



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-22003-CTE14-4.2**

**14.04.2022**

Original : EN

**14<sup>E</sup> SESSION**

---

Rapport du Groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques (WG TECH)

43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> sessions

## **1. CONTEXTE DES ACTIVITÉS ET TÂCHES DU WG TECH (APRÈS JUIN 2021)**

La pandémie de COVID-19 a continué à avoir des répercussions sur l'organisation des réunions de la Commission d'experts techniques (CTE) et du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) en 2021. La CTE 13 s'est tenue avec succès à distance les 22 et 23 juin 2021 et a vu l'adoption de toutes les propositions soumises ainsi que du programme de travail 2021-2022. Le WG TECH a conduit ses activités conformément au programme de travail.

## **2. RÉUNIONS DU WG TECH**

Depuis juin 2021, le WG TECH a tenu deux réunions à distance et une réunion hybride :

- 43<sup>e</sup> réunion (à distance) les 23 et 24 juin 2021,
- 44<sup>e</sup> réunion (à distance) les 8 et 9 septembre 2021,
- 45<sup>e</sup> réunion (hybride) les 3 et 4 novembre 2021.

Des délégués des quinze États membres suivants ont participé aux réunions : Afghanistan, Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, France, Italie, Macédoine du Nord, Pakistan, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suisse et Turquie.

La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ont elles aussi assisté aux réunions. Les organisations et associations internationales suivantes ont également participé : CER, NB-Rail, OSJD, UIC, UIP et UNIFE.

## **3. DOCUMENTS PRÉPARÉS POUR ADOPTION PAR LA CTE**

Les deux propositions suivantes, rédigées par le Secrétariat et revues par le WG TECH, ont été préparées pour adoption par la Commission d'experts techniques :

- révision de la PTU concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF), discutée aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions ([TECH-22004](#)) ;
- modification de l'annexe B aux Règles uniformes ATMF (Dérologations), discutée aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions ([TECH-22005](#)).

Les documents relatifs aux deux propositions donnent le détail des propositions et du travail préparatoire y afférent.

## **4. DISCUSSIONS**

En plus de la préparation de propositions de modifications des dispositions, le WG TECH a également discuté de questions n'ayant pas abouti sur des propositions.

### **4.1 PRÉPARATION D'ANNEXES AUX RU EST**

(Discussion aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions)

La CTE 13 a demandé au Secrétariat de préparer, en coordination avec le WG TECH, des annexes aux nouvelles Règles uniformes EST (appendice H à la COTIF) portant sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

La méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité (TECH-22007 : annexe A aux RU EST) et la méthode de sécurité commune relative au contrôle (TECH-22008 : annexe B aux RU EST) ont été préparées en trois occasions pour examen par la CTE 14.

## 4.2 VEILLE ET ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DES RU APTU ET ATMF

(Discussion à la 45<sup>e</sup> réunion)

La CTE 13 a engagé la veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties. Elle a approuvé un questionnaire à cet effet, envoyé le 6 août 2021 à tous les États parties, lesquels étaient priés de répondre avant le 6 novembre 2021.

À la 45<sup>e</sup> réunion du WG TECH, le Secrétariat a fait un bref point de situation. Toutefois, la réunion s'étant déroulée quelques jours avant la fin du délai de réponse au questionnaire, toutes les réponses n'avaient pas été reçues. Après la 45<sup>e</sup> réunion, le Secrétariat a préparé un rapport de situation pour la CTE 14 (document de travail TECH-22010).

## 4.3 SPÉCIFICATION D'INTERFACE DES REGISTRES DE VÉHICULES

(Discussion aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions)

Le **WG TECH 43** a pris note de la présentation du Secrétariat illustrant d'une part la nécessité pratique de l'accès aux données de véhicules conservées dans divers registres de véhicules et montrant d'autre part neuf scénarios d'accès aux données de véhicules, en fonction d'où le véhicule est enregistré. À la suite des discussions, le WG TECH a demandé au Secrétariat de préparer un document de travail pour faciliter les futures discussions.

Le **WG TECH 44** a pris note du document de travail, dans lequel le Secrétariat proposait de considérer les points suivants :

- préparation de lignes directrices et/ou de modifications aux spécifications des registres de véhicules de l'OTIF à la lumière de cas d'utilisation pratiques, dans le but d'éviter les enregistrements supplémentaires de véhicules ;
- selon les règles de l'OTIF, les États parties devraient faire en sorte que tous les acteurs étrangers autorisés puissent consulter les données de tout véhicule enregistré et utilisé à l'international. Toutefois, les États de l'UE sont liés par les exigences de la décision de l'UE sur le REV ;
- les données des véhicules dans le REV devraient être consultables pour les acteurs autorisés dans les États parties non membres de l'UE qui n'utilisent pas le REV mais sur le territoire desquels des véhicules enregistrés dans le REV sont utilisés. Sans accès aux données du REV sur les véhicules, ces États parties non membres de l'UE seraient en droit d'exiger que les données des véhicules apparaissent également dans leurs propres registres, ce qui voudrait dire des enregistrements supplémentaires ;
- l'accès aux données des véhicules étrangers devrait être limité aux véhicules qui sont effectivement utilisés dans l'État partie concerné ;
- le *domaine d'utilisation* d'un véhicule pourrait servir d'indicateur quant à savoir où le véhicule sera utilisé ;
- les spécifications de l'OTIF devraient être révisées à cet effet.

La Commission européenne n'était pas présente à la réunion. Après la réunion, elle a cependant indiqué estimer qu'il n'était pas nécessaire de modifier les spécifications de l'OTIF étant donné que ces spécifications remplissent déjà les buts indiqués dans le document de travail.

Le **WG TECH 45** a pris note de deux documents : la version mise à jour du document de consultation du Secrétariat concernant l'accès aux registres de véhicules et le projet de suggestions de modifications

aux spécifications de l'OTIF pour les registres de véhicules visant à donner aux autorités compétentes le droit d'accéder aux registres de véhicules. En réunion, la Commission européenne a réaffirmé son point de vue que les dispositions actuelles accordaient déjà aux autorités compétentes le droit d'accéder aux registres de véhicules. Toutefois, elle a également souligné que s'il existait des difficultés concernant les droits d'accès, celles-ci devraient faire l'objet d'une analyse approfondie. Le WG TECH a conclu qu'il était nécessaire pour les acteurs concernés d'avoir accès aux données des véhicules et que les registres devraient faciliter cet accès. En conséquence, le WG TECH a demandé au Secrétariat de développer les deux documents de travail susmentionnés (TECH-21017 et TECH-21032) pour examen par le WG TECH 46.

Les discussions détaillées sur les registres de véhicules sont consignées dans les procès-verbaux des réunions concernées.

#### **4.4 PROCÉDURE DE CERTIFICATION DE LA SÉCURITÉ (DOCUMENT SOUMIS PAR RS)**

(Discussion à la 45<sup>e</sup> réunion)

Le WG TECH a accueilli favorablement un document de travail préparé par la Serbie. Le document suggérait d'introduire une nouvelle annexe aux Règles uniformes EST visant à harmoniser la teneur du certificat de sécurité et certaines parties de la procédure de délivrance de ces certificats dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. À l'issue de la discussion, le WG TECH a demandé au Secrétariat de préparer une version mise à jour du document de travail pour examen par le WG TECH 46.

#### **4.5 TABLEAU DE CORRESPONDANCE DE LA TERMINOLOGIE DE L'UE ET DE L'OTIF**

(Discussion aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions)

Depuis l'introduction de celui-ci en 2017, le WG TECH met régulièrement à jour le tableau de correspondance de la terminologie de l'UE et de l'OTIF qui contient des termes utilisés dans les APTU et ATMF et les termes correspondants dans la législation de l'UE. Révisé à chaque réunion, ce document est également publiquement disponible sur le site Internet de l'OTIF en tant que document de travail du WG TECH.

#### **4.6 TABLEAU D'ÉQUIVALENCE UE-OTIF**

(Discussion aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions)

Le tableau d'équivalence UE-OTIF est utilisé depuis 2015 comme outil synthétisant les équivalences et différences entre la COTIF et la réglementation de l'UE. Il sert au suivi des évolutions de la COTIF et de la législation de l'UE de façon à pouvoir anticiper les changements de manière précoce. Le tableau est un document de travail du WG TECH et est habituellement mis à jour avant les réunions du WG TECH par le Secrétariat de l'OTIF en coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Révisé à chaque réunion, ce document est également publiquement disponible sur le site Internet de l'OTIF.

#### **4.7 PROJET D'ORDRE DU JOUR POUR LA 14<sup>E</sup> SESSION DE LA CTE**

(Discussion à la 45<sup>e</sup> réunion)

Sur la base d'une proposition du Secrétariat de l'OTIF, le WG TECH a examiné et approuvé l'ordre du jour provisoire de la CTE 14 en juin 2022. Le WG TECH a suggéré d'y inclure un point quant à une procédure pour la diffusion aujourd'hui et à l'avenir des recommandations du JNS, en particulier lorsqu'elles concernent des questions opérationnelles.

## **5. PRÉSENTATIONS FAITES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX RÉUNIONS DU WG TECH**

### **5.1 VUE D'ENSEMBLE DES ÉVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION DE L'UE POUVANT AVOIR DES RÉPERCUSSIONS SUR L'ÉQUIVALENCE AVEC LA COTIF**

(Discussion aux 43<sup>e</sup>, 44<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> réunions)

La Commission européenne et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ont présenté des rapports d'avancement sur la révision des STI dans le cadre du « programme de révision des STI 2020-2022 ». Le WG TECH a noté que la Commission européenne devrait recevoir la recommandation de l'Agence d'ici la fin juin 2022 et que le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) devrait en discuter en novembre 2022.

Le WG TECH a également pris note des informations sur l'inclusion ou non des États parties de l'OTIF non membres de l'UE dans les travaux de l'Agence au nom du Secrétariat de l'OTIF.

### **5.2 PROCÉDURE POUR LA DIFFUSION DES RECOMMANDATIONS DU JNS**

(Discussion à la 45<sup>e</sup> réunion)

Le WG TECH a pris note des informations fournies par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer concernant les principes et les procédures en cours du *Joint Network Secretariat* (JNS), en particulier ses travaux portant sur les cas de roues cassées. Le WG TECH a demandé au Secrétariat de préparer un document de travail pour la CTE sur la manière dont les recommandations du JNS ou tout autre problème identifié dans un État partie de l'OTIF non membre de l'UE pourraient être partagés avec tous les États parties de l'OTIF.

La question et les nouvelles mesures proposées sont détaillées dans le document correspondant pour la CTE 14 (TECH-22009).