



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-19005-CTE12-6.4**

**11.04.2019**

Original : EN

## **12<sup>E</sup> SESSION**

---

Programme de travail

## 1. INTRODUCTION

Toutes les dispositions techniques de la COTIF ont été conçues sur la base de dispositions de l'Union européenne, notamment parce que 26 des 42 États appliquant les APTU et ATMF sont également membres de l'UE. Ces dispositions de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité visent à connecter les systèmes ferroviaires des États membres, souvent techniquement et fonctionnellement disparates pour des motifs historiques.

Le Secrétariat de l'OTIF va continuer 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'agit notamment de préparer des propositions de modifications pour que les APTU, les ATMF et les PTU concordent avec les dispositions du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire de l'UE adopté en 2016.

Le programme de travail ci-après présente les principes sous-jacents à un cadre juridique durable pour le transport ferroviaire international, la nécessité d'envisager une mise à jour des PTU et annexes aux ATMF et le développement des RU EST (appendice H), et propose un plan de travail pour la révision.

## 2. PRINCIPES SOUS-JACENTS AUX ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

Conformément à la décision prise par la Commission d'experts techniques à sa 11<sup>e</sup> session (12 et 13 juin 2018), le développement des dispositions techniques de la COTIF repose sur les principes suivants :

1. L'harmonisation des règles techniques et d'exploitation est particulièrement utile si celles-ci sont appliquées à la plus grande échelle géographique possible. Il importe donc d'attirer de nouveaux États parties. Les dispositions de la COTIF devraient être pertinentes et utiles dans différentes aires géographiques et entre des États pouvant avoir des systèmes juridiques différents et dans lesquels l'organisation des chemins de fer peut elle aussi varier, allant du libre accès ouvert à la concurrence au monopole d'État complètement intégré. La COTIF pourrait former un pont entre ces différences.
2. La compatibilité entre les dispositions techniques de la COTIF et le droit de l'UE est un objectif important, tout comme l'acceptation mutuelle continue des véhicules autorisés ou admis conformément aux dispositions équivalentes.
3. Les États peuvent choisir le niveau d'interopérabilité qui leur convient, c'est-à-dire le franchissement des frontières seulement par des véhicules ou par des trains complets. Les dispositions techniques devraient répondre à tout type de besoins et avoir la flexibilité adéquate. Toutefois, cela justifie également la mise au point de dispositions d'interopérabilité de large envergure qui ne seraient utilisées qu'entre les États désireux de faciliter l'exploitation transfrontalière des trains complets.
4. Il est essentiel de maintenir la compatibilité avec la législation de l'Union européenne. Cela ne signifie toutefois pas que tous ses aspects peuvent être repris, car le champ d'application général de la COTIF doit être respecté. Par exemple, les éléments concernant uniquement l'ouverture du marché, que ce soit pour les services ou les produits, ne devraient pas être repris car ils n'ont pas de base juridique dans la COTIF.
5. Certaines dispositions de la COTIF déjà reprises du droit de l'UE pourraient être simplifiées, notamment celles liées à l'admission/autorisation des véhicules (qui comprend des vérifications, déclarations, certifications, etc.). Il faudrait par exemple examiner, en coordination avec les organisations du secteur, si les différents niveaux pour l'admission des véhicules (à savoir le niveau des constituants d'interopérabilité (CI), le niveau des sous-systèmes et le niveau des véhicules) sont bien utiles ou si leur nombre pourrait être réduit.

6. Les dispositions techniques de la COTIF doivent être conciliables avec la possible adhésion d'autres organisations régionales d'intégration économique répondant aux conditions énoncées à l'article 38 de la COTIF. Ces organisations devraient pouvoir avoir avec la COTIF des relations juridiques comparables à celles dont jouit l'UE<sup>1</sup>. Dans ce cadre, il faudrait analyser :
- la symétrie actuelle entre le droit de l'UE et les ATMF à la lumière de l'article 3a des ATMF,
  - la nécessité de la présentation en deux colonnes des PTU prévue à l'article 8, § 9, des APTU.

Toute analyse de faisabilité ou proposition de modification de ces dispositions devrait être accompagnée par des propositions de substitution concrètes garantissant qu'aucune fonctionnalité ne sera perdue et par une analyse des avantages et inconvénients des modifications proposées.

7. Les dispositions techniques devraient être constituées :
- de règles normatives garantissant l'interopérabilité mais limitées aux buts de la Convention et au champ d'application des appendices (principe bien établi avec les PTU existantes),
  - le cas échéant de pratiques recommandées pour des solutions harmonisées et efficaces d'application volontaire, à l'exemple de l'appendice C à la PTU et à la STI Wagons et du projet de dispositions pour les voitures interchangeables de voyageurs.

### **3. MISE À JOUR DES PTU**

Entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019, les modifications aux RU APTU et ATMF adoptées par la Commission de révision à sa 26<sup>e</sup> session visaient à préserver la compatibilité de ces appendices avec les dispositions des directives ferroviaires applicables au sein de l'Union européenne au titre du quatrième paquet ferroviaire. C'est maintenant au tour des dispositions subsidiaires plus détaillées d'être passées en revue.

Les adaptations de la réglementation de l'UE correspondant à la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire, en particulier des STI intéressant la COTIF, devraient être fin prêtes en mai 2019. Or, il est primordial de préserver l'équivalence établie entre STI et PTU et il faudra donc proposer des modifications à ces dernières. Certaines PTU sont déjà harmonisées avec les dernières spécifications applicables au sein de l'UE, notamment :

- la PTU GEN-A « Exigences essentielles »,
- la PTU GEN-B « Sous-systèmes »,
- la PTU GEN-C « Dossier technique »,
- la PTU ATF « Applications télématiques au service du fret ».

Compte tenu des ressources et du nombre de réunions du Secrétariat de l'OTIF, il sera impossible de proposer des modifications à toutes les PTU restantes en une seule fois : il convient de définir un ordre de priorité.

---

<sup>1</sup> Les conditions préalables à de telles relations juridiques doivent être remplies, comme par exemple des exigences comparables et compatibles concernant : l'homologation de matériel ferroviaire, les procédures et responsabilités pour le transport ferroviaire et la maintenance, les procédures de vérification et l'indépendance, la qualification des entités ou autorités réalisant les essais et contrôles.

### **3.1 RÉVISIONS DE PREMIÈRE PRIORITÉ : 2019-2020**

Il est apparu pendant les discussions du WG TECH 37 que la priorité devait être donnée dans le processus de révision aux PTU Bruit, Marquage et Wagons. Elles seront examinées en 2019 et 2021 par les WG TECH 38, 39 et 40 et adoptées à la CTE 13 en 2020.

PTU Wagons :

- Inclure des critères permettant de définir si une modification 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.
- Inclure des paramètres pour les véhicules et l'infrastructure (au sens des ATMF) devant être vérifiés par les EF 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.
- Clore les points ouverts concernant les spécifications sur les conditions d'essai requises pour les essais en ligne et les systèmes à écartement variable.
- Réviser les périodes de transition définies.

PTU Bruit :

- 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.

PTU Marquage :

- Veiller à la concordance avec la STI Exploitation et gestion du trafic révisée et la Spécification du RNV révisée.

### **3.2 LA PTU INFRASTRUCTURE**

Lancée en 2018, la préparation de la PTU Infrastructure en 2018 et 2019 a pris pour base l'« ancienne » STI Infrastructure. Or, l'UE en a entre temps adopté une version révisée. Par conséquent, le WG TECH 37 a proposé que le projet de PTU ne soit pas présenté pour adoption à la 12<sup>e</sup> session de la CTE en 2019, mais qu'il soit plutôt mis à jour et harmonisé avec la dernière version de la STI. La PTU Infrastructure pourra alors être proposée pour adoption à la 13<sup>e</sup> session de la CTE en 2020, conjointement avec les PTU pertinentes pour le fret.

### **3.3 RÉVISIONS DE SECONDE PRIORITÉ : 2020-2021**

Dans la mesure où les locomotives et voitures de voyageurs ne sont pas utilisées aussi fréquemment que les wagons de marchandises en trafic international, la PTU LOC&PAS et la PTU PMR ont un moindre degré de priorité. Elles seront examinées en 2020 et 2021 par les WG TECH 41, 42 et 43 et adoptées à la CTE 14.

PTU LOC&PAS :

- Inclure des spécifications pour les voitures interchangeables de voyageurs (interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs).
- Inclure des critères permettant de définir si une modification 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.

- Inclure des paramètres pour les véhicules et l'infrastructure (au sens des ATMF) devant être vérifiés par les EF 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.
- Clore les points ouverts concernant les spécifications sur les effets aérodynamiques, la sécurité passive, les systèmes à écartement variable et les systèmes de freinage.
- Réviser les périodes de transition définies.

PTU PMR : dans la mesure où le champ d'application de la COTIF est concerné.

Le diagramme ci-dessous montre les PTU, les priorités au sein du processus de révision et le calendrier prévisionnel pour la modification des PTU.

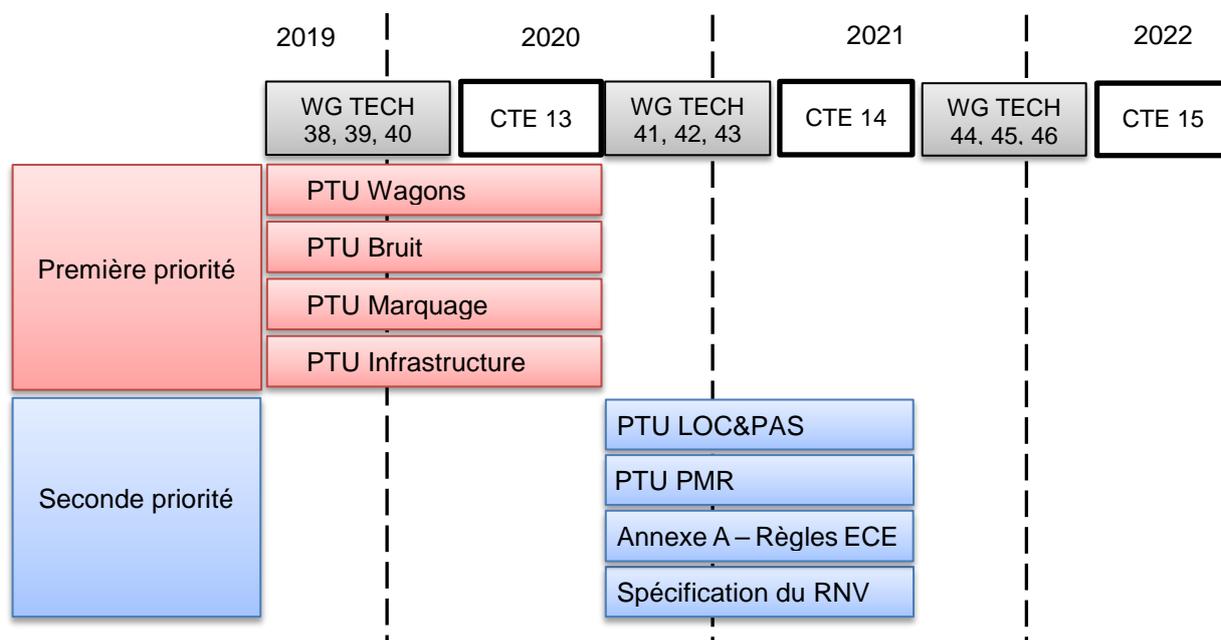


Diagramme : Calendrier prévisionnel pour la modification des PTU

#### 4. ÉVOLUTIONS CONCERNANT L'ANNEXE A AUX ATMF (RÈGLES ECE)

L'UE a proposé d'étendre la certification ECE à tous les véhicules et de la rendre obligatoire, à quelques exceptions près. Ces changements ont une incidence sur l'équivalence avec l'annexe A aux ATMF et en l'absence d'acceptation croisée des certificats, les véhicules risquent de ne pas pouvoir franchir les frontières entre les États de l'UE et les autres États parties. Aussi le Secrétariat de l'OTIF prévoit-il de réviser l'annexe A aux ATMF et, s'il y a lieu, de la modifier le plus rapidement possible afin de garantir l'acceptation croisée des ECE. Il y travaillera en parallèle au second train de PTU.

#### 5. ÉVOLUTIONS CONCERNANT LES RNV

Le Secrétariat de l'OTIF a activement participé aux discussions avec les États membres de l'OTIF et l'UE sur les évolutions concernant les registres nationaux de véhicules et le futur registre européen des véhicules, registre centralisé qui, à compter de 2021, remplacera les RNV des États membres de l'UE. En 2024, les RNV des États non membres de l'UE seront déconnectés du registre européen des

véhicules et les États non membres de l'UE devront trouver une solution pour assurer la connectivité de leur RNV. Par conséquent, il importe au Secrétariat de l'OTIF de travailler sur une solution avec les États membres de l'OTIF et de soumettre une proposition pour adoption à la CTE 13.

## **6. ÉVOLUTIONS CONCERNANT LES RU EST**

Adopté à la 13<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale en septembre 2018, le nouvel appendice H à la COTIF (RU EST) entrera en vigueur à condition d'être approuvé par deux tiers des États membres de l'OTIF, ce qui, d'expérience, peut prendre plusieurs années. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur. L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur.

Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les RU EST, les annexes à préparer incluront plus particulièrement :

- une méthode de sécurité commune pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien ;
- les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;
- une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

De plus, la Commission d'experts techniques examinera l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

Dans la mesure où il faudra encore un certain temps avant que les RU EST entrent en vigueur, ces annexes ne sont pas prioritaires et il est proposé d'en commencer la préparation une fois que les PTU auront été mises à jour conformément au présent programme de travail.

## **7. PROPOSITION DE DÉCISION**

La Commission d'experts techniques adopte les priorités et le calendrier prévisionnel définis dans le présent document pour la révision des PTU et autres dispositions relevant des RU APTU, RU ATMF et RU EST ; elle prie le groupe de travail permanent WG TECH de préparer en ce sens des propositions de textes ou de modifications des dispositions techniques de la COTIF et de les lui soumettre pour approbation.

## Récapitulatif des PTU et priorités dans le processus de révision

