



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-21002-CTE13-8.1

21.04.2021

Original : EN

13^e SESSION (2021)

Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF

Proposition du Secrétariat

1. CADRE GÉNÉRAL

Le présent document énonce une proposition du Secrétariat de l'OTIF pour l'application provisoire par la Commission d'experts techniques du « [Projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques](#) » (ci-après le « projet de décision ») présenté dans la lettre circulaire SG-20008¹ du 18 juin 2020 adressée aux organes de l'OTIF.

Pour plus d'informations, voir le projet de décision, les [notes explicatives](#) y afférentes et la [note du Secrétariat de l'OTIF](#).

Le présent document propose que la Commission d'experts techniques commence la veille et l'évaluation de l'application des Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF, ci-après dénommées les « APTU ») et des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF, ci-après dénommées les « ATMF ») par les États parties aux APTU/ATMF (ci-après les « États parties »).

Il est proposé comme première étape que les États parties et les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF fournissent des informations au Secrétariat de l'OTIF, qui les partagera avec la Commission et son ou ses groupes de travail. Dans un second temps, non couvert par la présente proposition, les parties prenantes du secteur ferroviaire comme les détenteurs, les entreprises ferroviaires et les constructeurs pourraient être consultées.

2. BUT DE LA VEILLE ET DE L'ÉVALUATION

Il convient de rappeler qu'aux termes du projet de décision, « *“veille” désigne le processus continu et systématique de collecte de données* » (article 1^{er}, lettre i), du projet de décision) et « *“évaluation” désigne l'évaluation des effets réels d'un instrument juridique ou de certaines de ses dispositions* » (article 1^{er}, lettre j), du projet de décision).

Les considérants du projet de décision soulignent entre autres que :

- « [...] *surveiller la mise en œuvre et l'application des instruments juridiques de l'Organisation fournit des données sur leur utilisation* » ;
- « [...] *l'évaluation des instruments juridiques de l'Organisation, à partir des résultats de la veille, est nécessaire pour déterminer leur pertinence et tout besoin de révision* » ;
- « [...] *le succès de la mise en œuvre de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques dépend de l'implication et de la participation actives des États membres, des organisations régionales et des parties prenantes intéressées* ».

Sur la base des APTU et ATMF et de leurs annexes, ainsi que des prescriptions techniques uniformes (PTU), tous les États parties devraient reconnaître et accepter mutuellement leurs preuves de vérification et certificats techniques délivrés conformément aux Règles uniformes, quel que soit l'État partie émetteur. Les États parties doivent avoir l'assurance que tous les autres États parties, y compris les acteurs sis sur les territoires de ces États, mettent en œuvre et appliquent toutes les dispositions pleinement et correctement. La veille et l'évaluation peuvent contribuer à asseoir cette assurance.

3. BASE JURIDIQUE

L'article 2 de la COTIF énonce le but de l'Organisation. Il indique entre autres que le but de l'Organisation est « de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment [...] *en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation* ».

¹ Cette lettre circulaire a également été publiée comme document de travail pour la 13^e session de la Commission d'experts techniques des 22 et 23 juin 2021.

De plus, selon l'article 20, § 1, lettre c), de la COTIF, la Commission d'experts techniques « *veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU* ».

4. LA MISE EN ŒUVRE DES APTU ET ATMF

Les APTU et ATMF forment ensemble la base juridique pour l'harmonisation, entre les États parties, des procédures d'admission des véhicules ferroviaires à l'utilisation en trafic international, ainsi que des exigences (techniques) applicables aux véhicules et autres matériels ferroviaires, comme l'infrastructure, et des procédures et responsabilités pour l'évaluation et la certification de la conformité à ces exigences.

Les États parties appliquent les APTU et ATMF aux fins :

1. de l'admission, par leur autorité compétente, des véhicules destinés à circuler en trafic international entre leur territoire et le territoire d'autres États parties,
2. de l'acceptation de véhicules qui ont été admis au trafic international par les autorités compétentes d'autres États parties, en vue de leur utilisation en trafic international sur leur territoire.

Les États parties qui n'ont pas mis en œuvre tous les éléments nécessaires pour cette première fin et qui admettent eux-mêmes des véhicules peuvent tout de même accepter les véhicules admis par d'autres États parties. La mise en œuvre complète n'est donc pas requise pour profiter de certains avantages apportés par les APTU et ATMF. Par exemple, certains (petits) États parties pourraient ne pas avoir de matériel roulant enregistré sur leur territoire, mais des véhicules étrangers peuvent toujours circuler sur leurs lignes. Toutefois, tous les États parties sont tenus de respecter certaines obligations énoncées dans les APTU et ATMF ou dans leurs annexes et les PTU, p. ex. l'obligation de notifier au Secrétaire général leur autorité compétente² et l'obligation d'incorporer les dispositions nécessaires dans leur système juridique national pour garantir le fonctionnement des APTU et ATMF sur leur territoire.

La transposition des règles de l'OTIF dans le droit national établit le cadre juridique pour les autorités nationales et les parties prenantes. De plus, certaines dispositions nécessitent que les États parties prennent des mesures particulières, dont certains résultats doivent être notifiés au Secrétaire général, comme par exemple la notification des autorités compétentes et autres organismes. Certaines autres dispositions doivent être respectées par les parties prenantes telles que les entreprises ferroviaires, les détenteurs et les organismes d'évaluation.

En vertu de l'article 11 des APTU, les prescriptions techniques uniformes (PTU) priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité technique des chemins de fer signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938. Par ailleurs, les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

5. PORTÉE DE LA VEILLE ET DE L'ÉVALUATION

Dans un premier temps, il est proposé que la veille et l'évaluation portent sur :

1. si et comment les États parties ont mis en œuvre et appliquent les dispositions qui leur incombent selon les APTU et ATMF, leurs annexes et les PTU ;

² L'autorité compétente d'un État partie ne doit pas nécessairement être exclusive à cet État ou y être située, c'est-à-dire qu'une autorité peut être compétente pour plusieurs États.

2. le champ d'application des dispositions, comme le nombre de véhicules et le volume de circulation reposant sur les APTU et ATMF, en tant que mesure quantitative de leur pertinence ;
3. la pertinence des règles telle que la perçoivent les représentants officiels des États parties, en tant que mesure qualitative de leur pertinence.

Concernant le premier point, à savoir la mise en œuvre et l'application par les États parties, il est proposé de se concentrer sur les dispositions prévues dans les APTU et ATMF pour lesquelles l'État partie est principalement responsable. Il est utile de cibler ces dispositions de haut niveau dans la mesure où la mise en œuvre de celles-ci est essentielle pour la mise en œuvre des dispositions applicables aux parties prenantes du secteur ferroviaire. De plus, les obligations des États parties sont moins lourdes que les obligations des parties prenantes et leur veille et leur évaluation sont sans doute moins complexes.

Les PTU et les annexes sont adoptées par la Commission d'experts techniques sur la base des APTU et ATMF. Elles couvrent, par exemple, les exigences de construction techniques et les procédures pour la vérification de la conformité aux exigences et spécifications pour les registres de véhicules. Dans la mesure où elles leur sont applicables, la plupart des PTU et annexes sont pertinentes pour les parties prenantes.

Concernant le deuxième point, il est proposé d'obtenir une vue d'ensemble du nombre de véhicules enregistrés ou utilisés en trafic international sur la base des APTU et ATMF. Il serait utile de pouvoir répartir ces données en différentes catégories, comme les véhicules enregistrés dans l'État partie même et les véhicules étrangers exploités sur le réseau de l'État partie. Pour ce qui est des véhicules enregistrés dans un État partie, il serait intéressant de demander si les véhicules ont été admis sur la base des PTU ou s'ils sont en service sur la base du RIV ou du RIC. Différents types de véhicules (wagons de marchandises, voitures de voyageurs, locomotives, rames, etc.) pourraient également être identifiés.

D'autre part, pour le deuxième point toujours, il est proposé d'essayer de dresser un tableau de l'utilisation des véhicules qui sont enregistrés dans les États parties également membres de l'Union européenne et exploités dans les États parties non membres de l'Union européenne, et vice versa. L'article 3a des ATMF régit les interactions entre les ATMF et la législation de l'Union européenne. Si les conditions de l'article 3a des ATMF sont remplies, les véhicules autorisés selon la législation de l'Union européenne sont réputés admis à l'exploitation conformément aux ATMF et vice versa.

Concernant le troisième point, à savoir la pertinence perçue de la réglementation, il est proposé de poser des questions ouvertes pour identifier les possibilités d'amélioration de la réglementation ou de sa mise en œuvre ou application.

Dans un second temps, il est proposé de procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des annexes et des PTU par les parties prenantes dans le domaine technique et de l'exploitation, comme les entreprises ferroviaires, les entités chargées de l'entretien, les détenteurs, les organismes d'évaluation, etc. Cette seconde étape n'est pas incluse dans les propositions prévues dans le présent document, mais pourrait à l'avenir être l'objet de la veille et de l'évaluation.

6. MÉTHODOLOGIE

Il est proposé que le Secrétariat engage l'activité de veille en envoyant aux États parties un questionnaire au nom de la Commission d'experts techniques, qu'ils seraient priés de retourner rempli. Les États parties devraient se voir accordé un temps de réponse suffisant. Un délai de trois mois est proposé à cet effet.

Le questionnaire proposé figure à l'annexe.

Les réponses devront être envoyées au Secrétariat, qui les analysera en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre des APTU et ATMF, de présenter et discuter ses conclusions au sein de WG TECH et de faire rapport à la Commission d'experts techniques.

La prochaine étape devrait être d'intégrer les parties prenantes dans la veille et d'élargir cette veille afin d'inclure davantage de règles détaillées prévues dans les annexes et PTU. Cette étape n'est pas couverte par le présent document.

PROPOSITION DE DÉCISION

La Commission d'experts techniques :

1. approuve le document TECH-21002-CTE13-8.1 [tel que modifié en session] et engage en conséquence la veille et l'évaluation par étapes de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF ;
2. note l'importance de la veille et de l'évaluation et prie par conséquent les États parties d'offrir leur entière coopération ;
3. prie le Secrétariat, en coordination avec la présidence de la Commission et au nom de la Commission, d'envoyer le questionnaire annexé au document TECH-21002-CTE13-8.1 [tel que modifié en session] aux États parties aux APTU et ATMF ainsi qu'aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF ;
4. décide qu'un délai de réponse d'au minimum trois mois devrait être accordé aux États parties et que les réponses devraient être envoyées au Secrétariat ;
5. prie le Secrétariat d'analyser les réponses en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre des APTU et ATMF, de présenter et discuter ses conclusions au sein de WG TECH et de faire rapport à la prochaine session de la Commission d'experts techniques ;
6. prévoit, comme prochaine étape, d'intégrer les parties prenantes dans la veille et prie le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session.

ANNEXE AU DOCUMENT TECH-21002-CTE13-8.1

Questionnaire concernant la veille de la mise en œuvre par les États parties des Règles uniformes APTU et ATMF

Veillez écrire vos réponses dans les rectangles bleus accompagnant chaque question et renvoyer le questionnaire rempli à :

secretary.general@otif.org.

Questionnaire rempli par :

Nom :	
Poste/fonction :	
Organisation :	
État :	

PARTIE 1

LA MISE EN ŒUVRE ET L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DES RU APTU ET ATMF PAR LES ÉTATS PARTIES

Les dispositions des Règles uniformes APTU et des Règles uniformes ATMF visées ci-après énoncent les obligations qui incombent directement aux États parties, aux organismes publics ou aux autorités étatiques et requièrent des mesures directes et unilatérales de mise en œuvre.

Question 1 :

Spécifications techniques nationales

Objectif : Évaluer si, pour chaque État partie, le Secrétaire général est informé des spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires. Le cas échéant, veuillez confirmer qu'il n'existe aucune spécification technique nationale.

En vertu de l'article 12 des APTU, les États parties doivent veiller à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires. Chaque fois qu'une prescription technique uniforme (PTU) est adoptée ou modifiée, les États parties doivent vérifier si leurs spécifications techniques nationales sont toujours nécessaires pour garantir la compatibilité technique entre les véhicules et leur réseau.

Toutes les spécifications techniques nationales qui ont été notifiées au Secrétaire général et satisfont aux exigences des APTU sont publiées sur le site Internet de l'OTIF.

Les informations publiées sur http://otif.org/fr/?page_id=196 sont-elles complètes et à jour ?

Réponse :

Pour la mise à jour ou le remplacement des informations publiées sur le site Internet de l'OTIF, notification doit être faite au Secrétaire général. Cette notification peut être donnée conformément à la partie C, point 6, des [lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF](#) :

http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Lignes_directrices_sur_les_actes_de_traite_au_titre_de_la_COTIF_RGB.pdf

Question 2 :

Autorité compétente et autres entités

Objectif : Évaluer si, pour chaque État partie, une autorité compétente et, s'il y a lieu, d'autres organismes ont été notifiés et s'ils satisfont aux critères d'indépendance.

Conformément à l'article 5 des ATMF, chaque État partie doit donner notification au Secrétaire général de son autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent. Les organismes d'évaluation doivent être indépendants vis-à-vis de toute entreprise de transport ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, détenteur, entité chargée de l'entretien (ECE) aux termes de l'article 15 des ATMF, concepteur ou fabricant de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la fabrication de matériel ferroviaire.

Toutes les autorités compétentes et autres organismes qui ont été notifiés au Secrétaire général sont publiés sur le site Internet de l'OTIF.

Les informations publiées sur http://otif.org/fr/?page_id=200 sont-elles complètes et à jour ?

Réponse :

Pour la mise à jour ou le remplacement des informations publiées sur le site Internet de l'OTIF, notification doit être faite au Secrétaire général. Cette notification peut être donnée conformément à la partie C, point 6, des [lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF](#) :

http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Lignes_directrices_sur_les_actes_de_traite_au_titre_de_la_COTIF_RGB.pdf

Question 3 :

Registres de véhicules

Objectif : Évaluer si les données sur les véhicules admis au trafic international de chaque État partie sont consultables via un registre des véhicules.

En vertu de l'article 13, les États parties doivent veiller à la disponibilité d'un registre des véhicules dans lequel les données des véhicules peuvent être enregistrées et consultées conformément aux spécifications de l'OTIF.

Les registres de véhicules visent à permettre :

- de vérifier si un véhicule est dûment enregistré et de contrôler le statut de l'enregistrement ;
- de retrouver des informations relatives à l'admission à l'exploitation, dont l'entité délivrant l'admission, le domaine d'utilisation, les conditions régissant l'utilisation et d'autres restrictions ;

- d’identifier le type de construction selon lequel le véhicule a été construit ;
- d’identifier le détenteur, le propriétaire et l’entité chargée de l’entretien.

Par ailleurs, en vertu de l’article 6 des spécifications des registres de véhicules de l’OTIF (https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D1-Prescriptions-and-other-rules/Registres-des-vehicules-2021_f-En-vigueur.pdf), chaque État partie doit désigner une entité d’enregistrement et notifier sans délai au Secrétaire général où trouver le registre des véhicules et comment en demander les droits d’accès.

Un registre des véhicules remplissant toutes les conditions a-t-il été établi ou est-il en cours d’établissement ?

Réponse :

Une entité d’enregistrement existe-t-elle ? Si oui, merci d’en indiquer les coordonnées.

Réponse :

Comment l’accès au registre peut-il être demandé ?

Réponse :

Question 4 :

Signalement d’accidents, d’incidents et d’avaries graves

Objectif : Évaluer si les exigences de l’article 16 des ATMF sont pertinentes et s’il est nécessaire de les réviser.

En vertu de l’article 16, § 4, des ATMF, les États parties devraient informer l’Organisation des causes des accidents, incidents et avaries graves en trafic international qui sont survenus sur leur territoire. À la lumière de ces informations, la Commission d’experts techniques peut prendre des mesures, et notamment décider d’ordonner aux États parties de suspendre le certificat d’exploitation d’un véhicule ou type de véhicule.

Dans la pratique, les États parties ne communiquent pas leurs rapports et conclusions concernant les accidents, incidents et avaries graves suivant les dispositions de l’article 16, § 4, des ATMF.

Veillez indiquer si l’exigence de l’article 16, § 4, des ATMF est pertinente et, si oui, comment les États parties pourraient être encouragés à communiquer les informations requises, par exemple réclamation active de ces informations ?

Réponse :

PARTIE 2

MESURE QUANTITATIVE DE LA PERTINENCE DES RU APTU ET RU ATMF

Objectif : Évaluer l'étendue de l'application des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU.

Veillez taper vos réponses aux questions ci-dessous dans les rectangles bleus. Si aucun nombre précis n'est disponible, veuillez donner une estimation et indiquer entre parenthèses qu'il s'agit d'une estimation.

Question 5 :

Wagons de marchandises

a) Nombre de wagons de marchandises enregistrés dans votre État qui sont utilisés en trafic international :
Réponse :
b) Parmi ces wagons, combien sont adaptés à la libre circulation (wagons dont le numéro d'immatriculation selon la PTU Marquage commence par 0, 1, 2 ou 3) :
Réponse :
c) Parmi les wagons visés à la lettre a), combien ne sont pas adaptés à la libre circulation (wagons dont le numéro d'immatriculation selon la PTU Marquage commence par 4 ou 8) :
Réponse :
d) Parmi les wagons visés à la lettre a), combien ont été admis à l'exploitation internationale sur la base des APTU et ATMF (devraient être concernés les wagons admis après décembre 2012, date de disponibilité de la PTU pour les wagons) :
Réponse :

Question 6 :**Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs**

a) Nombre de locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs enregistrés dans votre État qui sont utilisés en trafic international. Veuillez préciser le nombre de véhicules par catégorie (p.ex. locomotives thermiques/électriques, voitures de voyageurs, rames à moteurs thermiques/électriques) :	
	Réponse :
Locomotives thermiques (p. ex. diesel) :	
Locomotives électriques :	
Voitures de voyageurs :	
Rames à moteurs thermiques (p. ex. diesel) :	
Rames à moteurs électriques :	
Autres (veuillez préciser) :	
b) Parmi ces véhicules, combien sont des voitures de voyageurs RIV adaptées à la libre circulation (voitures admises avant le 1.1.2011 conformément aux dispositions de l'article 19, § 2, des ATMF) :	
Réponse :	
c) Parmi les véhicules visés à la lettre a), combien ont été admis à l'exploitation internationale sur la base des APTU et ATMF (devraient être concernés uniquement les véhicules admis après janvier 2015, date de disponibilité de la PTU pour les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs) :	
Réponse :	

Question 7 :**Trafic entre les États parties aux ATMF membres et non membres de l'UE**

L'article 3a des ATMF régit les interactions entre les ATMF et d'autres accords internationaux, en particulier avec la législation de l'Union européenne. Si les conditions de l'article 3a des ATMF sont remplies, les véhicules autorisés selon la législation de l'Union européenne sont réputés admis à l'exploitation conformément aux ATMF et vice versa.

Pour les États parties aux ATMF qui sont également membres de l'Union européenne : veuillez indiquer le nombre de véhicules enregistrés dans votre État qui sont (également) utilisés en trafic international en dehors de l'Union européenne.

Réponse :

Pour les États parties aux ATMF qui ne sont pas membres de l'Union européenne : veuillez indiquer le nombre de véhicules enregistrés dans votre État qui sont (également) utilisés en trafic international dans l'Union européenne.

Réponse :

Pour tous les États parties : veuillez préciser le nombre de véhicules par catégorie qui sont utilisés dans le trafic entre États parties aux ATMF membres et non membres de l'UE.

	Réponses :
Locomotives thermiques (p. ex. diesel) :	
Locomotives électriques :	
Voitures de voyageurs :	
Rames à moteurs thermiques (p. ex. diesel) :	
Rames à moteurs électriques :	
Autres (veuillez préciser) :	

PARTIE 3

PERTINENCE PERÇUE DES RU APTU ET RU ATMF

Question 8 :

Pertinence des APTU et ATMF pour le trafic international

Veuillez indiquer la pertinence perçue des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU dans leur ensemble. Si possible, veuillez également motiver votre réponse en commentaire.

Veuillez utiliser une échelle de notation de 1 (sans aucune pertinence) à 10 (extrêmement pertinentes).

a) Pour le trafic international de marchandises

Note (1 à 10) :

Explications :

b) Pour le trafic international de voyageurs
Note (1 à 10) :
Explications :

Question 9 :

Pertinence des annexes et PTU pour le trafic international

Veillez indiquer la pertinence perçue. Si possible, veuillez également motiver votre réponse en commentaire.

Veillez utiliser une échelle de notation de 1 (sans aucune pertinence) à 10 (extrêmement pertinentes).

a) Prescriptions techniques uniformes (PTU)
Note (1 à 10) :
Explications :

b) Procédures pour l'admission de véhicules
Note (1 à 10) :
Explications :

c) Spécifications des registres de véhicules
Note (1 à 10) :
Explications :

d) Transparence des spécifications techniques nationales pour les véhicules
Note (1 à 10) :
Explications :

e) Reconnaissance mutuelle des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) – Annexe A aux ATMF
Note (1 à 10) :
Explications :

f) Équivalence entre les règles de l'UE, comme les STI, et les règles de la COTIF, comme les PTU
Note (1 à 10) :
Explications :

Question 10 :

Évolution future des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU

Sur quoi devrait principalement porter les futurs développements des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU afin de les rendre plus pertinentes ?

Réponse :

Question 11 :

Rôle du Secrétariat de l'OTIF

Comment le Secrétariat de l'OTIF pourrait-il mieux soutenir les États parties dans l'application de la COTIF et les impliquer davantage dans ses futures évolutions ?

Réponse :

Question 12 :

Autres remarques

Avez-vous d'autres remarques pouvant être pertinentes pour les prochaines étapes de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU ?

Réponse :
