



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-24012-CTE16-6.5

15.04.2024

Original : EN

16^E SESSION

Document de consultation

Possible future révision des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF)

1. CADRE GÉNÉRAL

Formant l'appendice G à la COTIF, les Règles uniformes ATMF régissent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires et autres matériels roulants ferroviaires à la circulation ou à l'utilisation en trafic international. C'est dans la COTIF 1999 que de telles règles ont pour la première fois été incluses. Les versions antérieures de la COTIF ne couvraient pas ces questions.

Le texte des RU ATMF a été rédigé dans les années 1990. Le concept initial était que les véhicules, en particulier les wagons de marchandises et les voitures de voyageurs, pourraient être admis à l'exploitation internationale par tout État partie et que cette admission permettrait l'utilisation des véhicules sur les réseaux de tous les États parties. Cela présupposait premièrement une standardisation des véhicules leur permettant d'être librement échangés en trafic international entre les entreprises ferroviaires et deuxièmement l'obligation pour toute entreprise ferroviaire d'exploiter ces véhicules standardisés dans ses trains.

Depuis la rédaction des RU ATMF dans les années 1990, les règles et pratiques des chemins de fer ont connu d'importants changements dans de nombreux États parties. Ces changements incluent :

- la nature commerciale et concurrentielle des entreprises ferroviaires, qui n'ont plus l'obligation d'exploiter des véhicules, mais travaillent sur la base de contrats commerciaux ;
- le passage d'activités basées sur des règles d'exploitation imposées centralement à une approche davantage fondée sur les risques selon laquelle chaque entreprise ferroviaire doit établir et appliquer son système de gestion de la sécurité ;
- la liberté de conception des véhicules, avec pour conséquence que tous les véhicules ne peuvent pas être attelés ensemble ou utilisés dans tous les trains puisque leurs interfaces et caractéristiques peuvent varier ;
- le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires peut être incompatible avec le transport de certaines marchandises ou l'exploitation de certains types de véhicules ;
- des responsabilités nouvellement définies pour la maintenance des véhicules et ressortissant aux entités chargées de l'entretien (ECE) ;
- la création progressive d'un espace ferroviaire unique européen au sein des États membres de l'UE via l'introduction de quatre dispositifs législatifs consécutifs de l'UE pour les chemins de fer (« paquets ferroviaires »), ainsi que l'alignement réglementaire de plusieurs États parties non membres mais proches de l'UE.

Des modifications consécutives ont été apportées aux RU ATMF au fil du temps, soit pour introduire ces changements dans la COTIF, soit pour y répondre. Toutes les modifications apportées à ce jour aux RU ATMF sont résumées dans le tableau ci-dessous, dans l'ordre chronologique de leur adoption (les corrections ne sont pas mentionnées) :

Décision par l'organe de l'OTIF compétent et date	Entrée en vigueur	Brève description
COTIF dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) - Première version des RU ATMF	1.7.2006	Révision intégrale de la Convention, y compris de l'introduction aux RU ATMF (et aux RU APTU).
24 ^e session de la Commission de révision (23-25.6.2009) et 9 ^e session de l'Assemblée générale (Berne, 9-10.9.2009) - Nouvelle version consolidée	1.12.2010	Alignement des RU ATMF (et des RU APTU) sur les dispositions de l'Union européenne, ce qui permis aux États membres de l'UE de révoquer leurs réserves concernant la non-application des RU APTU et ATMF et de faciliter l'adhésion de l'UE à la COTIF.

25 ^e session de la Commission de révision (25-26.6.2014) - Modifications	1.7.2015	Révision des RU ATMF en ce qui concerne les tâches et responsabilités pour l'utilisation des véhicules, en particulier celles des entreprises ferroviaires. Les principaux changements incluait l'ajout du nouvel article 15a et des modifications aux articles 2, 3a à 8 et 10 à 20. L'expression « autres matériels ferroviaires » a été supprimée, car son sens n'apparaissait pas clairement et aucune exigence n'y était associée.
12 ^e session de l'Assemblée générale (29-30.9.2015) - Modifications	En suspens	Modification des articles 1 ^{er} et 3 des RU ATMF, à savoir suppression de l'expression « autres matériels ferroviaires » déjà supprimé du reste du texte par la 25 ^e Commission de révision. Pas de modification de fond.
26 ^e session de la Commission de révision (27-28.2.2018) - Modifications	1.3.2019	Révision des RU ATMF (et des RU APTU) en vue de veiller à la compatibilité avec le « 4 ^e paquet ferroviaire » de l'UE, avec notamment l'introduction du concept de « domaine d'utilisation ». En particulier, modification des articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13.
13 ^e session de l'Assemblée générale (25-26.9.2018) - Modifications	En suspens	Modification des articles 1 ^{er} , 3 et 9 des RU ATMF, à savoir remplacement du terme « véhicule ferroviaire » par « véhicule » en cohérence avec les modifications apportées aux autres articles par la 26 ^e Commission de révision. Pas de modification de fond.
Décision de la Commission de révision par voie de procédure écrite (28.10.2022) - Modifications	1.11.2023	Révision des RU ATMF visant à modifier les dispositions relatives aux entités chargées de l'entretien (ECE). En particulier, modification de l'article 3a, § 5, et de l'article 15.

Il convient de noter que les modifications adoptées aux 12^e et 13^e sessions de l'Assemblée générale ne sont pas encore entrées en vigueur car les conditions à l'entrée en vigueur ne sont toujours pas remplies. Pour plus de détails, voir chapitre 3 infra sur les procédures applicables.

2. RAISONS PORTANT À MODIFIER LA COTIF

Toutes les modifications listées dans le tableau ci-dessus ont pris pour base les textes originaux adoptées en 1999. L'accumulation des modifications est à l'origine de certaines difficultés et redondances dans les textes actuels, comme par exemple :

- ambiguïté du terme original « libre circulation » à l'article 6, § 3, par rapport au concept de « domaine d'utilisation » introduit plus tard dans plusieurs articles ;
- les termes « admission à l'exploitation » et « certificat d'exploitation » renvoient tous deux à la permission accordée pour l'utilisation d'un véhicule et leurs significations coïncident partiellement, ce qui rend les textes plus complexes ;
- listes répétitives de règles applicables aux véhicules (art. 3, § 2, art. 7, § 1 et 3, art. 10a, § 2) ;
- références au RID dans les exigences pour les véhicules, qui sont peut-être inutiles puisque le RID a son propre champ d'application, indépendamment des RU ATMF ;
- listes répétitives des conditions limitant le domaine d'utilisation d'un véhicule (art. 3a, § 1 et 2, art. 6, § 3 et 4) ;

- la teneur et le format du certificat de type de conception et du certificat d'exploitation ne sont pas étroitement harmonisés avec les règles de l'UE ;
- les articles ne suivent pas tous un ordre logique, ne sont pas toujours regroupés selon leur objet et certains se recoupent sur le fond (par exemple, les articles 6, 10 et 11 portent tous [en partie] sur l'admission des véhicules ainsi que sur la délivrance et la validité des certificats).

À la lumière de l'expérience avec l'application des RU ATMF, le Secrétariat estime que les règles pourraient être simplifiées en vue d'en améliorer la lisibilité globale et la concision et qu'elles pourraient être adaptées aux pratiques et besoins actuels. En revanche, le concept fondamental des dispositions ne devrait pas être modifié. De plus, la compatibilité rétroactive devrait toujours être garantie, c'est-à-dire que la validité d'une admission de véhicules devrait avoir les mêmes effets quelle que soit la version passée ou future des RU ATMF conformément à laquelle elle a été délivrée. La compatibilité avec la législation de l'UE devrait elle-aussi être maintenue. Par ailleurs, les dispositions pourraient être regroupées en fonction de leur objet sous des titres ou chapitres, comme cela se fait déjà dans d'autres appendices à la COTIF (par exemple, RU CIM et RU CIV).

3. PROCÉDURES APPLICABLES

La Commission de révision est compétente pour modifier et réviser les RU ATMF, à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9 qui, en vertu de l'article 33 de la COTIF, relèvent de la compétence de l'Assemblée générale.

Cette séparation des compétences devrait être prise en considération avant de soumettre des propositions de modifications, dans la mesure où les règles régissant l'entrée en vigueur des modifications adoptées par la Commission de révision diffèrent grandement des règles pour les modifications adoptées par l'Assemblée générale, comme expliqué ci-après.

Les modifications décidées par la Commission de révision sont notifiées aux États membres par le Secrétaire général. Les États membres peuvent formuler une objection à une modification adoptée par la Commission de révision dans un délai de quatre mois après sa notification. En cas d'objection par au moins un quart des États membres, la modification n'entre pas en vigueur. Sinon, les modifications entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant la notification. Ces modalités sont régies par l'article 35 de la COTIF.

Les modifications adoptées par l'Assemblée générale sont, elles-aussi, notifiées aux États membres par le Secrétaire général. En revanche, une modification n'entrera en vigueur qu'après avoir été formellement approuvée¹ par un nombre déterminé d'États membres. Ce nombre correspond à la moitié de tous les États membres pour les modifications aux appendices et aux deux tiers des États membres pour les modifications à la Convention proprement dite. Le Secrétaire général notifie aux États membres que le seuil requis a été atteint, puis la modification entre en vigueur douze mois après cette notification. Ces modalités sont régies par l'article 34 de la COTIF. Le temps nécessaire pour obtenir les approbations requises est impossible à prédire, mais l'expérience a montré que cela prenait généralement de nombreuses années.

À sa 13^e session (25-6.9.2018), l'Assemblée générale a adopté² des modifications à la COTIF (y compris des modifications à l'article 34, § 3 à 6, et à l'article 35, § 4, de la COTIF) qui déboucheront sur une nouvelle procédure simplifiée pour les modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale. Avec cette nouvelle procédure, l'approbation par la moitié des États membres ne sera plus nécessaire après une décision de l'Assemblée générale. Les modifications des appendices adoptées par l'Assemblée générale entreront en vigueur trente-six mois après leur notification par le Secrétaire

¹ Par la ou le chef d'état, chef de gouvernement ou ministre des affaires étrangères. Voir Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF : http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Lignes_directrices_sur_les_actes_de_traite_au_titre_de_la_COTIF_RGB.pdf.

² Voir document final de la 13^e Assemblée générale : <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AbFinalDocument/SG-18088-AG13-f-document-final-Add.pdf>.

général dans tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant l'entrée en vigueur, auront déclaré qu'ils n'approuvent pas lesdites modifications. En cas d'objection par au moins un quart des États membres, la modification n'entrera pas en vigueur.

La nouvelle procédure doit encore être approuvée selon les modalités de la procédure actuelle, c'est-à-dire que deux tiers des États membres doivent approuver formellement les modifications à la COTIF adoptées par la 13^e Assemblée générale. Cette approbation est encore en suspens.

En vertu de l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications de la Convention décidées par la 13^e Assemblée générale n'entreront en vigueur que douze mois après avoir été approuvées conformément à leur droit national par les deux tiers des États membres. Compte tenu du nombre de membres de l'OTIF au 24 janvier 2024, le seuil des deux tiers équivaut à 32 États membres. Au 24 janvier 2024, 11 États membres ont approuvé les modifications.

4. ACTIONS PROPOSÉES

Si la Commission d'experts techniques estime judicieux de réviser les RU ATMF, deux approches sont possibles :

1. réviser partiellement les RU ATMF via une décision de la Commission de révision, tous les articles pouvant alors être concernés à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9 ;
2. réviser intégralement les RU ATMF, y compris les articles 1^{er}, 3 et 9, en adoptant une nouvelle version consolidée qui remplacera la version actuelle. Cette approche requerrait une décision de l'Assemblée générale.

Du point de vue du Secrétariat, seule la seconde approche (révision intégrale) permettrait de remplir les objectifs de simplification et de concision. Une décision de l'Assemblée générale serait alors requise. Compte tenu de la modification en suspens de la procédure de prise de décisions de l'Assemblée générale (voir supra), le Secrétariat estime que les propositions visant à modifier les RU ATMF ne devraient être faites qu'une fois que la nouvelle procédure s'appliquera. Décider de modifier les RU ATMF selon la procédure actuelle déboucherait sur une situation ambiguë et pourrait avoir pour conséquence que les RU ATMF révisées entreraient en vigueur plus tard que si la décision était prise avec la nouvelle procédure.

Il faudra encore un certain temps avant que la nouvelle procédure devienne applicable. Néanmoins, dans l'intervalle, la CTE pourrait commencer la rédaction et la discussion de dispositions révisées.

PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

- La Commission d'experts techniques prend note des informations données dans le document TECH-24012-CTE16-6.4 concernant une possible future révision des RU ATMF.
- La Commission d'experts techniques est d'avis que la révision des RU ATMF devrait être envisagée afin de simplifier les règles et de les rendre plus cohérentes et précises. Il conviendra de veiller au maintien de la compatibilité avec la législation de l'Union européenne et à garantir la compatibilité rétroactive, c'est-à-dire que la valeur et la validité des admissions des véhicules délivrées conformément à la version actuelle ou à une version future des RU ATMF devraient rester inchangées.
- La Commission d'experts techniques est d'avis que les objectifs de la révision des RU ATMF ne peuvent être atteints que par une révision intégrale sous la forme d'une nouvelle version consolidée. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour prendre une décision à cet effet.
- La Commission d'experts techniques est d'avis qu'une décision visant à réviser les RU ATMF ne devrait être proposée à l'Assemblée générale qu'après l'entrée en vigueur des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session (25-26.9.2018), qui comprenaient entre autres des modifications à l'article 34, § 3 à 6, et à l'article 35, § 4, de la Convention.

- La Commission d'experts techniques demande au WG TECH de rédiger des textes pour une possible modification future des RU ATMF sur la base des documents de travail préparés par le Secrétariat. Étant donné que les modifications adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session pourraient ne pas entrer en vigueur avant un certain temps, la rédaction des modifications aux RU ATMF ne devrait pour l'heure pas figurer au premier rang des priorités du WG TECH.