le WG TECH.

Le groupe de travail ad hoc de l'Agence sur le plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés selon la directive 2008/57/CE a défini des dispositions non contraignantes qui forment un guide de bonnes pratiques pour l'accréditation des organismes notifiés au sein de l'UE. Ce plan, qui inclut des références aux normes EN, en particulier pour s'assurer de la compétence et de l'indépendance des organismes notifiés, pourrait également être pertinent pour l'OTIF puisque les organismes d'évaluation aux termes de l'article 5 des ATMF ont des compétences en partie similaire à celles des organismes notifiés de l'UE.

## **5. VEILLER A L'APPLICATION DES DISPOSITIONS TECHNIQUES**

Le nombre de règlements techniques produits dans le cadre des APTU et ATMF est déjà important et continue de croître. Pour les États parties de l'OTIF, il peut être difficile de gérer la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles. 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 avait été assignée. Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait mieux connaître la manière dont les règlements sont mis en œuvre dans les États parties. À cet effet, le service technique coopérera avec le service juridique à la consultation des États membres de l'OTIF afin de comprendre comment la COTIF est appliquée. Il se concentrera sur les États parties non membres de l'UE, étant donné que l'UE dispose de procédures internes à cet effet.

Le Secrétariat de l'OTIF a adopté une approche participative aspirant à une étroite coopération avec les États membres et d'autres organisations dans le domaine du trafic ferroviaire international.

Il ne fait aucun doute que les différents groupes de travail et sessions de la Commission d'experts techniques revêtent une importance primordiale pour ce qui est des contacts directs entre le Secrétariat de l'OTIF et ses États membres. À ces réunions, les représentants des États membres peuvent exprimer leurs points de vue, se familiariser avec les développements et activement contribuer aux évolutions de la COTIF.

Organiser et participer à des séminaires et ateliers dans nos États membres est également un bon moyen pour le personnel du Secrétariat d'établir des contacts avec ceux qui travaillent avec la COTIF.

En plus de ses activités de diffusion des savoirs, le Secrétariat de l'OTIF a lancé en 2015 un programme de formation interne intensif destiné à des membres sélectionnés du personnel des autorités compétentes qui s'occupent de l'application des appendices techniques à la COTIF. Les participants prennent part aux activités quotidiennes du service technique de l'OTIF et reçoivent des explications et une formation spécifiques sur les appendices techniques à la COTIF. En retour, ils peuvent aider le personnel du Secrétariat à mieux comprendre comment la COTIF est appliquée dans leur État. Au terme de la formation, les stagiaires sont à même de mettre en application leurs nouvelles connaissances, de donner à leur tour des formations et de diffuser leur savoir à l'échelle nationale.

## **6. LA COORDINATION INTERDISCIPLINAIRE**

Maintenir l'équivalence entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF sur les questions techniques et de sécurité a tout autant d'importance que de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'incohérences entre ces réglementations et d'autres branches du droit (international). Ces dernières années la cohérence entre le RID et les dispositions ferroviaires générales ont été tout particulièrement examinées.

Pour commencer, une étude analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses au sein de l'Union européenne a été livrée à la Commission européenne en mars 2013. Un document commun du Secrétariat de l'OTIF et de la

Commission européenne sur les interactions entre le RID et les ATMF et l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G a la COTIF a ensuite été diffusé en décembre 2014 au sein de la Commission d'experts techniques et de la Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et des comités RISC et TMD du côté de l'UE. À présent, un groupe de travail commun de la Commission européenne et du Secrétariat de l'OTIF composé d'experts des commissions susmentionnées procède à une analyse préliminaire des éventuels incohérences et recoupements, dont les conclusions serviront ensuite de base à un débat de fond.

Le groupe de travail s'est réuni pour la première fois les 3 et 4 février 2016 à Berne et sa deuxième réunion aura lieu les 9 et 10 juin 2016, directement après la 9<sup>e</sup> session de la CTE.

## **7. CALENDRIER PROVISOIRE**

Après la CTE 9, deux autres sessions du WG TECH sont prévues en 2016 : l'Agence ferroviaire européenne accueillera la première les 7 et 8 septembre à Lille et l'OTIF la seconde les 16 et 17 novembre. Une session supplémentaire du WG TECH est prévue en 2017 avant la 10<sup>e</sup> session de la CTE.

\*\*\*\*\*