



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**LAW-17130-CR26/8/9/10**

**06.09.2017**

Original : DE

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

---

### **Informations de la 10<sup>e</sup> Commission d'experts techniques :**

- Modifications proposées pour l'appendice F à la COTIF (APTU)
- Modifications proposées pour l'appendice G à la COTIF (ATMF)
- Projet de nouvel appendice H à la COTIF

En nos qualités de président et de secrétaire de la Commission d'experts techniques, nous vous informons par la présente des discussions et conclusions de ladite commission.

La 10<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) s'est tenue à Berne les mardi 13 juin et mercredi 14 juin 2017. Les discussions ont porté sur la modification de l'appendice F à la COTIF (APTU), la modification de l'appendice G à la COTIF et la formation du nouvel appendice H à la COTIF.

La CTE n'a pas pouvoir de décision sur ces questions mais peut, eu égard à son expertise, donner son opinion à la Commission de révision. L'objet de la présente est donc d'informer la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision de la position de la CTE.

Le procès-verbal de la CTE sur ces questions est joint en annexe et les discussions sont résumées ci-dessous.

### **Modifications de l'appendice F (APTU) et de l'appendice G (ATMF) à la COTIF**

Il est important que les dispositions en vigueur de l'UE et de la COTIF soient harmonisées. Or, avec l'adoption du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, l'UE a modifié plusieurs de ses dispositions et en a donc informé la CTE et son groupe de travail permanent (WG TECH). S'appuyant sur une analyse de la Commission européenne, le Secrétariat et le WG TECH ont préparé les modifications aux APTU et ATMF nécessaires pour garantir la concordance avec le droit de l'UE.

Ces modifications sont requises pour harmoniser la terminologie utilisée avec celle de l'UE et pour tenir compte de certains changements en matière de procédure, en particulier du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est désormais compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Les principes de base des APTU et ATMF restent quant à eux inchangés.

La CTE a examiné et pleinement approuvé les propositions de modifications des APTU et des ATMF ainsi que leurs justifications, telles qu'elles sont soumises à l'attention de la Commission de révision.

### **Projet de nouvel appendice H à la COTIF**

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Le projet de nouvel appendice H préparé par le Secrétariat de l'OTIF et examiné par la CTE énonce des dispositions visant à réglementer l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Le nouvel appendice sera d'importance pour atteindre l'interopérabilité.

- Dans le contexte de la COTIF, l'interopérabilité signifie l'aptitude de systèmes ferroviaires nationaux différents à permettre la circulation sûre et sans interruption des trains qui atteignent les niveaux de performance requis.
- Elle implique donc l'exploitation transfrontalière de trains complets, laquelle suppose que l'infrastructure soit utilisée par différentes entreprises ferroviaires, qu'elles soient nationales ou étrangères.
- L'interopérabilité pourraient sensiblement accroître l'efficacité des chemins de fer, mais nécessite une harmonisation plus poussée des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires, par exemple.

En vertu du nouvel appendice, les autorités nationales délivreront des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné.

La CTE a examiné en détail différents aspects du projet et s'est prononcée en faveur du nouvel appendice. En conséquence des discussions, le projet de nouvel appendice H a été modifié pour :

- établir clairement qu'un certificat de sécurité apporte la preuve que l'entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'exercer ses activités en toute sécurité, au sein du domaine d'exploitation prévu, dans l'État dans lequel le certificat est valide ;
- préciser que les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure doivent maîtriser les risques associés à l'exploitation de trains en trafic international, en n'excluant nullement que d'autres entités sont susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité du système ferroviaire ;
- veiller à ce que les autorités de certification acceptent les résultats des évaluations réalisées par les autorités d'autres États, à condition qu'elles soient basées sur des procédures et dispositions équivalentes ;
- veiller à ce que les annexes au nouvel appendice, qui seront développées dans un second temps, incluent en particulier les éléments du système de gestion de la sécurité et les méthodes de sécurité communes sur la certification, le contrôle et la surveillance.

Il sera essentiel d'élaborer rapidement des annexes au nouvel appendice afin d'en assurer une mise en œuvre efficace. La CTE a réfléchi à fixer des délais contraignants pour terminer ces annexes. Toutefois, il est apparu que c'était impossible dans la mesure où aucune responsabilité ne peut être attachée au respect de ces délais et qu'il n'y aurait aucune conséquence à ne pas les tenir. La CTE suggérerait plutôt que l'Assemblée générale use de son pouvoir de recommandation pour demander à la CTE de mettre au point ces annexes avant une certaine date. Ce serait un signe politique fort qui pourrait accélérer le processus.

La version du projet d'appendice H soumise à la Commission de révision pour discussion a été préparée par le Secrétariat de l'OTIF conformément aux instructions de la CTE.

Nous saurions gré à la Commission de révision de tenir compte des informations de la présente lorsqu'elle décidera de l'adoption des modifications de l'appendice F (APTU) et de l'appendice G (ATMF) à la COTIF et discutera du nouvel appendice H à la COTIF.

Au nom de la Commission d'experts techniques, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

*[signé]*

Roland Bacher

Président

*[signé]*

Bas Leermakers

Secrétaire

Annexe :

Extrait du procès-verbal de la 10<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques

## Annexe

### 6.1 Interopérabilité au-delà de l'UE : projet de nouvel appendice H sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Document : [TECH-17001](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour discussion un projet de nouvel appendice à la COTIF présenté comme document TECH-17001, lequel comporte une introduction générale, des propositions pour le texte juridique et des explications. Ce projet de nouvel appendice H énonce des dispositions visant à réglementer et permettre l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

L'exploitation transfrontalière de trains complets est susceptible d'accroître sensiblement l'efficacité des chemins de fer, mais nécessite une harmonisation plus poussée, par exemple des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires. L'appendice H est destiné à être appliqué par les États appliquant déjà les APTU et ATMF, lesquelles comportent des dispositions pour le matériel roulant utilisé pour constituer un train circulant à l'international. À la différence d'une extension du champ d'application des ATMF, par exemple, la formation d'un nouvel appendice a pour avantage que les États qui déclareront ne pas appliquer l'appendice pourront continuer à appliquer les ATMF.

Le Secrétariat explique le concept sous-tendant le projet de nouvel appendice, selon lequel les autorités nationales délivreront des certificats de sécurité aux EF sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné. Les États pourront également convenir de la reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations menées par d'autres autorités avant que les certificats de sécurité ne soient délivrés. Chaque État aura la responsabilité de délivrer les certificats de sécurité pour son territoire et de surveiller le système de gestion de la sécurité (SGS) des EF auxquelles il aura délivré un certificat de sécurité. Les EF devront toutes mettre en place leur SGS en s'appuyant sur la méthode de sécurité commune (MSC). Il est proposé que les gestionnaires d'infrastructure (GI) aient également l'obligation de mettre en place un SGS, mais leur certification et supervision ne seront pas régies par les règles uniformes de l'OTIF étant donné que ce sont les États qui ont compétence en la matière.

Enfin, le Secrétariat rappelle le calendrier et les prochaines étapes : la Commission de révision discutera de la question fin février 2018 et l'Assemblée générale prendra une décision fin septembre 2018. Le projet d'appendice H devra donc être disponible dans les trois langues de travail de l'OTIF dans les délais prévus pour les documents de la Commission de révision. Eu égard au temps nécessaire à sa traduction, le projet devra être prêt d'ici la fin juillet, soit avant la prochaine réunion du WG TECH.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et rappelle à l'assemblée que le concept d'interopérabilité au sens de la COTIF a pour la première fois été présenté dans le cadre de la 12<sup>e</sup> Assemblée générale en 2015. Le Secrétariat a ensuite fait part de ses idées à la CTE 9 en 2016, qui a appuyé la ligne d'action proposée et chargé le WG TECH d'affiner le concept. La CTE n'a pas de pouvoir de décision sur la question, mais peut, au vu de son expertise, donner son opinion à la Commission de révision qui en discutera et émettra un avis pour la 13<sup>e</sup> Assemblée générale, à laquelle il appartiendra de prendre une décision. Afin de cadrer les débats, le Président note que l'appendice H porte uniquement sur les exigences techniques et d'exploitation et pas sur l'accès au réseau, qui pourra être traité ultérieurement et discuté par la CTE si cela relève de sa compétence.

Le **Président** liste tous les commentaires des participants au sujet de l'appendice H, puis ouvre les discussions.

### **Reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations (article 5, § 3)**

Le **Secrétariat** informe l'assemblée que par suite des débats menés au sein du WG TECH, il a inclus à l'article 5, § 3, trois variantes pour la reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations :

1. « tiennent compte des résultats »,
2. « sont autorisées à utiliser les résultats »,
3. « acceptent les résultats ».

**CH** (Christophe Le Borgne) soutient l'initiative du Secrétariat de l'OTIF et fait bon accueil au projet d'appendice H. En ce qui concerne les variantes proposées, CH préfère la troisième, qui éviterait la répétition d'évaluations déjà réalisées.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) précise que l'Union européenne. Il appuie pleinement l'initiative d'harmonisation du cadre de référence de l'OTIF avec les principes de la directive de l'UE sur la sécurité, c'est-à-dire l'introduction des principes du SGS et de la MSC. Toutefois, pour cette question particulière, il exprime la position de la Commission européenne. Il pense que ces développements permettront aux EF de mettre en place de nouveaux services plutôt que d'être tributaires d'accords de coopération. Selon lui, la troisième variante est la plus logique mais l'acceptation des résultats devrait néanmoins dépendre de quelques conditions supplémentaires, par exemple de l'application de la MSC sur l'évaluation de la conformité, qui n'existe toutefois pas encore dans la COTIF.

**RS** se prononce également en faveur de la troisième variante, mais est d'avis que dans un premier temps, il devrait s'agir uniquement de la certification des SGS des EF et GI en général, puis qu'ensuite la reconnaissance mutuelle de ces certificats de sécurité pourra être introduite. Pour qu'il puisse y avoir reconnaissance mutuelle, il faut qu'une procédure et des règles d'évaluation claires soient d'abord définies dans une annexe idoine. Toutes les autorités de certification appliqueraient alors la même procédure.

**DE** appuie la troisième variante et ajoute pour compléter les propos de la Commission européenne que l'autorité de certification qui a procédé à l'évaluation du SGS devrait être en mesure de confirmer que celle-ci a été réalisée conformément à la MSC de façon à ce que les autres autorités de certification disposent d'une base juridique pour ne pas refaire une évaluation. Or, cela ne sera possible que si les exigences évaluées sont identiques ou équivalentes. En plus des exigences harmonisées pour le SGS, l'harmonisation des exigences d'exploitation pourrait donc également être envisagée sous la forme d'une PTU Exploitation.

Le **Secrétariat** précise que le projet d'appendice H prévoit un seul certificat de sécurité par EF et par État et non une partie A nationale et une partie B internationale. Les États délivreraient un certificat par EF en tenant le cas échéant compte des résultats des évaluations réalisées dans les autres États. Comme DE et RS, le Secrétariat est d'avis que les résultats des évaluations précédentes ne pourront être reconnus par d'autres autorités de certification que si ces évaluations ont été réalisées conformément à des dispositions harmonisées. En ce qui concerne la transposition de la STI Exploitation dans la COTIF, les APTU en fournissent déjà la base juridique.

Pour la **CER**, il devrait y avoir deux types d'exigences : les exigences communes applicables partout et les exigences supplémentaires propres à chaque État.

Le **Secrétariat** explique pourquoi l'article 5, § 3, a été libellé ainsi : le certificat de sécurité englobe tous les éléments requis par un État comme preuve de la capacité d'une EF à exploiter des trains en toute sécurité. Certains ne peuvent être harmonisés à cause de règles d'exploitation particulières (signalisation différente, par exemple). En conséquence, toutes les exigences ne peuvent pas être harmonisées et la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité dans leur intégralité est donc également impossible, d'où le concept proposé par le Secrétariat de l'OTIF de reconnaissance mutuelle des seuls résultats des évaluations et non des certificats. Eu égard aux discussions, il apparaît que l'article doit être modifié afin d'établir clairement que seuls les résultats des évaluations fondées sur des exigences équivalentes peuvent être mutuellement acceptés.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) propose que la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF de réviser légèrement le texte en ce sens que l'acceptation mutuelle des résultats des évaluations soit obligatoire mais seulement lorsqu'il s'agit d'exigences identiques. Les éléments propres aux différents États qui ne sont pas couverts par des exigences identiques doivent être évalués pour chaque État séparément.

### **Modifications rédactionnelles de l'article 5, § 1**

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) propose que l'article 5, § 1, soit modifié comme suit :

Version EN :

« Contracting States shall only permit the operation of trains in international ~~their~~ **territory** traffic by Railway Undertakings whose safety certificate is valid on their territory. »

Version FR :

« Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international ~~leur~~ **territoire** que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur ~~ce leur~~ **leur** territoire. »

Version DE :

« Die Vertragsstaaten lassen ~~auf ihrem Hoheitsgebiet~~ nur **den Betrieb von Zügen** von Eisenbahnunternehmen ~~zum im~~ internationalen ~~Betrieb~~ **Verkehr** zu, **die über eine gültige deren** Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet ~~gültig ist verfügen.~~ »

**A.** Le **Président** résume les discussions et conclut que :

1. la CTE a discuté de l'article 5, § 3, et est favorable à la reconnaissance mutuelle obligatoire des résultats des évaluations à condition que celles-ci se fondent sur des dispositions équivalentes ;
2. la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF d'adapter le libellé de l'article 5, § 3, en fonction des discussions, pour préciser notamment que les autorités de certification doivent accepter les résultats des évaluations réalisées par les autorités de certification des autres États lorsque des exigences identiques sont concernées ;
3. la CTE décide de modifier l'article 5, § 1, dans les trois versions linguistiques conformément à la proposition de l'UE.

## **Certification des gestionnaires d'infrastructure (article 5)**

**RS** se demande si la certification de la sécurité des GI (nommée « agrément » au sein de l'UE) doit également être prescrite, comme pour les EF à l'article 5, étant donné que l'article 3, § 3, prévoit déjà qu'EF et GI sont tenus de mettre en place leur propre SGS.

Le **Secrétariat** confirme que selon les termes du projet, chacun des EF et GI doit disposer d'un SGS. Il rappelle que la COTIF ne concerne que le trafic international. Dans un système interopérable, les EF sont actives dans de multiples États et une procédure de certification formelle doit donc confirmer État par État que l'EF est à même d'exercer ses activités en toute sécurité dans chaque État. À l'inverse, le rayon d'action des GI ne s'étend en général qu'à un seul État, sans traverser de frontières. Leurs activités concernent en majorité le trafic national et une petite partie seulement le trafic international. Le Secrétariat est donc d'avis que c'est aux différents États de décider comment s'assurer que les GI se conforment aux dispositions de la COTIF. Il établit un parallèle avec l'article 8 des ATMF qui dispose que l'infrastructure ferroviaire doit être conforme aux dispositions des PTU, mais que l'admission et la surveillance sont régies par la réglementation en vigueur dans chaque État membre concerné. Pour l'infrastructure et sa gestion, la COTIF décrit donc l'objectif (p. ex. conformité de l'infrastructure aux PTU, SGS des GI), mais c'est à chaque État qu'il revient de décider comment le mettre à exécution. Le Secrétariat de l'OTIF a suivi ce principe pour préparer l'appendice H. Son article 8, § 5, permet néanmoins à la CTE d'émettre des recommandations et de conseiller de bonnes pratiques. Il est proposé que les dispositions sur la certification et la surveillance des GI prennent également cette forme.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) partage l'avis de RS dans la mesure où il y a une certaine logique à harmoniser la certification des GI. Certifier le SGS des EF n'est selon lui pas suffisant : étant donné l'interface existant entre véhicule et infrastructure, toute EF dont les véhicules entrent sur le territoire d'un autre État veut également avoir la certitude que l'infrastructure y est bien gérée et entretenue. La certification des SGS des GI permettra aux EF (*dont les SGS sont certifiés*) d'être sûres que l'infrastructure sur laquelle leurs trains circulent est en bon état. Si l'appendice H ne prévoit pas les modalités de certification des SGS, il pourrait revenir aux États membres de mener à bien le processus de certification d'après leur réglementation nationale.

**DE** suggère de faire la distinction entre aspect technique et aspect juridique. D'un point de vue technique, DE se rallie à RS et à la Commission européenne. À l'heure actuelle, dans le système de l'UE, les EF et GI sont contraints de disposer d'un SGS certifié dans la mesure où il existe une interface entre eux. Toutefois, du point de vue juridique (international), DE est d'accord avec le Secrétariat : la COTIF ne concerne que le trafic international et la plupart des activités des GI relèvent du trafic national. Il souligne que les EF doivent avoir l'assurance qu'un GI sera en mesure d'organiser la circulation de telle sorte que plusieurs EF pourront avoir une activité internationale sur son réseau. Or, il faut pour cela que les GI disposent d'un SGS confirmé par une autorité indépendante, afin que les EF puissent utiliser l'infrastructure.

Le **Secrétaire général de l'OTIF** estime que du point de vue technique, la compatibilité avec l'infrastructure et la sécurité du trafic international doivent être garantis. Du point de vue juridique cependant, l'exigence d'une certification des GI sort du champ d'application de la COTIF. Il rappelle à l'assemblée que le trafic international n'est qu'une petite partie du trafic général et demande aux États membres de l'OTIF d'introduire une certification harmonisée des SGS des GI pour le trafic international ne pourrait donc qu'être contesté. La CTE peut en revanche faire des recommandations et définir de bonnes pratiques.

**NB-Rail** indique que certains États ont confié la certification des SGS à des organismes d'évaluation privés indépendants (AT par exemple).

La **CER** s'associe au représentant de l'UE et suggère de demander si possible aux États de l'OTIF non membres de l'UE de présenter un rapport de situation sur la certification des SGS de leurs GI, afin de pouvoir saisir la mesure du problème.

En réponse au Président qui demande quand un tel rapport pourra être préparé, le **Secrétaire général de l'OTIF** explique qu'une circulaire pourra être rédigée à l'attention des États de l'OTIF non membres de l'UE, les États membres de l'UE ayant déjà certifié les SGS de leurs GI. Il note également que le concept d'interopérabilité de l'OTIF porte principalement sur les fonctions du GI, pas sur les entités qui en exécutent les tâches. Par exemple, dans certains États de l'OTIF non membres de l'UE, les chemins de fer sont toujours intégrés et combinent les fonctions d'EF et de GI.

Répondant à une question du CCG, le **Secrétariat** explique que l'appendice H a principalement été conçu pour être appliqué dans les États de l'OTIF non membres de l'UE étant donné que les États de l'OTIF membres de l'UE appliquent déjà un système analogue pour le trafic entre États membres de l'UE. Néanmoins, ces derniers en profiteraient également puisque le trafic entre États membres et États non membres de l'UE relèverait de son champ d'application. Le Secrétariat ajoute que ce nouvel appendice traiterait de la sécurité et de l'exploitation mais pas des questions d'accès au marché.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat d'avoir recours à des recommandations et pratiques liées à la certification des GI et se rallie à l'idée avancée par la CER quant à la préparation pour la Commission de révision d'un rapport de situation sur la certification des SGS des GI dans les États non membres de l'UE.

**B.** Le **Président** résume les débats sur l'inclusion de la certification des GI dans l'appendice H et en tire les conclusions suivantes :

1. La CTE a discuté de la certification des GI tant sous l'angle juridique que technique. L'assemblée conclut que d'un point de vue technique, la certification serait conseillée mais ne semble pas réalisable du point de vue juridique puisque qu'elle déborderait du champ d'application de la COTIF. Des recommandations et bonnes pratiques seront à la place définies pour la certification des GI.
2. Le Secrétariat de l'OTIF préparera une circulaire à l'attention des États de l'OTIF non membres de l'UE pour leur demander de communiquer au Secrétariat de l'OTIF des informations pertinentes sur leur situation nationale en ce qui concerne les GI (p. ex. établissement du SGS, certification, supervision) et ce avant la session de la Commission de révision.

### **Responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains (article 3, § 2)**

La **CER** est d'avis que l'article 3, § 2, qui rend les EF et GI responsables de l'exploitation en sécurité des trains, doit être modifié pour inclure toutes les autres entités susceptibles de jouer un rôle dans l'exploitation en sécurité des trains (fournisseurs de services d'entretien, fabricants, détenteurs, prestataires de services, etc., tels que définis à l'article 4, § 4, de la directive de l'UE sur la sécurité).

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) partage l'avis de la CER et propose une modification.

Le **Secrétariat** rappelle pourquoi le libellé proposé a été choisi : le train est soumis aux dispositions des ATMF avant son départ et relèverait du nouvel appendice H pendant qu'il



circule. Il est cependant ouvert à un libellé moins restrictif et propose les modifications qui s'affichent à l'écran.

**C.** Le **Président** note que la modification suivante a été discutée et tacitement adoptée :

« Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que [...]. »

### **Modifications rédactionnelles de l'article 7, § 1**

Aux fins de l'harmonisation des différentes versions linguistiques, l'UE soumet également les propositions suivantes au Secrétariat (modifications en gras) :

Version EN :

« Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the scope of their **Safety** Certificates. »

Version FR :

« Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites de leur certificat de **sécurité**. »

Version DE :

« Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer **Sicherheitsbescheinigung** ~~Besehainigungen~~ betreiben. »

Ces modifications sont tacitement approuvées.

### **Élaboration d'autres dispositions détaillées comme la MSC (article 8)**

Le **Secrétariat** informe l'assemblée qu'il a reçu deux commentaires de la part de l'UE concernant la liste des annexes à laquelle il est fait référence dans le texte explicatif encadré au début de l'article.

En premier lieu, l'UE propose que la liste soit déplacée dans le texte même de l'article 8 et accompagnée des délais appropriés pour l'adoption de ces annexes.

Pour le **Secrétariat**, déplacer la liste ne pose pas de problème, mais les États représentés à la CTE ne peuvent être contraints d'adopter des dispositions dans un certain délai et le non-respect des délais n'aura aucune conséquence. Il propose à la place que l'Assemblée générale recommande (vivement) que ces annexes soient élaborées avant une certaine date. Il s'agirait d'un signe politique qui pourrait permettre d'en accélérer la mise au point.

En second lieu, au vu d'expériences passées, l'UE craint qu'en l'absence de ces annexes, les États de l'OTIF non membres de l'UE introduisent des règles nationales sur le SGS ou la MSC, compliquant alors le processus d'harmonisation.

**RS** estime également que les annexes devraient être intégrées dans le texte juridique plutôt que dans la partie explicative.

En réponse à la demande de clarifications du représentant du CCG quant aux modalités de mise en œuvre de l'appendice H s'il n'y a pas de délai, le **Secrétaire général de l'OTIF**

ajoute que la mise en œuvre doit suivre les principes définis dans la COTIF. Un nouvel appendice requiert non seulement l'approbation de l'Assemblée générale, mais aussi l'approbation écrite de chaque État. Il note que la rapidité de la mise en œuvre de l'appendice H dépendra principalement de la volonté des États membres de l'OTIF. Par ailleurs, en vertu de la COTIF, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer certains appendices. S'ils choisissent de ne pas appliquer un appendice dans son intégralité, ils le notifient au Secrétaire général.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) exprime à nouveau ses craintes quant aux délais d'adoption des nouvelles annexes. Les dispositions de l'article 5 ne pourront être mises en œuvre avant que la MSC soit adoptée. Il note également qu'il faut préciser si la CTE « est » ou « peut être » compétente pour l'élaboration et l'adoption des annexes. Enfin, il se demande si la liste des annexes est exhaustive et propose que tous ces points soient discutés au sein de la Commission de révision.

**RS** estime que la CTE devrait être habilitée à adopter toute autre annexe au besoin.

Le **Secrétariat** propose d'écrire « est compétente » afin de garantir que la CTE mette au point les quatre premières annexes listées dans la note explicative et qu'il reste possible d'en élaborer d'autres.

**D.** Le **Président** résume les débats, prend note du consensus et conclut que :

1. la CTE décide de modifier l'article 7, § 1, dans les trois versions linguistiques conformément à la proposition de l'UE ;
2. la CTE suggère que l'Assemblée générale recommande vivement que les annexes à l'appendice H soient élaborées avant une certaine date ;
3. la CTE décide d'inclure les quatre premières annexes dans les dispositions de l'article 8, lorsqu'elles auront été réécrites par le Secrétariat, et estime devoir être habilitée à adopter toute autre annexe au besoin.

**Conclusion :**

1. La CTE approuve le champ d'application général, les objectifs et les principes du projet de nouvel appendice H. Elle charge le Secrétariat de modifier le texte conformément aux discussions avant de le présenter à la Commission de révision qui pourra ensuite convenir de le soumettre comme proposition à la 13<sup>e</sup> Assemblée générale.
2. Le Secrétariat de l'OTIF va préparer une lettre énonçant les conclusions de la CTE à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.

## **6.2 Projet d'APTU modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision**

**Document :** [TECH-17002](#)

Le **Secrétariat** a préparé le document TECH-17002 – CTE10 – 6.2 pour discussion. Soulignant l'importance de l'harmonisation des dispositions applicables de l'UE et de la

COTIF pour le trafic international, il rappelle à l'assemblée que par suite de l'adoption du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, l'UE a modifié plusieurs de ses dispositions et que la Commission européenne en a tenu la CTE et le WG TECH informés. S'appuyant sur une analyse de la Commission européenne, le Secrétariat a préparé en coordination avec le WG TECH les modifications aux APTU nécessaires pour garantir la concordance avec le droit de l'UE. Le Secrétariat rappelle que la CTE n'est pas compétente pour prendre des décisions sur le sujet, mais qu'elle peut émettre un avis motivé à l'attention de la Commission de révision, qui a, elle, pouvoir de décision. Les modifications proposées ne concernent que l'article 8.

Le **Président** propose de lister tous les commentaires des participants sur le projet d'APTU révisées, puis de les examiner un par un.

### **Article 2, lettre e)**

La **CER** relève le commentaire rédactionnel dans la version française concernant la définition de norme technique et son application volontaire. Eu égard à la disposition de l'article 5, § 4, il propose la modification suivante :

« e) « norme technique » désigne une norme d'application volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ; »

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) souhaite que la Commission européenne vérifie la cohérence de cette proposition avec les dispositions de l'UE. Il informera le Secrétariat de l'OTIF du résultat.

### **Article 8, § 4, lettre h)**

La **CER** se demande si ce point doit s'appliquer en cas de renouvellement ou de réaménagement et s'il peut devenir applicable de manière rétroactive.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat de réviser les APTU. Il rappelle qu'au sein de l'UE, les demandeurs sont tenus de soumettre le dossier technique à l'ANS lorsqu'il y a renouvellement ou réaménagement. L'ANS décide alors, eu égard aux stratégies de mise en œuvre des STI indiquées dans leurs chapitres 7 respectifs, si une nouvelle autorisation est nécessaire. Le représentant de l'UE est certes favorable au texte proposé, mais estime que les conditions requises pour une nouvelle autorisation devraient être clairement définies dans les PTU.

### **Article 8, § 4, lettre i)**

Pour **RS**, l'évaluation des sous-systèmes fixes (installations) est impossible car la CTE n'a jamais adopté de PTU en la matière, ce qui peut toutefois être envisagé.

Le **Secrétariat** convient que les PTU ne couvrent pas encore les installations fixes. Cependant, l'objet du nouveau texte proposé pour les APTU n'est pas de relever la nécessité de concevoir une nouvelle PTU, mais d'exiger que les futures PTU incluent des paramètres de vérification de la compatibilité entre véhicules et infrastructure.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) informe l'assemblée qu'à l'automne 2017, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer engagera des travaux sur l'introduction dans les STI de paramètres de vérification de la compatibilité entre véhicules et installations fixes.

## Article 8a

Étant donné que la CTE ne se réunit qu'une fois par an, la **CER** s'interroge sur son efficacité en cas de modifications urgentes des PTU.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) explique qu'au sein de l'UE, certaines dispositions prescrivent quoi faire en cas d'urgence. La Commission européenne demande alors un avis technique à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui est ensuite validé dans le cadre de l'une des trois réunions annuelles du RISC. Il existe également la possibilité d'une procédure écrite du RISC.

Le **Secrétariat** rappelle que les conditions de retrait et de suspension des certificats d'exploitation sont énoncées à l'article 10, § 8, ATMF et peuvent être appliquées en urgence pour les cas critiques pour la sécurité. Pour les modifications urgentes aux PTU, l'article 8a, § 1, des APTU autorise la CTE à prendre les « mesures appropriées ». Le **Secrétaire général de l'OTIF** est d'avis qu'au lieu de modifier l'article 8a, le **WG TECH** pourrait préparer une procédure particulière pour les cas urgents, qui pourra être examinée par la CTE.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le point 6.2 de l'ordre du jour que :

1. la CTE note que la Commission européenne vérifiera les versions linguistiques de l'article 2 et informera le Secrétariat de l'OTIF de ses conclusions ;
2. la CTE a examiné l'article 8 et soutient les modifications proposées pour la Commission de révision ;
3. la CTE note que le cadre juridique existant établi à l'article 8a, § 1, est suffisant pour agir en cas d'urgence et qu'il peut servir à mettre au point des procédures d'urgence particulières ;
4. le Secrétariat de l'OTIF préparera une lettre à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.

### 6.3 a) **Projet d'ATMF modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision**

Document : [TECH-17003](#)

### b) **Questions et considérations sur la révision des ATMF**

Document : [TECH-17017](#)

En coordination avec le **WG TECH** et sur la base d'une analyse de la Commission européenne, le **Secrétariat** a préparé le document TECH 17003 – CTE10 – 6.3 pour discussion, soumis pour les raisons évoquées au point précédant de l'ordre du jour. Le Secrétariat rappelle que la CTE n'est pas compétente pour prendre des décisions sur le sujet, mais qu'elle peut émettre un avis motivé à l'attention de la Commission de révision. Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

**RS** propose d'élargir l'article 6, § 4, et d'y intégrer l'exigence d'une admission supplémentaire en cas d'incompatibilité entre les véhicules conformes aux PTU et l'infrastructure non harmonisée.

**DE** répond que depuis l'introduction de l'article 6, § 3, tout wagon de marchandises ayant été admis peut être utilisé sur les réseaux de tous les États parties. DE explique que c'est aux EF

qu'il revient de s'assurer que les caractéristiques techniques d'un véhicule sont compatibles avec les caractéristiques de l'infrastructure. En effet, même si un véhicule est admis sur tous les réseaux, cela ne signifie pas qu'il puisse y être exploité partout. Par ailleurs, l'article 6, § 4, couvre le cas des véhicules pour lesquels les interfaces avec l'infrastructure n'ont pas été harmonisées, par exemple les engins de traction pour des raisons d'alimentation électrique, de compatibilité électromagnétique, etc. Les dispositions de ce type sont bien souvent propres aux différents pays et ne peuvent être vérifiées qu'au niveau national. Par conséquent, DE est d'avis qu'il faudrait éviter les admissions supplémentaires de véhicules qui portent sur certaines lignes uniquement et non tout le réseau.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat de modifier les ATMF et propose également une amélioration linguistique visant à clarifier le texte allemand : remplacer « Inverkehrbringungsgenehmigung » par « **Genehmigung zum Inverkehrbringen** » à l'article 3a, § 1, 2 et 3. Il souscrit à l'explication donnée par DE et estime que la question de la compatibilité entre véhicules conformes aux PTU et infrastructure est déjà couverte par l'article 6, § 2, 3 et 4.

Aux fins de la cohérence des ATMF, **RS** propose de remplacer « Lorsque le demandeur souhaite *modifier* le domaine d'utilisation [...] » à l'article 10, § 4, troisième alinéa par « Lorsque le demandeur souhaite **étendre** le domaine d'utilisation [...] ».

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition de RS.

Le **Président** note que par manque de temps, le document TECH-17017 du Secrétariat de l'OTIF ne peut être examiné. Il propose que les deux questions qui y sont traitées, à savoir premièrement le nouveau rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans l'autorisation des véhicules et deuxièmement l'interaction entre les ATMF et le droit de l'UE au sens de l'article 3a des ATMF, soient examinées par le WG TECH. La CTE 10 approuve tacitement cette proposition.

Le Président résume les débats et conclut pour le point 6.3 de l'ordre du jour que :

1. la CTE accepte la proposition de l'UE de modifier l'article 3a, § 1, 2 et 3, de la version allemande des ATMF ;
2. en ce qui concerne la question de l'incompatibilité entre véhicules conformes aux PTU et infrastructure non harmonisée, la CTE note que l'article 6, § 2, 3 et 4, des ATMF s'applique et qu'aucune modification n'est nécessaire ;
3. la CTE convient d'utiliser le mot « **étendre** » à la place de « *modifier* » à l'article 10, § 4, troisième alinéa, des ATMF ;
4. la CTE charge le WG TECH d'analyser et de discuter du document TECH-17017, puis de faire part de ses conclusions à la prochaine session de la CTE ;
5. la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF de modifier le document à l'attention de la Commission de révision conformément aux discussions ;
6. le Secrétariat de l'OTIF préparera une lettre à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.