



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-21008**

**21.04.2021**

Original : EN

**13<sup>E</sup> SESSION (2021)**

---

Programme de travail

# 1. INTRODUCTION

Le présent programme de travail est à lire en combinaison avec le programme de travail de l'OTIF pour 2020 et 2021 ([https://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5D-WorkProgramme/2020-2021/WP\\_FR\\_20-21.pdf](https://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5D-WorkProgramme/2020-2021/WP_FR_20-21.pdf)), qui présente les principes généraux 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 les développements concernant les annexes aux nouvelles RU EST (appendice H) concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Le présent document se limitera donc aux évolutions futures de règles particulières et à leur calendrier. Il est principalement axé sur les propositions devant être préparées pour la 14<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques en 2022 et envisage les activités ultérieures.

## 2. LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES

### 2.1 MISE À JOUR DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES EXISTANTES

Douze prescriptions techniques uniformes (PTU) sont actuellement en vigueur et deux projets de nouvelles PTU sont soumises au vote de la Commission d'experts techniques à sa 13<sup>e</sup> session en juin 2021 (l'une concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, l'autre concernant l'infrastructure).

*Tableau 1 : PTU en vigueur ou proposées pour adoption en 2021*

<b>Dénomination courte de la PTU</b>	<b>Objet</b>	<b>Date d'entrée en vigueur de la dernière version</b>
PTU GEN-A	EXIGENCES ESSENTIELLES	1.12.2017
PTU GEN-B	SOUS-SYSTÈMES	1.6.2019
PTU GEN-C	DOSSIER TECHNIQUE	1.12.2017
PTU GEN-D	PROCÉDURES D'ÉVALUATION (MODULES)	1.10.2012
PTU GEN-E	QUALIFICATIONS ET INDÉPENDANCE DES ORGANISMES D'ÉVALUATION	1.12.2011
PTU GEN-G	MÉTHODES DE SÉCURITÉ COMMUNES POUR L'ÉVALUATION ET L'APPRÉCIATION DES RISQUES	1.12.2016
PTU Wagons	WAGONS DE MARCHANDISES	1.4.2021 1.1.2022*
PTU LOC&PAS	LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS	1.1.2015 1.1.2022*
PTU Bruit	BRUIT DU MATÉRIEL ROULANT	1.4.2021
PTU Marquage	MARQUAGE DES VÉHICULES	1.4.2021

PTU PMR	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES ET LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	1.1.2015 1.1.2022*
PTU ATF	APPLICATIONS TÉLÉMATIQUES AU SERVICE DU FRET	1.6.2020
PTU CTCI	COMPOSITION DES TRAINS ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE	1.1.2022*
PTU Infrastructure	INFRASTRUCTURE	1.1.2022*

(\*) PTU soumises au vote en juin 2021 et dont la date d'entrée en vigueur prévisionnelle est le 1<sup>er</sup> janvier 2022, sous réserve de leur adoption par la Commission d'experts techniques et selon les conditions prévues à l'article 35, § 4, de la COTIF.

Aucune mise à jour substantielle des PTU n'est prévue à la 14<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques en 2022. Il pourrait toutefois être nécessaire, par exemple, de corriger des erreurs ou de mettre à jour les références aux documents techniques figurant à l'appendice I de la PTU ATF.

L'Union européenne mène actuellement des travaux sur plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité (STI) existantes, lesquels pourraient par exemple déboucher sur l'inclusion dans ces STI de nouvelles règles pour les attelages automatiques numériques, les détecteurs de déraillement, etc. L'OTIF est impliquée dans ces développements via la participation d'agents du Secrétariat aux groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les présentations faites par l'Agence aux sessions des groupes de travail de l'OTIF.

Ces développements pourront résulter en des propositions de mise à jour des PTU de l'OTIF après 2022.

## 2.2 NOUVELLES ÉVOLUTIONS POSSIBLES DANS LE CADRE DES RU APTU

La PTU GEN-B liste les sous-systèmes suivants :

Domaines de nature structurelle	Domaines de nature fonctionnelle
Infrastructure	Exploitation et gestion du trafic
Énergie	Maintenance
Contrôle-commande et signalisation au sol	Applications télématiques au service des voyageurs et au service du fret
Contrôle-commande et signalisation à bord	
Matériel roulant	

L'article 8, § 2, des APTU établit qu'en principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système peut être couvert par plusieurs PTU et une PTU peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

Depuis le début des travaux de la Commission d'experts techniques, l'accent a été mis sur l'élaboration des PTU nécessaires pour la mise en œuvre harmonisée des ATMF, c'est-à-dire pour l'admission et l'utilisation de véhicules en trafic international. En ce sens, la priorité a été donnée à toutes les PTU relatives aux wagons de marchandises, dans la mesure où la plupart du fret ferroviaire est international et où la plupart des wagons sont utilisés à l'international. Dans un second temps, les PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs ont été mises au point.

Néanmoins, les APTU offrent également un fondement juridique à l'élaboration future de PTU pour l'énergie, les systèmes de contrôle-commande et de signalisation, l'exploitation et la gestion du trafic (au-delà de la nouvelle PTU CTCI), l'entretien et les applications télématiques au service des voyageurs. Avant de commencer l'élaboration de n'importe laquelle de ces PTU, une analyse approfondie devrait être menée afin de déterminer si elle est nécessaire et réalisable<sup>1</sup>. Il n'est pas proposé de procéder à ces analyses en 2021 ou 2022.

### 3. MISE À JOUR DES RÈGLES AUXILIAIRES AUX RU ATMF

Sur la base des Règles uniformes ATMF, différentes règles auxiliaires peuvent ou doivent être élaborées par la Commission d'experts techniques. Il existe actuellement quatre ensembles de règles auxiliaires aux RU ATMF.

Titre	Date d'entrée en vigueur de la dernière version
Annexe A aux ATMF, concernant les règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	1.4.2021
Annexe B aux ATMF, concernant les exigences et procédure pour les dérogations à l'application de PTU liée(s) à un sous-système structurel ou fonctionnel	1.1.2014
Modèles uniformes des certificats attestant de l'admission technique d'un véhicule ou d'un type de véhicule, visés à l'article 12, § 1	1.12.2012
Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021

À sa 42<sup>e</sup> session (réunion à distance, 17-18.11.2020), le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) a suggéré d'inclure dans le programme de travail de la Commission d'experts techniques une analyse et un examen de l'annexe B aux ATMF. Il est proposé que la Commission d'experts techniques suive cette suggestion.

En outre, il est également proposé que le WG TECH continue à chercher des possibilités pour faciliter la recherche et la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules, conformément au point 8.2 de l'ordre du jour et au document préparé à cet effet pour la 13<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques.

### 4. ÉLABORATION DES ANNEXES AUX RU EST (APPENDICE H)

À sa 13<sup>e</sup> session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H à la COTIF<sup>2</sup>, ou « Règles uniformes EST ». Les RU EST ne pourront entrer en vigueur qu'une fois approuvées par les deux tiers des États membres de l'OTIF, ce qui pourrait prendre plusieurs années. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur.

Le nouvel appendice H à la COTIF énonce les règles uniformes pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Il propose, pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF, des principes généraux et un régime de responsabilité aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains.

---

<sup>1</sup> Pour référence, une telle analyse a été réalisée avant l'élaboration de la PTU Infrastructure. Voir document 6.2 de la 11<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques, [http://otif.org/fr/?page\\_id=1113](http://otif.org/fr/?page_id=1113).

<sup>2</sup> <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AcNotifications/NOT-18001-Ad2-fde-Appendice-H-EST.pdf>

Ces règles sont compatibles avec la réglementation de l'UE en matière de sécurité du système ferroviaire.

Les RU EST exigent des États parties :

- que les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire soient clairement attribuées ;
- que les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure soient publiques/disponibles ;
- qu'une procédure de certification de la sécurité des entreprises ferroviaires soit en place et que toutes les entreprises ferroviaires certifiées soient publiquement enregistrées ;
- que toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d'infrastructure aient défini leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne mise en œuvre ;
- que les résultats des évaluations des autorités de certification de la sécurité soient mutuellement reconnus entre les États parties (ceux-ci pouvant, s'ils le souhaitent, conclure des accords aux fins de cette reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité) ;
- que les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure coopèrent pour veiller à l'exploitation en sécurité des trains sur le territoire de l'État partie.

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.

Conformément à l'article 8, § 3, des RU EST et aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans celles-ci, les annexes à préparer incluront :

- une méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de 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.

Par ailleurs, la Commission d'experts techniques devrait envisager l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance des certificats de sécurité.

Les différentes méthodes de sécurité communes sont interdépendantes.

La méthode de sécurité commune relative aux **exigences en matière de SGS** est liée :

- à l'exploitation (UE : STI Exploitation) ;
- à la MSC Contrôle ;
- à la MSC Évaluation et appréciation des risques (PTU GEN-G).

La méthode de sécurité commune relative au **contrôle** est liée aux règles ECE.

La méthode de sécurité commune relative à la surveillance est liée à la méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de SGS.

À la lumière de ces liens d'interdépendance, les étapes suivantes sont proposées :

Étape 1 :

- Élaboration de la MSC relative aux exigences en matière de SGS
- Intégration des dispositions d'exploitation nécessaires (sur la base de la STI Exploitation)
- Inclusion de tous les liens à la PTU GEN-G (MSC relative à l'évaluation et l'appréciation des risques)
- Élaboration en parallèle de la MSC relative au contrôle

Étape 2 :

- Élaboration de la MSC relative à la surveillance, à l'exception des activités de surveillance coordonnées et conjointes (annexe II à la MSC de l'UE) qui ne relèvent pas du champ d'application de la COTIF

Étape 3 :

- Mise au point d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs pour :
  - les activités de surveillance coordonnées et conjointes des autorités de surveillance ;
  - la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité délivrés par les autorités de certification de la sécurité.

Il est proposé de demander au WG TECH de commencer les travaux d'élaboration prévus à l'étape 1, c'est-à-dire de commencer à élaborer la MSC relative aux exigences en matière de SGS et la MSC relative au contrôle. Le WG TECH devrait présenter un rapport d'avancement à la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

À l'instar de la production des PTU, les MSC seront élaborées à partir des meilleures pratiques offertes par la législation de l'Union européenne. Il reste encore à déterminer si une présentation en deux colonnes telle quelle est requise dans les RU APTU pour les PTU serait utile, ou si le texte des MSC devrait être présenté sur toute la largeur de la page. Pour rappel, les PTU sont présentées en deux colonnes lorsque le texte de la PTU de l'OTIF diffère du texte de la STI correspondante de l'Union européenne. Dans ce cas, les textes de l'UE sont reproduits dans la colonne de droite à titre d'information uniquement. Le texte apparaissant sur toute la largeur de la page est identique sur le fond.

Aucune disposition juridique n'exige que le texte des MSC soit présenté en deux colonnes. Cela aurait toutefois des avantages, en particulier pour les entreprises ferroviaires, qui pourraient ainsi voir les différences et points communs entre les règles de l'OTIF et les règles de l'Union européenne. Le Secrétariat suggérerait une solution hybride : un document officiel avec le texte de la MSC apparaissant sur toute la largeur de la page et un document informel complémentaire avec les deux colonnes pour information.

## **5. VEILLE ET ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE**

Il est proposé que le Secrétariat engage la veille et l'évaluation de la mise en œuvre par les États parties des APTU et ATMF, conformément aux conclusions du point 8.1 de l'ordre du jour de la 13<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques. Il devrait tenir le WG TECH informé de l'avancement des travaux et faire rapport à la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

## **PROPOSITIONS DE DÉCISIONS**

La Commission d'experts techniques adopte le document TECH-21008-CTE13-8.3 et prie le Secrétariat de préparer, en coordination avec le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), des propositions en conséquence en vue de la modification ou de l'établissement de dispositions techniques de la COTIF, ainsi que de soumettre ces propositions à son approbation.

Cela signifie en particulier que les éléments suivants devraient être préparés pour la 14<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques :

1. Examen de l'annexe B aux ATMF et, s'il y a lieu, propositions de modifications
2. Mise à jour des possibilités de facilitation de la recherche et de la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules, conformément au point 8.2 de l'ordre du jour
3. Rapport d'avancement sur l'élaboration de la méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité et de la méthode de sécurité commune relative au contrôle
4. Rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties
5. Mise à jour de l'appendice I de la PTU ATF, s'il y a lieu

La Commission d'experts techniques invite le WG TECH à proposer d'autres points qu'il juge pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 14<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques.