

Nota : Les documents rédigés en Anglais ne sont pas traduits,

d'une façon générale, il est possible aujourd'hui de retrouver les documents cités sur www.uiprail.org.

Ont participé à la réunion : Mme STOLINSKA / MM BANCILHON / BENAC / BOUCHETEIL /
BOURGOIS / DOSQUET / FEINDERT / KOGELHEIDE / PIANA / SANCHEZ HUMANES / SUTER /
WATTENBERG / WIRTGEN,

Mme UPLAWSKI a assuré les traductions.

Absents excusés : MM PRATT / HAHNE / PACELLA / GEHRMANN

(sans nouvelles : M. SCHUBERT)

01 Adoption de l'ordre du jour

Celui-ci est adopté.

02 Approbation du projet de compte rendu N° 13, réunion du 4/5/06.

Celui-ci est adopté dans ses versions Française et Allemande, pour plus d'efficacité, il serait souhaitables que les remarques et commentaires puissent être connus dans le mois qui suit la diffusion du projet.

1 MISE EN PLACE DE LA NOUVELLE ORGANISATION EUROPEENNE

10 Situation

Avec l'adoption de la STI SRT (Sécurité dans les tunnels), toutes les STI du 1er groupe de priorités concernant le wagon sont désormais adoptées.

11 remarques sur les STI publiées (voir meeting N° 13)

1. TSI WAGON

Même si certains Etats ou NSA la trouvent incomplète, notamment certains points critiques pour la sécurité auraient été oubliés, elle s'applique à partir du 28 Janvier 2007 dans tous les Etats membres de l'UE.

Les « **open points** » de l'annexe JJ sont pour le moment de la responsabilité des Etats, les Etats peuvent appliquer également des règles spécifiques qu'ils doivent justifier auprès de la Commission, et des dérogations peuvent être données sous certaines conditions, notamment pour les projets « en état avancé de développement ».

Cette situation demande à ce qu'un nouveau wagon soit autorisé de mise en service dans chaque Etat où il devrait être appelé à circuler, à plusieurs reprise l'UIP a indiqué que cette situation était inacceptable, ce que reconnaît laDG TREN qui recherche des solutions.

Lors de l'interruption de son activité, l'AEIF a communiqué un document "TSI révision, 01/16 DV 55-EN01, last modification 18/08/05" qui n'aurait pas été traité par le « Comité Art.21 ».

Les points "ouverts" sont rappelés ci-dessous, mais il est utile de les considérer en tenant compte du point 7 de la STI WAG : »mise en œuvre », voir quelques extraits ci-après :

7.3 MATERIEL NOUVEAU

... Les dispositions du point 4.2.4.1.2.2 (éléments de puissance de freinage) ne s'appliquent pas...

7.4 MATERIEL EXISTANT

... Pas d'exigence tant que le matériel n'est pas renouvelé ou réaménagé...

sauf pour ce qui concerne **la conformité des marquages**, lorsque le wagon est repeint.

... Pour les wagons renouvelés ou réaménagés,

les points 4.2 / 5.3 / 6.1.1. / 6.2 et toutes les dispositions particulières s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la STI,...

Sauf pour les exceptions pour lesquelles les règles nationales s'appliquent, dont :

Plan de maintenance

Profil de la décélération en freinage

Conditions environnementales

.....

7.5 ACCORDS EXISTANTS

... Ils sont à notifier avant fin Juillet 2007..l'accord RIV et les instruments de la COTIF ne devront pas être notifiés.

7.6 MISE EN SERVICE

... L'autorisation de mise en service est donnée aux EF par wagons groupés (en fonction de la série ou du type).

« **Open points** » : voir l'annexe JJ

- **Hot axle box detection**, détection de boîtes chaudes
Le Pr EN 15 437 Détecteurs de boîtes chaudes – exigences de performances - A été Homologué en 3/06-la publication est attendue pour 12/06).
- **Aerodynamic effects**, effets aérodynamiques, voir EN 14 067 parties 1 to 6
- **Cross winds**, Vents traversiers,
ce point ouvert est à spécifier lors de la prochaine révision de la TSI
- **Traffic operation and management subsystem**, Les interfaces étaient en cours d'examen au moment de l'adoption de la TSI

Réunion du 13 Novembre 2006

- **Assessment of welding joints**, évaluation de la qualité des joints soudés suivant les règles nationales, Le projet EN 15 085, Soudage des véhicules ferroviaire et des constituants devrait être approuvé fin 2006.
 - **Assessment of maintenance**, Evaluation de la maintenance
L'AnnexE DD de la STI n'a pas été finalisée, il appartient à chaque Etat de définir ses propres règles.
En Allemagne l'EBA se contenterait de vérifier la conformité du dossier par rapport à la STI.
 - Annex B marquages des wagons de fret, comme cela a été dit plus haut, la mise en conformité s'applique pour les wagons existants repeints.
La numérotation des wagons n'est pas traitée dans cette annexe (voir STI OPE annexe P et travaux en cours).
Il reste les points ouverts :
 - B.3, **Vehicle load table**, tableau de charge des véhicules, cela concerne le marquage **, s'applique-t-il aux wagons améliorés/rénovés ou aussi aux wagons neufs ?
 - B.32, **Marking of wagons and coaches built to gauges** (GA,GB,or GC)
- Pour cette annexe, voir aussi le "DG TREN Transition Guide" page 21 :
Inscriptions and signs: Annex B to TSI WAG (adoption 28 July 2006, entry into force 28 January 2007) complemented where necessary by inscriptions and signs from the annex 11 of the GCU which are not part of the aforementioned annex to the TSI.
- Les détenteurs rappellent également que pour les transports multimodaux différents marquages concernant notamment le chargement ont été oubliés et qu'il conviendrait de les intégrer quelquepart. L'annexe 2 du RIV n'a pas été reprise dans les nouveaux règlements.
- Annexe C.4 GA, GB, GC **Vehicle gauges**, gabarits
Voir le projet Pr EN 15 273 Gabarits – parts 1-3 qui a été homologué et devrait être publié prochainement
 - Annexe E **Wheel treads, open point until EN is published**, défauts de tables de roulement
La norme EN 13 715 « roues – profil de roulement » a été homologuée et devrait être publiée prochainement ;
 - Annexe L **specification of cast steel wheels**, roues en acier moulé, une norme a été demandée
 - Annexe P
Performances de freinage – évaluation des constituants d'interopérabilité
Un point sur les travaux normatifs en cours serait à réaliser.

2. TSI OPE **Exploitation et Gestion du Trafic**

Cette STI entrera en vigueur le 11 Février 2007,

Réunion du 13 Novembre 2006

Voir le « [DG TREN Transition Guide](#) », pour ce qui concerne l'Annexe P, des précisions sur la codification des wagons sont à donner par l'ERA en concertation avec la COTIF.

Voir aussi les travaux concernant le VKMR ([Vehicle Keeper Marking Register](#)).

3. TSI TAF Applications Télématiques au service du fret

Voir le point 16.2 SEDP ([strategic European deployment plan](#)), qui sera proposé à la Commission courant janvier 2007 et permettant sa mise en oeuvre.

L'UIP a rappelé les obligations des détenteurs et des EF concernant les informations et leur accès.

L'annexe 2 de la TSI, en Anglais, énumère les rubriques

[Du RSRD](#) [Rolling Stock Reference Databases](#)

[De la database WIMO](#) [Wagon and intermodal Unit Operational database](#)

Il est noté au point 5.1 "Coding of the nature of damage", que la codification ne correspond pas à celle de l'annexe 9 du CUU, la TSI aurait utilisé les codes travaux de la fiche UIC 922-11.

Le cas des informations à donner par l'EF dans le cadre du CUU est également évoqué, il est signalé que l'organisation Raildata, regroupant une bonne douzaine d'EF historiques, serait actuellement en mesure de les communiquer, ce qui ne réglerait pas pour autant le problème, et cela ne sera probablement gratuit.

4. TSI NOISE

[UIP 8/9/06 to DG TREN :](#)

[Page 6,7: Application of TSI NOI for new , renewed/upgraded wagons during the transitional period.](#)

[UIP has been informed by its members on problems linked with the application of TSI NOI \(June 23, 2006\) in the event that their wagons have been ordered before entry into force of TSI NOI but delivered after its entry into force.](#)

[Contrary to the TSI WAG \(not yet entered into force\) which states that in such a case the provisions of the TSI does not apply to these wagons, TSI NOI does not foresee such a transition rule but specifies the immediate application of its rules to wagons. The only transition rules existing in TSI NOI concern the locomotives but not wagons.](#)

[As some countries suspend in such case the application of TSI NOI, UIP asks to apply the TSI NOI only after entry into force of the TSI WAG.](#)

Il semblerait que la plupart des Etats appliquent cette recommandation.

Réunion du 13 Novembre 2006

Cependant il n'existerait pas encore de solution économiquement acceptable pour les wagons existants et notamment pour ceux dont les modifications nécessitent une nouvelle autorisation de mise en service.

Les textes ne prévoyant pas de courbe de calcul du frein, les différentes configurations de freinage liées à un matériel de type doivent être validées par des essais en ligne, ce qui impacte les coûts et délais.

Il n'y a toujours pas de solutions techniques pour les wagons équipés de roues de 840mm, et n'ayant pas de frein à disque, l'UIC n'ayant pas prévu de programmes d'essais.

Il est souligné également que la mise en place de semelles K permet, pour les wagons neufs, de satisfaire aux conditions définies dans les TSI, mais ce n'est pas pour autant que les pressions pour réduire encore plus le bruit ont cessées, notamment en Allemagne où dans certaines régions à fort trafic, les voies sont très proches des maisons. De leur côté, les pays scandinaves estiment que la solution semelle K n'est pas satisfaisante.

Noter aussi le projet de norme EN 15 461 Caractéristiques et propriété de sections de voie pour le mesurage du bruit au passage en cours d'homologation.

5 TSI SRT « Sécurité dans les tunnels »

Cette TSI a été adoptée en juin 2006, mais n'a pas encore été publiée, on peut noter :

“Dangerous goods

The general safety measures concerning the carriage of dangerous goods are defined in OPE TSI and RID. No tunnel specific measure is prescribed in this TSI. The Relevant National Authority may prescribe specific measures according to clause 1.1.6”.

D'une façon générale les wagons ne sont pas directement concernés.

12 DG tren « Transition Guid » version 3, 4/10/06

Ce document a été largement diffusé et commenté, notamment lors du Workshop du 20/10/06. On peut noter les points principaux :

o **Required Actions**

Existing wagons marked in accordance with RIV

Registration

The role of the keeper

TSI OPE

Maintenance rules

Inscriptions and signs

Maintenance rules for existing wagons marked in accordance with RIV

o **Annexes**

Réunion du 13 Novembre 2006

- o Technical specification to apply When building a new wagon and When renewing an existing wagon
- o Placing in service of A new wagon, A renewed / upgraded wagon, An existing wagon
- o Registration of New wagon, Renewed / upgraded wagon, Existing wagon
- o Operation rules
- o Maintenance rules for wagons placed in service, Before 20 April 2001, Between 20/4/01 and 28/1/07
- o Maintenance rules for new/upgraded/renewed wagons placed in service after 29/1/07
- o UIC decision, to keep the technical aspect of the RIV Chap. 2.2, n° 21.1 to 21.7

Avant le Workshop organise le 20/10/06, l'UIP avait publié un communiqué :

“Comments of UIP 8/9/06”

Il est souligné que ce document n'a pas de valeur légale, par exemple, il est implicitement appliqué en France, par contre il n'est pas repris en Allemagne.

13 DG tren workshop 20/10/2006, conclusions,

Voir le communiqué : UIC/UIP/ERFA Press release n°248, et notamment :

UIC, UIP and ERFA will accompany the further development of the GCU within the GCU Joint Committee. In parallel, the Commission will continue the consultations with the Interoperability / Safety Committee and with the main stakeholders in the rail sector in order to find the most appropriate solution for pending problems listed as “open points” and in particular the absence of clear definition of the keeper and the recognition of his responsibility for the maintenance of his wagons in the interoperability and safety system. Representatives from UIC, UIP, ERFA, NSA and OCTI which attended the Workshop were given the responsibility by DG TREN to present a joint project on the basis of UIP Position paper (to which UIC and ERFA give their support,) allowing to supplement article 14 of directive 2001/16 on Interoperability

Cette question sera reprise au point 15.

Cross Acceptance, ERA draft « One Stop Shop” , A propos de cette consultation organisée par l'ERA, l'UIP avait pris position, il faut noter également, pour les wagons, que la TSI WAG va entrer en vigueur, ce qui n'est pas le cas des autres types de matériel roulant pour lesquels une « **cross acceptance** » est utile. Néanmoins pour il ne faut pas oublier les « **open points** » de la TSI. L'ERA est mandatée pour identifier, lister et analyser les spécificités nationales. Actuellement un nombre important d'Etats n'a pas communiqué ses règles spécifiques.

14 les NSA (National Safety Authorities), organisation,

chaque participant avait été invité à préciser la situation de son Etat concernant les points suivants :

14.1 Mise en place dans les différents Etats Membres

L'Allemagne est très en avance par rapport aux autres Etats, l'EBA est aujourd'hui bien rodée. En Italie, la COTIF n'ayant pas été ratifiée et les directives UE 2004/49 et 2004/50 n'ayant pas été transposées, l'immatriculation des wagons reste traitée par l'Entreprise Ferroviaire historique, ce qui est inacceptable. Des discussions sont en cours, le bureau du CUU est tenu informé.

14.2 Positions des NSA concernant les « open points de la STI WAG »

La position semblerait plutôt réservée, la proposition est difficile d'application.

14.3 Exceptions, Cas spécifiques déclarés, justification

Beaucoup de retard sur ce point, les cas spécifiques déclarés ont été généralement repris au chapitre 7.7 de la TSI WAG.

14.4 Prise en compte des wagons existants L'idée avance, il reste à la concrétiser.

14.5 Position sur la maintenance

Pour la maintenance on peut noter l'initiative de la VPI associée à Raillon et à sa NSA pour développer un référentiel de maintenance préventive recommandant les règles minimales à appliquer. Chaque détenteur a la responsabilité, s'il l'utilise, de gérer sa mise en œuvre et son retour d'expérience, des réunions régulières permettront de vérifier, voire de modifier, ce référentiel, les ateliers de maintenance y seraient associés. Cette recommandation d'environ 500 pages serait disponible dès février 2007.

Les participants soulignent leur intérêt pour cette initiative qui pourrait être étendue, notamment dans les Etats où le référentiel Allemand est déjà utilisé.

En Espagne, un plan de maintenance va être adopté et le ministère travaille à l'établissement de règles de maintenance harmonisées en relation avec la profession.

En France, les règles SNCF de maintenance sont du domaine public, telles qu'elles étaient au 1^{er} juillet 2006, pour les faire évoluer, les détenteurs sont actuellement très dépendants de la SNCF qui cherche à contractualiser la situation.

En Suisse, pour les wagons existants, les règles Allemandes sont utilisées.

15 "Keeper" discussion

Lors du Workshop du 20 Octobre dernier, il avait été convenu que les participants se donnaient 6 mois afin de :

to find the most appropriate solution for pending problems listed as "open points" and in particular the absence of clear definition of the keeper and the recognition of his responsibility for the maintenance of his wagons in the interoperability and safety system.

Un GT a été constitué, 3 représentants de l'UIP doivent y participer.

Il est prévu d'examiner un certain nombre de propositions, OTIF, UIP, UIC, EBA...et celle de P GRILLO devant servir d'ordre du jour:

- (i) **Absence d'un dispositif de maintenance pour les wagons RIV existants,**
- (ii) **Difficultés pour un RU de démontrer que le wagon utilisé est conforme aux règlements,**
- (iii) **Absence d'une définition claire du Keeper dans les règlements UE (rôle à préciser également)**

16 Travaux en cours

16.1 L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPEENNE

Le (les) Registres Wagons (Mauro Pacella)

(NVR) voir le final report, lu.reg.060727

Les recommandations sont basées sur les directives, il est proposé d'enregistrer aussi les wagons Existants.

Une mention obligatoire de l'Art. 14 de la directive ne serait pas reprise :

« données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule »
à cause d'une absence de référentiel ?

Principe, un enregistrement unique pour un wagon, par un Etat, La liste des Etats où le wagon pourra circuler figurera au registre.

Il est prévu de connecter les registres à un registre virtuel, mais l'ERA attend l'avis de la Commission avant d'aller plus loin.

RSR (Directive Interopérabilité A24),

l'ERA poursuit ses travaux, tous les wagons y figureraient, les utilisateurs pourront y vérifier la compatibilité et les conditions d'interopérabilité.

Quant à la teneur, 2 STI, WAG et TAF ont travaillé sur le sujet, pas toujours d'une façon cohérente, il y a des écarts.

L'ERA doit clarifier la situation et parmi les questions, il y a celle concernant la responsabilité de la tenue du registre et de sa mise à jour. (STI WAG, mise à jour annuelle).

VKM, Vehicle Keeper Marking Registration

L'ERA et l'OTIF travaillent conjointement sur ce dossier, G PRATT le suit pour l'UIP

La Certification des ateliers de maintenance

L'Agence a pour mission d'établir un système européen de certification des ateliers d'entretien du matériel roulant et formule des recommandations en vue de sa mise en œuvre ;

Objectifs :

- Définir les prescriptions techniques et réglementaires ainsi que les procédures de maintenance nécessaires et appropriées
- Réduire les coûts
- Ouvrir le marché
- Atteindre le même niveau de qualité partout

C'est une certification système, le comment certifier et qui certifie seront définis en 2007. Lors des derniers travaux, il a été indiqué que l'ISO 9001 peut servir de base mais n'est pas suffisante ;

Réunion du 13 Novembre 2006

Elle concerne actuellement 2 000 000 de véhicules, ainsi que les composants de sécurité tels que freins, essieux.

16.2 LE SEDP (TSI TAF)

Cette question n'a pu être développée, il est recommandé de prendre connaissance des documents disponibles à l'UIP, l'UIP suivant particulièrement cette question.

16.3 La Normalisation EUROPEENNE

Le CEN (Comité européen de Normalisation) a mis en place le **CWA (CEN Workshop Agreements)** pour faciliter la mise en œuvre de la STI TAF, il s'agit d'une approche permettant de réduire les délais de publication des normes liés aux procédures. Actuellement des fiches UIC ont été traduites en normes par le CWA.

Travaux du CEN,

Dans le cadre des Directives CE, le CEN et en particulier le TC 256, a été chargé d'établir un certain nombre de normes (voir : [Standards requests, last AEIF situation known 9/2/05](#)).

La liste des normes publiée et celle des travaux en cours sont disponibles sur le site du CEN, www.cenorm.be, les normes en cours d'enquête publique peuvent être consulté sur les sites des associations nationales de normalisation, par exemple sur le site Français AFNOR :

- Pr EN 13 103 (end 5/1/07) [Non powered axles – design method](#)
- Pr EN 13 104 (end 5/1/07) [powered axles – design method](#)
- Pr EN 13 260 (end 20/11/06) [Wheelsets – products requirements](#)
- Pr EN 13 261 (end 20/11/06) [Axles – products requirements](#)
- Pr EN 15 551 (end 20/11/06) [Freight wagons - buffers](#)
- Pr EN 15 566 (end 20/11/06) [Rolling stock – draw gear](#)

17 Réduction du bruit ferroviaire

Voir TSI bruit, point 11.4, et la présentation de M KOTRASCEK faite à l'occasion de la dernière Assemblée Générale de l'UIP.

18 La Nouvelle COTIF, travaux du Comité d'experts techniques (CET)

Lors de sa réunion de début juillet 2006, et à la demande des représentants de l'UE, 2 sous-groupes avaient été créés : 1 comité stratégique et 1 comité technique, le comité stratégique programmé début octobre 2006 a été annulé, le WG Technique doit se tenir à BERNE les 14 et 15/11/07, les points ci-après sont à l'ordre du jour, les documents de travail sont sur le site de l'OTIF ;

www.otif.org :

Réunion du 13 Novembre 2006

- interfaces between OTIF and UE and collaborative approaches
- develop an overview of the content of all APTU Annexes
- APTU Annex 3: wagons (including Noise)
- definition and role of the keeper
- wagons, maintenance aspects (part of APTU Annexe 1)
- vehicle marking (Annex P, management of the numbering system,);
- setting up the rolling stock register and interfaces with EU registers;
- transitional provisions for technical subjects.
- Questions of interpretation;

19 Le CUU (GCU)

Conformément à l'annexe 8 du CUU un Groupe Permanent d'Experts a été désigné, pour traiter les différentes questions à caractère juridique ou technique, il peut faire appel a des experts, pour sa part l'UIP a établi une liste d'experts.

La prochaine réunion se tiendra le 21 Novembre 2006, à l'ordre du jour on peut noter :

1. Approval of agenda
2. Approval of the minutes of the 1st meeting held on 5th October 2006
3. Identification of UIC mirror working groups (*UIC*)
4. Wagon database of the keepers who adhered to the GCU
 - a. Inventory of the various databases foreseen within the framework of interoperability (*C. Piana*)
 - b. The Raildata case, see attached document (*UIC*)
 - c. Information needs of the RUs (*R. Borghart*)
 - d. Proposition of adaptation of the GCU database to the keepers' needs (*UIP*)
5. Discussion about the mandate of the « keeper » working group that will be set up according to decisions of the Workshop of 20. October. Mr. Schmitz (EBA)'s proposal and UIP comments are attached
6. Questions about the GCU annexes
 - a. Proposal for amendment of annex 4 (*G. Goossens / UIP*)
 - b. Annex 9, consistency of anomaly codes with TSI TAF *Actions to be considered*
 - c. Annex 10, finalisation of the document (*see point 3*)
 - d. Annexes for wagon maintenance and TC codification – UIRR Proposals (*Voir annexe*)
7. Implementation of Article 22.4 in relationship with annex 12 (*M. Vaerst*)
8. Maintenance, follow up of workshop of 20/10/06 *Actions to carry out*
9. Questions asked by VPI (*see annex*)
10. The TRENITALIA Case (*see annexed letter*)
11. Miscellaneous

Réunion du 13 Novembre 2006

- a. Proposal for the follow up of questions (list, see attached project)
- 12 Report to the JC of 21. November 2006
- 13 Meetings schedule

List of annexes

- 1. Database GCU (point 4)
- 2. Annex A2 TSI TAF (points 4 & 6b)
- 3. UIC / Raildata (point 4b)
- 4. Mandate WG Keeper (point 5)
- 5. Adaptation of Annex 4 (point 6a)
- 6. Discrepancies with TSI TAF (point 6b)
- 7. Proposal UIRR (point 6d)
- 8. Maintenance workshop 20/10 (point 8)
- 9. Questions of VPI (point 9)
- 10. Case of TRENITALIA (point 10)
- 11. Tasks to be dealt with

M WIRTGEN signale qu'il est difficile de récupérer ses essieux chez certaines EF, des pénalités devraient être envisagée, il souhaite que le bureau du CUU traite la question.

3 INFOS UIP décisions de l'AG de RAVELLO, points concernant le Comité

Construction of a special UIP members website with password

The purpose of this initiative is to gather in a structured pattern all documents important for the UIP (Minutes, Experts' reports, texts of the EU, ERA, and OTIF, etc.) These texts will be only accessible to authorized UIP members. This initiative is suppose to reduce considerably the flood of emails.

4 INFOS DES ASSOCIATIONS

5 DIVERS

51. Travaux de l'UIC relatifs à l'homologation du comportement dynamique des wagons,
position UIP et situation (question non traitée)

52. Date prochaine réunion **Paris le 21 Mars prochain**