



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-18015-CTE11-6.5**

**11.4.2018**

Original : EN

**11<sup>E</sup> SESSION**

---

Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2018 et 2019

## 1. LA COMPATIBILITE ENTRE LA COTIF ET LE DROIT DE L'UE

Toutes les dispositions techniques de la COTIF sont conçues sur la base de dispositions de l'Union européenne. Cela s'explique en partie par le fait que 26 des 42 États appliquant les APTU et ATMF sont également membres de l'UE. Les dispositions de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité ont été mises au point par ses États membres dans le but de connecter leurs systèmes ferroviaires, souvent techniquement et fonctionnellement disparates.

Le Secrétariat de l'OTIF continuera à se coordonner étroitement avec les États membres, les institutions de l'UE et les organisations ferroviaires afin de veiller à ce que les intérêts de tous les États de l'OTIF, membres et non membres de l'UE, soient pris en compte. Il s'agira notamment de préparer des propositions de modifications pour que les APTU, les ATMF et les PTU concordent avec les dispositions du pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE.

Actions :

- Le Secrétariat de l'OTIF va poursuivre sa coopération avec les États membres, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et les organisations ferroviaires telles que la CER, l'UIC, l'UIP et l'UNIFE afin de veiller à ce que le droit ferroviaire en pleine évolution de l'UE reste compatible avec la COTIF.
- La Commission d'experts techniques poursuivra ses efforts pour que les APTU (y compris les prescriptions techniques uniformes ou PTU) et les ATMF restent compatibles avec le droit ferroviaire de l'UE.

Concrètement, les propositions suivantes de modification des PTU sont envisagées :

- La PTU LOC&PAS devrait inclure :
  - des spécifications pour les voitures interchangeables ;
  - des critères permettant de définir si une modifications d'un véhicule doit être considérée comme un réaménagement ou un renouvellement au sens des ATMF et si une nouvelle admission du véhicule doit alors être demandée ;
  - des paramètres pour les véhicules et l'infrastructure (au sens des ATMF) devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et des procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.
- La PTU Wagons devrait inclure :
  - des critères permettant de définir si une modifications d'un véhicule doit être considérée comme un réaménagement ou un renouvellement au sens des ATMF et si une nouvelle admission du véhicule doit alors être demandée ;
  - des paramètres pour les véhicules et l'infrastructure (au sens des ATMF) devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et des procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.
- La PTU Bruit devrait inclure des dispositions concernant le bruit au passage de wagons de marchandises anciens et bruyants qui n'ont pas (encore) été équipés de semelles de frein silencieuses modernes, visant notamment à permettre aux États d'interdire leur utilisation sur les itinéraires où ils seraient le plus source de nuisances.

## 2. LES ORGANISATIONS REGIONALES

L'UE a adhéré à la COTIF en 2011, avec un accord d'adhésion établissant des relations juridiques générales, que viennent compléter des relations juridiques plus spécifiques définies à l'article 3a des RU ATMF. La corrélation très étroite entre le droit de la COTIF et le droit de l'UE est également illustrée par la mise en page en deux colonnes des prescriptions techniques uniformes, le droit de l'UE étant reproduit dans la colonne de droite.

L'article 38 de la COTIF permet aux organisations régionales d'adhérer à la COTIF. En principe, d'autres organisations régionales devraient donc pouvoir avoir avec l'OTIF des relations juridiques semblables à celles dont jouit aujourd'hui l'UE. Il conviendrait d'analyser les APTU et PTU ainsi que les ATMF et leurs annexes afin d'en inventorier les éléments pertinents à cet effet.

Deux objectifs principaux devraient être poursuivis. Premièrement, il faudrait veiller à ce que d'autres organisations puissent jouir des mêmes possibilités que l'UE aujourd'hui, sans que la compatibilité établie entre le droit de l'UE et la COTIF s'en trouve limitée. Deuxièmement, l'analyse devrait être centrée sur la simplification des dispositions en s'assurant que seuls les éléments du droit de l'UE pertinents pour la COTIF sont repris et pas les éléments strictement liés aux sujets ne relevant pas de la COTIF, comme par exemple l'ouverture du marché.

Action :

- La Commission d'experts techniques, secondée par le Groupe de travail d'experts juridiques nouvellement institué, devrait analyser la faisabilité des interactions entre les ATMF et APTU et le droit de l'UE et le cas échéant recommander des modifications.

## 3. LE NOUVEL APPENDICE H

Lors de la 12<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale en septembre 2015, l'idée a été lancée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Un projet de nouvel appendice H à la COTIF a été préparé à cet effet par le Secrétariat, en coordination avec la Commission d'experts techniques et son groupe de travail permanent. D'abord revu et approuvé à la 10<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017, ce projet a ensuite été examiné et approuvé par la 26<sup>e</sup> Commission de révision les 27 et 28 février 2018. La Commission de révision a prié le Secrétaire général de présenter pour décision à la 13<sup>e</sup> Assemblée générale des 25 et 26 septembre 2018 les propositions telles que modifiées par la Commission de révision.

La mise en œuvre harmonisée du nouvel appendice par les États membres reposera sur les annexes dudit appendice. Si celui-ci est adopté par l'Assemblée générale, il faudra alors rapidement mettre au point ces annexes. La Commission d'experts techniques a réfléchi à fixer des délais contraignants pour terminer ces annexes. Toutefois, il est apparu que c'était impossible dans la mesure où aucune responsabilité ne peut être attachée au respect de ces délais et qu'il n'y aurait aucune conséquence à ne pas les tenir. La Commission d'experts techniques a suggéré à la place que l'Assemblée générale use de son pouvoir de recommandation pour lui demander de mettre au point ces annexes avant une certaine date. Ce serait un signe politique fort qui pourrait accélérer le processus.

Action :

- Si l'Assemblée générale adopte le nouvel appendice H à la COTIF, la Commission d'experts techniques pourra, à la demande de l'Assemblée générale, déjà commencer à préparer les annexes au nouvel appendice. Les propositions pourront ensuite être adoptées sans délai par la Commission d'experts techniques une fois le nouvel appendice entré en vigueur.

#### **4. LA PRODUCTION DE DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFRASTRUCTURE**

Si le franchissement des frontières par des trains complets sans reconfiguration aux gares frontières est autorisé et que les transports ferroviaires deviennent ainsi véritablement internationaux, une approche mieux harmonisée de la gestion des interfaces entre trains et infrastructure sera nécessaire. Les éventuelles exigences pour l'infrastructure devraient avoir pour but de garantir sa compatibilité avec les véhicules et les trains ainsi que la compatibilité entre lignes et réseaux voisins.

Action :

- Le groupe de travail permanent WG TECH devrait préparer des propositions consacrées aux exigences pour l'infrastructure dans le cadre de la COTIF, conformément au mandat donné par la Commission d'experts techniques.

#### **5. LES CONTROLES DE COMPATIBILITE DE L'ITINERAIRE**

À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a adopté des modifications à l'article 8 des APTU requérant que les futures PTU incluent des paramètres pour les véhicules et les sous-systèmes fixes devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités. Pour aider les entreprises ferroviaires dans leur tâche de contrôle de la compatibilité de l'itinéraire, l'Union européenne est de plus en train de mettre au point des outils électroniques, comme le registre de l'infrastructure (RINF). La Commission d'experts techniques devrait suivre ces évolutions et le cas échéant envisager de les reprendre dans la COTIF.

Actions :

- Le groupe de travail permanent WG TECH devrait suivre de près la mise au point, au sein de l'Union européenne, de solutions pour le contrôle de la compatibilité de l'itinéraire et le cas échéant faire des propositions pour la mise en œuvre de dispositions compatibles dans la COTIF, conformément au mandat confié par la Commission d'experts techniques.

#### **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 (COTIF). Ces dernières années, la cohérence entre le RID et les dispositions ferroviaires générales a fait l'objet d'une attention particulière.

À sa 10<sup>e</sup> session, la Commission d'experts techniques a appuyé la création du Groupe mixte d'experts pour la coordination qui œuvrera en ce sens et au sein duquel tant les experts des marchandises dangereuses que les experts de la technique ferroviaire et les représentants des secteurs industriels concernés devraient participer.

Les réunions du Groupe mixte seront organisées en alternance par la Commission européenne et l'OTIF. Ses recommandations seront soumises à la Commission d'experts du RID et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), qui décideront quelles suites leur donner. Par exemple, la Commission d'experts du RID pourra décider d'inclure des objectifs de protection dans le RID et le RISC pourra adopter un acte délégué chargeant l'Agence de l'Union européenne pour les

chemins de fer de mettre au point une STI conforme aux spécifications techniques et dispositions décrites par le Groupe mixte.

Action :

- Les questions concernant les APTU et ATMF d'une part et le RID d'autre part devraient être soumises au Groupe mixte d'experts pour la coordination. Les membres de la Commission d'experts techniques seront invités et encouragés à participer aux travaux du Groupe mixte.

## **7. CALENDRIER PROVISOIRE**

Après la 11<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques, deux autres sessions du WG TECH sont prévues en 2018 : la Suisse accueillera la première les 11 et 12 septembre à Berne et la seconde aura lieu les 27 et 28 novembre. Une session supplémentaire du WG TECH est prévue en 2019 avant la 12<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques.

L'Assemblée générale se réunira pour sa 13<sup>e</sup> session les 25 et 26 septembre 2018.

## **8. PROPOSITION DE DECISION**

La Commission d'experts techniques prend note du document et prie son groupe de travail permanent d'organiser ses travaux en conséquence.

\*\*\*\*\*