



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

17^e session

Procès-verbal

Réunion hybride, 17 et 18 juin 2025

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

Le **Secrétaire général** ouvre la session et souhaite la bienvenue aux participantes et participants.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** annonce que la session sera enregistrée aux fins de la rédaction du procès-verbal. L'enregistrement sera effacé une fois le procès-verbal finalisé.

Élection à la présidence

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** rappelle qu'aux termes de l'article 10 de son règlement intérieur, la CTE élit le président ou la présidente parmi ses membres, soit à chaque session, soit pour une période déterminée ne pouvant excéder cinq ans. La pratique établie est celle de l'élection pour chaque session individuellement, qui permet une plus grande flexibilité sur le long terme. Le chef du département de l'interopérabilité technique demande s'il y a des propositions pour la présidence de la session et propose le Royaume-Uni (M. Vaibhav Puri). Il n'y a pas d'autres propositions. M. Puri accepte de se présenter et la CTE élit à l'unanimité le Royaume-Uni, en la personne de M. Vaibhav Puri, à la présidence de la session.

1. Adoption de l'ordre du jour

La CTE adopte l'ordre du jour tel que proposé ([ordre du jour adopté, annexe II](#)).

2. Présence et quorum

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** annonce que, dans une lettre datée du 20 février 2025, la Commission européenne a informé le Secrétaire général au nom de l'UE qu'elle exercerait le droit de vote des 25 États parties qui sont également membres de l'UE.

Le chef du département de l'interopérabilité technique précise que le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des 43 États appliquant les RU APTU ou ATMF (ci-après dénommés les « États parties ») sont présents ou représentés. L'UE (exerçant le droit de vote des 25 États parties membres de l'UE) et 5 États parties non membres de l'UE étant présents ou représentés, il s'ensuit que le quorum est atteint.

3. Points pour information

3.1 Informations générales du Secrétariat de l'OTIF

Le **chef de l'interopérabilité technique** fait un point sur les notifications dépositaires relatives aux travaux de la CTE émises depuis la dernière session :

- notification dépositaire [NOT-24009](#) du 12 juillet 2024 concernant les dispositions adoptées par la CTE à sa 16^e session, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2025 ;
- notification dépositaire [NOT-24018](#) du 7 août 2024 concernant l'approbation par l'Autriche des modifications à la COTIF (y compris l'adoption de l'appendice H – EST) et aux appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées par la 13^e Assemblée générale en 2018 ;
- notification dépositaire [NOT-25003](#) du 9 janvier 2025 concernant la ratification par la Suède des modifications à la COTIF (y compris l'adoption de l'appendice H – EST) et aux appendices E (CUI) et G (ATMF) adoptées par la 13^e Assemblée générale en 2018.

Le chef de l'interopérabilité technique fait également un point sur l'état des approbations des modifications adoptées par la 12^e et la 13^e Assemblée générale. Il indique en particulier que la Géorgie a approuvé les modifications adoptées par l'Assemblée générale à la Convention elle-même et qu'une notification dépositaire sera publiée prochainement.

Enfin, le chef de l'interopérabilité technique informe la CTE des résultats de la 16^e Assemblée générale des 25 et 26 septembre 2024.

3.2 Rapport du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)

Document : [TECH-25002](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente son rapport sur les résultats des réunions du WG TECH depuis juin 2024.

Le WG TECH s'est réuni trois fois au format hybride :

- 52^e réunion le 13 juin 2024,
- 53^e réunion le 17 septembre 2024,
- 54^e réunion le 19 novembre 2024.

Des délégations des États, organisations intergouvernementales et associations suivants ont participé aux réunions :

- Albanie, Arménie, Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Iran, Italie, Norvège, Royaume-Uni, Serbie, Suisse et Türkiye ;
- direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ;
- CER, NB-Rail, OSJD, UIC et Secrétariat permanent de la Communauté des transports.

Le WG TECH a :

- préparé des propositions pour adoption par la CTE (point 4 de l'ordre du jour) ;
- préparé des propositions pour des guides et une recommandation non contraignants (point 5 de l'ordre du jour) ;
- discuté de certaines questions sans aboutir à des propositions (point 6 de l'ordre du jour).

Lors des réunions du WG TECH, des États membres et organisations ont fait des présentations et partagé leurs expériences sur divers sujets, par exemple sur les évolutions de la réglementation de l'UE pouvant affecter l'équivalence avec la COTIF, sur l'application des règles ECE et sur les mesures d'amélioration de l'interopérabilité en Türkiye.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** remercie le WG TECH de son excellent travail. Une étroite collaboration entre le Secrétariat et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer permettrait l'examen en temps opportun des documents.

Le **Président** remercie le Secrétariat et la Commission européenne, note qu'il n'y a pas de commentaires et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport sur les 52^e, 53^e et 54^e sessions du groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques, tel qu'il figure dans le document TECH-25002.

4. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes

4.1 Révision de la PTU LOC&PAS

Document : [TECH-25003](#) et documents de séance n^{os} 1 et 2⁽¹⁾

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25003 et explique les principaux changements proposés à la PTU LOC&PAS. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU LOC&PAS en vigueur sont visibles à

¹ Les documents de séance n^o 1 et 2 ont été envoyés les 7 et 11 juin 2025 par courriel aux participantes et participants inscrits. Ils sont également joint à la liste des décisions de la CTE 17 (OTIF-25016-CTE17 du 18.6.2025, http://otif.org/fr/?page_id=7304).

l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU LOC&PAS telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

Le chef du département de l'interopérabilité technique indique qu'après la publication du document de travail TECH-25003 sur le site Internet de l'OTIF, l'UE a proposé des modifications à la PTU LOC&PAS dans le but de l'aligner sur les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne, de mettre à jour les cas spécifiques, ainsi que de clarifier le champ d'application de la PTU LOC&PAS et son application aux véhicules adaptés à la libre circulation et aux véhicules interchangeables.

En amont de la session, la Commission européenne a informé le Secrétariat de modifications mineures aux propositions qu'elle demanderait en session. De plus, le Secrétariat suggère lui aussi quelques modifications mineures au texte proposé pour la PTU LOC&PAS. Toutes les modifications proposées ont été compilées dans les trois langues dans les documents de séance n^{os} 1 et 2 qui ont été envoyés avant la session aux participantes et participants inscrits et sont affichés à l'écran. Il s'ensuit que la proposition de décision concerne l'annexe 2 telle que modifiée par les documents de séance n^{os} 1 et 2.

Concernant le document de séance n^o 1, **UK** indique que les modifications aux points 18 à 25 portant sur la suppression des cas spécifiques pour l'Irlande du Nord ont été discutées avec la Commission européenne avant la session ; **UK** confirme soutenir les modifications proposées.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** remercie le Secrétariat et confirme que l'UE appuie les modifications à la PTU LOC&PAS, y compris celles figurant dans les documents de séance n^{os} 1 et 2, qui permettront un meilleur alignement avec la législation de l'UE.

Appuyant la révision de la PTU LOC&PAS, **NO** remercie le Secrétariat et le WG TECH de leur travail constructif sur le texte des cas spécifiques pour la Norvège, qui concernent les systèmes d'alimentation et les conditions climatiques septentrionales, et souligne l'importance d'une approche claire pour les États parties non membres de l'UE.

CH appuie la révision de la PTU LOC&PAS proposée et signale que pour les cas spécifiques suisses, la PTU renverra à l'annexe I de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route.

UK demande une clarification au point 6 du document de séance n^o 1 concernant le texte ajouté dans le titre « Exigences supplémentaires concernant l'interface avec la partie embarquée du sous-système "contrôle-commande et signalisation" », qui pourrait laisser penser que la PTU inclue des exigences CCS.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** explique que la PTU reprend les exigences des STI et qu'il n'existe pas de PTU CCS. Par conséquent, en l'absence de règles de l'OTIF, les règles propres au réseau s'appliquent.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** clarifie que le but de la modification est de mettre l'accent sur les exigences concernant la partie du sous-système « matériel roulant » formant l'interface avec le sous-système CCS et non pas sur les exigences CCS elles-mêmes.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » (PTU LOC&PAS), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25003-CTE17-4.1 du 24 février 2025, telle que modifiée en session². La PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.

² Les modifications apportées en session figurent dans les documents de séance n^o 1 (TECH-25036) et n^o 2 (TECH-25040), joints à la liste de décisions de la CTE 17.

- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU LOC&PAS sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

4.2 Révision de la PTU PMR

Document : [TECH-25004](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25004 et explique les principaux changements proposés à la PTU PMR. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU PMR en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU PMR telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25004-CTE17-4.2 du 24 février 2025. La PTU PMR du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU PMR sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

4.3 Révision de la PTU Marquage

Document : [TECH-25005](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25005 et explique les principaux changements proposés à la PTU Marquage. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU Marquage en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU Marquage telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable au marquage des véhicules (PTU Marquage), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25005-CTE17-4.3 du 24 février 2025. La PTU Marquage du 1^{er} avril 2021 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Marquage sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

4.4 Révision de la PTU Infrastructure

Document : [TECH-25006](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25006 et explique les principaux changements proposés à la PTU Infrastructure. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU Infrastructure en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU Infrastructure telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

CH indique que, comme pour la PTU LOC&PAS, la PTU Infrastructure renverra aux cas spécifiques pour la Suisse prévus dans l'accord sur les transports terrestres entre la Communauté européenne et la Confédération suisse. Cet accord inclut huit cas spécifiques pour la STI Infrastructure, qui s'appliqueront également à la PTU.

NO remercie le Secrétariat et le WG TECH de leur approche constructive pour la rédaction du cas spécifique de la Norvège inclus dans le texte proposé. Ce cas spécifique concerne l'écart quai-train et figure également dans la STI correspondante et dans l'Accord sur l'Espace économique européen (Accord EEE).

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « infrastructure » (PTU Infrastructure), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25006-CTE17-4.4 du 24 février 2025. La PTU Infrastructure du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Infrastructure sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

4.5 Modification de l'appendice I à la PTU ATF

Document : [TECH-25007](#) et document de séance n° 1⁽³⁾

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25007 dont l'annexe contient les modifications proposées à l'appendice I à la PTU ATF. Cet appendice comporte des références et définit des modifications à des documents techniques qui incluent des codes de messages de données nécessaires à l'échange d'informations et à la mise en œuvre harmonisée des dispositions relatives aux applications télématiques au service du fret. Le chef du département de l'interopérabilité technique indique avoir suivi la procédure régulière de mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF, comme convenu par le WG TECH 40 (voir [TECH-20020-WGT40-5e](#) du 20 mars 2020).

Le chef du département de l'interopérabilité technique annonce qu'après la publication du document de travail TECH-25007 sur le site Internet de l'OTIF, l'UE a proposé une mise à jour de la référence au point 6 (ERA-TD-105) de l'annexe à la dernière version 3.5.1 du 15 décembre 2024. Favorable à la proposition de l'UE, le Secrétariat l'a incluse dans le document de séance n° 1. Il s'ensuit que la proposition de décision inclut les modifications figurant dans le document de séance n° 1.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques prend note des modifications aux documents techniques de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer auxquels il est fait référence dans la PTU ATF, telles qu'elles figurent dans le document TECH-25007-CTE17-4.5.
- En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications à l'appendice I de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) du 1^{er} janvier 2023, tel que modifié en dernier lieu le 1^{er} janvier 2025. Les modifications à l'appendice I de la PTU ATF sont énoncées dans l'annexe au document TECH-25007-CTE16-4.5, telle que modifiée en session⁴.
- La Commission d'experts techniques donne instruction au Secrétaire général de publier l'appendice I à la PTU ATF modifié sur le site Internet de l'Organisation.

³ Le document de séance n° 1 a été envoyé le 7 juin 2025 par courriel aux participantes et participants inscrits. Il est également joint à la liste des décisions de la CTE 17 (OTIF-25016-CTE17 du 18.6.2025, http://otif.org/fr/?page_id=7304).

⁴ Les modifications apportées en session figurent dans le document de séance n° 1 (TECH-25036), joint à la liste de décisions de la CTE 17 (OTIF-25016-CTE17 du 18.6.2025, http://otif.org/en/?page_id=7304).

5. Points relatifs à l’approbation de guides et recommandations non contraignants

5.1 Document explicatif sur le marquage externe des véhicules

Document : [TECH-25008](#)

Le **chef du département de l’interopérabilité technique** présente le document TECH-25008. Synthèse visant à faciliter l’application uniforme des exigences de marquage, ce document explicatif traite des marques obligatoires, facultatives et sectorielles et se rapporte à la PTU Marquage telle qu’adoptée au point 4.3 de l’ordre du jour, qui s’appliquera rétroactivement à tous les véhicules utilisés en trafic international. Le projet en a été examiné par le WG TECH à ses 52^e, 53^e et 54^e réunions.

Le **Président** note qu’il n’y a pas de commentaires sur le document explicatif. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d’experts techniques approuve le document explicatif sur le marquage externe des véhicules, tel qu’il figure dans le document TECH-25008-CTE17-5.1 du 22 avril 2024 et demande au Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l’OTIF.

5.2 Révision du guide d’application de la PTU Wagons

Document : [TECH-25009](#)

Le **chef du département de l’interopérabilité technique** présente le document TECH-25009, élaboré sur la base du guide d’application de l’Agence de l’UE pour les chemins de fer pour la STI Wagons (réf. GUI/WAG TSI/2023, version 4.0 du 8 décembre 2023). Le guide d’application préparé se rapporte à la PTU applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Il n’est présenté qu’en anglais, puisque le document source n’existe qu’en anglais.

NO remercie le Secrétariat et le WG TECH de l’élaboration et de la mise à jour de ces guides d’application. Outils utiles à l’application des règles de l’OTIF, ces documents identifient clairement les différences entre la COTIF et le droit de l’UE et aident les utilisateurs finaux à appliquer correctement les règles.

Abondant dans le sens de **NO**, **UK** ajoute que le guide d’application est également utile à l’échelon national. Cela a par exemple été le cas pour **UK** lors de la récente mise à jour de ses exigences nationales pour les wagons visant à refléter les modifications à la STI Wagons : même si **UK** n’applique plus directement les STI, le guide l’a aidé à préserver l’alignement des exigences.

Le **Président** note qu’il n’y a pas d’autres commentaires sur le document. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d’experts techniques approuve la version anglaise du guide d’application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) du 1^{er} janvier 2025, telle qu’elle figure dans le document TECH-25009-CTE17-5.2 du 22 avril 2025, et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l’OTIF.
- La Commission d’experts techniques prie le Secrétaire général de préparer et publier les versions française et allemande du guide approuvé si le document source (guide d’application de la STI) devient disponible dans ces langues.

5.3 Révision du guide d'application de la PTU Bruit

Document : [TECH-25010](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25010, élaboré sur la base du guide d'application de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pour la STI Bruit (réf. GUI/NOI TSI/2023, version 2.0 du 8 décembre 2023). Le guide d'application préparé se rapporte à la PTU applicable au sous-système « Matériel roulant – Bruit » (PTU Wagons) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Il n'est présenté qu'en anglais, puisque le document source n'existe qu'en anglais.

Le **Président** note qu'il n'y a pas de commentaires sur le document. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Bruit » (PTU Bruit) du 1^{er} janvier 2025, telle qu'elle figure dans le document TECH-25010-CTE17-5.3 du 22 avril 2025, et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.
- La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de préparer et publier les versions française et allemande du guide approuvé si le document source (guide d'application de la STI) devient disponible dans ces langues.

5.4 Mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF

Document : [TECH-25011](#) et document de séance n° 1⁽⁵⁾

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25011, à savoir le guide sur les RU APTU (version du 1^{er} mars 2019) et RU ATMF (version du 1^{er} novembre 2023). À sa 16^e session en 2024, la CTE a approuvé la première version du guide, qui a par la suite été publiée sur le site Internet de l'OTIF, et a chargé le Secrétariat de ses futures mises à jour, en précisant que toute modification de fond devrait être approuvée en session, tandis que les modifications rédactionnelles et non substantielles pourraient être apportées directement par le Secrétariat. Le document TECH-25011 présente une version modifiée à la lumière des réactions et retours d'expérience des États parties à la COTIF.

Après la publication du document TECH-25011 sur le site Internet de l'OTIF, l'UE a proposé des modifications aux points suivants pour refléter les derniers développements au sein de l'Union européenne : point 5.3.3, quatrième paragraphe, premier et cinquième tirets, à la page 20 ; point 5.4, quatrième paragraphe, à la page 21 ; point 10.3, deuxième et dernier paragraphes, à la page 39. Les modifications proposées ont été intégrées dans le document de séance n° 1 dans les trois langues. Il s'ensuit que la proposition de décision inclut les modifications figurant dans le document de séance n° 1.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** remercie le Secrétariat et confirme appuyer les modifications au guide, y compris celles proposées dans le document de séance n° 1.

Le **Président** demande comment les propositions d'ajouts au guide pourront être soumises et comment le guide sera mis à jour à l'avenir.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** annonce vouloir faire de la mise à jour du guide un point permanent à l'ordre du jour des réunions du WG TECH. De cette manière, le WG TECH sera pleinement impliqué dans toute future modification.

UK fait bon accueil au document et au projet de tenir les discussions au sein du WG TECH. Le Secrétariat pourrait envisager d'ajouter des exemples pratiques venant des États parties au chapitre 6 « L'admission des véhicules ». Ceci permettrait d'illustrer les règles, de tester les théories et de déterminer si des orientations supplémentaires sont nécessaires pour les cas spécifiques. UK étend sa suggestion à d'autres chapitres complexes, afin d'améliorer le guide dans son ensemble.

⁵ Le document de séance n° 1 a été envoyé le 7 juin 2025 par courriel aux participantes et participants inscrits. Il est également joint à la liste des décisions de la CTE 17 (OTIF-25016-CTE17 du 18.6.2025, http://otif.org/fr/?page_id=7304).

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** partage le point de vue de UK et confirme que le guide sera régulièrement mis à jour. De plus, il encourage les États parties à partager leurs expériences et à soumettre des propositions.

Le **Président** note qu'il n'y a pas d'autres commentaires sur le document. La CTE prend la décision suivante :

- Au titre de ses compétences énoncées à l'article 21, § 4, des RU ATMF, la Commission d'experts techniques approuve les modifications à la version 1 du guide pour la mise en œuvre et l'application des Règles uniformes APTU et ATMF tel qu'il figure dans le document de travail TECH-25011-CTE17-5.4 du 22 avril 2025, tel que modifié en session⁶.
- La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat de publier le guide modifié sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une nouvelle version consolidée (version 2) et de le partager avec les parties intéressées. La nouvelle version du guide sera datée du jour de son approbation.
- La Commission d'experts techniques invite le Secrétariat à préparer des modifications au guide, soit de sa propre initiative, soit sur la base des retours qu'il recevra des membres de l'OTIF, des associations du secteur et d'autres parties prenantes. Les modifications de fond devront être soumises à une session ultérieure pour approbation. Les corrections rédactionnelles et non significatives pourront être apportées directement par le Secrétariat. Toutes les modifications et corrections devront être indiquées dans un tableau des modifications.

6. Autres points pour examen

6.1 Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF) : projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance

Document : [TECH-25012](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25012 synthétisant les développements liés aux RU EST (appendice H à la COTIF) et aux projets d'annexes à celles-ci, dans lesquelles sont établis les principes généraux et les responsabilités pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. À sa 16^e session, la CTE avait examiné la précédente version du projet d'annexe D et en avait demandé la révision. Les modifications apportées incluent : un nouvel article 3 sur le principe de bonne foi et la protection de toutes les personnes prenant part à la surveillance ; une nouvelle disposition clarifiant que les preuves documentaires établies conformément au droit de l'UE seront acceptées aux fins de l'annexe D sous réserve de l'équivalence des règles sous-jacentes de l'UE et de la COTIF ; des exigences plus claires concernant la coopération et la coordination des activités des autorités de surveillance.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas de commentaires. La CTE prend les décisions suivantes :

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST et des observations sur le projet révisé de méthode de sécurité commune (MSC) pour la surveillance, figurant dans le document de travail TECH-25012-CTE16-6.1 du 22 avril 2025.
- La Commission d'experts techniques examine le projet de MSC Surveillance à l'annexe au document TECH-25012-CTE17-6.1 du 22 avril 2025, qui deviendra, s'il est adopté à une future session, l'annexe D aux RU EST.
- La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de porter l'adoption de l'annexe D aux RU EST à l'ordre du jour d'une future session de la Commission d'experts techniques, dès que les RU EST seront entrées en vigueur.

⁶ Les modifications apportées en session figurent dans le document de séance n° 1 (TECH-25036), joint à la liste de décisions de la CTE 17 (OTIF-25016-CTE17 du 18.6.2025, http://otif.org/en/?page_id=7304).

6.2 Rapport d'avancement sur la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons

Document : [TECH-25013](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25013 synthétisant les développements survenus depuis la CTE 16 quant à la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons. Suivant les délais de procédure nécessaires à la rédaction et à l'adoption des dispositions au sein des organes compétents (Commission d'experts du RID et CTE du côté de l'OTIF ; RISC du côté de l'UE), toutes les modifications requises devaient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027. La Commission d'experts du RID prévoit de conclure les modifications au RID d'ici mai 2026, tandis qu'il devrait être convenu des projets de modifications à la STI Wagons à la réunion du RISC des 2 et 3 juillet 2025 et que les modifications à la PTU Wagons devraient être adoptées par la CTE 18 en juin 2026. Par ailleurs, le chef du département de l'interopérabilité technique annonce que, par suite des discussions menées au sein de l'UE, les modifications apportées à la PTU Wagons incluront probablement de nouvelles exigences relatives aux pare-étincelles pour certains wagons de marchandises, de nouvelles exigences relatives aux dispositifs d'arrimage des semi-remorques, ainsi que de nouvelles règles relatives aux marques d'équipement des wagons (WE) pour les nouveaux wagons et, si nécessaire, des corrections et améliorations rédactionnelles.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** appuie le calendrier présenté et confirme que les États membres de l'UE examineront et devraient convenir des modifications à la STI Wagons, y compris des exigences nouvellement intégrées, à la prochaine réunion du RISC, début juillet 2025. Sous réserve d'un avis positif du RISC, la Commission européenne soumettra ses propositions de modifications à la PTU Wagons au WG TECH pour examen.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas de commentaires. La CTE prend les décisions suivantes :

- La Commission d'experts techniques prend note des informations présentées dans le document TECH-25013-CTE17-6.2 du 22 avril 2025.
- La Commission d'experts techniques note que pour prendre effet au plus tard le 1^{er} janvier 2027, les modifications à la PTU Wagons doivent être adoptées au plus tard en juin 2026.
- La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat et au WG TECH de préparer les propositions nécessaires pour la 18^e session de la Commission d'experts techniques, sous réserve de l'adoption en temps voulu des modifications à la STI Wagons par l'Union européenne.

6.3 Stratégie de l'OTIF à long terme

Document : [TECH-25014](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25014. Adoptée par l'Assemblée générale à sa 16^e session (Berne, 25-26 septembre 2024) et valide jusqu'en 2040, la stratégie à long terme de l'OTIF vient compléter le programme de travail biennal de l'OTIF et définit cinq objectifs stratégiques, accompagnés de mesures particulières. Dans la mesure où il est attendu que tous les organes de l'OTIF, y compris la CTE, concourent à leur réalisation d'ici 2030, la CTE devrait examiner la stratégie à long terme de l'OTIF et en intégrer les objectifs dans son propre programme de travail. Les cinq objectifs stratégiques inscrits dans la stratégie à long terme sont les suivants :

- 1) Assurer l'application effective et uniforme du droit de l'OTIF
- 2) Élargir l'application du droit de l'OTIF sur le plus large espace géographique possible
- 3) Veiller à ce que le droit de l'OTIF reste pertinent au fil du temps
- 4) Renforcer le rôle de premier plan de l'OTIF dans le transport ferroviaire international et contribuer à trouver des synergies avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes
- 5) Contribuer à l'harmonisation et à l'unification des systèmes de droit ferroviaire international

Le document TECH-25014 présente quelques considérations et propositions pour la mise en œuvre de la stratégie par la CTE.

UK se félicite de la stratégie de l'OTIF à long terme et de ses cinq objectifs stratégiques. En ce qui concerne l'objectif n° 1, sa suggestion serait de promouvoir le guide de l'OTIF sur les Règles uniformes APTU et ATMF afin de favoriser l'application de celles-ci au trafic national dans les États parties non membres de l'UE et possiblement de renforcer l'interopérabilité technique dans ceux d'entre eux qui souhaitent développer leur cadre réglementaire. UK demande si le Secrétariat prévoit de renforcer ses capacités pour suivre le rythme des évolutions technologiques et des applications numériques. Enfin, bien que cela ne soit pas mentionné dans le document, UK suggère d'aborder les questions de sécurité, et notamment de cybersécurité, allant de pair avec la numérisation.

Le **Secrétaire général** indique que l'OTIF prévoit un certain nombre de changements en coordination avec le Comité administratif, dans le but de mieux aligner la planification, la budgétisation et la présentation d'informations. Par le passé vaguement lié au budget, le programme de travail biennal sera désormais arrimé aux objectifs stratégiques. Les activités de l'OTIF concernent trois domaines distincts – droit des contrats, transport de marchandises dangereuses, interopérabilité technique – avec des processus de planification propres à chacun. Pour les futurs cycles de planification, l'OTIF s'emploiera à connecter plus étroitement les programmes de travail de ses commissions et à coordonner les différents domaines d'activités de manière plus efficace. De plus, le programme de travail de l'OTIF sera à l'avenir axé sur les objectifs spécifiques définis par les commissions concernées dans chaque domaine et scindé en deux parties : une partie consacrée au droit ferroviaire, l'autre à la gestion interne de l'Organisation et du Secrétariat. La partie sur le droit ferroviaire deviendra plus dynamique, puisqu'elle sera régulièrement mise à jour, en fonction des décisions des commissions pertinentes. Pour ce qui est de la stratégie de l'OTIF à long terme, le Secrétaire général reconnaît que le budget actuel de l'OTIF n'en permet pas la mise en œuvre intégrale. Par conséquent, il conviendra de définir des priorités, d'optimiser les ressources et de rechercher des fonds supplémentaires ; par exemple, grâce à des sources de financement extrabudgétaires, certaines activités pourraient être consacrées à des régions ou pays particuliers et à leurs projets spécifiques.

Le Secrétaire général fait bon accueil à la suggestion de UK de promouvoir le guide à l'échelon national, en particulier dans les pays ne disposant pas d'un cadre réglementaire pleinement abouti. Le Secrétariat de l'OTIF soutiendra ces efforts dans la mesure du possible. Le Secrétaire général annonce l'abandon du programme de formation d'experts et expertes, qui existait depuis quelques années, et son remplacement par un nouveau programme de détachement, qui devrait être lancé en novembre 2025. Le but sera d'impliquer les experts et expertes des États membres sur une plus longue durée afin d'accompagner la mise en œuvre de la COTIF aux échelons national et régional. Le travail se fera sur place dans les États, avec des visites ponctuelles au Secrétariat de l'OTIF, et pourra notamment porter sur l'adoption de guides nationaux.

Pour ce qui de préserver la pertinence de la COTIF, le Secrétaire général réaffirme l'engagement du Secrétariat de l'OTIF dans ses trois domaines d'activité fondamentaux et sa détermination à mieux faire connaître l'OTIF. En effet, la qualité des règles importe peu si elles ne sont pas appliquées et sans une plus grande sensibilisation à tous les niveaux. Aussi les retards dans l'approbation des modifications adoptées par l'Assemblée générale en ses 12^e et 13^e sessions revêtent-ils une importance critique et il conviendrait donc d'accélérer le processus. Un événement distancié pourrait être organisé pour accompagner les États n'ayant pas encore approuvé les modifications à la COTIF et partager les meilleures pratiques. Par ailleurs, les modifications adoptées par la 13^e Assemblée générale incluaient une nouvelle procédure de révision, particulièrement importante dans le domaine de l'interopérabilité technique, qui serait l'une des plus modernes de ce type et accompagnerait les efforts déployés pour garantir la pertinence des instruments juridiques de l'OTIF et leur adaptabilité aux changements en cours dans le domaine du transport ferroviaire.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** annonce que la question de la sécurité, en particulier dans le contexte de la numérisation, sera examinée plus en détail dans le cadre des futures discussions sur la numérisation aux réunions du WG TECH.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25014 « Stratégie de l'OTIF à long terme – Mesures de mise en œuvre. Considérations destinées à la Commission d'experts techniques » et en tiendra compte lors de l'établissement de son programme de travail.

6.4 Veille et évaluation de la mise en œuvre : vers l'application pleine et correcte des RU ATMF par les États parties

Document : [TECH-25016](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25016. Soulignant l'importance de l'application pleine et correcte des RU APTU et RU ATMF par les États parties, il rappelle que la veille et l'évaluation des RU ATMF ont été engagées en 2021 et que plusieurs rapports d'avancement ont été examinés aux sessions de la CTE. Lors des précédentes étapes, l'accent a été principalement mis sur le trafic ferroviaire international et ses acteurs ; la prochaine étape pourrait être centrée sur les États parties et la manière dont ils mettent en œuvre et appliquent les règles. Aussi est-il proposé de préparer un panorama complet de tous les États parties selon des indicateurs pertinents et de les regrouper en trois catégories :

- groupe A : États parties qui ont notifié ou enregistré des entités conformément aux RU ATMF et qui sont impliqués dans les travaux de l'OTIF liés aux RU ATMF ;
- groupe B :
 - o États parties qui n'ont pas, ou seulement partiellement, notifié ou enregistré des entités conformément aux RU ATMF, mais qui sont impliqués dans les travaux de l'OTIF liés aux RU ATMF,
 - o États parties qui ont notifié ou enregistré des entités conformément aux RU ATMF, mais qui ne sont pas impliqués dans les travaux de l'OTIF liés aux RU ATMF ;
- groupe C : États parties qui ne satisfont pas aux critères des groupes A et B.

Le chef du département de l'interopérabilité technique suggère de prêter en priorité assistance aux groupes B et C : au groupe B seront proposées des activités de renforcement des capacités (formations, ateliers, détachements), tandis que le groupe C sera informé des avantages de l'application des RU ATMF et des mesures à prendre pour leur mise en œuvre. En coordination avec le WG TECH, le Secrétariat préparera en outre un questionnaire sur les modalités d'intégration des RU ATMF dans les ordres juridiques nationaux, en référence aux obligations fondamentales des États parties prévues dans les RU ATMF.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** appuie l'approche proposée et estime qu'il est crucial d'inciter les États parties, en particulier ceux du groupe C, à participer plus activement. Il s'agira selon elle soit de leur proposer une assistance adéquate du Secrétariat de l'OTIF pour les accompagner dans la mise en œuvre des RU ATMF, soit de les inviter à émettre une déclaration de non-application des RU ATMF s'il n'y a aucune preuve qu'elles sont appliquées.

Le **Président** demande s'il s'agirait d'une initiative ponctuelle ou d'un élément de procédure récurrent. Une analyse des délais correspondants pourrait être utile.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** précise que la veille et l'évaluation forment un processus permanent.

L'**UIC** demande combien d'États membres de l'OTIF ont formulé des réserves concernant les RU ATMF.

Le **Secrétaire général** explique que sur les 51 États membres de l'OTIF, 43 appliquent les RU APTU et ATMF. Certains États (Azerbaïdjan, Géorgie, Moldova, Pakistan, Russie) ont formulé des réserves formelles de non-application de certains appendices. En sa qualité de membre associé, la Jordanie n'est pas partie à la COTIF et ne l'applique donc pas. Enfin leur qualité de membre ayant été suspendue, l'Irak, le Liban et la Syrie n'appliquent pas la COTIF – il est à noter que cette suspension n'est pas une sanction mais un statut demandé par les États concernés et qu'elle peut être levée dès lors que les

conditions la justifiant n'ont plus cours. Des informations plus détaillées (cartes, détails des réserves) sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25016-CTE17-6.4 du 22 avril 2025 concernant la mise en œuvre et l'application des RU ATMF par les membres de l'OTIF.
- La Commission d'experts technique estime que la non-mise en œuvre et la non-application des RU ATMF peut avoir des effets négatifs sur la sécurité et l'interopérabilité des transports internationaux ferroviaires. Elle souligne donc la nécessité et l'importance de la mise en œuvre et de l'application effectives des RU ATMF par tous les États membres de l'OTIF qui n'ont pas émis de déclaration de non-application (réserve) en vertu de l'article 42 de la COTIF.
- La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat de mettre en œuvre les mesures proposées aux points 23 à 26 du document TECH-25016-CTE17-6.4, de tenir le WG TECH informé de ses activités et de faire rapport à la prochaine session de la CTE, en proposant notamment de nouvelles mesures.

6.5 Discussion sur la possible intégration d'autres systèmes ferroviaires dans les PTU : préparation de l'adhésion possible des États membres du CCG à la COTIF

Document : [TECH-25017](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le document TECH-25017 et résume les tenants et aboutissants de la possible intégration d'autres systèmes ferroviaires dans les PTU, notamment dans le contexte de l'adhésion possible des États du CCG à la COTIF. Flexible, le cadre des PTU pourrait convenir à d'autres systèmes techniques grâce aux concepts de « domaine d'utilisation » et de « compatibilité de l'itinéraire ». Bien qu'aucune demande d'adhésion n'ait été officiellement déposée, le WG TECH estime que ces discussions préliminaires sont importantes en préparation d'une possible adhésion. Le document a été révisé et mis à jour en coordination avec le WG TECH.

Faisant bon accueil au document, **UK** souligne le potentiel économique d'une liaison ferroviaire entre la péninsule Arabique et l'Europe. L'évaluation des différences entre les exigences des PTU et du CCG fournira de précieuses informations présentant un intérêt pour tous les États membres de l'OTIF.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** exprime son approbation et souligne que les champs d'application devraient être examinés avec attention, en distinguant les exigences communes et supplémentaires relatives aux véhicules et à l'infrastructure. Cela permettra de garantir la clarté des exigences minimales lors de l'examen de la compatibilité et de l'intégration des différents systèmes, par exemple la compatibilité des véhicules conformes à la COTIF avec le réseau du CCG, tout en évitant une perte de performance de ces systèmes.

Le **Président** insiste sur l'importance de l'examen des règles d'exploitation, en plus des règles de conception, afin d'assurer un équilibre entre sécurité et interopérabilité, les mesures de sécurité ne devant pas entraver l'interopérabilité. Il y a par ailleurs lieu de noter que des différences significatives existent entre les approches européenne et américaine, qu'il conviendrait d'aborder dans le document annoncé. Un examen supplémentaire pourrait être nécessaire afin d'en garantir une analyse exhaustive.

Le Président constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25017-CTE17-6.5 du 22 avril 2025 concernant la faisabilité de l'intégration d'autres systèmes techniques dans les PTU, en perspective d'une possible adhésion des États membres du CCG à la COTIF.
- La Commission d'experts techniques prie le WG TECH d'examiner quels pourraient être les avantages mutuels de l'intégration des spécifications du CCG dans les PTU pour les membres actuels et futurs de l'OTIF. Dans un premier temps, il conviendrait de cibler les seuls wagons.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat de s'enquérir auprès de l'autorité ferroviaire du CCG des exigences applicables aux wagons de marchandises dans les États

membres du CCG. Une fois ces exigences connues, le WG TECH devra analyser les différences techniques et fonctionnelles entre le système défini dans les PTU et le système du CCG et déterminer comment les aplanir.

7. Programme de travail de la Commission

Document : [TECH-25018](#)

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** présente le projet de programme de travail, qu'il est important d'examiner dans le contexte du programme de travail 2024-2025 de l'OTIF⁷ et de la stratégie de l'OTIF à long terme⁸. Centré sur les propositions pour la 18^e session de la CTE (2026) et au-delà, ce document synthétise les développements prévus de la réglementation et le calendrier d'adoption. Il est à noter que la PTU Wagons devra être révisée, en vue notamment d'inclure certaines exigences du RID.

Par suite de récents développements au sein de l'UE, le chef du département de l'interopérabilité technique propose l'ajout d'un point non prévu dans le document, à savoir la révision de la PTU LOC&PAS.

La PTU ATF devra elle aussi être examinée, car la STI correspondante sera mise à jour.

Le programme de travail prévoit la mise à jour des guides d'application de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR telles qu'adoptées par la CTE 17.

En ce qui concerne les Règles uniformes ATMF, le chef du département de l'interopérabilité technique insiste sur la révision nécessaire du format uniforme des certificats, qui date de 2012 et ne concerne actuellement que les documents papier.

Une évaluation des spécifications des registres de véhicules est également envisagée, en fonction des développements au sein de l'UE en matière de numérisation et de registres.

Enfin, le programme de travail proposé inclut en son point 5.1 une liste complète de mesures pour la mise en œuvre de la stratégie à long terme, dont le but est de garantir l'application cohérente et efficace des règles de l'OTIF et d'en étendre la pertinence dans différents systèmes ferroviaires. Il s'agira notamment de produire un rapport intermédiaire sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des RU ATMF (tel que prévu dans le document TECH-25016), de mettre à jour le guide sur les RU APTU et ATMF, de garantir l'utilité des PTU et autres règles au sein de différents systèmes ferroviaires dont les systèmes du CCG et d'écartement de 1 520 mm (voir document TECH-25011) et de poursuivre les efforts en matière de numérisation, y compris en réfléchissant aux rôles potentiels de l'OTIF dans les futurs développements.

Au nom de l'UE, la **Commission européenne** fait bon accueil au programme de travail proposé et appuie l'inclusion d'une révision de la PTU LOC&PAS, visant à y refléter les derniers développements au sein de l'Union européenne. En ce qui concerne les activités relatives à la PTU ATF, elle suggère que les travaux du côté de l'OTIF ne commencent qu'une fois le texte pertinent de l'UE finalisé. Elle propose également que les organes pertinents de l'OTIF commencent à identifier les éléments du cadre réglementaire de l'UE qui pourraient s'appliquer au transport international de voyageurs au titre de la COTIF, sans en prédéfinir le champ d'application. À cet égard, le représentant de l'UE suggère de discuter des synergies possibles entre la télématique et les Règles uniformes CIM et CIV, notamment en ce qui concerne les lettres de voiture, et préconiserait d'inclure cette activité dans le programme de travail.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** indique qu'un document sur la télématique sera examiné à la prochaine et 55^e session du WG TECH. La question est juridiquement et techniquement complexe, notamment en ce qui concerne la télématique pour le transport de voyageurs, qui ne relève pas d'un seul et unique appendice à la COTIF ; elle est néanmoins importante et sera explorée plus avant en coordination avec d'autres organes de l'OTIF.

⁷ Programme de travail 2024-2025 de l'OTIF : http://otif.org/fr/?page_id=224.

⁸ Stratégie de l'OTIF à long terme : https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Governance_and_revision_of_COTIF/General_Assembly/Strategie-de-l-OTIF-a-long-terme.pdf

Notant que les discussions sur la STI relative à la télématique sont toujours en cours au sein de l'UE et que le résultat en est encore incertain, la **CER** recommande de rester très général quant à l'activité prévue concernant la PTU ATF, de manière à permettre une certaine flexibilité et à éviter d'inclure des éléments susceptibles de créer des problèmes pour le secteur.

Le **Président** conclut qu'un rapport sur l'évolution des dispositions relatives à la télématique tenant compte de la STI Télématique de l'UE sera préparé pour la prochaine session de la CTE. En concertation avec les organes compétents de l'OTIF, des effets de synergie avec les RU CIM, CIV et CUV devraient être explorés.

RS demande si les développements prévus pour les spécifications des registres de véhicules concernent les registres nationaux de véhicules (RNV) ou le registre européen des véhicules (REV), qui est géré à l'échelon de l'UE.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** explique que les spécifications des registres de véhicules de l'OTIF tiennent certes compte du REV, mais permettent également les RNV pourvu qu'ils suivent la même structure de données. L'activité proposée a pour but de suivre les évolutions du côté de l'UE et d'évaluer la nécessité d'une révision des spécifications de l'OTIF.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. La CTE prend la décision suivante :

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25018-CTE17-7 et demande au Secrétariat, le cas échéant en coordination avec le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), de préparer pour la 18^e session de la Commission d'experts techniques :
 - a) des propositions pour l'adoption d'une version révisée de la PTU Wagons incluant les exigences relatives aux véhicules transférées du RID dans la PTU ;
 - b) [des] propositions pour l'adoption d'une version révisée de la PTU LOC&PAS afin d'intégrer les derniers développements intervenus au niveau de l'UE ;
 - c) un rapport sur l'évolution des dispositions relatives à la télématique, notamment la STI relative à la télématique de l'UE, incluant à la fois le trafic de marchandises et de [voyageurs]. En concertation avec les organes compétents de l'OTIF, des effets de synergie avec les RU CIM, CIV et CUV devraient être explorés. Le cas échéant, des propositions pourraient être préparées pour l'adoption de dispositions ;
 - d) des propositions pour la mise à jour des guides d'application de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR ;
 - e) des propositions pour l'adoption d'une version révisée des modèles uniformes des certificats incluant des instructions sur le champ d'application et la validité des certificats délivrés ;
 - f) un rapport sur l'évolution des spécifications des registres de véhicules et, si nécessaire, des propositions pour leur modification ;
 - g) un rapport intermédiaire sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des RU ATMF, tel que prévu dans le document TECH-25016 ;
 - h) des propositions pour la mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF, si nécessaire ;
 - i) un point de situation sur la mise au point d'approches et de concepts garantissant l'utilité des PTU et autres règles au sein et entre des systèmes ferroviaires techniquement différents. L'accent devrait en particulier être mis sur le CCG, comme indiqué dans le document TECH-25011, et sur les spécifications pour les systèmes d'écartement de 1 520 mm, comme examiné par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ;
 - j) un document de synthèse sur la numérisation dans le domaine de l'interopérabilité technique et le rôle potentiel de l'OTIF dans les futurs développements en la matière. Ce document devrait couvrir les registres de véhicules, la télématique et les autres

échanges de données numériques possibles et examiner le champ d'application de la COTIF et la répartition des rôles et responsabilités entre le Secrétariat de l'OTIF, les membres de l'OTIF et les organisations sectorielles ;

- La Commission d'experts techniques invite le WG TECH à proposer d'autres points qu'il juge pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 18^e session de la Commission d'experts techniques.

8. Divers

Néant.

9. Prochaines sessions

La CTE passe en revue les dates proposées pour les prochaines sessions de la CTE et du WG TECH.

La CTE décide que sa 18^e session se tiendra les 9 et 10 juin 2026 à Berne.

La CTE prend note des dates provisoires pour le WG TECH en 2025 et 2026.

Il est prévu d'organiser toutes les réunions au format hybride.

Remarques finales

La **Président** remercie tous les participants et participantes, en présence et en ligne, de leurs contributions, ainsi que le Secrétariat pour l'excellente préparation de la session, qui a permis son bon déroulement. Il remercie également le Secrétaire général de ses précieuses et utiles contributions et de sa participation à la réunion. Enfin, il remercie les interprètes pour la qualité de leur travail pendant la session.

L'**UIC** remercie le Secrétariat de la bonne préparation et de la soumission dans les délais des documents et apprécie l'intégration efficace des commentaires du WG TECH, qui a facilité les discussions.

Le **chef du département de l'interopérabilité technique** remercie tous les participants et participantes ainsi que les interprètes de leurs contributions au succès de la session. Au nom des délégations, il remercie le Président de son professionnalisme et de son efficacité dans la conduite de cette session de la CTE.

Le **Président** clôt la CTE 17.

Liste de participation

Annexe I

Gouvernements / Regierungen / Governments		
Allemagne/Deutschland/Germany		
M./Hr./Mr	Philipp Unger	Technischer Regierungsamtsrat Eisenbahn-Bundesamt Internationale Angelegenheiten - Sachgebiet 92
Autriche/Österreich/Austria		
M./Hr./Mr	Michael Thomasitz	Amtssachverständiger Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Sektion IV / Abteilung E5 Technik
Belgique/Belgien/Belgium		
M./Hr./Mr	Luc Opsomer	Ing. Expert matériel roulant ferroviaire Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer
France/Frankreich/France		
M ^{me} /Fr./Ms	Ophélie Riquet	Chargée d'action internationale dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires Bureau de l'interopérabilité ferroviaire
M./Hr./Mr	Henri Dupuis	Chargé de mission international Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)
Hongrie/Ungarn/Hungary		
M./Hr./Mr	György Lengyel	CHG Officer, Expert Ministry of Construction and Transport Department of Railways
Italie/Italien/Italy		
M ^{me} /Fr./Ms	Stefania Fabozzi	Engineer Officer Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
M./Hr./Mr	Francesco Traina	Funzionario Ingegnere Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti Via Div 5 – Interoperabilità ferroviaria, trasporto merci pericolose per ferrovia, normativa di settore e rapporti con gli Organismi europei e internazionali

M./Hr./Mr	Rocco Cammarata	Head of Authorisation of conventional vehicles office Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) Authorisation Subsystems and Vehicles
Luxembourg		
M./Hr./Mr	Cédric Boujong	Agrément matériel roulant / Sous-système CCS Administration des chemins de fer - (ANS)
Norvège/Norwegen/Norway		
M./Hr./Mr	Erik Syvertsen	Deputy Director Ministry of Transport and Communications Railway Section
Royaume-Uni/ Vereinigtes Königreich/ United Kingdom		
M./Hr./Mr	James Le Grice	Head of Rail Safety and Standards Department for Transport Rail Industry Standards and Capability
M ^{me} /Fr./Ms	Michelle Cole	Head of Rail Standards Department for Transport
M./Hr./Mr	Vaibhav Puri	Director of Sector Strategy Rail Safety and Standards Board (RSSB)
Serbie/Serbien/Serbia		
M ^{me} /Fr./Ms	Nataša Cerović	Head of Department for Safety and Interoperability Directorate for Railways
Suède/Schweden/Sweden		
M ^{me} /Fr./Ms	Najlah Ashrafi	International Liaison Officer Swedish Transport Agency Road and Rail Department
Suisse/Schweiz/Switzerland		
M ^{me} /Fr./Ms	Linda Ay	Project Manager Safety and Interoperability Federal Office of Transport of Switzerland – FOT
Türkiye		
M./Hr./Mr	Mustafa Erdem Kirmizigül	Head of Railway Certification Department Ministry of Transport and Infrastructure, DGRTS (Directorate General for Regulation of Transport Services)
M./Hr./Mr	Mustafa İmamoğlu	Expert Ministry of Transport and Infrastructure

M./Hr./Mr	Güner Ömer	Unit Manager Ministry of Transport and Infrastructure, Directorate General for Regulation of Transport Services, Department of Railway Certification
M./Hr./Mr	Cengiz Çakmak	Branch Manager Directorate General for Regulation of Transport Service
M./Hr./Mr	Samet Palabiyik	Civil Engineer Ministry of Transport and Infrastructure
M ^{me} /Fr./Ms	Şerife Yorulmaz	Engineer Ministry of Transportation and Infrastructure DG for Transportation Services Regulation
M./Hr./Mr	Abdulgaffar Berk	Engineer TCDD TAŞIMACILIK A.Ş
M./Hr./Mr	Sezgin Ozdemir	Division Manager, Freight Department Directorate - General of TCDD Taşımacılık A.Ş.
M./Hr./Mr	Nesrin Akman	Deputy of Freight Department Directorate - General of TCDD Taşımacılık A.Ş.
M./Hr./Mr	Abide Koc Demirci	Engineer TCDD TAŞIMACILIK A.Ş., SMS Department
M ^{me} /Fr./Ms	Rezzan Ünal	Interpreter General Directorate of Turkish State Railways (TCDD)
M ^{me} /Fr./Ms	Güliz Polat	Translator Turkish State Railways (TCDD)

Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation

Union européenne/Europäische Union/ European Union

Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission

M./Hr./Mr. Yann **Seimandi**

Policy Officer - Digitalisation
European Commission - Directorate General for
Mobility and Transport
Unit C4 (Rail Interoperability and Safety)

ERA

M^{me}/Fr./Ms Natalja **Scacenko**

Project Officer
European Union Agency for Railways (ERA)

Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CER	
M./Hr./Mr. Gilles Quesnel	Directeur Interopérabilité, Normalisation et Recherche Europe (SNCF) CER / SNCF
OSJD	
M./Hr./Mr. Radovan Vopalecky	Chairman of the Commission on Infrastructure and Rolling Stock Organization for Co-operation between railways (OSJD) Commission on Infrastructure and Rolling Stock
UIC	
M./Hr./Mr Jozef Fázik	Senior Adviser Union internationale des chemins de fer (UIC)

Secrétariat
Sekretariat
Secretariat

M./Hr./Mr Aleksandr Kuzmenko	Secrétaire général ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail aleksandr.kuzmenko@otif.org
M./Hr./Mr Bas Leermakers	Chef de département ☎ +41 (31) 359 10 25 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail bas.leermakers@otif.org
M ^{me} /Fr./Ms Maria Price	Experte ☎ +41 (31) 359 10 26 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail maria.price@otif.org
M./Hr./Mr Dragan Nešić	Expert ☎ +41 (31) 359 10 24 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail dragan.nesic@otif.org

**Interprètes
Dolmetscher
Interpreters**

M^{me}/Fr./Ms Viviane **Vaucher**

M^{me}/Fr./Ms Laura **Keller**

M./Hr./Mr Werner **Küpper**

M./Hr./Mr David **Ashman**

M^{me}/Fr./Ms Joana **Meenken**

Ordre du jour adopté**Annexe II**

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Points pour information :
 - 3.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
 - 3.2. Rapport du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)
4. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes :
 - 4.1. Révision de la PTU LOC&PAS
 - 4.2. Révision de la PTU PMR
 - 4.3. Révision de la PTU Marquage
 - 4.4. Révision de la PTU Infrastructure
 - 4.5. Modification de l'appendice I à la PTU ATF
5. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants :
 - 5.1. Approbation d'un document explicatif sur le marquage extérieur des véhicules
 - 5.2. Révision du guide d'application de la PTU Wagons
 - 5.3. Révision du guide d'application de la PTU Bruit
 - 5.4. Mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
6. Autres points pour examen :
 - 6.1. Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF) : projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance
 - 6.2. Rapport d'avancement sur la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons
 - 6.3. Stratégie de l'OTIF à long terme
 - 6.4. Veille et évaluation de la mise en œuvre : vers l'application pleine et correcte des RU ATMF par les États parties
 - 6.5. Discussion sur la possible intégration d'autres systèmes ferroviaires dans les PTU : préparation de l'adhésion possible des États membres du CCG à la COTIF
7. Programme de travail de la Commission
8. Divers
9. Prochaine session