



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-22010-CTE14-6.3

19.04.2022

Original : EN

14^E SESSION

Rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF par les États parties

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
2. QUESTIONNAIRE	3
3. ÉVALUATION DES RÉPONSES	3
3.1 Question 1 – Spécifications techniques nationales	4
3.2 Question 2 – Autorité compétente et autres entités	5
3.3 Question 3 – Registres de véhicules	6
3.4 Question 4 – Signalement d’accidents, d’incidents et d’avaries graves	8
3.5 Questions 5 à 7 – Mesure quantitative de la pertinence	9
3.6 Questions 8 et 9 – Pertinence perçue	11
3.7 Question 10 – Évolution future des RU APTU et ATMF	13
3.8 Question 11 – Rôle du Secrétariat de l’OTIF	14
3.9 Question 12 – Autres remarques	15
4. RÉSUMÉ DES CONSTATIONS	16
5. PROCHAINES ÉTAPES	17
PROPOSITIONS DE DÉCISIONS	18

1. INTRODUCTION

À sa 13^e session (22-23 juin 2021), la Commission d'experts techniques a décidé d'engager la veille et l'évaluation par étapes de la mise en œuvre des Règles uniformes (RU) APTU et ATMF conformément au document de travail [TECH-21002](#) et sur la base de l'application provisoire du [projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques](#).

La Commission d'experts techniques a noté l'importance de la veille et de l'évaluation et prié, par conséquent, les États parties d'offrir leur entière coopération. Elle a également prié le Secrétariat, en coordination avec la présidence de la Commission et au nom de la Commission, d'envoyer le questionnaire concernant les RU APTU et ATMF annexé au document TECH-21002 aux États parties et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF.

La Commission d'experts techniques a prié le Secrétariat d'analyser les réponses en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre des RU APTU et ATMF, de présenter et discuter ses conclusions au sein du WG TECH et de faire rapport à la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

Enfin, la Commission d'experts techniques a décidé de prévoir, comme prochaine étape, d'intégrer les parties prenantes dans la veille et a prié le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session. Il convient d'élargir la veille et l'évaluation afin d'inclure davantage de règles détaillées prévues dans les annexes techniques et PTU.

Dans l'intervalle, la 15^e Assemblée générale (28-29 septembre 2021) a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21002-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives relatives à la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21003-AG 15). La décision et les notes explicatives sont annexées au document final de la 15^e Assemblée générale, disponible ici : [Activités](#) > [Assemblée générale](#) > [Document final](#).

La veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF ont pour objectifs :

- d'évaluer le degré de mise en œuvre des règles dans chaque État partie ;
- de promouvoir la confiance entre les États parties quant à l'application cohérente des règles ;
- de fournir à la Commission d'experts techniques des données à partir desquelles elle peut prendre des décisions pour poursuivre les objectifs des RU APTU et ATMF.

2. QUESTIONNAIRE

Le [questionnaire](#), tel qu'approuvé par la Commission d'experts techniques et envoyé aux États parties et à l'Union européenne (UE) le 6 août 2021, comportait 12 questions portant sur :

1. si et comment les États parties ont mis en œuvre et appliquent les dispositions qui leur incombent selon les RU APTU et ATMF, leurs annexes et les PTU ;
2. le champ d'application des dispositions, comme le nombre de véhicules et le volume de circulation reposant sur les RU 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.

3. ÉVALUATION DES RÉPONSES

Sur 43 États parties, 18 ont répondu au questionnaire, ainsi que l'UE. Dans l'ordre alphabétique des codes de pays ISO 3166, les États parties qui ont répondu sont les suivants¹ : Albanie (AL), Autriche

¹ Par souci de concision, les codes de pays à 2 lettres conformes à la norme ISO 3166 sont utilisés dans l'ensemble du présent document.

(AT), Suisse (CH), Allemagne (DE), Espagne (ES), France (FR), Royaume-Uni (GB), Grèce (GR), Croatie (HR), Hongrie (HU), Irlande (IE), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Norvège (NO), Portugal (PT), Serbie (RS), Slovaquie (SK) et Turquie (TR).

Le nombre d'États parties ayant répondu au questionnaire est incontestablement faible. Il serait intéressant d'examiner les raisons pouvant expliquer le faible taux de réponse obtenu.

Plusieurs des États parties qui ont répondu et qui sont également des États membres de l'UE ont renvoyé, dans leurs réponses, à la réponse fournie par l'UE. Il est possible qu'un certain nombre d'États membres de l'UE n'aient pas répondu eux-mêmes et aient considéré que l'UE répondrait en leur nom.

Les États membres de l'UE n'ayant pas répondu sont la Belgique (BE), la Bulgarie (BG), la République tchèque (CZ), le Danemark (DK), l'Estonie (EE), la Finlande (FI), l'Italie (IT), la Lettonie (LV), les Pays-Bas (NL), la Pologne (PL), la Roumanie (RO), la Suède (SE) et la Slovénie (SI).

En outre, Monaco (MC) et le Liechtenstein (LI) n'ont pas répondu. Les lignes ferroviaires de ces deux États parties sont, dans la pratique, rattachées respectivement au réseau ferroviaire français et au réseau autrichien. Il peut donc être difficile pour ces deux États parties de répondre au questionnaire. Néanmoins, d'un point de vue juridique formel, ces États demeurent chargés et responsables de la mise en œuvre de la Convention sur leur territoire.

Enfin, les États parties (non membres de l'UE) suivants n'ont pas répondu au questionnaire : Afghanistan (AF), Arménie (AM), Bosnie-Herzégovine (BA), Algérie (DZ), Iran (IR), Maroc (MA), Monténégro (ME), Macédoine du Nord (MK), Tunisie (TN) et Ukraine (UA).

En janvier 2022, le Secrétariat a envoyé un rappel par courriel aux États membres qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire. Le présent document reflète les réponses reçues à la mi-mars 2022.

Les sous-parties suivantes présentent les réponses à chacune des questions du questionnaire, suivies d'une évaluation de la situation.

3.1 QUESTION 1 – SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

3.1.1 OBJECTIF

Évaluer si, pour chaque État partie, le Secrétaire général est informé des spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires, en vertu de l'article 12 des RU APTU.

3.1.2 CONTEXTE

En 2018, la Commission d'experts techniques a publié le document explicatif [TECH-18023](#) sur ce sujet.

Comme expliqué dans le document TECH-18023, les spécifications techniques nationales sont nécessaires pour les raisons suivantes :

- pallier l'absence de PTU (pour les véhicules, cela ne concerne que la partie embarquée du système CCS puisque tous les autres paramètres des véhicules sont couverts par les PTU) ;
- couvrir des points ouverts des PTU (un point ouvert dans une PTU correspond à un paramètre indispensable pour l'acceptation mutuelle des véhicules et leur libre circulation en trafic international, mais pour lequel les spécifications n'ont pas encore pu être harmonisées) ;
- garantir la compatibilité technique avec les caractéristiques d'un réseau ;
- fournir des spécifications (détaillées) concernant un cas spécifique.

La transparence des spécifications techniques nationales est obligatoire et importante, mais dans le même temps, elle n'est pas essentielle, comme précisé dans le document TECH-18023 :

« Même s'il n'y a pas d'avantage direct pour les États à notifier leurs spécifications techniques nationales, ils en ont l'obligation. Certes, ne pas notifier leurs spécifications n'a pas pour eux de conséquences immédiates puisqu'ils peuvent quand même appliquer ces règles, mais le manque de clarté sera préjudiciable aux constructeurs, détenteurs de véhicules, entreprises ferroviaires, etc. car leur activité sera plus aléatoire et plus risquée. Les conséquences à long terme pourraient être une diminution de l'efficacité du secteur ferroviaire et le gaspillage des ressources. La transparence des règles offre aux parties concernées une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité de leurs projets, pour moins de risques et plus d'efficacité. »

3.1.3 RÉPONSES

L'UE et les États membres de l'UE qui ont répondu se réfèrent tous aux bases de données centrales de l'UE pour les règles nationales. Le Secrétaire général a été informé pour la dernière fois de la base de données pertinente en 2013. La base de données de l'UE a été modifiée récemment. L'UE a indiqué qu'elle informerait le Secrétaire général de ce changement.

Parmi les États parties qui ont répondu et qui ne sont pas des États membres de l'UE, seule CH a récemment notifié ses spécifications techniques nationales. NO a rendu ses spécifications techniques nationales accessibles via le système de l'UE. Les autres États parties ayant répondu (GB, RS, TR) ont indiqué qu'ils disposaient de spécifications techniques nationales et deux (GB, RS) ont indiqué qu'ils les notifieraient bientôt au Secrétaire général.

Aucun autre État partie, y compris tous ceux qui n'ont pas répondu au questionnaire, n'a notifié au Secrétaire général ses spécifications techniques nationales.

3.1.4 ÉVALUATION

Seules l'UE, au nom de ses États membres (pour lesquels la notification incluait également NO), et CH ont précédemment notifié des spécifications techniques nationales liées aux PTU actuellement en vigueur. Le Secrétaire général a publié des liens vers ces spécifications sur le site internet de l'OTIF (http://otif.org/fr/?page_id=196).

C'est un fait que l'harmonisation des réseaux ferroviaires n'est pas telle que tous les véhicules conformes aux PTU sont pleinement compatibles avec tous les réseaux. En pratique, chaque État partie a besoin de spécifications techniques nationales pour permettre l'utilisation en toute sécurité des véhicules sur son réseau, à l'exception peut-être des wagons de marchandises très normalisés. L'absence de notification des spécifications techniques nationales par de nombreux États parties ne signifie pas qu'elles n'existent pas ou qu'elles ne sont pas appliquées. Il convient donc de rappeler aux États parties l'obligation qui leur incombe en vertu de l'article 12 des RU APTU.

3.2 QUESTION 2 – AUTORITÉ COMPÉTENTE ET AUTRES ENTITÉS

3.2.1 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.

3.2.2 RÉPONSES

La réponse de l'UE a confirmé que les informations qui concernent les États membres de l'UE sont complètes et à jour. CH, RS, TR et GB ont également indiqué que les informations les concernant sont

publiées sur le site Internet de l'OTIF. TR et GB ont indiqué que certaines informations devaient être mises à jour.

AL a indiqué être en train de réformer son administration ferroviaire, ce qui entraînerait la création d'entités gouvernementales indépendantes des acteurs du secteur ferroviaire.

3.2.3 ÉVALUATION

Les autorités compétentes sont les principales entités gouvernementales pour la mise en œuvre et l'application des dispositions des RU APTU et ATMF. Les États parties qui n'ont pas notifié leur autorité compétente devraient d'une façon générale être considérés comme n'appliquant pas les dispositions des RU APTU et ATMF dans la pratique. LI et MC pourraient être considérés comme des cas exceptionnels, étant donné que l'admission et l'exploitation des véhicules sur leurs réseaux peuvent dans les faits être respectivement intégrées dans les réseaux de AT et FR.

Dans tous les cas, l'absence d'une autorité compétente notifiée signifie que les autres États parties et acteurs du rail ne peuvent pas contacter l'État partie concerné, et par conséquent, plusieurs dispositions des RU ATMF ne peuvent pas être appliquées. Cela signifie en fait que les États parties qui n'ont pas notifié leur autorité compétente ne peuvent et ne devraient pas délivrer d'admissions de véhicules au trafic international sur la base de la COTIF. Les véhicules de ces États parties ne devraient pas être exploités en trafic international sur la base de la COTIF.

Les États parties suivants ont notifié au Secrétaire général leurs autorités compétentes et leurs organismes d'évaluation : BA, CH, GB, ME, RS, TR, ainsi que l'UE au nom de tous ses États membres et de NO. Les informations notifiées sont publiées ici : http://otif.org/fr/?page_id=200.

Cela signifie qu'en plus de LI et MC, aucune information n'est disponible pour AF, AL, AM, DZ, IR, MA, MK, TN et UA.

Il est évident que, selon la manière dont les chemins de fer sont organisés dans un État particulier, la mise en place d'une autorité compétente disposant de l'indépendance appropriée conformément aux RU ATMF peut nécessiter des adaptations organisationnelles et du temps. Cependant, il serait nécessaire que le Secrétaire général obtienne des informations sur la situation spécifique de chaque État partie qui ne lui a pas encore notifié son autorité compétente.

3.3 QUESTION 3 – REGISTRES DE VÉHICULES

3.3.1 OBJECTIF

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

3.3.2 CONTEXTE

Selon les règles adoptées précédemment par la Commission d'experts techniques, chaque État partie devait avoir mis en œuvre son registre national des véhicules au plus tard le 1^{er} septembre 2013. En vertu de ces précédentes règles, les registres nationaux de véhicules (RNV) étaient connectés via le RVV CE². Ces règles ont été abrogées et remplacées par les [Spécifications des registres de véhicules de l'OTIF](#) en 2021.

² RVV CE est l'acronyme du Registre virtuel centralisé européen des véhicules, qui peut être décrit comme un moteur de recherche permettant d'effectuer des recherches dans tous les registres nationaux des véhicules connectés. Le RVV CE est mis, par l'UE, à la disposition des États membres de l'UE et des États parties non membres de l'UE.

L'avenir des registres de véhicules a fait l'objet de discussions ces dernières années. Il existe un consensus sur le fait que l'accès numérique aux données essentielles relatives aux véhicules est important ; toutefois, plusieurs défis juridiques et pratiques doivent encore être surmontés.

Selon les spécifications des registres de véhicules de l'OTIF en vigueur depuis 2021, « [l]es États parties notifient sans délai au Secrétaire général où trouver leur registre des véhicules et comment en demander les droits d'accès. »

3.3.3 RÉPONSES

Les États membres de l'UE qui ont répondu ont fait référence aux systèmes de registres de l'UE en place et au futur registre européen des véhicules (REV), qui est toujours en cours de développement. La plupart des États membres de l'UE qui ont répondu ont indiqué comment contacter leur entité d'enregistrement nationale afin de demander l'accès (en lecture) au registre.

L'UE a indiqué dans sa réponse que le REV serait pleinement accessible, y compris aux membres de l'OTIF, et serait proposé aux États non membres de l'UE pour utilisation comme registre de véhicules à part entière en vertu d'un accord avec l'Agence.

Les États parties non membres de l'UE qui ont répondu (CH, GB, NO, RS, TR) ont tous indiqué qu'ils disposaient d'un registre opérationnel et ont également fourni des informations sur la manière dont l'accès (en lecture) à leur registre pouvait être demandé.

L'UE a indiqué que les seuls États non membres de l'UE connectés au RVV CE étaient CH, GB, ME et RS.

AL a précisé qu'elle disposait d'un registre des véhicules ferroviaires qui n'est pas accessible par Internet.

3.3.4 ÉVALUATION

Les informations fournies par les États parties ayant répondu montrent que tous ont établi leur propre registre de véhicules ou utilisent les solutions proposées à l'échelon de l'UE.

Tous les États membres de l'UE utiliseront à l'avenir le REV, car c'est une obligation légale en vertu du droit de l'UE.

Les États parties non membres de l'UE suivants ont indiqué, soit dans leurs réponses au questionnaire sur la veille et l'évaluation, soit dans le cadre d'autres échanges d'informations, qu'ils prévoyaient également d'utiliser le REV à l'avenir : BA, MK, NO, RS et TR.

LI a exprimé (dans le cadre d'autres échanges d'informations) avoir recours au registre d'AT. MC n'a communiqué aucune information formelle, mais l'on peut supposer que MC utilise le registre de FR.

Cela signifie qu'il n'y a actuellement aucune information concernant les registres de véhicules des États parties suivants : AF, AL, DZ, IR, MA, ME, TN et UA.

3.4 QUESTION 4 – SIGNALEMENT D’ACCIDENTS, D’INCIDENTS ET D’AVARIES GRAVES

3.4.1 OBJECTIF

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

3.4.2 CONTEXTE

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.

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

3.4.3 RÉPONSES

Dans leurs réponses, l’UE, les États membres de l’UE et NO ont fait référence au système européen global d’enregistrement et de partage des informations concernant les incidents et les accidents.

Plusieurs réponses ont indiqué qu’il était utile et important de partager les informations à l’échelle internationale. Il a été plusieurs fois suggéré que l’OTIF soit liée au système de l’UE, mais aucune proposition détaillée n’a été avancée. L’une des réponses a suggéré la mise en place d’une interface en ligne semblable au système d’information sur la sécurité de l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer.

Plusieurs réponses ont souligné qu’au vu de la fréquence relativement faible des réunions de la Commission d’experts techniques, celle-ci n’était pas bien placée pour prendre des mesures telles que la suspension du certificat d’exploitation d’un type de véhicule. En conséquence, un État partie a suggéré de supprimer ou réécrire l’article 16, § 4, des RU ATMF.

3.4.4 ÉVALUATION

Les tâches et responsabilités incombant aux États parties et à la Commission d’experts techniques définies à l’article 16, § 4, des RU ATMF ne sont pas mises en pratique de manière cohérente et structurée. Il semble donc pertinent de trouver des moyens de mieux appliquer ces dispositions ou d’envisager de les réviser.

Plusieurs exemples ont montré que les États parties ou d’autres parties estiment qu’il existe un besoin de partager des informations relatives à la sécurité au niveau international. Un exemple récent est décrit dans le document de travail TECH-22009 (voir [documents de la 14^e session de la Commission d’experts techniques](#)), dans lequel des propositions sont faites pour diffuser les conclusions du *Joint Network Secretariat* (qui peut recommander des pratiques à l’échelle de l’UE à la suite d’accidents et d’incidents).

3.5 QUESTIONS 5 À 7 – MESURE QUANTITATIVE DE LA PERTINENCE

3.5.1 OBJECTIF

Évaluer l'étendue de l'application des APTU, des ATMF, de leurs annexes et des PTU à partir de l'analyse des données relatives aux véhicules et au trafic.

3.5.2 RÉPONSES

AL, CH, DE, ES, FR, HU, IE, LU, PT, SK, RS et TR ont fourni des chiffres, tout comme l'UE.

Certains États membres de l'UE n'ont pas eux-mêmes soumis de données et ont renvoyé aux données fournies par l'UE. Certains États parties ayant répondu n'étaient pas (encore) en mesure de fournir des données.

L'UE a fourni des données relatives aux véhicules provenant des États parties non membres de l'UE suivants : CH, GB, ME et RS. Ces données sont accessibles via le RVV CE. D'après ces données, 4 654 véhicules de ces États parties peuvent être utilisés en trafic international à l'intérieur de l'UE. La réponse n'a pas précisé le nombre de véhicules enregistrés dans les États membres de l'UE qui sont adaptés à une utilisation en trafic international en dehors de l'UE.

CH a indiqué qu'environ 20 300 de ses véhicules enregistrés peuvent être utilisés en trafic international dans l'UE, ce qui inclut 150 à 170 locomotives, 250 voitures de voyageurs et 48 rames. Le reste est constitué de wagons de marchandises.

RS a indiqué que 5 035 de ses véhicules enregistrés peuvent être utilisés en trafic international dans l'UE.

GB et TR n'ont pas été en mesure de fournir des informations.

Les données de l'UE ne comprenaient pas les données relatives aux véhicules de EE, HU, IE et LV, car au moment où les données ont été extraites, les registres de ces États n'étaient pas connectés au moteur de recherche centralisé RVV CE. Parmi ces États parties, HU et IE ont fourni leurs propres données, de sorte que les chiffres de HU et IE ont été ajoutés à ceux de l'UE.

Plusieurs réponses ont indiqué que même lorsque les véhicules étaient adaptés à une utilisation en trafic international, il n'était pas possible de préciser s'ils étaient effectivement utilisés à l'international.

Détail intéressant, le nombre cumulé de wagons des cinq États membres de l'UE qui ont fourni des chiffres est légèrement supérieur au nombre de wagons indiqué par l'UE dans son ensemble. Une explication possible serait qu'un ou plusieurs États membres de l'UE ayant répondu aient indiqué le nombre total de matériel roulant et non le sous-ensemble adapté à une utilisation en trafic international, comme demandé. Pour les États membres de l'UE, il est donc proposé de ne considérer que les données fournies pour l'UE dans son ensemble. D'une manière générale, il est supposé que les données relatives aux véhicules fournies sont incomplètes et devraient être interprétées avec prudence.

AL a indiqué ne pas avoir de trafic international à l'heure actuelle ni de véhicule adapté à une utilisation en trafic international.

3.5.3 ÉVALUATION

Malgré les problèmes concernant la qualité des données, il est possible d'extraire certaines informations utiles des données fournies.

Plus de 90 % des wagons à écartement normal sont adaptés à une utilisation en trafic international. Pour les wagons à écartement ibérique, près de 50 % sont adaptés à une utilisation en trafic international. Ce pourcentage très élevé reflète la nécessité de disposer de wagons de marchandises interopérables.

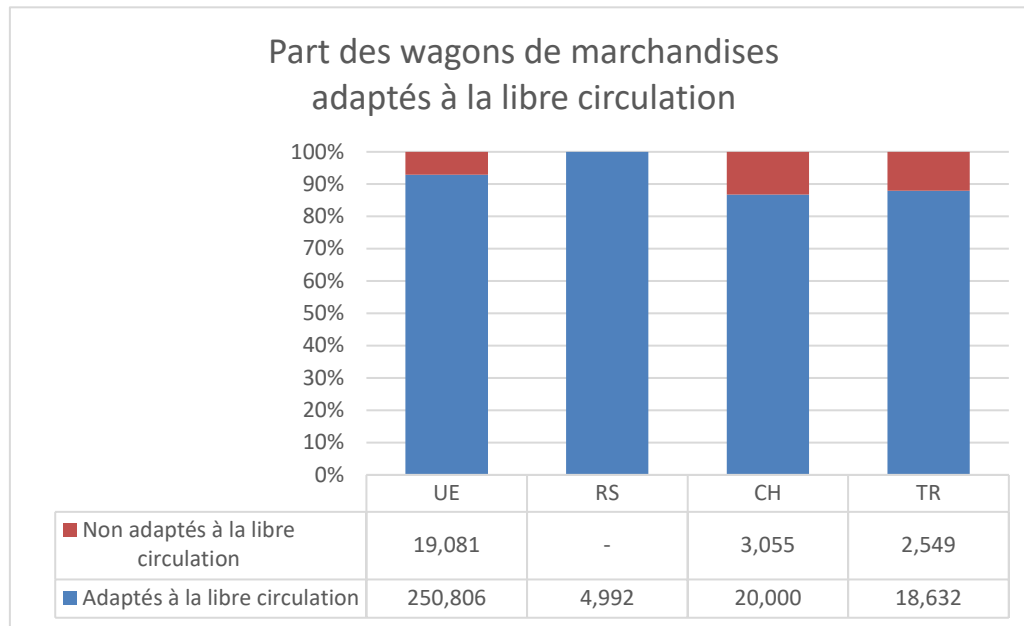


Illustration 1

Environ 14 % des wagons déclarés ont été admis ou autorisés après le 1^{er} décembre 2012. Cette date est pertinente d'un point de vue juridique, car elle marque l'entrée en vigueur de la première série de PTU couvrant les wagons de marchandises. Cela signifie qu'à partir de cette date, les wagons conformes aux STI ou aux PTU étaient formellement admis en trafic international sur la base de la COTIF. La STI Wagons existait déjà depuis 2006, mais comme il n'y avait pas de PTU avant 2012, les wagons conformes à la STI ne pouvaient pas être officiellement utilisés en dehors de l'UE sur la base de la COTIF entre 2006 et 2012. En outre, conformément à l'article 11, § 2, des RU APTU, les PTU priment sur les prescriptions techniques du RIV depuis leur entrée en vigueur.

En ce qui concerne le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, ce sont traditionnellement les voitures de voyageurs (RIC) qui sont exploitées en trafic international. Cela se traduit ici par la grande proportion de voitures. Il est intéressant de noter qu'il existe actuellement aussi une grande part de rames à moteurs électriques (par exemple TGV, ICE, Pendolino et Eurostar) adaptées à une utilisation en trafic international.

Il convient de noter que, généralement, les rames ne sont compatibles qu'avec certaines lignes, tandis que les voitures de voyageurs peuvent être adaptées à une exploitation internationale générale. Évidemment, les voitures doivent être tractées par une locomotive, dont les interfaces avec l'infrastructure et la signalisation sont tout aussi complexes que celles des rames.

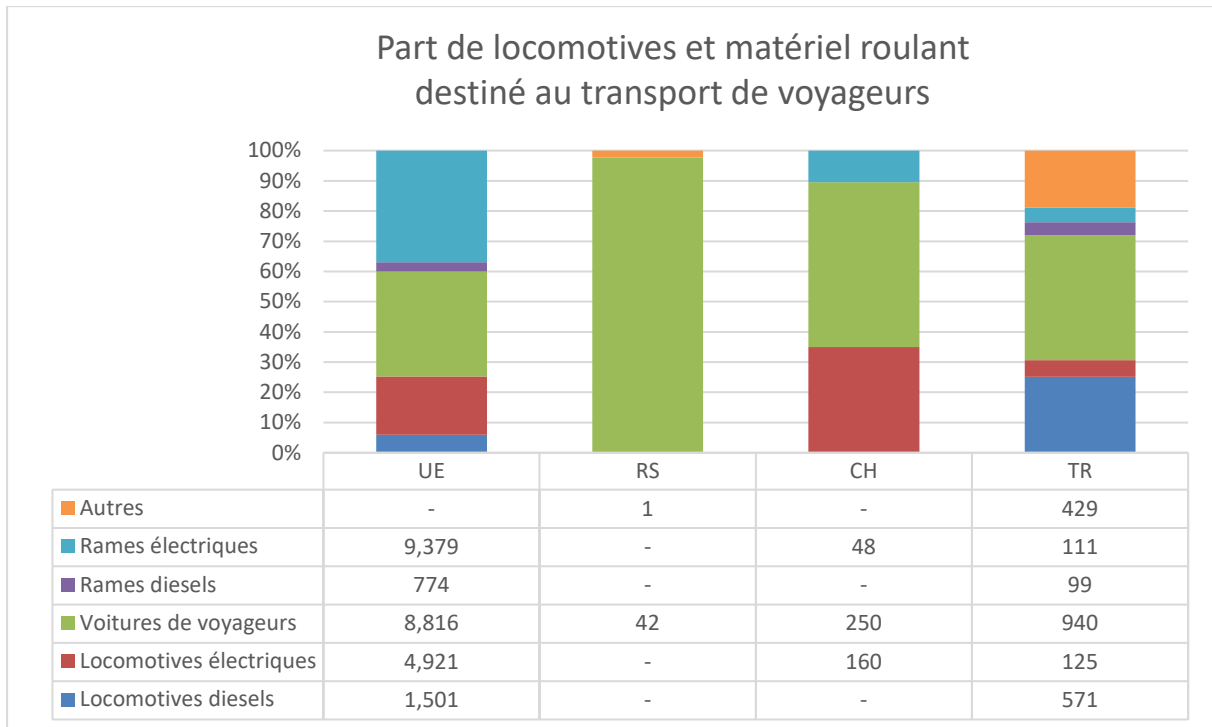


Illustration 2

Remarque concernant l'illustration 2 : il était parfois difficile de savoir si les données fournies pour les rames correspondaient au nombre réel de rames ou au nombre de « segments » qui font partie des rames (de sorte qu'une rame se compose, par exemple, de huit segments).

Les informations fournies ne permettent pas une évaluation fiable et complète des données concernant le degré d'application des RU APTU et des RU ATMF. Néanmoins, il est évident qu'un nombre important de véhicules sont admis et utilisés sur la base des RU APTU et ATMF. La prochaine étape consistera à impliquer le secteur dans la veille et l'évaluation, ce qui pourrait nous aider à obtenir davantage d'informations sur les volumes de circulation.

3.6 QUESTIONS 8 ET 9 – PERTINENCE PERÇUE

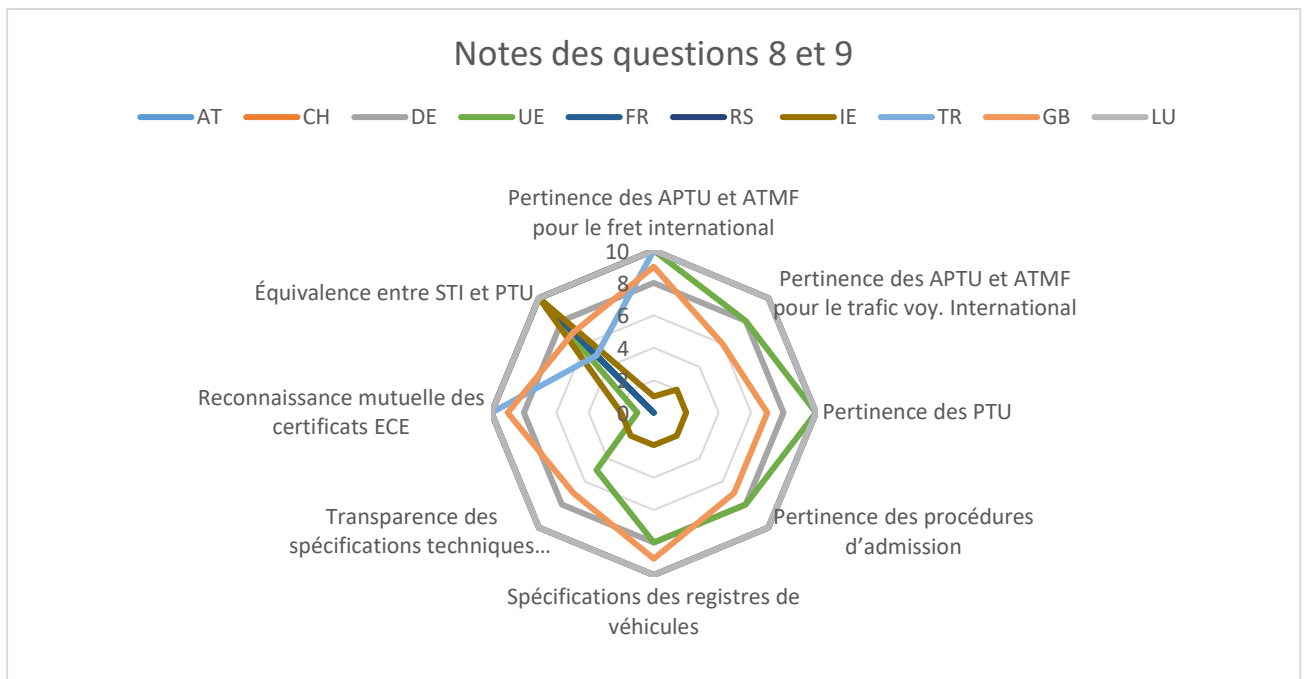
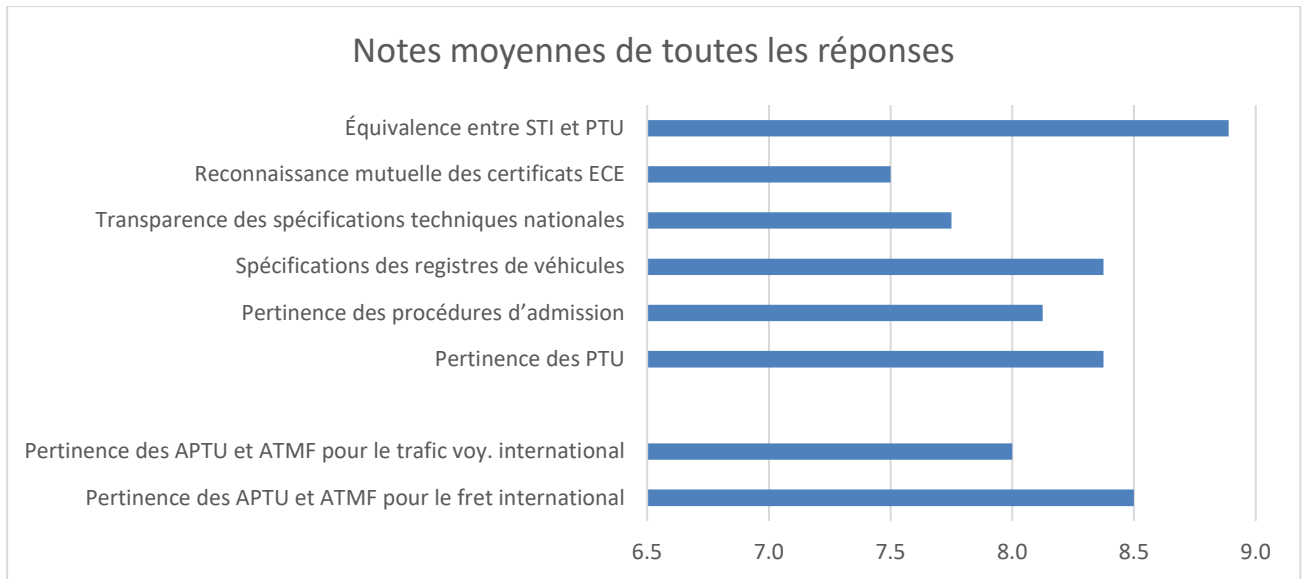
3.6.1 OBJECTIF

Les questions 8 et 9 portaient sur la pertinence perçue des RU APTU et ATMF, quantifiée par une note, et donnaient la possibilité de motiver les réponses en commentaire. Ces questions avaient pour but d'obtenir un point de vue personnel de la part des personnes travaillant avec les RU APTU et ATMF.

3.6.2 RÉPONSES

Les questions 8 et 9 demandaient d'attribuer une note sur une échelle de 1 à 10 quant à l'importance perçue d'un élément particulier de la COTIF.

Les États parties ayant répondu au questionnaire n'ont pas tous répondu à ces questions et certains ne l'ont fait que partiellement. Seuls les États parties ayant indiqué une note sont pris en compte.



Résumé de certains des commentaires formulés pour expliquer les notes :

- Les répondants ont jugé les dispositions plus pertinentes pour le transport de marchandises (note moyenne de 9,5 – 8 étant la note la plus basse) que pour le transport de voyageurs (note moyenne de 8,7 – 6 étant la note la plus basse). Cela peut s'expliquer par le fait que les volumes du trafic international de marchandises sont beaucoup plus élevés que ceux pour les voyageurs, en particulier pour le trafic en provenance et à destination de l'UE.
- Les États membres de l'UE ayant répondu estiment que l'équivalence entre les STI et les PTU est extrêmement pertinente. Les États parties non membres de l'UE qui ont répondu ont également estimé que cet aspect était généralement pertinent, mais en moyenne moins que les États parties membres de l'UE.
- L'UE a attribué la note la plus basse (1) pour la pertinence perçue de la reconnaissance mutuelle des certificats ECE. Dans son explication, elle a indiqué qu'il n'existait pas officiellement de « reconnaissance mutuelle » des certificats ECE. Cette réponse s'expliquerait peut-être par le fait que la question a été formulée de manière un peu ambiguë, car l'UE a toujours pleinement

soutenu qu'il fallait s'assurer qu'aux fins des RU ATMF, les règles de certification des ECE soient équivalentes entre la COTIF et le droit de l'UE.

- IE a répondu qu'elle disposait d'un réseau isolé et qu'il n'y avait pas eu de trafic international en dehors de l'UE jusqu'à récemment (post-Brexit), elle n'avait donc aucune expérience des PTU.

3.6.3 ÉVALUATION

Il ressort clairement des réponses que les dispositions sont très pertinentes pour la plupart des répondants.

Certains États membres de l'UE ayant répondu ont indiqué qu'ils appliquaient le droit de l'UE et non la COTIF. Pour la péninsule ibérique (ES, PT), cela est probablement exact, car il est peu probable que des véhicules soient utilisés entre ES, PT et des États parties non membres de l'UE en raison du gabarit spécifique. En revanche, pour d'autres États membres de l'UE ayant répondu, il semble y avoir une certaine confusion quant au champ d'application des RU APTU et ATMF, de leurs annexes et des PTU. Par exemple, certains estiment que les règles de la COTIF ne sont pas pertinentes pour leur État, étant donné que tous les pays voisins sont des États membres de l'UE et que, par conséquent, seul le droit de l'UE s'applique. Toutefois, un wagon circulant, par exemple, entre DE et TR, transitera par plusieurs États membres de l'UE, tels que AT, HU et RO. Pour une telle opération de transport international, les règles de la COTIF s'appliquent (en plus des règles de l'UE sur le territoire de l'UE), même si ce transport n'implique pas de véhicules des États parties de transit et même si l'origine et la destination du transport ne se trouvent pas sur leurs territoires.

3.7 QUESTION 10 – ÉVOLUTION FUTURE DES RU APTU ET ATMF

3.7.1 OBJECTIF

La question était de savoir sur quoi devrait principalement porter les futurs développements afin de rendre les dispositions plus pertinentes.

3.7.2 RÉPONSES

Les États parties ayant répondu n'ont pas tous formulé des réponses substantielles à la question 10. Voici un résumé des réponses qui ont été données.

CH a souligné la pertinence d'élaborer des méthodes de sécurité communes dans le cadre des RU EST. Elle a également appuyé le futur développement des PTU sur la base des STI de l'UE. Enfin, CH a estimé qu'il était essentiel de clarifier l'accès aux registres de véhicules, notamment au registre européen des véhicules (REV).

DE a souligné le fait qu'à l'avenir, l'accent devrait continuer à être mis sur l'alignement des règles de la COTIF avec le droit de l'UE, afin que les acteurs du rail ne soient ni exclus ni discriminés. Des règles transparentes et équivalentes, applicables dans un large espace géographique, favorisent le marché ferroviaire au sein de l'UE et au-delà.

ES a souligné l'importance d'aligner complètement les règles de la COTIF avec les règles de l'UE.

L'UE a suggéré d'élaborer une PTU ATV reprenant les dispositions applicables au sein de l'UE. Celle-ci inclurait des règles harmonisées sur les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant leur voyage, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport.

LU a déclaré que le respect et l'application des RU APTU, des RU ATMF et des PTU étaient très importants et pouvaient aboutir à une augmentation significative du volume de marchandises

transportées par le rail. En outre, LU est d'avis que les caractéristiques des réseaux ferroviaires nationaux devraient également être harmonisées afin d'augmenter le niveau d'interopérabilité des réseaux ferroviaires, en vue d'accroître le niveau d'interopérabilité de l'ensemble du système.

RS a demandé l'adoption de nouvelles PTU pour les sous-systèmes qui ne sont pas encore couverts par les PTU, en donnant la priorité au sous-système « Contrôle-commande et signalisation » (CCS).

TR a indiqué qu'il devrait y avoir une cohérence entre les RU APTU et ATMF et que celles-ci devraient contribuer à l'intégration des systèmes ferroviaires à l'échelle internationale.

GB a soutenu la poursuite du développement des PTU, en particulier pour les aligner avec les révisions des STI de l'UE prévues en 2022. En outre, GB a souligné qu'il conviendrait de régler la question de l'interconnexion des registres de véhicules, de sorte que les véhicules ne doivent être enregistrés que dans un seul registre. GB craint qu'à défaut, cela pourrait avoir un impact négatif sur les acteurs opérant en trafic international. De plus, GB a suggéré d'examiner le déséquilibre présumé entre les droits et obligations au titre des RU ATMF des États parties membres de l'UE d'un côté et des États parties non membres de l'UE de l'autre.

3.7.3 ÉVALUATION

Dans l'ensemble, les répondants ont appuyé la poursuite du développement des dispositions relatives à l'interopérabilité technique, en particulier leur élaboration sur la base des dispositions de l'UE.

3.8 QUESTION 11 – RÔLE DU SECRÉTARIAT DE L'OTIF

3.8.1 OBJECTIF

La question était de savoir comment le Secrétariat de l'OTIF pourrait mieux soutenir les États parties dans l'application de la COTIF et les impliquer davantage dans ses futures évolutions.

3.8.2 RÉPONSES

Les répondants n'ont pas tous formulé de réponses à la question 11. Voici un résumé des réponses qui ont été données.

CH a proposé d'encourager davantage d'États parties non membres de l'UE à participer aux réunions sur l'interopérabilité technique et à identifier d'autres domaines d'harmonisation entre la COTIF et la législation de l'UE. CH est également favorable à l'utilisation d'un plus grand nombre de questionnaires portant sur des questions spécifiques de sécurité et d'interopérabilité, en vue d'un partage d'expérience et de bonnes pratiques entre États parties.

DE a estimé que la meilleure façon d'inciter les États à être actifs et à participer aux activités de l'OTIF serait la perspective de faire circuler plus facilement les trains sur les réseaux des États membres. DE a proposé que le Secrétariat demande à tous les États parties de désigner des points de contact chargés spécifiquement de traiter les questions liées à l'interopérabilité technique.

L'UE a suggéré de suivre le détail de la mise en œuvre et de l'application réelles de la COTIF, en ce qui concerne l'interaction entre les règles de l'UE et celles de la COTIF (appendices techniques). L'UE a estimé qu'il était important que le Secrétariat de l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer entretiennent une communication permanente et se réunissent régulièrement pour traiter les questions éventuelles.

FR a rappelé que la mise en œuvre de la COTIF était une obligation des parties à la Convention afin d'assurer la pleine application de la Convention. FR a souligné qu'un meilleur suivi de la mise en œuvre de la Convention serait utile, notamment en ce qui concerne les révisions de la COTIF ou de ses appendices approuvées par des organes spécifiques et non par l'Assemblée générale (par exemple, la

Commission de révision), dans la mesure où ces modifications ne nécessitent pas l'approbation expresse des États membres pour entrer en vigueur.

IE a indiqué être très satisfaite du soutien apporté par le Secrétariat de l'OTIF.

LU a proposé de promouvoir l'interopérabilité comme une chance pour le transport ferroviaire, en vue d'augmenter la part du rail dans les transports, d'autant plus que le transport ferroviaire a l'avantage d'être le mode le plus respectueux de l'environnement. LU a également proposé de fournir un soutien financier, sans toutefois préciser l'origine de ce soutien.

RS a souligné qu'il serait utile d'organiser des ateliers ou des séminaires dans des régions situées en dehors de l'UE. Lors de ces événements, les États parties pourraient exprimer leurs points de vue et échanger leurs expériences concernant l'application de la COTIF, ainsi que leurs attentes et exigences en termes d'évolutions futures de la COTIF.

TR a suggéré que le Secrétariat propose des formations au personnel des autorités compétentes et organise des réunions régulières avec les autorités compétentes en vue de promouvoir la bonne application de la COTIF.

3.8.3 ÉVALUATION

Les points soulevés par les répondants pourraient être pris en compte dans les programmes de travail de la Commission d'experts techniques :

- continuer à utiliser les questionnaires comme outil permettant de recueillir et partager les expériences des États parties concernant l'application des RU APTU et ATMF ;
- demander aux États parties de désigner un point de contact officiel pour les questions liées à l'interopérabilité technique ;
- poursuivre la veille et l'évaluation de manière plus détaillée, en particulier pour les sujets où la COTIF et le droit de l'UE interagissent ;
- organiser des ateliers ou des séminaires, en particulier dans les États parties non membres de l'UE ;
- nouer des contacts plus étroits avec les autorités compétentes et proposer des formations à leur personnel.

3.9 QUESTION 12 – AUTRES REMARQUES

3.9.1 OBJECTIF

L'objectif est de donner aux répondants la possibilité de formuler d'autres remarques pouvant être pertinentes pour les prochaines étapes de la veille et de l'évaluation.

3.9.2 RÉPONSES

Les répondants n'ont pas tous formulé de réponses à la question 12. Voici un résumé des réponses qui ont été données.

AL a exprimé sa satisfaction quant à la possibilité de participer aux réunions de l'OTIF en ligne. Cela a permis à AL de prendre part à des réunions auxquelles elle n'aurait pas pu assister autrement. AL espère qu'il sera encore possible à l'avenir de participer aux réunions en ligne.

CH a suggéré d'envisager la participation d'autres entités, telles que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les organismes d'évaluation, aux prochaines étapes de la veille et de l'évaluation.

L'UE a souligné qu'il était important que tous les États parties appliquent les RU APTU, les RU ATMF, leurs annexes et les PTU, et que l'OTIF avait un rôle à jouer pour veiller à cette application. L'UE est d'avis que des lignes directrices pour le suivi de l'application pourraient y contribuer.

3.9.3 ÉVALUATION

Les réponses fournies sont cohérentes avec les prochaines étapes proposées pour la veille et l'évaluation.

4. RÉSUMÉ DES CONSTATIONS

L'objectif de cette première étape dans la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF était d'obtenir des informations sur la mise en œuvre générale et de haut niveau des dispositions par les États parties.

Les réponses fournissent des informations utiles qui peuvent être incorporées dans le programme de travail de la Commission d'experts techniques et les activités du Secrétariat.

Le taux de réponse au questionnaire a été assez faible ; environ un tiers des États parties ont répondu. Cela peut s'expliquer en partie par :

- l'idée (fausse) de certains États membres de l'UE selon laquelle les RU APTU et ATMF ne sont pas pertinentes ou ne s'appliquent pas à eux, puisqu'ils appliquent le droit de l'UE ;
- le fait que certains États parties sont censés appliquer les RU APTU et ATMF, dans la mesure où ils n'ont pas émis de réserves conformément à l'article 42 de la COTIF, alors qu'en réalité, ils ne les appliquent pas.

Constatations :

1. À l'exception des États membres de l'UE, de CH et de NO, les États parties n'ont pas notifié récemment leurs spécifications techniques nationales conformément aux RU APTU. Il convient de rappeler (à nouveau) aux États parties leur obligation de le faire.
2. Le faible nombre de réponses montre que le contact avec les États qui n'ont pas répondu devrait être amélioré. Les États parties pourraient être invités à désigner des points de contact, à l'instar des points de contact de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Les points de contact feraient office d'interlocuteurs opérationnels entre le Secrétariat de l'OTIF et l'État concerné.
3. Plusieurs États parties n'ont pas notifié l'OTIF de leur autorité compétente. Cela suggère que ces États parties n'ont pas mis en œuvre les RU APTU et ATMF dans la pratique. Cela concerne principalement les États parties qui n'ont actuellement pas de trafic international avec d'autres États parties. Les États qui appliquent officiellement les RU APTU et ATMF (mais qui ne les appliquent pas dans la réalité) pourraient être contactés pour savoir quelles sont leurs spécifications et s'ils ont l'intention de mettre en œuvre les règles. Si tel n'est pas le cas, il conviendrait de leur rappeler la possibilité d'émettre une réserve formelle conformément à l'article 42 de la COTIF afin de déclarer qu'ils n'appliquent pas les RU APTU et ATMF.
4. Les registres de véhicules et l'accès à ces registres sont un sujet important. La situation dans la plupart des États parties est susceptible de changer, en raison de la mise en œuvre du registre européen des véhicules (REV) à l'échelon de l'UE. La Commission d'experts techniques devrait continuer à suivre ce sujet en vue d'atténuer les problèmes qui se posent dans la pratique.
5. Les États parties n'ont aucune visibilité sur la manière dont les véhicules enregistrés dans leur registre sont utilisés en trafic international. Bien qu'il soit confirmé que la majorité des wagons de marchandises sont adaptés au trafic international, les États parties ne sont pas en mesure d'obtenir

des informations sur leur utilisation réelle et, par conséquent, sur l'application de la COTIF. Les associations du secteur pourraient contribuer à clarifier ce point dans une prochaine étape.

6. Les tâches et responsabilités incombant aux États parties et à la Commission d'experts techniques concernant les incidents et accidents telles que définies dans les RU ATMF ne sont pas mises en pratique. Il semblerait donc utile de trouver des moyens de mieux appliquer ces dispositions ou d'envisager de les réviser.
7. Plus de 90 % des wagons à écartement normal sont adaptés à une utilisation en trafic international. Ce pourcentage très élevé reflète la nécessité de disposer de wagons de marchandises interoperables. Les PTU pourraient éventuellement mieux refléter ce besoin en accordant plus d'importance aux spécifications des wagons standardisés. Ces spécifications figurent actuellement au point 7.1.2 et à l'appendice C à la PTU Wagons.

5. PROCHAINES ÉTAPES

En 2021, lors de sa 13^e session, la Commission d'experts techniques a exprimé son intention, comme prochaines étapes, d'impliquer les parties prenantes, y compris les organismes d'évaluation, dans la veille et de mettre également l'accent sur la bonne application des procédures. Elle a prié le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session.

La dernière réunion du WG TECH ayant eu lieu avant la date limite de réponse au premier questionnaire, le WG TECH n'a pas encore eu l'occasion de se pencher sur cette première étape ou d'examiner des méthodes pour l'étape suivante. Par conséquent, il est proposé que la Commission décide d'abord d'une orientation générale pour les prochaines étapes et demande au WG TECH d'élaborer des méthodes détaillées pour la mise en œuvre de ces prochaines étapes.

Il convient de rappeler que la veille et l'évaluation constituent une activité continue qui se déroulera parallèlement aux autres activités des organes de l'OTIF et du Secrétariat. Par conséquent, il y aura plusieurs prochaines étapes et non une seule. La Commission sera en mesure d'adapter ses priorités et de redéfinir les prochaines étapes à chaque session.

Le Secrétariat propose de poursuivre la veille et l'évaluation en donnant suite aux conclusions de la première étape, y compris en s'efforçant de combler les lacunes et de définir comment aborder les sujets des prochaines étapes tels que définies par la Commission en 2021.

Dans le cadre des suites données à la première étape, le Secrétariat, en coopération avec les États membres, pourrait être invité à :

- établir une liste de points de contact dans tous les États membres pour les questions relatives aux RU APTU et aux RU ATMF ;
- fournir une assistance aux États parties non membres de l'UE qui n'ont pas notifié à l'OTIF d'autorité compétente, afin de les aider à prendre des mesures pour mettre en œuvre les dispositions de la COTIF ou pour leur rappeler la possibilité de faire une déclaration conformément à l'article 42 de la COTIF selon laquelle ils n'appliquent pas certains appendices de la COTIF.

Comme prochaine étape en termes de veille et d'évaluation, il pourrait être demandé au WG TECH d'élaborer des questionnaires pour :

- essayer d'obtenir un meilleur aperçu de la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international et des volumes de circulation en impliquant les organes représentatifs du secteur (par exemple, CER, ERFA, UIC et UIP) ;
- comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation appliquent les règles et procédures d'évaluation des véhicules ou des types de véhicules pour vérifier s'ils sont conformes aux PTU ;

- comprendre comment, dans la pratique, les autorités compétentes appliquent les règles et procédures de délivrance des admissions de véhicules ;
- se faire une idée de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties.

PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

La Commission d'experts techniques :

1. prend note du document TECH-22010-CTE14-6.3 concernant le rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF par les États parties ;
2. rappelle aux États parties leur obligation de notifier leurs spécifications techniques nationales en vertu de l'article 12 des RU APTU ;
3. décide que chaque État membre qui applique les RU APTU et ATMF doit désigner un ou deux points de contact pour les questions liées aux RU APTU et ATMF. À la demande du Secrétaire général, les points de contact doivent lui être notifiés par écrit, en précisant leurs noms et fonctions ;
4. demande au Secrétariat d'établir des contacts, par l'intermédiaire des points de contact, avec les États parties qui ne participent pas activement aux activités de l'OTIF dans le domaine de l'interopérabilité technique, en vue de les aider à prendre des mesures pour mettre en œuvre les dispositions de la COTIF ;
5. demande au WG TECH d'élaborer des questionnaires pour :
 - a) essayer d'obtenir un meilleur aperçu de la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international et des volumes de circulation en impliquant les organes représentatifs du secteur (par exemple, CER, ERFA, UIC et UIP) ;
 - b) comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation appliquent les règles et procédures d'évaluation des véhicules ou des types de véhicules pour vérifier s'ils sont conformes aux PTU ;
 - c) comprendre comment, dans la pratique, les autorités compétentes appliquent les règles et procédures de délivrance des admissions de véhicules ;
 - d) se faire une idée de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties.