



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

16^e session

Procès-verbal

Réunion hybride, 11 et 12 juin 2024

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Bas **Leermakers**, chef du département de l'interopérabilité technique, ouvre la session et souhaite à toutes et tous la bienvenue. Il présente M^{me} Price et M. Nešić, ses collègues, avec lesquels il représente conjointement le Secrétariat de l'OTIF (ci-après le « Secrétariat »). Le Secrétariat annonce que la session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français et qu'il en sera fait un enregistrement aux fins de la rédaction du procès-verbal de la réunion. L'enregistrement sera effacé une fois le procès-verbal finalisé.

La liste de participation est jointe au présent procès-verbal comme [annexe I](#).

Modalités de travail

Le Secrétariat annonce que le règlement intérieur de la CTE dans sa version du 13 juin 2023 s'applique. La CTE devrait chercher à prendre ses décisions par consensus. Pour chaque décision, le Secrétariat présentera la proposition de décision telle qu'elle figure dans les documents de travail ou le document de séance n° 1. Le Président demandera ensuite s'il y a des commentaires ou questions la concernant. Dans l'affirmative, la CTE discutera et, si nécessaire, reformulera la proposition de décision. En l'absence de commentaires ou questions (supplémentaires), le Président proposera formellement que la décision soit approuvée par consensus. En l'absence d'autres commentaires ou questions, le Président conclura que la décision est adoptée par consensus. Si aucun consensus ne peut être trouvé, alors un vote par appel nominal aura lieu. Il convient par ailleurs de noter que tout membre de la CTE peut à tout moment demander un vote par appel nominal.

Un projet de liste de décisions de la CTE sera envoyé peu après la session aux membres ayant participé, lesquels disposeront d'un délai d'une semaine pour proposer des corrections. Au terme de ce délai, le Président approuvera la liste définitive des décisions, qui sera notifiée aux États membres de l'OTIF et publiée sur le site Internet de l'OTIF.

Élection à la présidence

Le Secrétariat propose le Royaume-Uni (M. Vaibhav Puri) à la présidence de la session. 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.

Le **Président** remercie les représentantes et représentants des États membres de la confiance qui lui est témoignée et espère que la CTE pourra traiter tous les points à l'ordre du jour dans les temps et dans un esprit de coopération.

1. Adoption de l'ordre du jour

Le « **Secrétariat** explique que l'ordre du jour provisoire de la 16^e session de la CTE a été envoyé aux participantes et participants avec la circulaire TECH-24001 du 22 janvier 2024.

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

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle que tous les États membres peuvent prendre part à la CTE. En revanche, seuls ceux qui appliquent les RU APTU ou RU ATMF (ci-après dénommés « États parties ») ont le droit de vote. 43 États sont États parties.

Le Secrétariat annonce que conformément à l'accord entre l'OTIF et l'Union européenne (UE) concernant l'adhésion de l'UE à la Convention, l'UE a informé le Secrétaire général qu'elle exercerait son droit de vote pour les 25 États parties qui sont également membres de l'UE. Le Secrétaire général a transmis les informations reçues de l'UE à tous les États membres de l'OTIF via la lettre circulaire TECH-24020 du 15 février 2024.

Pour que le quorum soit atteint, la moitié au moins des 43 États parties doivent être présents ou représentés. Le Secrétariat constate que 25 États parties membres de l'UE et 6 États parties non membres de l'UE sont présents ou représentés. Avec 31 États parties, le quorum est donc atteint.

3. Points pour information

3.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF

Le **Secrétariat** fait un point sur les notifications dépositaires relatives aux travaux de la CTE émises depuis la dernière session :

- notification dépositaire [NOT-23015](#) du 13 juillet 2023 concernant les dispositions adoptées par la CTE à sa 15^e session, lesquelles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2024 ;
- notifications dépositaires [NOT-23018](#) et [NOT-23019](#) du 19 septembre 2023 concernant l'approbation par la Norvège des modifications à la COTIF et à ses appendices D (CUV), F (APTU), G (ATMF) et H (EST) adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions (2015 et 2018). Un point est fait sur l'état des approbations desdites modifications ;
- notification dépositaire [NOT-23010](#) du 3 avril 2023 concernant l'entrée en vigueur des modifications aux RU ATMF (appendice G à la COTIF) adoptées par la Commission de révision par voie de procédure écrite.

Le Secrétariat présente également les résultats de la réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination du 6 septembre 2023, à l'issue de laquelle le Groupe mixte a communiqué aux présidences de la Commission d'experts du RID et de la CTE de l'OTIF et des comités TMD et RISC de l'UE un avis concernant la migration des exigences du RID relatives aux wagons vers les PTU et STI (pour plus de détails, voir point 6.6).

Pour ce qui est des adhésions, le Secrétariat annonce que le Moldova a demandé à adhérer à la COTIF et déclaré qu'il n'en appliquerait que l'appendice B (RU CIM). La Chine a quant à elle fait une demande d'adhésion comme membre associé. En l'absence d'objections, le Moldova deviendra le cinquante-et-unième État membre de l'OTIF et la Chine son deuxième membre associé, après la Jordanie.

Le Secrétariat mentionne la rénovation du siège de l'OTIF, commencée le 14 mars 2024, qui devrait s'achever à l'été 2025. Pour la durée de la rénovation, le Secrétariat de l'OTIF a emménagé dans des bureaux temporaires à Gümligen.

Le Secrétariat fait ensuite un point sur l'état des approbations des modifications adoptées par l'Assemblée générale : au 11 juin 2024, 17 États membres ont approuvé les modifications adoptées par la 12^e Assemblée générale et 11 États membres celles adoptées par la 13^e Assemblée générale.

Enfin, le Secrétariat annonce que le Protocole de Luxembourg est entré en vigueur le 8 mars 2024. Établissant un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des prêteurs, bailleurs et vendeurs conditionnels prises sur le matériel roulant ferroviaire, le Protocole permet l'enregistrement d'éléments de matériel roulant sous un numéro URVIS unique à apposer sur l'élément de manière permanente¹.

UK demande s'il existe un lien entre le Registre international des garanties sur le matériel roulant et les registres nationaux de véhicules (RNV) ou le registre européen des véhicules (REV), par exemple. **HU** se pose la même question que **UK**.

Le **Secrétariat** explique qu'il n'y a aucun lien, puisque ces registres sont fondés sur deux cadres juridiques différents. Le Protocole de Luxembourg a pour objet de faciliter le financement du matériel roulant et permet aux prêteurs et bailleurs d'enregistrer leurs biens, à titre entièrement volontaire. Il faut par ailleurs noter qu'aux fins du Protocole de Luxembourg, le terme « élément de matériel roulant » a un sens très large, de sorte que les rames de métro et les tramways peuvent par exemple également être enregistrés.

¹ <https://rollingstockregistry.com>

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette explication.

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

Document : [TECH-24002](#)

Le **Secrétariat** présente son rapport sur les résultats des réunions du WG TECH depuis juin 2023.

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

- 49^e réunion le 15 juin 2023,
- 50^e réunion les 7 et 8 septembre 2023,
- 51^e réunion les 14 et 15 novembre 2023.

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

- Albanie, Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, France, Hongrie, Italie, Jordanie, Norvège, Pakistan, 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 UIP ;
- Émirats arabes unis (État non membre de l'OTIF) en qualité d'observateur.

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).

Les réunions du WG TECH ont été le cadre de présentations par des États membres et organisations sur divers sujets, par exemple les évolutions de la réglementation de l'UE pouvant affecter l'équivalence avec la COTIF, le partage d'expérience en matière de coordination dans le cadre de la surveillance entre la Suisse et le Royaume-Uni, les développements relatifs au registre européen des véhicules (REV), les exigences pour les organismes d'évaluation de la conformité et les activités internationales de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

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

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport sur les 49^e, 50^e et 51^e sessions du groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques, tel qu'il figure dans le document TECH-24002.

4. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes

4.1. Révision de la PTU Wagons

Document : [TECH-24003](#) et document de séance n° 1⁽²⁾

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24003 et explique les principaux changements proposés à la PTU Wagons. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU Wagons en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

² Le document de séance n° 1 a été envoyé le 6 juin 2024 par courriel aux participantes et participants inscrits. Il est également joint à la liste des décisions de la CTE 16 (OTIF-24004-CTE1 du 1.6.2023, http://otif.org/fr/?page_id=7304).

Le Secrétariat annonce qu'après la publication du document de travail TECH-24003 sur le site Internet de l'OTIF, l'UE a soulevé une question concernant le terme « véhicule adapté à l'exploitation générale » défini au point 0.3 de la proposition. L'UE est d'avis que le terme « véhicule interchangeable » serait plus approprié et devrait être utilisé à la place. Appuyant la proposition de l'UE, le Secrétariat a préparé le document de séance n° 1 dans les trois langues de travail, lequel modifie la proposition originale et comprend quelques corrections rédactionnelles mineures. Il s'ensuit que la proposition de décision concerne l'annexe 2 telle que modifiée par le document de séance n° 1. Le document de séance n° 1 a été envoyé aux participantes et participants inscrits une semaine avant la session et est affiché à l'écran.

Le **représentant de l'UE** remercie le Secrétariat et confirme être en faveur des modifications proposées dans le document de séance n° 1 dans la mesure où elles permettront un meilleur alignement sur la législation de l'UE.

NO appuie la révision de la PTU Wagons et remercie le Secrétariat d'avoir inclus les cas spécifiques pour la Norvège qui sont liés aux conditions climatiques septentrionales et dont le libellé est harmonisé avec les exigences spécifiques pour la Suède et la Finlande figurant dans la STI.

L'**UIC** appuie les modifications, y compris celles présentées dans le document de séance n° 1. Dans la version française, elle suggère de remplacer le terme « libre circulation » au point 0.3, qu'elle considère obsolète, par « circulation sans restriction ». Le **Secrétariat** explique que le terme « libre circulation » est employé à l'article 6 des RU ATMF. Il suggère donc d'utiliser le même terme dans la PTU à des fins de cohérence. L'**UIC** remercie le Secrétariat de cette explication et retire sa proposition.

Le **représentant de l'UE** suggère qu'il serait utile d'inclure cette explication du Secrétariat dans le guide de mise en œuvre et d'application des RU APTU et RU ATMF.

HU demande si les restrictions de vitesse sur les lignes ferroviaires et les exigences concernant les lignes aériennes ont des répercussions sur la libre circulation des véhicules. Le **Secrétariat** précise que la « libre circulation » ne s'applique actuellement qu'aux wagons hautement standardisés.

UK requiert une clarification quant au terme « véhicule interchangeable » et demande s'il est destiné à couvrir le transport combiné et le fret intermodal. Le **Secrétariat** explique que le terme « véhicule interchangeable » ne renvoie pas à ce qui est transporté, mais plutôt à des interfaces véhicules harmonisées permettant d'atteler des véhicules ensemble (système d'accouplement normalisé, raccords d'air, câbles de signalisation).

L'**UIC** demande s'il y a lieu de prendre en compte les wagons marqués RIV dans la définition de « véhicules interchangeables ». Le **Secrétariat** répond que les exigences de la PTU Wagons s'appliquent uniquement aux wagons nouveaux, renouvelés et réaménagés, et ne se réfèrent donc pas aux wagons RIV pour lesquels il y a des droits acquis. Il ajoute que le marquage « GE » ou « CW » n'est pas obligatoire, mais n'est possible que pour les wagons remplissant certains critères. Le Secrétariat propose donc de ne pas modifier le texte. **NB-Rail** se rallie à l'avis du Secrétariat.

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 la version révisée de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-24003 du 19 février 2024, telle que modifiée en session. La PTU Wagons du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la PTU Wagons révisée à compter de la date d'entrée en vigueur de la version révisée.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Wagons 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 Bruit

Document : [TECH-24004](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24004 et explique les principaux changements proposés à la PTU Bruit. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU Bruit en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

Le Secrétariat a remarqué après la publication du document TECH-24004 que la ligne de séparation verticale entre les deux colonnes (textes OTIF/textes UE) manquait au point 7.2.2 à la page 20 et au point 7.2.2.3 à la page 21 de la version anglaise uniquement. Il propose donc d'insérer ces lignes dans le document qui sera formellement notifié. Cette modification mineure ne concernant que la forme, le Secrétariat propose de ne pas l'inclure dans la liste de décisions mais seulement dans le procès-verbal de la session. La CTE approuve tacitement la proposition.

Le **représentant de l'UE** indique que l'UE appuie les modifications proposées dans le document TECH-24004.

NO fait bon accueil à la révision de la PTU Bruit. NO explique brièvement ses deux cas spécifiques inclus dans le document, qui concernent le matériel roulant lourd utilisé sur la « ligne du minerai de fer » entre la Norvège et la Suède et sont harmonisés avec la législation de l'UE, où les mêmes règles s'appliquent en Suède et en Finlande.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires et que la CTE appuie la proposition du Secrétariat concernant les modifications de mise en forme. 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 la version révisée de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Bruit » (PTU Bruit), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-24004 du 19 février 2024. La PTU Bruit du 1^{er} avril 2021 est abrogée et remplacée par la PTU Bruit révisée à compter de la date d'entrée en vigueur de la version révisée.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Bruit 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 CTCI

Document : [TECH-24005](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24005 et explique les principaux changements proposés à la PTU CTCI. Le document comprend deux annexes : les modifications proposées par rapport à la PTU CTCI en vigueur sont visibles à l'annexe 1 (document pour information), tandis que la PTU telle que révisée figure à l'annexe 2 (proposition pour adoption).

Le **représentant de l'UE** confirme que l'UE appuie les modifications proposées dans le document TECH-24005.

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 la version révisée de la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-24005 du 19 février 2024. La PTU CTCI du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la PTU CTCI révisée à compter de la date d'entrée en vigueur de la version révisée.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU CTCI sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

4.4. Modification de l'appendice I à la PTU ATF

Document : [TECH-24006](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24006 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 logiciels nécessaires pour l'échange d'informations et la mise en œuvre harmonisée des dispositions relatives aux applications télématiques au service du fret. Le Secrétariat 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 **représentant de l'UE** fait bon accueil à l'alignement proposé avec les règles de l'UE et appuie les modifications présentées dans le document TECH-24006.

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-24006-CTE16-4.4.
- 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 2024. Les modifications à l'appendice I de la PTU ATF sont énoncées dans le document TECH-24006-CTE16-4.4.
- 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.

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

5.1. Document explicatif sur la PTU CTCI

Document : [TECH-24007](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24007 qui explique le contexte, le domaine d'application, l'objectif et l'utilisation de la PTU CTCI dans sa version du 1^{er} janvier 2022. Il est à noter que les chapitres de ce document explicatif correspondent à ceux de la PTU CTCI et que le projet a été examiné par le WG TECH à ses 49^e, 50^e et 51^e réunions.

NO remercie le Secrétariat et le WG TECH de la préparation de ce document jugé très utile.

Le **représentant de l'UE** partage l'avis de NO, mais l'UE a toutefois quelques propositions visant à modifier le document. Il s'excuse de la soumission tardive des propositions à la CTE et assure que tout sera fait à l'avenir pour rationaliser les contributions de l'UE aux réunions du WG TECH.

Dans la mesure où seule la version anglaise des modifications proposées est disponible, le **Secrétariat** demande à la CTE si elle est disposée à travailler sur le seul texte anglais, étant entendu que le Secrétariat de l'OTIF préparera après la réunion les traductions en allemand et français du texte anglais approuvé.

La **CER** estime que la CTE peut accepter les modifications en anglais étant donné qu'il s'agit d'un document explicatif et pas de dispositions contraignantes. En revanche, si la même situation se produisait pour des propositions contenant des dispositions contraignantes, les documents devraient être renvoyés pour examen au WG TECH. **NB-Rail** est du même avis que la CER.

UK partage les réserves de la CER et de NB-Rail quant au risque de créer un précédent en ce qui concerne les modifications tardives, mais relève que celles-ci ne peuvent pas être totalement exclues pour des questions urgentes. Il importe néanmoins de résoudre autant de points que possible pendant les réunions du WG TECH.

Le **Secrétariat** rappelle que les règles pour modifier les documents de la CTE sont énoncées dans le règlement intérieur de la CTE. Dans le cas présent, il convient de tenir compte de l'étendue des modifications proposées et du fait qu'il s'agit d'un document explicatif. Dans le cas de documents contenant des dispositions contraignantes, le Secrétariat doit veiller à ce que la CTE reçoive les modifications proposées traduites dans les trois langues afin de garantir la plus grande clarté et de faciliter la prise de décision et la notification subséquente. De telles propositions doivent donc être soumises au Secrétariat dans les délais définis dans le règlement intérieur afin de permettre leur traduction.

La CTE approuve la procédure proposée. Le Secrétariat affiche à l'écran les modifications proposées par l'UE en anglais uniquement.

Le **Secrétariat** présente les modifications suivantes proposées par l'UE :

Point 2 « Compatibilité avec l'itinéraire », deuxième paragraphe, première phrase :

« The objective of route compatibility checks is to confirm the compatibility of a train with the infrastructure of the route on which it is planned to operate it. Route compatibility checks take place before the train ~~its~~ movement is authorised. »

Le **représentant de l'UE** explique que l'intention est d'établir clairement que la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire n'est que l'une des multiples procédures requises avant le départ du train. La modification précise et clarifie le texte du document explicatif.

HU se demande si l'application des exigences permet d'assurer des performances de freinage adéquates. Le **Président** indique que tous les paramètres de vérification de la compatibilité avec l'itinéraire doivent être remplis, y compris les critères relatifs aux performances de freinage. Le **représentant de l'UE** ajoute que ce sont les EF qui sont responsables pour les performances de freinage du train, comme expliqué au point 4.2.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** conclut que la CTE est satisfaite des modifications au point 2, telles que proposées.

Point 3 « Composition du train », troisième paragraphe, troisième phrase :

« This may include, without being limited to: »

Le **représentant de l'UE** explique que la modification proposée vise à clarifier que la liste des paramètres pertinents pour l'itinéraire n'est pas exhaustive.

UK appuie la proposition et signale que cette formulation est couramment utilisée au Royaume-Uni.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** conclut que la CTE est satisfaite des modifications au point 3, telles que proposées.

Point 3 « Composition du train », dernier paragraphe :

« The detailed elements that need to be checked for compatibility between the train and the route are set out in the annex to the UTP TCRC. »

Le **représentant de l'UE** explique que la modification proposée vise à clarifier qu'il s'agit à l'annexe des seuls contrôles de compatibilité entre le train et l'itinéraire.

L'**UIC** approuve la proposition sur le principe, mais demande si ce n'est pas la compatibilité des *véhicules* avec l'itinéraire qui devrait être évaluée plutôt que de l'ensemble du train, étant donné que la composition du train sur l'itinéraire est déjà déterminée.

Le **représentant de l'UE** indique que les contrôles de compatibilité sont réalisés tant pour le train dans son ensemble que pour chaque véhicule individuellement. L'UE convient qu'il est également essentiel de garantir que chacun des véhicules est compatible avec l'itinéraire.

NB-Rail relève que le titre est centré sur les trains plutôt que sur les véhicules et il lui semblerait donc préférable de conserver la même approche. Dans le cas contraire, le titre devrait être adapté en conséquence.

Le **Secrétariat** signale que dans l'annexe à la PTU CTCI, certains éléments doivent être vérifiés tant pour les véhicules que pour les trains. Il lui semblerait donc utile d'inclure dans le texte des aspects concernant les véhicules et concernant les trains.

NO est d'avis que la phrase en question, telle que modifiée, correspond davantage au sujet traité au point 2, à savoir la compatibilité avec l'itinéraire des trains et véhicules, et pourrait y être déplacée en tant que phrase introductive.

HU souligne qu'il est important de mentionner la composition du train dans la phrase.

À la lumière des discussions, le **Secrétariat** propose un libellé modifié et l'affiche à l'écran :

« The detailed elements [of the train composition](#) that need to be checked [for compatibility of the train with the route](#) are set out in the annex to the UTP TCRC. »

Le **Président** résume les débats et conclut que la CTE est satisfaite de la proposition telle que modifiée en session.

Point 4.2 « Performances de freinage et vitesse maximale autorisée », premier paragraphe :

« Both the IM and RU are concerned with braking performance. To ensure the safe operation of trains, the IM and RU must cooperate and share information. [Whereas the RU is responsible for the calculation of the brake performance and train max speed, the IM is responsible to share information related to the characteristics of the line.](#) »

Le **représentant de l'UE** explique que la modification proposée vise à clarifier les responsabilités des GI et des EF.

Le **Président** signale que les paragraphes suivants reflètent déjà la teneur du texte proposé et suggère que la modification n'est pas nécessaire.

Le **représentant de l'UE** en convient et retire sa proposition.

Le **Président** déclare que la CTE a passé en revue toutes les modifications en anglais. Avec l'aide du Secrétariat, il récapitule toutes les modifications et demande en particulier aux francophones et germanophones si des clarifications supplémentaires sont nécessaires.

Le **Président** note qu'il n'y a pas d'autres commentaires sur le document explicatif. Il rappelle que le Secrétariat de l'OTIF traduira les modifications et les inclura dans les versions allemande et française après la CTE 16. Il conclut que la décision suivante est adoptée par consensus :

- La Commission d'experts techniques approuve le document explicatif sur la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) du 1^{er} janvier 2022, tel qu'il figure dans le document TECH-24007 du 15 avril 2024, avec les modifications apportées en session, et demande au Secrétariat de l'OTIF de le publier sur le site Internet de l'OTIF.

5.2. Révision du guide d'application de la PTU LOC&PAS

Document : [TECH-24008](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24008, préparé sur la base du *Guide for the application of the LOC&PAS TSI* de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (GUI/LOC&PAS TSI/2021, version 3.0). Le guide d'application préparé se rapporte à la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Il n'est présenté qu'en anglais, puisque le document source n'existe qu'en anglais.

Le **représentant de l'UE** salue l'alignement avec le guide d'application de l'UE et appuie les modifications proposées dans le document TECH-24008.

Le **Président** constate qu'il n'y a aucun commentaire sur le document et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

- La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système : « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » (PTU LOC&PAS) du 1^{er} janvier 2022, tel qu'il figure dans le document TECH-24008 du 15 avril 2024 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 les documents sources (guides d'application des STI) deviennent disponibles dans ces langues.

6. Points pour discussion

6.1. Projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance

Document : [TECH-24009](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24009. L'annexe D au RU EST a pour objet d'établir une méthode de sécurité commune pour la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance. Le projet a été examiné aux 49^e, 50^e et 51^e sessions du WG TECH. Le Secrétariat rappelle que la CTE va examiner le projet mais qu'elle ne pourra l'adopter qu'à une session ultérieure, après l'entrée en vigueur des RU EST.

Le **représentant de l'UE** signale trois domaines d'amélioration possibles pouvant être étudiés par le WG TECH. Premièrement, le champ d'application (article 2) concerne uniquement les entreprises ferroviaires et il pourrait être envisagé d'ajouter des dispositions facultatives pour la surveillance des gestionnaires d'infrastructure. Deuxièmement, les exigences pour la coordination et la coopération (article 7, § 2, lettre c), et article 9) pourraient être révisées quant à l'efficacité des échanges entre les autorités de certification de la sécurité et les autorités de surveillance. Enfin, les dispositions pourraient être étoffées pour garantir que les informations relatives aux systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires recueillies par les autorités de surveillance d'un État partie sont mises à disposition des autorités de certification de la sécurité des autres États parties.

Le **Secrétariat** remercie le représentant de l'UE pour ses commentaires. Dans la mesure où ces commentaires concernent le fond, des discussions sont nécessaires avant de pouvoir convenir du texte. Les modifications devant être soumises dans les trois langues et l'adoption de l'annexe D n'étant pas urgente, le Secrétariat propose à la CTE de renvoyer le document devant le WG TECH pour examen complémentaire.

NO appuie la proposition du Secrétariat.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires ou questions et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques a examiné le projet de méthode de sécurité commune (MSC) pour la surveillance tel qu'il figure dans l'annexe au document TECH-24009-CTE16-6.1 du 15 avril 2024.
- La Commission d'experts techniques prie son groupe de travail WG TECH de préparer un projet révisé de la MSC Surveillance (annexe D aux RU EST).

6.2. Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF)

Document : [TECH-24010](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24010³ concernant les développements en lien avec les RU EST (appendice H à la COTIF), sachant que l'entrée en vigueur des RU EST est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF, soit à l'heure actuelle par 32 États membres. Il fait un point sur les annexes aux RU EST qui ont été élaborées et examinées par la CTE jusqu'à présent.

Le **Président** constate qu'il n'y a ni commentaires ni questions et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST tel qu'il figure dans le document de travail TECH-24010-CTE16-6.2 du 15 avril 2024.

6.3. Rapport d'avancement sur la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF

Document : [TECH-24011](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24011. À la suite de la décision de l'Assemblée générale de l'OTIF à sa 15^e session sur la veille et l'évaluation de l'application des règles de la COTIF, une approche en deux étapes a été suivie en ce qui concerne les RU APTU et ATMF. La première étape réalisée en 2022 a fait intervenir les autorités des États parties et donné lieu à un rapport d'avancement publié en 2022 ([TECH-22010](#)). La seconde étape en 2023/2024 a mis à contribution les parties prenantes du secteur ferroviaire, les organismes d'évaluation et les autorités compétentes, auxquels ont été adressés des questionnaires concernant différents aspects :

- l'utilisation des véhicules,
- le travail des organismes d'évaluation,
- le travail des autorités compétentes,
- l'admission des véhicules en trafic international et en trafic national.

Le Secrétariat présente les conclusions de la seconde étape :

- Les organismes d'évaluation et les autorités compétentes considèrent que les exigences sont identiques que les véhicules soient utilisés en trafic national ou international et ne font aucune distinction lors des procédures d'évaluation et d'admission. Leurs activités requièrent une harmonisation et une compréhension commune des règles et procédures.
- La corrélation entre le droit de l'UE et la COTIF devrait être clarifiée, en particulier quant aux évaluations selon les STI et selon les PTU. Une solution pourrait être d'élaborer des orientations clarifiant la situation.
- Certains répondants ont suggéré de couvrir les sous-systèmes « énergie » et « contrôle-commande » dans les PTU dans le but d'améliorer les opérations ferroviaires transfrontières.

³ Le Secrétariat a remarqué après la publication du document sur le site Internet de l'OTIF que la référence indiquée dans la proposition de décision était erronée (TECH-24009-CTE16-6.2 au lieu de TECH-24010-CTE16-6.2).

- Encourager le dialogue entre constructeurs et organismes d'évaluation et entre autorités compétentes et organismes d'évaluation pourrait promouvoir une meilleure compréhension commune des exigences d'interopérabilité technique de la COTIF.
- La formation du personnel, en particulier celui des organismes récemment établis, a été jugé importante pour harmoniser la mise en œuvre des dispositions juridiques aux fins de l'évaluation, de l'admission, du contrôle et de la surveillance.
- Des formations pourraient être dispensées sous la forme de séminaires en ligne ou présentiels, combinés à des visites de sites techniques dans les États parties. La distribution du nouveau guide sur l'application et la mise en œuvre des RU APTU et ATMF et la publication d'autres documents d'orientation pourraient venir compléter ces activités.

NB-Rail s'interroge sur le degré d'harmonisation entre le droit de l'UE et la COTIF en ce qui concerne les évaluations. NB-Rail demande si les États parties ont informé le Secrétariat de l'OTIF de leurs organismes d'évaluation au titre de la COTIF. Notant que, du côté de l'UE, ERADIS⁴ contient une liste conjointe des organismes d'évaluation et des organismes de certification des ECE, NB-Rail suggère d'améliorer cette base de données via l'ajout d'une colonne indiquant les compétences des organismes dans le cadre de l'UE et/ou de l'OTIF.

Le **Secrétariat** indique que les États parties sont tenus de déclarer leur autorité compétente et peuvent également lui notifier leurs organismes d'évaluation. Ces informations sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF⁵. Pour les États parties membres de l'UE, l'autorité compétente est l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et les organismes notifiés de l'UE sont réputés compétents pour réaliser les évaluations prévues dans les PTU. De l'avis du Secrétariat, indiquer le champ des compétences des organismes de certification serait une bonne idée. Cela requerrait une coordination avec la Commission européenne et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Le **représentant de l'UE** trouve les résultats de la seconde étape très intéressants. Il prend bonne note de la suggestion de NB-Rail et appuie l'élaboration de documents d'orientation qui clarifierait le degré d'harmonisation entre le droit de l'UE et la COTIF.

UK accueille favorablement les conclusions du rapport et convient qu'il faut davantage d'informations, de formations et d'éléments d'orientation. L'élaboration du guide serait un bon point de départ pour la clarification des responsabilités de l'organisme d'évaluation.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires ou questions et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF tel qu'il figure dans le document de travail TECH-24011-CTE16-6.3 du 15 avril 2024.
- À la lumière des rapports d'avancement sur la première et la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF, la Commission d'experts techniques estime qu'il n'est pour l'heure pas nécessaire d'engager une troisième étape.
- La Commission d'experts techniques estime que le guide sur les RU APTU et RU ATMF discuté sous le point 6.5 de l'ordre du jour de la 16^e session de la CTE pourrait constituer un outil utile pour assister les organismes d'évaluation, les autorités compétentes et le secteur ferroviaire en général dans la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF. Elle estime de plus que des ateliers spécifiques ou des formations sur la corrélation entre le droit de l'UE et la COTIF seraient utiles, en particulier s'ils sont coordonnés avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et NB-Rail.

⁴ ERADIS – Base de données sur l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer : <https://eradis.era.europa.eu/>.

⁵ Voir sous [Textes de référence](#) > [Interopérabilité technique](#) > [Autorités compétentes des États membres](#).

6.4. Projet de guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF

Document : [TECH-24013](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24013, à savoir un guide élaboré par le Secrétariat de l'OTIF sur l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF, qui s'inscrit dans le droit-fil de l'initiative prise par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale de l'OTIF de préparer un guide sur le droit contractuel de l'OTIF relatif au fret ferroviaire, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales. Pour ce qui est du guide sur les APTU et les ATMF, ce sont les échanges avec le CCG et son besoin de mieux comprendre la COTIF qui ont servi d'élément déclencheur. De son côté, le département du RID du Secrétariat de l'OTIF a également préparé un guide sur l'application et la mise en œuvre du RID.

S'inspirant en partie de textes de documents de travail des précédentes sessions de la CTE et d'articles du Bulletin, le projet de guide TECH-24013 fournit des informations factuelles et des références juridiques et inclut des observations précédemment formulées par la CTE et d'autres organes de l'OTIF.

Le guide n'a été rédigé que récemment et n'a donc pas été soumis au WG TECH pour examen et discussion. Aussi le Secrétariat propose-t-il deux options pour la décision :

- option n° 1 : la CTE approuve le guide, qui peut alors être immédiatement publié et utilisé ;
- option n° 2 : le guide est soumis au WG TECH pour examen à une future session et sera approuvé par la CTE l'année prochaine.

La première option permettrait au Secrétariat d'utiliser le guide lors de ses prochaines activités de formation et de diffusion.

CH appuie le projet de document, mais suggère une modification dans la partie 7 sur les registres de véhicules : l'on pourrait clarifier que c'est aux détenteurs, et pas aux États parties, qu'il incombe d'enregistrer les véhicules. CH a certes une préférence pour l'option n° 2, mais n'est pas opposée à l'option n° 1 puisqu'elle permettrait au WG TECH de traiter la correction proposée lors de la mise à jour du guide.

Le **Secrétariat** partage l'avis de CH et note que la responsabilité pour l'enregistrement des véhicules devrait être clarifiée dans le guide.

DE appuie le projet de document et estime, comme CH, que le guide pourrait être publié et que le WG TECH pourra continuer à l'améliorer. DE propose également d'ajouter une liste d'abréviations. DE se demande si les « régimes de transition » des STI de 2023 ont été pris en compte dans le guide.

Le **Secrétariat** est d'accord avec la suggestion de DE d'inclure une liste des abréviations dans le guide. Pour ce qui est des « régimes de transition », il est proposé de se concentrer sur les appendices à la COTIF et de limiter les informations sur les PTU puisque celles-ci font l'objet de guides d'application détaillés. Le Secrétariat convient néanmoins d'en discuter plus avant au sein du WG TECH.

UK appuie le document et le trouve très utile et pondéré. Les intitulés complets pourraient être indiqués la première fois que les acronymes sont utilisés. De plus, des améliorations pourraient également être apportées en ce qui concerne les spécifications techniques nationales, les normes techniques, les rôles et responsabilités des EF pour l'utilisation des véhicules ainsi que l'application de la MSC pour l'évaluation et l'appréciation des risques. UK fournira au Secrétariat des commentaires plus détaillés sur le guide après la session. UK est en faveur de l'option n° 1 et estime que le WG TECH pourra encore discuter du guide et le compléter à ses futures réunions.

NO soutient toutes les mesures qui permettraient d'améliorer l'application de la COTIF. NO se prononce en faveur de l'option n° 1 et de l'amélioration ultérieure du guide aux réunions du WG TECH.

FR préfère l'option n° 2, mais ne s'oppose pas à l'option n° 1.

Le **représentant de l'UE** appuie le document de manière générale. Il partage l'opinion précédemment exprimée que le guide pourrait déjà être publié, puis mis à jour aux futures réunions.

Le **Président** résume les débats et note que la CTE est en faveur de l'option n° 1 selon laquelle le guide pourrait d'ores et déjà être publié et le WG TECH pourra continuer à l'améliorer. Il conclut comme suit :

- Au titre de ses compétences énoncées à l'article 21, § 4, des RU ATMF, la Commission d'experts techniques approuve le projet de guide pour la mise en œuvre et l'application des RU APTU et ATMF tel qu'il figure dans le document de travail TECH-24013-CTE16-6.4 du 15 avril 2024.
- La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat de publier le guide sur le site Internet de l'OTIF et de le partager avec les parties intéressées. Le guide sera daté du jour de son approbation.
- La Commission d'experts techniques invite le Secrétariat à rédiger 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.

6.5. Possible future révision des Règles uniformes ATMF

Document : [TECH-24012](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24012. Il fournit quelques informations contextuelles ainsi qu'un aperçu de l'état actuel des modifications aux RU ATMF. Rédigées dans les années 1990 et adoptées en 1999, les RU ATMF ont été modifiées plusieurs fois et en dernier lieu le 1^{er} novembre 2023. Des modifications supplémentaires seraient néanmoins utiles pour simplifier les règles, lever les ambiguïtés et éliminer les redondances. De son point de vue, seule une révision intégrale permettrait de remplir les objectifs de simplification et de concision. Il est primordial de garantir que les admissions de véhicules restent compatibles avec les anciennes et futures versions des RU ATMF et avec les règles de l'UE.

Le Secrétariat explique que c'est la Commission de révision qui peut décider des modifications aux RU ATMF, sauf pour les articles 1^{er}, 3 et 9 qui requièrent l'approbation de l'Assemblée générale. Une procédure de décision simplifiée a par ailleurs été adoptée par la 13^e Assemblée générale mais n'est pas entrée en vigueur puisqu'elle doit encore être approuvée par deux tiers des États membres. Le Secrétariat est d'avis que les propositions visant à modifier les RU ATMF ne devraient être faites qu'après l'entrée en vigueur de la nouvelle procédure. Dans l'intervalle, la CTE pourrait commencer à préparer la révision des dispositions des RU ATMF et à en discuter.

HU demande si la révision aura des répercussions sur la Convention de l'OSJD, dans la mesure où plusieurs États membres de l'OTIF sont aussi membres de l'OSJD.

Le **Secrétariat** déclare que la future révision des RU ATMF n'aura aucune répercussion sur la Convention de l'OSJD car les deux conventions ne comportent pas de dispositions juridiques correspondantes sur l'admission des véhicules ferroviaires.

Le **représentant de l'UE** annonce que la Commission européenne envisage de développer les exigences des STI pour l'écartement de voie de 1 520 mm concernant l'autorisation des véhicules et les caractéristiques de l'infrastructure. Cela pourrait avoir une incidence sur l'équivalence entre PTU et STI. En ce qui concerne la révision des RU ATMF, l'UE suggère d'attendre l'entrée en vigueur de la nouvelle procédure avant de se lancer dans la révision des RU ATMF. De l'avis de l'UE, la priorité devrait être donnée aux travaux d'alignement des PTU avec les STI et à l'élaboration des annexes aux RU EST concernant les MSC.

Prenant note de la nécessité d'une révision des RU ATMF, **NO** appuie les modalités suggérées par le Secrétariat.

La **CER** demande davantage d'informations sur le calendrier et les prochaines étapes possibles.

Le **Secrétariat** répond ne pas prévoir de discussions sur les modifications dans l'année à venir. La CTE pourra réexaminer la situation à sa prochaine session, en fonction de l'avancement des approbations par les États membres des modifications adoptées par la 13^e Assemblée générale.

Le **Président** résume les débats et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note des informations données dans le document TECH-24012-CTE16-6.5 concernant une possible future révision des RU ATMF.
- La Commission d'experts techniques est d'avis que la révision des RU ATMF devrait être envisagée afin de simplifier les règles et de les rendre plus cohérentes et précises. Il conviendra de veiller au maintien de la compatibilité avec la législation de l'Union européenne et à garantir la compatibilité rétroactive, c'est-à-dire que la valeur et la validité des admissions des véhicules délivrées conformément à la version actuelle ou à une version future des RU ATMF devraient rester inchangées.
- La Commission d'experts techniques est d'avis que les objectifs de la révision des RU ATMF ne peuvent être atteints que par une révision intégrale sous la forme d'une nouvelle version consolidée. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour prendre une décision à cet effet.
- La Commission d'experts techniques est d'avis qu'une décision visant à réviser les RU ATMF ne devrait être proposée à l'Assemblée générale qu'après l'entrée en vigueur des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session (25-26.9.2018), qui comprenaient entre autres des modifications à l'article 34, § 3 à 6, et à l'article 35, § 4, de la Convention.
- La Commission d'experts techniques demande au WG TECH de rédiger des textes pour une possible modification future des RU ATMF sur la base des documents de travail préparés par le Secrétariat. Étant donné que les modifications adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session pourraient ne pas entrer en vigueur avant un certain temps, la rédaction des modifications aux RU ATMF ne devrait pour l'heure pas figurer au premier rang des priorités du WG TECH.

6.6. Migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons

Document : [TECH-24014](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-24014 et fournit des informations contextuelles concernant les activités menées avant la 6^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination. À sa 6^e session, le Groupe mixte a examiné et approuvé le projet de texte sur la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons préparé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et les experts du RID et du droit ferroviaire général. Le Groupe mixte a décidé de recommander aux présidences des quatre commissions et comités concernés⁶ de mettre en œuvre le plus rapidement possible les changements suggérés pour leurs textes juridiques respectifs, en vue d'une possible entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

À la suite de la session, une lettre a été envoyée aux présidences des quatre commissions et comités (TECH-23036, datée du 19 septembre 2023). Le président du RISC a signalé qu'une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025 ne serait pas possible et a suggéré le 1^{er} janvier 2027 comme alternative, cette date correspondant à l'entrée en vigueur des modifications aux RID. Le président de la CTE a appuyé cette suggestion. Pour ce qui est de la planification des travaux, le Secrétariat note que pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027, les modifications à la PTU Wagons devront être adoptées par la CTE au plus tard à sa session de juin 2026.

⁶ Commission d'experts du RID et Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF et Comité pour le transport intérieur de marchandises dangereuses (TMD) et Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne.

Le **représentant de l'UE** confirme les échéances pour les modifications à la STI Wagons, lesquelles seront discutées par le RISC à sa réunion de novembre 2024 et devrait être votées en février 2025. Il ajoute que si possible et nécessaire, les modifications à la PTU Wagons pourraient être examinées plus tôt par la CTE, à savoir en juin 2025.

Le **Président** résume les débats et conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note de l'avis formulé par le Groupe mixte d'experts pour la coordination concernant le transfert des exigences du RID relatives aux véhicules vers la prescription technique uniforme applicable au sous-système : « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) tel qu'il figure dans le document TECH-23036 du 19 septembre 2023, ainsi que des informations fournies par le Secrétariat dans le document TECH-24014-CTE16-6.6 du 15 avril 2024.
- La Commission d'experts techniques note que les modifications à la PTU Wagons devraient prendre effet au plus tard le 1^{er} janvier 2027, c'est-à-dire qu'elles devraient être adoptées au plus tard en juin 2026.
- La Commission d'experts techniques entend suivre sa pratique établie pour la modification des PTU, c'est-à-dire qu'elle reflétera dans la PTU Wagons les modifications qui seront apportées à la STI Wagons par l'Union européenne.
- La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat et le WG TECH de suivre les développements à cet égard au sein de l'UE et de préparer les propositions pertinentes pour une prochaine session de la Commission d'experts techniques.

6.7. Programme de travail de la Commission d'experts techniques

Document : [TECH-25015](#)

Le **Secrétariat** présente le programme de travail proposé. Il est à noter que celui-ci doit être lu en combinaison avec le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF⁷. Portant sur les évolutions à venir de règles spécifiques et sur leur calendrier, le programme de travail de la Commission met l'accent sur les propositions pour la 17^e session de la CTE en 2025 et au-delà. Il inclut la révision des PTU aux fins de leur alignement avec les dernières STI en date, et en particulier des PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs. La mise à jour des guides d'application est également prévue, de même que la possible élaboration de nouvelles PTU, sur la base d'une analyse de nécessité et de faisabilité.

NB-Rail demande s'il n'y aurait pas lieu d'inclure dans le programme de travail le guide sur les organismes d'évaluation mentionné au point 6.4 de l'ordre du jour. Il lui semble que la question, en particulier pour ce qui est du champ d'application géographique, devrait être discutée avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et la Commission européenne.

Le **Secrétariat** indique que la question est déjà en cours de discussion du côté de l'UE et qu'il serait prématuré de l'inclure dans le programme de travail de la CTE. Certains de ses éléments sont toutefois abordés dans le guide sur la mise en œuvre et l'application des RU APTU et ATMF. Il pourrait donc en être discuté dans le cadre de la mise à jour du guide.

Le **représentant de l'UE** partage l'avis du Secrétariat que la meilleure approche serait d'inclure dans le guide des éléments supplémentaires concernant les organismes d'évaluation. Il ajoute que les discussions en cours entre la Commission européenne et l'Agence visent essentiellement à déterminer s'il est possible d'un point de vue technique de lister dans la base de données ERADIS les organismes d'évaluation reconnus selon le droit de l'UE et selon la COTIF. L'UE se propose de contribuer au guide quant à cette question. En ce qui concerne la reconnaissance des organismes d'évaluation hors UE œuvrant au titre de la COTIF, la position de l'UE est que ceux-ci ne peuvent être acceptés pour des évaluations au sein de l'UE. Il n'existe toutefois pas d'éléments d'orientation en la matière.

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

En ce qui concerne les registres de véhicules, le représentant de l'UE annonce que la Commission européenne a suspendu les travaux sur le REV afin de pouvoir tenir compte des retours des États membres de l'UE. Par conséquent, l'UE propose de retirer la révision des spécifications des registres de véhicules du programme de travail de la CTE.

Enfin, le représentant de l'UE fait état des derniers développements concernant la nouvelle STI sur les applications télématiques, fusion des STI ATF (applications télématiques au service du fret) et ATV (applications télématiques au service des voyageurs), qui inclura des dispositions sur la vente et la billetterie. Un projet de STI sera discuté à la réunion du RISC de novembre 2024. La nouvelle STI aura des répercussions non seulement sur la PTU ATF, mais aussi sur les RU CIV (appendice A) et les RU CIM (appendice B) de la COTIF, lesquelles pourraient devoir être alignées sur la nouvelle STI afin de faciliter le trafic international entrant et sortant de l'UE.

Le **Secrétariat** signale que le Secrétariat de l'OTIF aimerait être associé au processus si des modifications à ERADIS sont envisagées concernant la certification des ECE ou les organismes d'évaluation des MSC, étant donné qu'ERADIS est un registre conjoint à cet égard.

En ce qui concerne le REV, le Secrétariat prend note des informations fournies par l'UE et convient que les travaux sur les spécifications des registres de véhicules peuvent être retirés du programme de travail de la CTE. À cet égard, il demande si le report de ces activités au sein de l'UE signifie que le registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE), qui est également utilisé par plusieurs États parties non membres de l'UE, restera opérationnel au-delà de juin 2024.

En ce qui concerne les applications télématiques, le Secrétariat convient que cette question pourrait être incluse dans le programme de travail.

Le Secrétariat rappelle également que la CTE a décidé de renvoyer le projet d'annexe D aux RU EST au WG TECH pour examen complémentaire (voir point 6.1) et a modifié la proposition de décision en conséquence. Toutes les modifications ont été affichées à l'écran et approuvées tacitement par la CTE.

En ce qui concerne les implications pour les RU CIM et CIV, le Secrétariat explique que les questions relatives au droit des contrats ne sont pas du ressort de la CTE. Les propositions en la matière peuvent être adressées à la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, dont il a été demandé à l'Assemblée générale de reconduire le mandat lors de sa prochaine session en septembre 2024. Conformément à l'article 33 de la COTIF, c'est à la Commission de révision ou à l'Assemblée générale qu'il appartiendra de prendre toute décision portant modification des RU CIM et CIV.

Le **représentant de l'UE** confirme que le RVV CE cessera d'exister après juin 2024. L'UE affirme être disposée à collaborer avec les États parties non membres de l'UE pour rechercher des solutions automatisées dans le but de simplifier la saisie des données et souligne l'importance des processus automatisés d'enregistrement des véhicules aux fins de la facilitation du trafic international. Les véhicules circulant en trafic international au sein de l'UE mais initialement enregistrés dans les RNV d'États parties non membres de l'UE devront être enregistrés dans le REV. L'UE supportera toutefois l'utilisation de liens entre le REV et les RNV afin de faciliter le traitement des données, principalement pour les États parties non membres de l'UE. Une révision de la décision sur le REV pourrait être nécessaire à cet effet. Le représentant de l'UE souligne que les États parties non membres de l'UE disposant d'accords bilatéraux avec l'UE ou candidats à l'adhésion à l'UE peuvent déjà utiliser le REV comme leur RNV.

Faisant bon accueil au programme de travail proposé, **UK** indique par ailleurs être en train d'examiner les dernières STI modifiées dans le cadre de ses spécifications nationales et annonce consentir à partager ses conclusions avec le WG TECH, dans la mesure où elles pourraient lui être utiles dans ses discussions.

Le **représentant de l'UE** remercie la CTE d'avoir examiné et accepté les modifications proposées.

Le **Président** conclut comme suit :

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25015-CTE16-6.7 et prie le Secrétariat de préparer en tant que de besoin, en coordination avec le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), des propositions de (ou des modifications aux) dispositions techniques de la COTIF, ainsi que de lui soumettre ces propositions. Cela signifie

en particulier que les éléments suivants devraient être préparés pour la 17^e session de la Commission d'experts techniques :

1. des propositions pour la révision des PTU LOC&PAS, PMR, Infrastructure et, si nécessaire, de la PTU Marquage et de la PTU ATF ;
 2. des propositions de mise à jour des guides d'application des PTU ;
 3. un projet révisé de l'annexe D des RU EST, concernant la méthode de sécurité commune pour la surveillance devant être appliquée par les autorités lorsqu'elles supervisent les RU.
- 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 17^e session de la Commission d'experts techniques.

7. Divers

UK soulève la question du REV. UK remercie la Commission européenne des solutions pratiques considérées pour la migration des données vers le REV par les États parties non membres de l'UE. Néanmoins, UK s'inquiète de l'abandon du RVV CE d'ici la fin juin 2024 et demande s'il y aura des solutions intermédiaires et si les données des véhicules précédemment inscrites dans le RVV CE seront conservées dans le REV après la déconnexion.

Le **représentant de l'UE** assure que les données ne seront pas perdues : elles resteront physiquement disponibles et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pourra y accéder. Pour toute clarification, il est recommandé à UK de contacter l'équipe de l'Agence responsable des registres de véhicules. Le représentant de l'UE propose son assistance pour faciliter cette communication.

8. Prochaine session

La CTE passe en revue les dates pour les prochaines sessions du WG TECH, de la CTE et d'autres réunions pertinentes.

La CTE décide que sa 17^e session se tiendra les 17 et 18 juin 2025 à Berne.

Le Secrétariat annonce l'annulation de la réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination prévue pour le 17 septembre. Une notification officielle sera envoyée à ce sujet.

La CTE prend note des dates provisoires pour le WG TECH en 2024 et 2025.

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

Remarques finales

Le **Président** se félicite du bon déroulement de la CTE, qu'il attribue à l'excellent travail du Secrétariat. Il salue les efforts déployés par le WG TECH pour s'accorder sur les exigences et documents, aucune difficulté significative n'ayant ainsi été rencontrée à cette session de la CTE.

Au nom des délégations, le **Secrétariat** remercie le Président de son excellent travail dans la conduite de cette session de la CTE. Il remercie tous les participants et participantes de leurs contributions aux discussions, les interprètes de leur excellente prestation en session et l'équipe technique et administrative pour la gestion efficace de la session hybride.

Le **Président** clôt la CTE 16.

Liste de participation

Annexe I

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**

M./Hr./Mr Philipp **Unger** Technischer Regierungsrat
Eisenbahn-Bundesamt
Internationale Angelegenheiten - Sachgebiet 92

Arménie/Armenien/Armenia

M^{me}/Fr./Ms Anahit **Davtyan** Expert, Rail and water transport policy department
Ministry of Territorial Administration and Infrastructure

Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr Michael **Thomasitz** Amtssachverständiger
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Sektion IV – Verkehr / Gruppe Eisenbahn / Abteilung E5 –
Technik

Croatie/Kroatien/Croatia

M./Hr./Mr Darjan **Konjić** Senior Advisor
Ministry of Sea, Transport and Infrastructure

M^{me}/Fr./Ms Matea **Jakšić** Professional Associate
Directorate for Railway Infrastructure and Transport Sector
for Railway Infrastructure

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 Julien **Roger** Chargé d'affaires réglementaires et juridiques
Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Hongrie/Ungarn/Hungary

M./Hr./Mr György **Lengyel** CHG Officer, Expert
Ministry of Technology and Industry
Department of Railways

Italie/Italien/Italy

M^{me}/Fr./Ms Stefania **Fabozzi**
(1st day only)

Engineer Officer
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

M./Hr./Mr Matteo **Viscotti**

Engineer Officer
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

M./Hr./Mr Rocco **Cammarata**
(1st day only)

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

Norvège/Norwegen/Norway

M./Hr./Mr Erik **Syvertsen**

Deputy Director
Railway Section
Ministry of Transport and Communications

M^{me}/Fr./Ms Pia **Strand**
(2nd day only)

Senior Adviser
Norwegian Railway Authority

**Royaume-Uni/
Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr James **Le Grice**

Head of Rail Safety and 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

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me}/Fr./Ms Linda **Ay**

Project Manager Safety and Interoperability
Federal Office of Transport of Switzerland – FOT

Türkiye/Türkiye/Türkiye

M./Hr./Mr Mustafa **Kırmızıgül**

Head of Certification Department
Ministry of Transport and Infrastructure
Directorate General for Regulation of Transport Service

M./Hr./Mr Ömer **Tangül**

Head of Transportation Department
Ministry of Transport and Infrastructure
Directorate General for Regulation of Transport Services

M./Hr./Mr Ömer **Güner**

Ministry of Transport and Infrastructure
Department for Certification

**II. 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./Hr./Mr Christoph **Kaupat**

Project Officer
Monitoring, Analysis, Research and Stakeholders Unit
European Union Agency for Railways (ERA)

**III. 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

NB Rail

M./Hr./Mr Francis **Parmentier**

General Manager
NB Rail Association

OSJD/OSShD

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies

UIC

M./Hr./Mr Jozef **Fázik**

Senior advisor
Union internationale des chemins de fer (UIC)

**IV. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr	Bas Leermakers	Head of Department
M ^{me} /Fr./Ms	Maria Price	Expert
M./Hr./Mr	Dragan Nešić	Expert

**V. Interprètes
Dolmetscher
Interpreters**

M./Hr./Mr	David Ashman
M./Hr./Mr	Benoît Kremer
M./Hr./Mr	Werner Küpper
M ^{me} /Fr./Ms	Isabel Ringgenberg
M ^{me} /Fr./Ms	Viviane Vaucher

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 Wagons
 - 4.2. Révision de la PTU Bruit
 - 4.3. Révision de la PTU CTCI
 - 4.4. Modification de l'appendice I à la PTU ATF
5. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants :
 - 5.1. Document explicatif sur la PTU CTCI
 - 5.2. Révision du guide d'application de la PTU LOC&PAS
6. Points pour discussion :
 - 6.1. Projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance
 - 6.2. Rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST (appendice H à la COTIF)
 - 6.3. Rapport d'avancement sur la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
 - 6.4. Projet de guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
 - 6.5. Possible future révision des Règles uniformes ATMF
 - 6.6. Migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons
 - 6.7. Programme de travail de la Commission
7. Divers
8. Prochaine session