



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-23014-CTE15-8.5

17.04.2023

Original : EN

15^E SESSION

Programme de travail de la Commission d'experts techniques

1. INTRODUCTION

Le présent programme de travail devrait être lu en combinaison avec le programme de travail 2022-2023 de l'OTIF, disponible sur son [site Internet](#).

Le présent document porte sur les évolutions à venir de règles particulières et sur leur calendrier. Il est principalement axé sur les propositions devant être préparées pour la 16^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) en 2024 et envisage les activités ultérieures.

En plus de prévoir les activités de la CTE à court terme, le présent document propose une contribution au futur programme de travail 2024-2025 de l'OTIF qui devra être préparé par le Secrétariat de l'OTIF, puis approuvé par le Comité administratif en application de l'article 15, § 5, lettre f), de la COTIF.

2. MISE À JOUR DES RÈGLES AUXILIAIRES AUX RU APTU – LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES

Les règles auxiliaires aux RU APTU sont appelées les prescriptions techniques uniformes (PTU). Les PTU comportent les exigences relatives aux sous-systèmes. Elles sont basées sur des dispositions élaborées par l'Union européenne comme les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et sont compatibles avec elles.

2.1 MISE À JOUR DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES EXISTANTES

À la date de publication du présent programme de travail, quatorze PTU sont en vigueur.

Tableau 1 : Liste de toutes les PTU

Dénomination courte	Objet	Date d'entrée en vigueur de la dernière version
PTU GEN-A	EXIGENCES ESSENTIELLES	1 ^{er} décembre 2017
PTU GEN-B	SOUS-SYSTÈMES	1 ^{er} juin 2019
PTU GEN-C	DOSSIER TECHNIQUE	1 ^{er} décembre 2017
PTU GEN-D	PROCÉDURES D'ÉVALUATION (MODULES)	1 ^{er} octobre 2012
PTU GEN-E	QUALIFICATIONS ET INDÉPENDANCE DES ORGANISMES D'ÉVALUATION	1 ^{er} décembre 2011*
PTU GEN-G	MÉTHODES DE SÉCURITÉ COMMUNES POUR L'ÉVALUATION ET L'APPRÉCIATION DES RISQUES	1 ^{er} décembre 2016*
PTU Wagons	WAGONS DE MARCHANDISES	1 ^{er} janvier 2022
PTU LOC&PAS	LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS	1 ^{er} janvier 2022
PTU Bruit	BRUIT DU MATÉRIEL ROULANT	1 ^{er} avril 2021
PTU Marquage	MARQUAGE DES VÉHICULES	1 ^{er} avril 2021
PTU PMR	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES ET LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	1 ^{er} janvier 2022
PTU ATF	APPLICATIONS TÉLÉMATIQUES AU SERVICE DU FRET	1 ^{er} janvier 2023*
PTU CTCI	COMPOSITION DES TRAINS ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE	1 ^{er} janvier 2022
PTU Infrastructure	INFRASTRUCTURE	1 ^{er} janvier 2022

*) Ces PTU font l'objet d'une proposition de révision soumise à la 15^e session de la CTE (2023).

En 2023, il est prévu que l'Union européenne adopte et publie les versions révisées de plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces STI révisées seront utilisées pour préparer des propositions correspondantes de mise à jour des PTU de l'OTIF. La date de publication des STI n'est pas encore connue. Le WG TECH devrait donc être chargé de proposer des mises à jour des PTU une fois que les STI révisées correspondantes auront été publiées.

S'il devient nécessaire d'établir des priorités, et en fonction du volume de travail et des ressources disponibles, l'ordre de priorité suivant devrait prévaloir pour la révision des PTU :

- PTU relatives aux wagons (PTU Wagons, PTU Bruit),
- PTU relatives à l'utilisation des véhicules en trafic international (PTU CTCL, PTU Marquage),
- PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS, PTU PMR),
- PTU relative aux applications télématiques (PTU ATF),
- autres (PTU Infrastructure).

L'ordre de publication des STI révisées devrait être pris en compte, c'est-à-dire que si une STI sur un sujet de priorité basse (dans la liste ci-dessus) devient disponible, elle pourra être traitée sans délai au lieu d'attendre la finalisation des STI de priorité plus élevée.

En coopération avec l'Union européenne, le Secrétariat de l'OTIF et le WG TECH devraient poursuivre leurs efforts visant à définir des dispositions concernant les voitures interchangeables pour les PTU. La conformité à ces dispositions devrait faciliter l'utilisation de nouvelles voitures, de manière semblable à l'utilisation des voitures RIC. Jusqu'en 2016, la CTE a avancé sur la question, comme cela a été rapporté dans le document TECH-16012. Au cours de l'année 2022, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a intensifié ses travaux sur le sujet et les résultats devraient être inclus dans les révisions des STI en 2023. À cet égard, lorsqu'elle révisera les PTU, la CTE devra prendre en compte les décisions de la CTE concernant le document TECH-23012-CTE15-8.2 qui renferme une analyse de faisabilité pour ce qui est d'accorder une place plus importante à des exigences spécifiques des PTU concernant les véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international.

Le travail de mise à jour des guides d'application de différentes PTU, commencé en 2022, devrait se poursuivre. Les guides relatifs à la PTU Wagons et à la PTU Bruit ont été présentés à la CTE 15. L'ordre de priorité proposé plus haut pour les PTU s'applique ici également. Par conséquent, comme prochaine étape, la CTE devrait se pencher sur les guides relatifs à la PTU LOC&PAS et à la PTU PMR.

2.2 NOUVELLES ÉVOLUTIONS POSSIBLES DANS LE CADRE DES RU APTU

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.

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	

Depuis le début des travaux de la CTE, 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.

Le principal objectif et cas d'utilisation des RU APTU et ATMF est de garantir que les véhicules sont acceptés au trafic international par tous les États parties et organisations régionales qui les appliquent. À cette fin, ce sont non seulement les véhicules mais aussi leur « écosystème », y compris les responsabilités d'entretien et d'utilisation correcte, qui ont dû être harmonisés.

Une fois toutes les dispositions relatives aux véhicules disponibles, les PTU relatives aux applications télématiques au service du fret et à l'infrastructure ont été adoptées.

Les APTU proposent également une base juridique pour la future élaboration de PTU concernant des sous-systèmes fixes/stationnaires, comme l'énergie et les éléments de contrôle-commande et signalisation au sol. De plus, il existe des sous-systèmes relatifs à l'exploitation et à l'utilisation qui ne sont pas encore couverts par des PTU, par exemple l'exploitation et la gestion du trafic, l'entretien et les applications télématiques au service des voyageurs.

Avant de commencer l'élaboration de toute nouvelle PTU, une analyse approfondie devrait être menée afin de déterminer si elle est nécessaire et réalisable¹. Au vu des autres activités de la CTE et de la charge de travail et des ressources du Secrétariat, il n'est pas proposé de procéder à ces analyses en 2023 ou 2024.

3. RÈGLES AUXILIAIRES AUX RU ATMF

Sur la base des Règles uniformes ATMF, différentes règles auxiliaires sont élaborées par la CTE. 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 ^{er} avril 2021
Annexe B aux ATMF, concernant les exigences et la procédure pour les dérogations à l'application de PTU liée(s) à un sous-système structurel ou fonctionnel	1 janvier 2023
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 décembre 2012
Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1 ^{er} avril 2021

Il n'y a pas de propositions de révision de dispositions relevant des RU ATMF. Le WG TECH devrait continuer à suivre les questions pratiques concernant la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules et faire rapport des constatations pertinentes à la CTE.

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

À sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H à la COTIF², ou « Règles uniformes EST ». L'entrée en vigueur des RU EST est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF. Il n'est pas possible de prédire quand ces ratifications

1 Pour référence, une telle analyse a été réalisée avant l'élaboration de la PTU Infrastructure (voir document 6.2 de la 11^e session de la CTE, http://otif.org/fr/?page_id=1113). D'autres exemples figurent dans des documents de travail pour la CTE 7 (pour la PTU LOC&PAS) et la CTE 8 (pour la PTU ATF).

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

auront lieu. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur.

Bien que, traditionnellement, la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, les RU EST fourniront une base juridique en vue de soutenir l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles.

L'Assemblée générale a recommandé que la CTE prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que ces dernières n'entrent en vigueur. Ainsi, ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la CTE 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 incluent :

- une méthode de sécurité commune pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité. → *Un projet d'annexe A aux RU EST a été examiné par la CTE à sa 14^e session ;*
- 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. → *Un projet d'annexe B aux RU EST a été examiné par la CTE à sa 14^e session ;*
- 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. → *La PTU GEN-G révisée et les futures annexes aux RU EST formeront ensemble les « liens nécessaires » visés à l'article 8, § 3, des RU EST. Le document de travail TECH-23006-CTE15-6.2 sera examiné à cet effet par la CTE à sa 15^e session.*
- une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance dans leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires. → *Les travaux n'ont pas encore débuté. Cette méthode devrait former l'annexe D aux RU EST ;*
- des procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité, telles que visées à l'article 8, § 3, des RU EST. → *Un projet d'annexe C aux RU EST figure dans le document de travail TECH-23011-CTE15-8.1, qui sera examiné par la CTE à sa 15^e session.*

L'élaboration de la future annexe D aux RU EST conclura la préparation de toutes les annexes aux RU EST. Néanmoins, la mise à jour des PTU devrait avoir la priorité sur la rédaction de l'annexe D étant donné que les PTU mises à jour sont directement pertinentes et nécessaires pour le maintien de l'équivalence entre les règles de l'OTIF et de l'UE, tandis que les annexes aux RU EST ne seront appliquées qu'une fois les RU EST entrées en vigueur.

5. VEILLE ET ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE

À sa 13^e session, la CTE a lancé la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF par les États parties et est convenue d'un questionnaire. Le Secrétariat a distribué le questionnaire, puis a analysé les réponses et présenté les résultats, qui ont été discutés par la CTE à sa 14^e session en 2022.

La CTE a demandé au WG TECH d'engager la prochaine étape, qui inclut également les associations du secteur et les organismes d'évaluation. Les propositions pour les prochaines étapes figurent dans le document de travail TECH-23013-CTE15-8.3.

Conformément aux décisions que prendra par la CTE à sa 15^e session et en coordination avec le WG TECH, le Secrétariat devra présenter un rapport d'avancement à la prochaine session de la CTE.

6. CONTRIBUTION AU PROGRAMME DE TRAVAIL 2024-2025 DE L'OTIF

De manière générale, il est proposé que le programme de travail de l'OTIF suive, en ce qui concerne les RU APTU, ATMF et EST, la même approche que le programme de travail de la CTE.

À sa 11^e session (12-13 juin 2018), la CTE a adopté des principes à suivre pour le développement des dispositions techniques de la COTIF. Ces principes ont depuis été intégrés dans le programme de travail de l'OTIF et il est proposé de poursuivre cette pratique. Néanmoins, il pourrait être utile de réviser et si possible simplifier ces principes. Les modifications suivantes sont proposées :

1. L'harmonisation ~~des règles techniques et d'exploitation~~ des dispositions techniques de la COTIF, ce qui inclut les règles de procédure et d'exploitation, est particulièrement utile si celles-ci sont appliquées à la plus grande échelle géographique possible. Il importe donc d'attirer de nouveaux États parties. Les dispositions de la COTIF devraient être pertinentes et utiles dans différentes aires géographiques et entre des États pouvant avoir des systèmes juridiques différents. L'organisation des chemins de fer peut elle aussi varier, du libre accès ouvert à la concurrence aux monopoles d'État complètement intégrés. La COTIF devrait former un pont entre ces différences.
2. La compatibilité entre les dispositions techniques de la COTIF et le droit de l'Union européenne (UE) est un objectif important, tout comme l'acceptation mutuelle continue en trafic international des véhicules ~~autorisés ou admis conformément aux dispositions équivalentes~~ conformes aux dispositions soit de la COTIF soit de l'UE.
3. Les États peuvent choisir le niveau d'interopérabilité qui leur convient, c'est-à-dire le franchissement des frontières seulement par des véhicules ou par des trains complets. Les dispositions techniques de la COTIF devraient répondre à tout type de besoins et avoir la flexibilité adéquate. Toutefois, cela justifie également la mise au point de dispositions d'interopérabilité de large envergure qui ne seraient utilisées qu'entre les États désireux de faciliter ~~l'exploitation transfrontalière~~ l'interopérabilité des trains complets.
4. La compatibilité avec la législation de l'UE doit être maintenue. Cependant, tous les constituants de celle-ci ne peuvent être repris, car ~~le champ d'application général de la COTIF doit être respecté~~ les dispositions doivent rentrer dans le champ d'application général de la COTIF. Par exemple, les éléments concernant uniquement l'ouverture du marché, que ce soit pour les services ou les produits, ne devraient pas être repris car ils n'ont pas de base juridique dans la COTIF.
5. Lorsque des dispositions existantes sont révisées, il convient de tenir compte des possibilités de simplification adaptées au champ d'application de la COTIF. Cette simplification ne doit pas compromettre l'acceptation des véhicules en trafic international, y compris le trafic en provenance et à destination de l'UE. ~~Certaines dispositions de la COTIF déjà reprises du droit de l'UE pourraient être simplifiées, notamment celles liées à l'admission/autorisation des véhicules (qui comprend des vérifications, déclarations, certifications, etc.). Il faudrait par exemple examiner, en coordination avec les organisations du secteur, si les différents niveaux pour l'admission des véhicules (à savoir le niveau des constituants d'interopérabilité [CI], le niveau des sous-systèmes et le niveau des véhicules) sont bien utiles ou si leur nombre pourrait être réduit.~~
6. Les dispositions techniques de la COTIF doivent être conciliables avec la possible adhésion ~~d'autres~~ d'organisations régionales d'intégration économique répondant aux conditions énoncées à l'article 38 de la COTIF. Ces organisations devraient pouvoir avoir avec les dispositions techniques de la COTIF des relations juridiques comparables à celles dont jouit l'UE.

Dans ce cadre, il faudrait analyser :

- ~~la symétrie actuelle entre le droit de l'UE et les ATMF à la lumière de l'article 3a des ATMF,~~
 - ~~la nécessité de la présentation en deux colonnes des PTU prévue à l'article 8, § 9, des APTU.~~
7. Toute ~~analyse de faisabilité ou~~ proposition de modification ~~de ces~~ dispositions régissant les relations juridiques avec les organisations régionales d'intégration économique, par exemple de l'article 3a des RU ATMF, devrait être accompagnée ~~par des propositions de substitution précises garantissant qu'aucune fonctionnalité ne sera perdue et par d'~~une analyse des avantages et inconvénients ~~des modifications proposées~~de la proposition. Aucune fonctionnalité existante ne devrait être perdue.
8. Les dispositions ~~techniques relatives aux véhicules~~ devraient être constituées :
- ~~de règles normatives garantissant l'interopérabilité mais limitées aux buts de la Convention et au champ d'application des appendices (principe bien établi avec les PTU existantes) tout en offrant une liberté de conception maximale pour permettre l'innovation,~~
 - ~~le cas échéant de pratiques recommandées pour des~~ de solutions harmonisées et efficaces techniques d'application volontaire facultative, à l'exemple de l'appendice C à la PTU et à la STI Wagons et du projet de dispositions pour les voitures interchangeables de voyageurs, pour les véhicules adaptés à la libre circulation en trafic international. Cela concerne principalement, ~~mais pas exclusivement, les wagons « GE » et les voitures de voyageurs interchangeables.~~

PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23014-CTE15-8.5 et prie le Secrétariat de préparer, en coordination avec le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), des propositions de modifications aux dispositions techniques de la COTIF, ainsi que de lui soumettre ces propositions.

Cela signifie en particulier que les éléments suivants devraient être préparés pour la 16^e session de la Commission d'experts techniques :

1. des propositions pour la révision des PTU, et en priorité des PTU qui concernent l'admission et l'utilisation des wagons ;
2. des propositions de mise à jour des guides d'application des PTU ;
3. si possible, un rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST, en particulier concernant la méthode de sécurité commune pour la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance ;
4. un rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF.

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 16^e session de la Commission d'experts techniques.

La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat d'aligner le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF sur les principes généraux, les priorités et le champ d'activité définis dans le document TECH-23014-CTE15-8.5.