



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-24011-CTE16-6.3**

**15.04.2023**

Original : EN

## **16<sup>E</sup> SESSION**

---

Rapport d'avancement sur la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF

## 1. INTRODUCTION

Le présent rapport d'avancement a été préparé dans le cadre de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF. L'objectif est de donner une vue d'ensemble des expériences dans l'application de ces règles, ainsi que d'identifier les avantages et lacunes des dispositions ou les problèmes relatifs à leur interprétation.

Le présent rapport inclut des informations contextuelles et une explication des raisons de cette initiative, une synthèse des travaux réalisés ainsi que la présentation des conclusions résultant des réponses apportées aux quatre questionnaires adressés aux organismes représentatifs du secteur ferroviaire, aux organismes d'évaluation et aux autorités compétentes.

## 2. CONTEXTE ET RAISONS DE L'INITIATIVE

À sa 15<sup>e</sup> session en 2021, l'Assemblée générale de l'OTIF a adopté la « Décision sur la veille et évaluation des instruments juridiques » (voir p. 25 à 47 du [document final](#)<sup>1</sup>).

De manière générale, le but de la veille et de l'évaluation est de comprendre comment les règles de la COTIF sont appliquées dans la pratique, de recueillir des retours d'expérience sur toute la procédure, d'apprécier l'utilité des dispositions en pratique et d'identifier d'éventuelles faiblesses dans les dispositions de la COTIF.

La Commission d'experts techniques (CTE) a réalisé la première étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF.

Le rapport d'avancement sur cette première étape, publié en 2022, est disponible sur le site Internet de l'OTIF (document [TECH-22010](#)).

À sa 15<sup>e</sup> session (13-14 juin 2023), la CTE a lancé une nouvelle étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF. Elle a approuvé quatre questionnaires adressés au secteur ferroviaire, aux organismes d'évaluation et aux autorités compétentes. Des informations détaillées sur cette nouvelle étape sont disponibles dans le document [TECH-23013](#).

La CTE a pris les décisions suivantes :

- Elle a pris note du document TECH-23013 concernant la prochaine étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF.
- Elle a demandé au Secrétariat d'envoyer les quatre questionnaires à l'annexe au document TECH-23013 aux entités qui y sont identifiées. De plus, elle a invité le Secrétariat de l'OTIF à contacter le cas échéant ces entités pour des discussions bilatérales si celles-ci pouvaient aider à mieux comprendre la situation.
- Elle a demandé aux destinataires des questionnaires d'avoir l'obligeance d'y répondre dans les trois mois à compter de leur réception et de fournir des informations supplémentaires pertinentes sur demande du Secrétariat de l'OTIF.
- Elle a demandé au Secrétariat de l'OTIF de synthétiser les informations reçues sous la forme d'un rapport d'avancement et, le cas échéant, d'y intégrer ces propres impressions concernant les sujets des questionnaires.

---

<sup>1</sup> Le document final de la 15<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale est disponible sur le site Internet de l'OTIF, sous : [Activités](#) > [Assemblée générale](#) > [Document final](#).

### 3. ÉTENDUE ET AVANCEMENT DES TRAVAUX

Les quatre questionnaires approuvés par la CTE étaient adressés aux parties prenantes impliquées dans l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. Le premier questionnaire concernait l'utilisation des véhicules en trafic international, et les services transfrontières entre les États parties membres et non membres de l'UE. Il était adressé aux détenteurs de wagons représentés par l'UIP, aux entreprises ferroviaires représentées par la CER, l'UIC et l'ERFA, ainsi qu'à RailNetEurope, en tant qu'organisme central intervenant dans l'attribution des sillons, y compris les administrations des corridors de fret pertinents. Les questions concernaient le nombre de véhicules utilisés en trafic international, la fréquence des services ferroviaires franchissant les frontières extérieures de l'UE, ainsi que les expériences en matière de demandes d'admission selon les RU ATMF.

Le second questionnaire concernait le travail des organismes d'évaluation, auxquels il incombe de contrôler si les véhicules sont en conformité avec les PTU, les règles nationales et les cas spécifiques applicables. Il était adressé à NB-Rail (organisation internationale à but non-lucratif des organismes d'évaluation de la conformité par tierce partie [organismes notifiés], organismes désignés, organismes d'évaluation et organismes de certification des entités chargées de l'entretien du secteur ferroviaire européen) et 17 autres entités listées sur le site Internet de l'OTIF, sous [http://otif.org/fr/?page\\_id=200](http://otif.org/fr/?page_id=200). Les questions concernaient le rôle de l'organisme d'évaluation, son accréditation, ses relations avec d'autres entités, ses activités d'évaluation ainsi que l'expérience dans l'application des dispositions de la COTIF et la connaissance du tableau d'équivalence.

Les règles nationales et les cas spécifiques peuvent également être contrôlés par les autorités compétentes comme élément de leur procédure d'admission des véhicules. Dans la pratique, bien que les RU ATMF ne l'exigent pas, l'autorité compétente est distincte de tout organisme d'évaluation dans la plupart des États parties. C'est le cas dans tous les États membres de l'UE (où l'autorité compétente est l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et les organismes d'évaluation sont dénommés « organismes notifiés »). Certains États parties (Bosnie-Herzégovine et Türkiye) ont notifié que leur autorité compétente était également organisme d'évaluation. Eu égard à tout cela, le but du troisième questionnaire était d'examiner le travail des autorités compétentes.

Le quatrième questionnaire s'intéressait à l'admission des véhicules au trafic international et aux éventuelles différences dans les pratiques et procédures d'admission des véhicules au trafic national.

Les troisième et quatrième questionnaires étaient adressés aux neuf autorités compétentes notifiées par des États parties non membres de l'UE, lesquelles sont listées sur le site Internet de l'OTIF sous [http://otif.org/fr/?page\\_id=200](http://otif.org/fr/?page_id=200). L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est l'autorité compétente des États parties qui sont membres de l'UE. Elle a également reçu les questionnaires pour information. Les questions concernaient la structure de l'autorité compétente, le fondement juridique de ses activités relatives à l'admission des véhicules, ses relations et sa coopération avec d'autres entités, son expérience avec les rapports d'évaluation d'organismes d'évaluation d'autres États parties et son expérience avec les véhicules admis pour une utilisation internationale par un autre État partie.

Il a été demandé à toutes les parties prenantes de partager leurs vues sur ce qui pourrait être fait en vue de favoriser le trafic international ferroviaire, en tenant compte des corrélations entre le droit de l'UE, la COTIF et les règles nationales. Il leur a également été demandé d'indiquer leurs besoins en matière de formation et d'assistance.

Les quatre questionnaires tels qu'approuvés par la CTE ont été distribués le 8 août 2023, avec un délai de réponse courant jusqu'au 8 novembre 2023. Un rappel a été envoyé le 26 septembre 2023. Un courriel supplémentaire a de plus été envoyé le 30 novembre aux États parties faisant également partie du projet EUMedRail. À la fin janvier 2024, le Secrétariat de l'OTIF avait reçu 11 réponses : sept de la part d'organismes d'évaluation en Allemagne, Bulgarie, Hongrie, Luxembourg, Royaume-Uni et Türkiye et quatre de la part d'autorités compétentes en Norvège, Serbie, Suisse et Türkiye.

Après avoir reçu les réponses, le Secrétariat de l'OTIF a organisé des réunions bilatérales avec chaque répondant, via MS Teams ou en personne, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

<b>Organisme d'évaluation</b>	<b>Date de la réunion bilatérale</b>
BG – TINSA EOOD	17.10.2023
DE – Eisenbahn-Cert, Office fédéral allemand des chemins de fer	05.12.2023
GB – Railway Approvals	08.02.2024
HU – Institut des sciences des transports et de la logistique (KTI)	6.11.2023
LU – TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG	20.11.2023
TR – Certifer Türkiye	11.12.2023
TR – DeTIM	09.02.2024

<b>Autorité compétente</b>	<b>Date de la réunion bilatérale</b>
CH – Office fédéral des transports	30.01.2.24
NO – Autorité ferroviaire norvégienne	24.11.2023
RS – Direction des chemins de fer	13.11.2023
TR – Direction générale de la réglementation des services de transport (UHDGM)	20.12.2023

Au cours de ces réunions, les informations suivantes concernant les activités transfrontières ont été fournies :

- Il existe quatre liaisons transfrontières entre la Norvège et la Suède pour les services ferroviaires tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises.
- En Türkiye, 15 certificats de type ont été délivrés à ce jour : sept pour des wagons de marchandises, deux pour des locomotives, deux pour des voitures de voyageurs, trois pour des véhicules de maintenance, un pour une rame. Ces véhicules seront utilisés tant en trafic national qu'international.
- En Türkiye, cinq projets sont prévus en matière d'évaluation de l'infrastructure, concernant la ligne à grande vitesse BG-TR, une ligne nationale de 300 km et une section faisant partie du corridor RTE-T Orient-Méditerranée orientale.

## **4. RÉSULTATS**

### **4.1 Premier questionnaire sur l'utilisation des véhicules**

L'objectif du premier questionnaire sur l'utilisation des véhicules était de se faire une meilleure idée des expériences du secteur en matière d'utilisation des véhicules en trafic international et des volumes de circulation. Le questionnaire s'enquerrait aussi de l'expérience en matière d'admission des véhicules basée sur les RU ATMF. En raison du peu de réponses du secteur, il n'a pas été possible de tirer de conclusions sur l'utilisation des véhicules en trafic international sur la base des dispositions de la COTIF.

### **4.2 Deuxième questionnaire sur le travail des organismes d'évaluation de l'OTIF**

Le second questionnaire concernait les pratiques et expériences des organismes d'évaluation, en ce qui concerne les règles et procédures pour le contrôle de la conformité des véhicules aux PTU, règles nationales et cas spécifiques applicables. Selon l'article 5, § 2, des RU ATMF, les organismes

d'évaluation doivent être indépendants vis-à-vis de toute entreprise de transport ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, détenteur, entité chargée de l'entretien, concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire. Les qualifications et l'indépendance de l'organisme d'évaluation telles que prévues dans la COTIF sont définies dans la PTU GEN-E.

Les organismes d'évaluation des États membres de l'Union européenne sont dénommés « organismes notifiés » dans le droit de l'UE. En application de la PTU GEN-D, les organismes notifiés sont réputés remplir les exigences pour les organismes d'évaluation au sens des RU ATMF. Les organismes d'évaluation non UE sont invités à coopérer avec les organismes notifiés de l'UE dans le cadre des réunions NB-Rail. Le Secrétariat de l'OTIF transmet les invitations de NB-Rail aux organismes d'évaluation hors UE.

Les sept organismes d'évaluation ayant répondu ont indiqué qu'ils étaient accrédités et contrôlés par une autorité compétente et un organisme d'accréditation. Les organismes d'évaluation dans les États parties qui sont également membres de l'UE (« organismes notifiés ») sont contrôlés par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Trois des répondants sont des organismes d'évaluation accrédités dans un État partie non membre de l'UE. L'un d'entre eux est également membre du groupe d'un organisme de certification de l'Union européenne. Deux organismes d'évaluation travaillent sur des projets communs avec les organismes notifiés dans le cadre d'un accord d'assistance. L'un des organismes d'évaluation est également organisme de certification des ECE.

Les sous-systèmes évalués concernent le matériel roulant, l'énergie et les systèmes de contrôle-commande et signalisation. Deux organismes d'évaluation évaluent également l'infrastructure. Les évaluations sont réalisées par du personnel expert interne, du personnel expert d'autres organismes d'évaluation par sous-traitance ainsi que des centres d'essai externes accrédités.

En réponse à la question leur demandant s'ils étaient également organisme notifié selon le droit de l'UE, les quatre organismes d'évaluation accrédités au sein de l'UE ont confirmé qu'ils étaient organismes notifiés. Les organismes d'évaluation accrédités dans les États parties non membres de l'UE ont répondu qu'ils aimeraient avoir le même statut que les organismes notifiés dans la mesure où ils effectuent les mêmes tâches, qui requièrent les mêmes compétences. Dans le cas des organismes d'évaluation turcs ayant répondu, par exemple, les experts et expertes réalisent des évaluations non seulement en Türkiye, mais aussi au sein de l'Union européenne (p. ex. BE, DE et FR).

Interrogés sur leurs expériences en matière d'application des dispositions de la COTIF et de vérification de la conformité des véhicules aux PTU, tous les répondants ont indiqué que les demandeurs requéraient généralement la vérification de la conformité aux STI et non aux PTU. La raison donnée est que les rapports d'évaluation PTU ne sont pas valides pour l'autorisation des véhicules selon le droit de l'UE. Par conséquent, les demandeurs choisissent l'évaluation de la conformité aux STI car celle-ci est valide à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE<sup>2</sup>. Trois cas ont été identifiés qui impliquaient des organismes notifiés de l'UE et des organismes d'évaluation hors UE :

Cas 1 : Il a été demandé à un organisme notifié de l'UE d'évaluer des véhicules destinés à être utilisés en trafic transfrontière, notamment en Grèce, en Hongrie, en Roumanie et en Serbie. L'organisme notifié a lancé une évaluation des locomotives en Hongrie. Il y a cependant eu peu de coordination avec les autres États parties et il n'est pas clairement apparu quelles autres règles devaient être vérifiées dans ces États. Dans le cadre du même projet, il a été demandé à l'organisme notifié d'évaluer des véhicules en Serbie qui circuleraient également dans les autres États parties. L'organisme notifié a alors indiqué que son accréditation était limitée à la STI et qu'il ne lui était pas possible d'évaluer la conformité aux PTU. Par ailleurs, le demandeur en Serbie a demandé une évaluation de la conformité aux STI et l'organisme notifié n'était pas certain que l'évaluation de la conformité aux STI soit autorisée dans un État partie non membre de l'UE.

<sup>2</sup> À l'issue de chaque évaluation, l'organisme d'évaluation doit consigner ses conclusions dans un rapport d'évaluation (article 10, § 7, des RU ATMF) qui est ensuite joint au certificat technique (article 11, § 2, d), des RU ATMF). Les évaluations et essais déjà réalisés ne doivent pas être répétés (article 6a, § 2, des RU ATMF).

Cas 2 : Un organisme notifié de l'UE a sous-traité à un organisme d'évaluation hors UE la réalisation d'essais et de contrôles de véhicules dans un État partie membre de l'UE. Le rapport a été finalisé par l'organisme notifié de l'UE.

Cas 3 : Le demandeur a demandé à un organisme d'évaluation hors UE de réaliser des essais et contrôles de véhicules dans un État partie non membre de l'UE. Le rapport a été finalisé par un organisme notifié de l'UE. Dans ce cas, l'organisme d'évaluation a exécuté ses tâches sur la base d'un accord d'assistance avec l'organisme notifié.

En réponse à la question relative aux connaissances et compétences du personnel concernant la COTIF, tous les répondants sauf un organisme notifié de l'UE et un organisme d'évaluation hors UE ont indiqué bien connaître les dispositions et l'existence des PTU. Certains ont noté que des connaissances et compétences du personnel concernant les PTU n'étaient pas nécessaires puisque leurs activités en tant qu'organismes d'évaluation étaient fondées juridiquement sur le droit de l'UE. Néanmoins, les organismes notifiés menant des projets en dehors de l'UE estiment nécessaires de former leur personnel sur les dispositions des STI et des PTU et leur équivalence.

Quatre des organismes d'évaluation ne connaissaient pas le tableau d'équivalence<sup>3</sup>, tandis que trois ont estimé qu'il s'agissait d'un outil utile et important pour l'identification des différents textes juridiques. Il a de plus été suggéré que le tableau d'équivalence pouvait aider à justifier l'étendue de l'accréditation des organismes d'évaluation. L'accréditation inclut actuellement des règles strictes sur les contrôles que peuvent réaliser les organismes d'évaluation. L'autorité compétente peut vérifier la documentation soumise par les organismes d'évaluation, mais il se peut qu'elle ne puisse pas vérifier l'accréditation de l'organisme d'évaluation d'un État partie non membre de l'UE.

Concernant ce qui pourrait être fait pour favoriser le trafic international ferroviaire, les réponses signalaient que les sous-systèmes « infrastructure » et « énergie », qui peuvent être spécifiques à chaque pays, constituaient des points critiques. De plus, il serait utile de comprendre ou connaître les spécifications nationales des États non membres de l'UE, si de telles spécifications sont introduites. De l'avis général, il devrait y avoir aussi peu de règles nationales que possible.

### **4.3 Troisième questionnaire sur le travail des autorités compétentes**

En ce qui concerne le travail des autorités compétentes, des réponses ont été reçues de la Norvège, de la Serbie, de la Suisse et de la Türkiye.

La base juridique de l'acceptation de véhicules étrangers en trafic international sur le territoire d'un État partie dépend de la législation nationale applicable dans cet État partie.

Dans le cas de la Suisse, par exemple, plusieurs textes et dispositifs juridiques définissent la base juridique pour l'admission des véhicules : l'Ordonnance sur la construction et exploitation des chemins de fer (Ordonnance sur les Chemins de fer – OCF), la directive de l'OFT sur l'homologation des véhicules ferroviaires (qui sert de lignes directrices) et la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté-Suisse du 13 décembre 2019. Cette dernière décision concerne également les mesures transitoires entre l'autorité compétente suisse (OFT) et l'autorité compétente de l'UE (Agence de l'UE pour les chemins de fer) pour l'utilisation du guichet unique, ainsi que les procédures communes UE-CH pour la délivrance de l'« autorisation de véhicule » et du « certificat de sécurité unique ». La Suisse met actuellement en œuvre le pilier technique du « 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire » de l'UE. Bien qu'elle soit un État partie de l'OTIF non membre de l'UE, la Suisse est traitée comme un État membre de l'UE aux fins des procédures d'approbation et de l'utilisation des bases de données, systèmes et outils requis, y compris l'outil en ligne du guichet unique utilisé pour l'autorisation des véhicules au sein de l'UE.

<sup>3</sup> Le tableau d'équivalence est un document de travail du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), lequel tient à jour les informations concernant les règlements de l'UE relatifs à l'interopérabilité et les dispositions équivalentes de la COTIF dans le champ d'application des RU APTU et ATMF. Le document est publié sur le site Internet de l'OTIF, sous un point récurrent à l'ordre du jour des réunions du WG TECH (voir [Activités > Interopérabilité technique > Groupe de travail TECH > Documents de travail](#)).

Dans le cas de la Norvège, le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE a été mis en œuvre dans la législation nationale via l'Espace économique européen (EEE), c'est-à-dire que la législation de l'UE est appliquée, y compris le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797.

Dans le cas de la Serbie, la nouvelle loi sur l'interopérabilité du 4 août 2023 prévoit que les véhicules peuvent être admis soit conformément au droit de l'UE, soit conformément à la COTIF, c'est-à-dire que les rapports d'évaluation basés sur les STI et ceux basés sur les PTU seront acceptés.

Dans le cas de la Türkiye, la base juridique pour l'admission des véhicules est la COTIF et la législation nationale, à savoir le règlement sur l'autorisation et l'immatriculation des véhicules ferroviaires. Celui-ci prévoit que tout véhicule existant portant un marquage EN, RIV, RIC ou RIC entrant en Türkiye pour moins de trois mois peut être exploité sur le réseau ferré sans devoir être autorisé et enregistré. Une autorisation similaire est accordée aux véhicules qui entrent en Türkiye pour moins de trois mois sur la base d'un contrat CIM ou CIV et qui disposent d'un certificat de conformité aux règles nationales et d'un certificat de conformité aux STI ou PTU. Il est prévu d'établir un règlement pour l'autorisation de l'infrastructure ferroviaire, qui fournira une base juridique pour l'évaluation de l'infrastructure suivant les PTU et STI et pour les inspections.

À la question visant à déterminer si l'autorité compétente remplissait les fonctions d'organisme d'évaluation, tous les répondants ont indiqué que l'organisme d'évaluation était un organisme indépendant, soit dans le même État partie, soit dans un autre. Les autorités compétentes de la Serbie et de la Türkiye ont un rôle supplémentaire, mais limité, qui consiste à vérifier la conformité aux règles nationales. En Türkiye, l'autorité compétente est également organisme d'évaluation, mais de manière limitée puisqu'elle remplit uniquement la fonction de certification des ECE.

Toutes les autorités compétentes ayant répondu ont confirmé avoir déjà reçu des résultats d'essais et des rapports d'évaluation émis par un organisme d'évaluation d'un autre État partie. Aux fins de l'admission des véhicules, deux États parties non membres de l'UE utilisent le guichet unique de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, qui est considéré comme un outil utile pour accéder aux résultats des essais et des évaluations soumis par d'autres États parties. Celui-ci a cependant pour limitation que seuls les organismes notifiés de l'UE peuvent télécharger leurs résultats. Par conséquent, un organisme d'évaluation hors UE doit s'en remettre à un organisme notifié de l'UE pour valider ses résultats puis les soumettre au guichet unique.

Aucun des répondants n'a été confronté au cas d'un véhicule admis en vertu des RU ATMF dans un État partie et stoppé dans un autre État partie. La raison en est que les demandeurs choisissent pour leurs véhicules une évaluation de la conformité aux STI plutôt qu'aux PTU. Alors que le certificat PTU est valide aux fins de la COTIF dans tous les États parties aux RU ATMF, les certificats STI sont valides à la fois aux fins de la COTIF et au sein de l'UE<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Article 3a (Interaction avec d'autres accords internationaux), § 2 :

« Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires, les véhicules ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes sont considérés comme admis à la mise sur le marché dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne : a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes, b) à condition que la panoplie des PTU applicables en vertu desquelles le véhicule a été autorisé couvre l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule, c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation, e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise sur le marché.

Avant d'être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, les véhicules admis à l'exploitation en application du présent paragraphe font l'objet de l'article 23 de la directive (UE) 2016/797.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. »

En réponse à la question demandant si des informations supplémentaires avaient déjà dû être demandées avant d'accepter un véhicule déjà admis dans un autre État, la Serbie a indiqué qu'elle appliquait l'article 6, § 3, des RU ATMF. Cela signifie que si le véhicule remplit des conditions particulières, il est accepté sans autres vérifications. Elle a également expliqué que 99 % de son infrastructure ferroviaire n'était pas en conformité avec la PTU Infrastructure ou la STI Infrastructure. Par conséquent, l'admission technique est requise pour l'utilisation de véhicules sur l'infrastructure existante et doit inclure un rapport du gestionnaire de l'infrastructure (GI) établissant que le véhicule est techniquement compatible avec l'infrastructure. Cette procédure va toutefois changer pour les lignes nouvelles ou réaménagées.

En ce qui concerne la langue utilisée dans la documentation, tous les répondants ont dit accepter les documents dans la ou les langues officielles de l'État partie ainsi qu'en anglais. En plus de toutes les langues scandinaves, la Norvège accepte aussi, dans certaines circonstances, les documents en allemand. Par ailleurs, compte tenu des diverses nationalités des experts et expertes, la préférence va souvent à la version anglaise des textes juridiques et de la documentation.

En ce qui concerne les contacts avec les autres autorités compétentes, tous les répondants ont confirmé que lesdits contacts étaient maintenus bilatéralement ou via le réseau d'autorités nationales de sécurité (ANS) de l'UE, qui coopère avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Certaines autorités compétentes participent également à des groupes de travail, par exemple au groupe de projet sur l'interopérabilité d'un corridor.

Concernant ce qui pourrait être fait pour favoriser le trafic international ferroviaire, les répondants suggèrent de simplifier et unifier les règles techniques (y compris en réduisant le nombre de règles nationales, ou en améliorant la compréhension de ces règles) et de fournir une base juridique pour l'acceptation mutuelle des véhicules.

#### **4.4 Quatrième questionnaire sur l'admission des véhicules**

Tous les répondants ont indiqué qu'il n'y avait aucune distinction entre les exigences applicables aux véhicules utilisés en trafic national et celles applicables aux véhicules utilisés en trafic international. Des exceptions peuvent être faites pour les véhicules pour voie étroite, pour des lignes nationales particulières et pour les véhicules dont la compatibilité avec le réseau est limitée.

Tous les répondants ont indiqué qu'il n'y avait pas de vérifications systématiques en cas de véhicules étrangers utilisés sur le territoire d'un État partie. C'est le gestionnaire d'infrastructure (GI) qui est responsable. Il est suffisant de contrôler la validité de la licence et du certificat de sécurité de l'EF, la compatibilité avec l'itinéraire (y compris le système de protection du train) et l'ECE. En dehors des règles nationales, il n'existe pas de règles formelles limitant l'utilisation de véhicules étrangers, mais il peut y avoir des conditions à l'utilisation d'un véhicule étranger dans un État partie particulier. Ces conditions peuvent être définies dans des accords internationaux. Par exemple, à la frontière entre la Suisse et l'Allemagne, certains tronçons sont des itinéraires allemands, gérés par un gestionnaire d'infrastructure allemand, sur le territoire suisse. Les véhicules admis par l'autorité compétente allemande ou l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ne requièrent pas d'admission supplémentaire par l'autorité compétente suisse sur ses tronçons. En revanche, l'autorisation suisse est requise dès lors que les véhicules sont utilisés sur le réseau suisse en dehors de ces tronçons. Le même principe s'applique aux deux tronçons transfrontières entre la Suisse et l'Autriche, l'un deux traversant également les frontières du Liechtenstein. Les limites d'exploitation sur le réseau sont évaluées à l'avance, notamment dans le cadre de la procédure d'admission du véhicule.

En ce qui concerne les règles et procédures d'admission d'un nouveau véhicule au trafic national lorsque ce véhicule est construit selon un type déjà admis au trafic international sur le territoire d'un autre État partie, tous les répondants ont indiqué que la conformité au type, avec les preuves (dossier technique) et les certificats relatifs au véhicules, était suffisante.



Dans la mesure où les dispositions de la COTIF concernent uniquement les véhicules utilisés en trafic international, tous les répondants ont estimé qu'il serait utile pour les États parties d'harmoniser leurs règles pour l'admission de véhicules en trafic national avec les règles de la COTIF, car cela faciliterait la procédure d'admission et l'interopérabilité dans toute la zone OTIF et permettrait un trafic fluide entre les États parties à la COTIF membres et non membres de l'UE. Les transports collectifs de banlieue devraient être exemptés de ces règles.

En ce qui concerne les conditions devant être remplies pour enregistrer (pour le trafic national) un véhicule étranger existant qui a déjà été admis au trafic international par un autre État partie, des réponses légèrement différentes ont été apportées. Trois autorités compétentes ont indiqué qu'il suffisait que le véhicule soit enregistré dans le registre national des véhicules (RNV) de l'État partie initial ou dans le registre européen des véhicules (REV). Un État partie a indiqué que le détenteur devait enregistrer le véhicule et fournir la preuve du retrait de l'enregistrement dans l'État partie précédent. Cette réponse reposait sur l'hypothèse que le véhicule serait uniquement utilisé en trafic national au sein de l'État partie.

En ce qui concerne les besoins en termes de formation et d'assistance supplémentaire, les réponses peuvent être résumées comme suit :

- Des clarifications sont requises en ce qui concerne l'acceptation mutuelle des documents et certificats.
- Un échange d'expériences est requis en ce qui concerne l'interprétation et la compréhension des dispositions relatives à la certification des ECE.
- Un échange d'expériences est requis pour comprendre comment procéder avec les règles nationales et comment les gérer.
- Un échange d'expériences est requis en ce qui concerne la mise en œuvre de la MSC pour l'évaluation et l'appréciation des risques, en particulier quant à la définition de « changement significatif ».
- Des formations sont requises en ce qui concerne la MSC Surveillance, de manière à aider les personnels à parvenir à une approche harmonisée et une compréhension commune de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) pour les EF et GI et des inspections de sécurité.

## **Conclusion**

Les réponses aux questionnaires et les discussions bilatérales montrent que tant les organismes d'évaluation que les autorités compétentes considèrent que les véhicules peuvent être utilisés à la fois en trafic national et en trafic international ; ils n'établissent donc pas de distinction pendant les procédures d'évaluation et d'admission, en dehors de la prise en compte nécessaire des règles nationales dans le domaine d'utilisation. Leurs activités reflètent le besoin d'harmonisation et d'une compréhension commune des règles et procédures ainsi que de l'acceptation mutuelle de l'accréditation et des rapports d'évaluation. La corrélation entre le droit de l'UE et la COTIF n'est pas claire pour tous. En particulier, le champ d'application de la COTIF en ce qui concerne l'acceptation mutuelle des résultats des évaluations selon les STI et des évaluations selon les PTU semble poser question. Une solution pourrait être d'élaborer des orientations clarifiant la situation.

Dans la mesure où les dispositions relatives aux sous-systèmes « énergie » et « contrôle-commande et signalisation » sont essentielles au trafic ferroviaire transfrontière, la CTE pourrait vouloir examiner la faisabilité de couvrir ces sous-systèmes dans des PTU.

Un dialogue plus étroit entre constructeurs et organismes d'évaluation et entre autorités compétentes et organismes d'évaluation devrait être encouragé via des échanges de pratiques afin de promouvoir une meilleure compréhension des droits et obligations résultant des exigences d'interopérabilité technique de la COTIF.

Il importe de former le personnel, en particulier celui des organismes récemment établis, et de lui apprendre les meilleures pratiques, de manière à harmoniser la compréhension de la mise en œuvre des dispositions juridiques aux fins de l'évaluation, de l'admission, du contrôle et de la surveillance. Les formations pourraient être dispensées sous la forme de séminaires en ligne ou présentiels, combinés à des visites de sites techniques dans les États parties. La distribution du nouveau guide sur l'application et la mise en œuvre des RU APTU et ATMF et la publication d'autres éléments d'orientation pourraient venir compléter ces activités.

## **PROPOSITIONS DE DÉCISIONS**

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF tel qu'il figure dans le document de travail TECH-24011-CTE16-6.3 du 15 avril 2024.
- À la lumière des rapports d'avancement sur la première et la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF, la Commission d'experts techniques estime qu'il n'est pour l'heure pas nécessaire d'engager une troisième étape.
- La Commission d'experts techniques estime que le guide sur les RU APTU et RU ATMF discuté sous le point 6.5 de l'ordre du jour de la 16<sup>e</sup> session de la CTE pourrait constituer un outil utile pour assister les organismes d'évaluation, les autorités compétentes et le secteur ferroviaire en général dans la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF. Elle estime de plus que des ateliers spécifiques ou des formations sur la corrélation entre le droit de l'UE et la COTIF seraient utiles, en particulier s'ils sont coordonnés avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et NB-Rail.