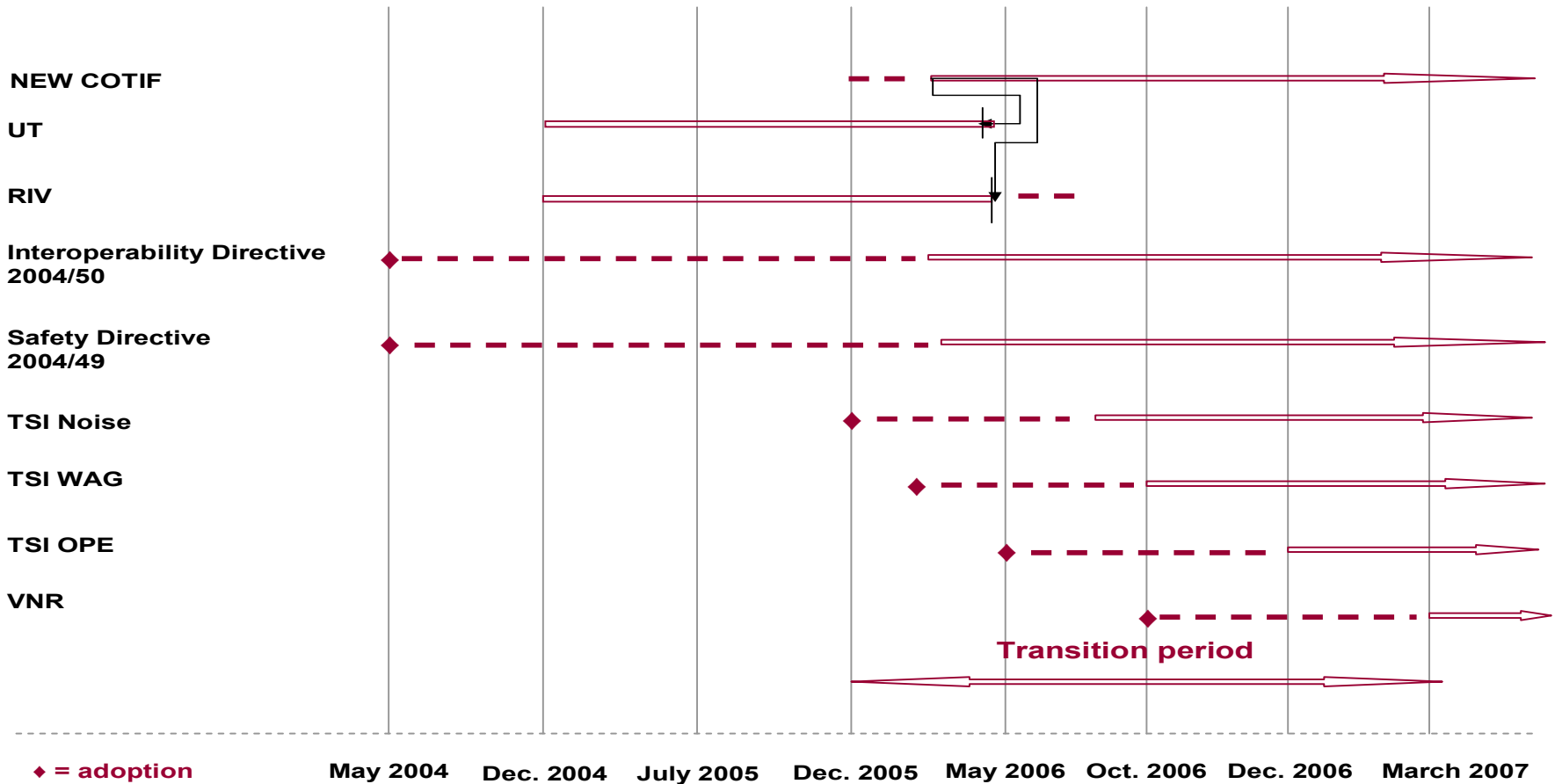


- 1 MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION EUROPEENNE
Einführung des neuen Europäischen regelwerkes
- 1.1 LES STI
- TSI NOI NOISE
 - TSI WAG WAGONS
 - TSI OPE OPERATION AND TRAFFIC MANAGEMENT
 - TSI TAF TELEMATIQUE
- 1.2 MISE EN PLACE DES NSA (National Safety Authority) *Einsetzung der NSA*
- 1.3 LA NOUVELLE COTIF *das neue COTIF*
- 1.4 LE CUU *der AVV*
- 1.5 DG TREN « Transition RIV / UIC – STI /CUU »
« Übergang RIV/UIC-TSI/AVV »
- 1.6 DG TREN « Cross Acceptance »
- 1.7 TRAVAUX DE L'AGENCE *Arbeiten der ERA*
- NVR National Vehicle Register
 - Certification des ateliers de maintenance *Zertifizierung der Instandhaltungswerke*
 - Sécurité ferroviaire *Eisenbahnsicherheit*
- 1.8 COTIF APTU / ATMF
- 2.0 UIP – ROLE DU KEEPER *Rolle des Halters*

1 MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION

Einführung des neuen europäischen Regelwerkes



TSI NOISE

- Décision 2006/66/CE : STI »Bruit » JOEC n° L 37/1 du 8/2/06
- Elle concerne notamment les wagons fret
- Il s'agit, pour les wagons, de réduire les bruits « au passage » et en « stationnement ».
- Les valeurs limites retenues, ont définies suivant les types de wagons :
 - Au passage : entre 82 et 87 dB(A)
 - En stationnement : inférieur ou égal à 65 dB(A)

Elle s'applique :

- pleinement aux wagons neufs, dès son entrée en vigueur
- Sans essais, pour les wagons rénovés ou réaménagés avec nouvelle autorisation de mise en service

TSI WAG wagons de fret

- La première version (en anglais) de cette TSI a été approuvée le 17 Décembre 2004.
- Sa publication dans les différentes langues de l'UE est prévue pour fin Avril 2006
- Elle est disponible sur le site de la DG TREN « CIRCA »
- Sans attendre sa publication, la DG TREN recommande de l'appliquer pour toute construction neuve

TSI OPE Exploitation et Gestion du trafic

- La première version (en anglais) de cette TSI a été approuvée le 24 Juin 2005.
- Sa publication dans les différentes langues de l'UE est prévue à la fin du premier semestre
- Elle est disponible sur le site de la DG TREN « CIRCA »
- Parmi les annexes on peut noter l'annexe P :
« identification des véhicules » basée sur la fiche UIC 438

TSI OPE Identification des véhicules

- Il est attribué à chaque véhicule,
- un numéro de 12 chiffres « numérotation normalisée »
- Le marquage du détenteur est réalisé au moyen d'un code alphanumérique constitué de 2 à 5 lettres.
- Une succession de lettres permet d'identifier le type de wagon, (superstructure)

TSI TAF Applications télématiques au service du Fret

- Cette STI , règlement (CE) n° 62/2006, a été publiée au JOCE n°L13/1 du 18/1/06
- Un plan de déploiement stratégique européen (SEDP) permet sa mise en œuvre.
- Domaine d'application technique : le terme « usager » désigne :
 - Les gestionnaires d'infrastructure ou les entreprises Ferroviaires
 - Les prestataires de services, constructeurs, opérateurs, clients...
- Champ d'application: (notamment)
 - Les applications au service du fret (suivi en temps réel)
 - Les systèmes de triage et d'affectation (composition des trains)
 - Les systèmes de réservation (sillons)

- Entités impliquées:
 - Prestataires de services ; wagons, révision et réparation de wagons...
 - Fourniture de wagons, assimilable à la gestion d'une flotte de véhicules. Une EF peut gérer ses propres wagons ou ceux d'un autre détenteur
 - Si la chaîne de transport implique plusieurs EF, EFP (entreprise ferroviaire principale) est chargée de la coordination avec celle-ci.
 - Ce service peut être également exécuté par un transitaire ou par toute autre entité.
 - Wagons vides : il n'y a aucune différence entre les wagons vides et les wagons chargés sur le plan des manœuvres.
le gestionnaire de flotte qui en a la charge doit être considéré comme un client.

- Bases de données sur le matériel roulant:



Document Microsoft
Word

Les données techniques indispensables sont notamment :

- L'identification du matériel roulant
- Les caractéristiques techniques et de fabrication
- L'évaluation et la compatibilité avec l'infrastructure
- L'évaluation des caractéristiques du chargement
- Les caractéristiques relatives au freinage
- Les données de maintenance
- Les caractéristiques environnementales

Les détenteurs des wagons doivent permettre l'accès des EF aux données techniques des véhicules.

Les EF doivent garantir l'accès aux fichiers de référence .

1.2 MISE EN PLACE DES AUTORITES DE SECURITE NATIONALES

NSA National Safety Authority

- Comme ce sera évoqué au point 1.5, la DG TREN souligne qu'une des difficultés actuellement rencontrée dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions vient du retard pris par les Etats pour la mise en place des NSA.
- Ce retard a notamment un impact sur la mise en service des nouveaux matériels et sur leur immatriculation.
- La question est de savoir : ce qui a été fait dans votre pays, ce qui reste à faire, et quelles missions ont été confiées aux NSA.

1.3 LA NOUVELLE COTIF

(Das Neue COTIF)

- ENTREE EN VIGUEUR DE LA COTIF 1999 : 1er Juillet 2006
- CONSEQUENCES :
 - Suspension de l'application des anciennes règles uniformes CIV et CIM
Cas des états n'ayant pas encore ratifié la COTIF ?
 - Entrée en vigueur du Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU)
 - Entrée en vigueur du guide lettre CUV
 - Par contre les appendices :
ATMF Admission Technique de Matériel Ferroviaire
APTU Adoption des Prescriptions Techniques Uniformes
Ne s'appliquent pas pour le moment, un comité d'experts techniques doit se réunir début juillet, l'UIP sera présente. VOIR POINT 1.8

1.4 LE CUU

(Der AVV)

- Il doit entrer en vigueur le 1er Juillet 2006, en même temps que la COTIF 1999 et remplacera , le RIV ainsi que les fiches UIC 433 et 992.
- Néanmoins, les dispositions du RIV relatives au domaine technique, à l'admission et à l'enregistrement des wagons (n° 21.1 à 21.7) restent en vigueur pendant une période transitoire;
- La définition du détenteur, incluant l'utilisateur de longue durée devra être affinée de façon à mieux identifier les destinataires d'informations et les donneurs d'ordres.

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

- Le document qui va être évoqué est le résultat des différents meetings organisés par la Commission et auxquels des représentants de l'UIP ont participé.
- Il s'agit d'un rapport d'activité, finalisé lors de la réunion du 14 mars et destiné au Comité Art. 21 (dont la réunion est prévue en juin prochain).
- une fois que les nouvelles règles UE + COTIF seront mises en oeuvre un certain nombre de questions vont se poser jusqu'au moment où :
 - les STI seront adoptées,
 - les registres d'infrastructure et de matériel roulant seront en place,
 - les autorités de sécurité nationales créées et en position de mettre en service le matériel roulant, y compris l'immatriculation,
 - les États membres auront totalement transposé les directives sécurité et interopérabilité,

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

- Rappel du calendrier prévu
- Commentaires et position des NSA sur les actions requises :
- **Actions requises :**
8 actions ont été identifiées, elles vont être examinées par l'Agence et les NSA, et concernent :
 - Les wagons pour lesquels un contrat de conception / construction est passé au cours de la période transitoire
 - Les wagons pour lesquels un contrat de rénovation / réaménagement est passé au cours de la période transitoire
 - Mise en service de wagons existants (cas où l'EF demande un nouveau certificat de sécurité)
 - Demande d'immatriculation d'un wagon par un détenteur

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

- Immatriculation de wagons neufs ou modifiés ou existants
- Règles d'exploitation
- Maintenance des wagons mis en service avant 2001
- Maintenance des wagons à mettre en service depuis aujourd'hui et jusqu'à l'entrée en vigueur de la STI wagon

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

- Les différentes actions doivent être examinées conjointement par l'Agence et les NSA, afin de trouver des règles communes.
- Dans ce but, l'Agence a adressé aux Etats un questionnaire afin d'avoir une vue d'ensemble sur l'utilisation actuelle du RIV.
- une réunion ERA / NSA devait être prévue le 4 mai.
- « Questionnaire on existing RIV freight wagons »
- 1 approbation technique
 - 11 Are RIV wagons mutually accepted in your country ?
 - 12 If yes, is this mutual acceptance of RIV wagons implemented in the National Legislation ?
 - 13 Does the MS consider that these wagons are approved once or for all ?
 - 14 If not, what procedure is applied by the MS ?
 - 15 Which body is currently responsible for the approval of the freight wagons according to RIV ?

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

16 Is it foreseen to give this responsibility to another body ?

17 If yes, please indicate which one ?

2 Registration

21 Which body is presently responsible for RIV wagon registration ?

22 Will another body take over registration in the near future ?

23 If yes, please give the following information

23.1 any technical file Is there transfer planned or only administrative file transfer ?

23.2 Please describe the process and organization in a few words ?

3 Operation

31 Are RIV operational requirements applied in the MS ?

32 Are RIV operational requirements implemented in the national legislation ?

33 Are there any additional requirements in the national legislation ?

34 Is there a Body responsible for supervising that wagon operation complies with RIV requirements ?

35 If yes, please indicate which one ?

1.5 DG TREN « TRANSITION RIV / UIC – STI / CUU »

4 Maintenance

- 41 Are RIV maintenance requirements applied in the MS ?
- 42 Are RIV maintenance requirements implemented in the National Legislation
- 43 Are any additional requirements ?
- 44 Which body is responsible for maintenance rules elaboration ?
- 45 Which body is responsible for the approval of the maintenance rules ?
- 46 Which Body is responsible for performing maintenance operations ?
- 47 Which body is responsible for maintenance supervision ?
- 48 Is it foreseen to change the organization of maintenance ?
- 49 If yes, please describe how this will change ?

1.6 DG TREN « CROSS ACCEPTANCE »

- L'autorisation de mise en service des matériels roulants doit être donnée par chaque état, Art.14 des Directives, ce qui ne sera pas sans poser de difficultés.
- La DG TREN a missionné un groupe de Travail (NSA) afin d'identifier ces difficultés et de proposer des solutions.
- Ce groupe, animé par l'EBA a présenté plusieurs options reprises par la DG TREN, joint, document DG TREN préparatoire à la réunion du 27 Avril 2006:
- Plusieurs options sont proposées aux NSA
Option A : Status quo
Option B : Un groupe d'options pour mettre en place une approche volontariste
Option C : mise en place une approche réglementaire
- Une majorité s'oriente, pour le court terme, vers l'option B, solution basée sur la reconnaissance mutuelle à partir de checklists. Option défendue par l'UIP.
- Les NSA doivent se prononcer avant le 1er juin, pour des propositions avant la fin de l'année.

Adobe Acrobat 7.0
Document

1.7 TRAVAUX DE L'AGENCE (ERA)

- LE REGISTRE NATIONAL WAGONS
 - Experts de l'UIP Mauro PACELLA et Geoffrey PRATT

LA CERTIFICATION DES ATELIERS DE MAINTENANCE

- Experts de l'UIP Yves GICQUEL et Hermann WEISE

LA SECURITE FERROVIAIRE

- Experts UIP Detlef SCHLICKELMANN

1.8 COTIF APTU / ATMF

- 1er MEETING OF THE OTIF COMMITTEE OF TECHNICAL EXPERTS
4–6 July 2006 in Berne

Projet d'ordre du jour (extrait)

-
- Dispositions transitoires
 - Wagons existants (new ATMF, Art.19)
 - Approbation des nouveaux wagons et des wagons rénovés (problème des annexes APTU)
- Annexes APTU
 - Wagons, incluant le bruit, annexe 3
 - Marquage, (TSI OPE, annexe P), à introduire dans l'annexe 3
 - Maintenance des véhicules, règles générales à introduire en annexe 1

1.8 COTIF APTU / ATMF

Registre

- Registre OTIF, ATMF Art 13, architecture.....
- Obligation des états d'enregistrer tous les véhicules
- VKM
- UNIDROIT

Exigences Nationales

- Langage – traductions
- Cross Acceptance, modèle pour réduire le nombre d'exigences nationales
-Divers

Collaborative Work Space - Travail en Collaboration

Projets :

ATMF



Document Microsoft
Word

APTU



Document Microsoft
Word

2.0 UIP ROLE DU KEEPER et questions sur la maintenance

- L'UIP s'est engagé à présenter à la DG TREN et à l'Agence un document devant préciser le rôle qui pourrait être celui de :

«L' Independent Rail Freight Wagon Keeper »

« Freight – Wagon Maintenance and Safety Management Policy »