



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

11^e session

Procès-verbal

Berne, 12 et 13 juin 2018

Table des matières

DECISIONS DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES	3
Accueil par le Secrétariat de l'OTIF	6
1. Adoption de l'ordre du jour	6
2. Présence et quorum	7
3. Élection du président	7
4. Pour information	7
4.1 Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques	7
4.2 État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU	8
4.3 État de développement des RNV dans les États parties	9
4.4 État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne	10
5. Pour adoption	11
5.1 PTU GEN-B modifiée	11
5.2 PTU ATF	13
6. Pour discussion	13
6.1 Document explicatif concernant les procédures d'adoption et de modification des PTU	13
6.2 Stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure	14
6.3 Stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire	14
6.4 Future évolution des règles d'admission des véhicules	16
6.5 Programme de travail 2018-2019 de la CTE	18
7. Divers	19
7.1. Groupe de travail d'experts juridiques	19
7.2. Interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID	20
8. Prochaine session	21
9. Remarques finales	21
Liste des participants Annexe I	22
Ordre du jour adopté Annexe II	26
Document de séance 1 Annexe III	27
Élaboration des PTU dans le cadre de la COTIF Annexe IV	29
Procédure proposée pour la coordination entre les organes concernés de l'OTIF et de l'UE Annexe V	30

DECISIONS DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

1. Adoption de l'ordre du jour

La Commission d'experts techniques (CTE) a adopté l'ordre du jour tel qu'il apparaît dans le document TECH-18008 daté du 12 mars 2018, en y ajoutant deux nouveaux points : le point 5.2 PTU ATF, à la demande de l'Union européenne, et le point 7.2 Interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID, à la demande de la Suisse.

2. Présence et quorum

3. Élection du président

La CTE a élu la Suisse, en la personne de M. Roland Bacher, à la présidence de cette session.

4. Pour information

4.1 Rapport du groupe de travail permanent WG TECH de la Commission d'experts techniques

4.2 État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU

- La CTE a prié le WG TECH d'analyser la nécessité de mesures supplémentaires, y compris une éventuelle modification des dispositions des articles 12 et 13 des APTU (sur la publication et l'harmonisation des spécifications techniques nationales), en gardant à l'esprit que dans le cadre de la COTIF, les spécifications concernent uniquement le trafic international.

4.3 État de développement des RNV dans les États parties

- La CTE a invité l'Union européenne à présenter les évolutions du futur registre européen des véhicules à la prochaine session du WG TECH, y compris les mesures pour permettre aux RNV des États non membres de l'UE et au registre européen des véhicules de rester connectés.
- La CTE a exhorté les États parties qui n'ont pas encore complètement mis en place leur RNV ou ne l'ont pas encore connecté au RVV CE, d'y procéder dès que possible.

4.4 État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne

- La CTE a chargé le WG TECH d'analyser et de discuter de ces développements et de la nécessité de modifier la PTU Bruit ainsi que de rendre compte de ses conclusions à la prochaine session de la CTE.

5. Pour adoption

5.1 PTU GEN-B modifiée

- L'UE n'ayant pas reçu l'habilitation à voter sur ce point d'ordre du jour, aucune décision n'a pu être prise en session. Le Secrétariat de l'OTIF et le Président ont été prié d'obtenir une décision par voie de procédure écrite :
 - o L'UE informera le Secrétariat de l'OTIF pour le 15 juillet 2018 de la manière dont elle exercera le droit de vote de ses États membres dans le cadre du vote par voie de procédure écrite.
 - o Le Secrétariat et le Président feront procéder au vote par voie de procédure écrite.
 - o Les États parties enverront leur vote au Secrétariat de l'OTIF dans un délai d'environ 3 mois ; leurs réponses devront donc être reçues au plus tôt pour la fin octobre.

5.2 PTU ATF

- Les délégués ont pris note des informations fournies par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sur la dernière révision de l'appendice I à la STI ATF.
- Il a été proposé que la PTU ATF soit mise à jour conformément à la dernière révision de l'appendice I à la STI ATF.

- Il a été convenu que l'appendice I révisé à la PTU ATF ferait l'objet d'un vote par voie de procédure écrite. Dans ce cadre, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a accepté de fournir au Secrétariat de l'OTIF toutes les informations nécessaires sur les dernières modifications de l'appendice I à la STI ATF.

6. Pour discussion

6.1 Document explicatif concernant les procédures d'adoption et de modification des PTU

- La CTE a pris note du document explicatif TECH-18011, a approuvé son contenu et a prié le Secrétariat de le publier sur le site Internet de l'Organisation comme document explicatif sur les articles 6, 8 et 8a des RU APTU.

6.2 Stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure

- La CTE a pris note du document TECH-18012.
- La CTE a approuvé le champ d'application et les objectifs proposés tels qu'ils sont définis dans les parties 3 et 4 du document.
- La CTE a chargé le WG TECH de préparer des propositions de dispositions adaptées et réalisables pour l'infrastructure à partir d'une liste de paramètres de compatibilité établie par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. La possibilité devrait être offerte aux États non membres de l'UE de compléter cette liste. Les spécifications techniques d'interopérabilité de l'UE relatives aux différentes installations fixes devraient servir de base à la production des dispositions de la COTIF.
- La CTE a prié le WG TECH d'analyser la nécessité et l'utilisation éventuelle d'un ou de registres internationaux de l'infrastructure, y compris les spécifications requises.

6.3 Stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire

- La CTE a pris note du document TECH-18013.
- La CTE a approuvé les objectifs définis dans la partie 5 du document.
- La CTE a prié le WG TECH de définir, en étroite coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les paramètres des véhicules et de l'infrastructure devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités. Ces paramètres de compatibilité devraient d'abord être élaborés au sein de l'UE, puis vérifiés dans un second temps par les États non membres de l'UE afin de déterminer si des situations spécifiques à leurs réseaux rendent nécessaires des paramètres supplémentaires.
- La CTE a invité l'UE à la tenir informée ainsi que le WG TECH de l'élaboration et de la mise en place des registres pour le contrôle de la compatibilité entre véhicules et infrastructure au sein de l'UE.
- La CTE a chargé le WG TECH de suivre les développements de ces solutions de l'UE, et le cas échéant d'autres solutions, ainsi que de lui soumettre des propositions de dispositions d'exécution conformément aux objectifs définis dans la partie 5.

6.4 Future évolution des règles d'admission des véhicules

- La CTE a pris note du document TECH-18014 avec les modifications apportées en session.
- La CTE a approuvé les principes fondamentaux définis dans la partie 4 avec les modifications apportées en session et prié le WG TECH de les suivre, le cas échéant, lorsqu'il fait des propositions de modifications des dispositions techniques de la COTIF.
- La CTE a noté que la compatibilité entre la COTIF et les dispositions juridiques de l'UE devait être maintenue.

6.5 Programme de travail 2018-2019 de la CTE

- La CTE a pris note du document TECH-18015 avec les modifications apportées en session ainsi que des conclusions des discussions menées à la CTE 11 et a prié le WG TECH d'axer ses activités en conséquence.

7. Divers

7.1 Groupe de travail d'experts juridiques

- La CTE a pris note de la création du Groupe de travail d'experts juridiques.
- La CTE a pris note de la possibilité de demander des conseils et une assistance juridiques au Groupe de travail d'experts juridiques sur les questions relevant de la compétence de la CTE.
- La CTE a noté que la création du Groupe de travail d'experts juridiques était sans effets ni conséquences sur les compétences de la CTE prévues par la Convention.

7.2 Interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID

- La CTE a pris note de la présentation de la Suisse sur les très grands conteneurs-citernes prévus pour le transport sur des wagons plats et a relevé que la question se posait de savoir si les règles existantes assureraient suffisamment la sécurité de ce type de transport. La CTE a demandé que le Groupe mixte d'experts pour la coordination examine la question et présente ses conclusions.

8. Prochaine session

La CTE est convenue que la prochaine session de la CTE se déroulerait à Berne à l'Union postale universelle en juin 2019. La date de cette session ne sera toutefois confirmée qu'après coordination entre le Secrétariat de l'OTIF et l'UE.

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. François **Davenne** (Secrétaire général de l'OTIF) souhaite la bienvenue à tous les participants (liste des participants à l'[annexe I](#)). Il rappelle que la Commission de révision a récemment examiné et soumis à la 13^e Assemblée générale pour décision le projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST)¹. En vertu de ce nouvel appendice, la Commission d'experts techniques (CTE) pourra définir les principes généraux et les responsabilités pour l'exploitation transfrontalière des trains pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF. M. Davenne relève également que la CTE 11 va discuter de deux stratégies, à savoir la stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure et la stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire, pour favoriser le développement international de l'interopérabilité ferroviaire. Il déclare ensuite la 11^e session ouverte.

M. Bas **Leermakers** (chef du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF) souhaite lui aussi la bienvenue aux participants et aux interprètes à la 11^e session de la CTE. La session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français et il en sera fait un enregistrement.

Renvoyant aux décisions prises à la 10^e session de la CTE, M. Leermakers informe l'assemblée que la PTU ATF (Applications télématiques au service du fret) et les modifications aux PTU GEN-A (Exigences essentielles), GEN-B (Sous-systèmes) et GEN-C (Dossier technique) sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2017.

M. Leermakers fait le point sur les événements survenus depuis la CTE 10 :

- Le 25 juillet 2017, le Royaume-Uni a déposé un instrument de retrait de sa réserve relative à la non-application des RU CUI de 2006, mais a déposé un nouvel instrument de non-application des mêmes RU CUI le 22 décembre 2017, qui prendra effet le 31 décembre 2018 en application de l'article 42 de la COTIF.
- Le 7 décembre 2017, le Secrétariat de l'OTIF a signé un mémorandum d'accord avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) dans le but de renforcer la coopération.
- Le 10 janvier 2018, un registre commun OTIF-ERA pour les organismes d'évaluation de la MSC a été créé. Le Secrétariat a informé les États membres de cette création et des procédures à suivre.
- Le 24 janvier 2018, le Secrétariat de l'OTIF a signé un mémorandum d'accord avec l'Union postale universelle (UPU) pour promouvoir et faciliter le transport ferroviaire d'envois postaux.
- Du 27 février au 1^{er} mars 2018, la Commission de révision a examiné à sa 26^e session le projet de nouvel appendice H à la COTIF qui offrira une définition commune des responsabilités en matière de sécurité et un plan de certification de la sécurité des EF et l'a transmis à la 13^e Assemblée générale. La Commission de révision a de plus adopté des modifications aux RU APTU et RU ATMF dans le but de les harmoniser avec le quatrième paquet ferroviaire de l'UE, notamment pour tenir compte du fait que ce sera l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui délivrera les autorisations de véhicules au sein de l'UE. La Commission de révision a également discuté de la modification de l'article 34 de la COTIF, de la modification des RU CUI et de la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès.

1. Adoption de l'ordre du jour

Au nom du **Secrétariat de l'OTIF** (ci-après dénommé le « **Secrétariat** »), M. Leermakers explique que l'ordre du jour provisoire et les documents pour la 11^e session de la CTE ont été envoyés aux participants avec les circulaires du 12 mars 2018 et du 12 avril 2018. Deux demandes de modifications de l'ordre du jour sont soumises en séance :

- **L'Union européenne** demande l'ajout d'un nouveau point 5.2 sur la PTU ATF étant donné que la STI ATF a été modifiée.
- **CH** demande l'ajout d'un nouveau point 7.2 sur les interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID, dans la mesure où cette question n'est pas complètement couverte par les prescriptions applicables du RID et des PTU et STI.

¹ Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Conclusion : La CTE adopte l'ordre du jour de sa 11^e session, tel qu'il figure dans le document TECH-18008, avec les modifications apportées en séance ([annexe II](#)).

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que les membres de la CTE habilités à voter sont les États membres de l'OTIF appliquant les APTU et ATMF, à savoir 42 des 50 États membres de l'OTIF au moment de la session. Il note que le représentant de l'UE représente 26 États membres de l'UE disposant du droit de vote.

Le quorum pour la session est de la moitié des 42 États parties habilités à voter (en application de l'article 20, § 2, de la COTIF), soit **21** États. Le Secrétariat note que **26** États parties membres de l'UE et **4** États parties non membre de l'UE (CH, MK, RS et TN), soit 30 États au total, sont présents ou représentés et que le quorum est donc atteint.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) explique que pour les décisions devant être prises, l'UE exercera le droit de vote de 26 États parties de l'OTIF également membres de l'UE, sauf pour le point 5 de l'ordre du jour pour lequel l'UE n'a pas été habilité à voter pour des raisons de procédure interne (voir lettre de la Commission européenne du 7 juin 2017, [annexe III](#)). Il demande si la décision au point 5 de l'ordre du jour peut être reportée et soumise pour adoption par voie de procédure écrite.

Le **Secrétariat** note qu'il ne sera pas possible pour la CTE de prendre une décision pour le point 5 de l'ordre du jour pendant la session. M. Leermakers confirme qu'une décision pourra être prise par voie de procédure écrite, dont les modalités seront présentées au point 5 de l'ordre du jour.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** propose la Suisse, en la personne de M. Roland **Bacher**, à la présidence de cette session. Aucun autre candidat n'est proposé. M. Roland Bacher accepte de se présenter et la **CTE** élit à l'unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de la session.

Le **Président** remercie les participants de lui avoir confié la présidence de la CTE 11. Il souligne que dans un avenir proche, la CTE jouera un rôle important pour l'évolution des dispositions de l'OTIF dans le domaine de l'interopérabilité technique ainsi que pour le futur espace ferroviaire de l'OTIF. En conséquence, la CTE 11 devrait définir les principes pour les futures évolutions dans le cadre de la COTIF ainsi que pour le développement des interfaces entre l'infrastructure et les véhicules, des contrôles de compatibilité de l'itinéraire et des prescriptions relatives aux véhicules. Toutes ces questions sont abordées dans les documents présentés aux points 6.2 à 6.4 de l'ordre du jour.

4. Pour information

4.1 Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques

Document : [TECH-18009](#)

En application des décisions prises à la session précédente de la CTE en juin 2017, le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du groupe de travail sur la technique (WG TECH). Le Secrétariat a préparé un rapport et en résume brièvement les éléments pertinents pour les travaux de la CTE 11.

Le WG TECH s'est réuni à trois reprises depuis la 10^e session de la CTE :

- 32^e session, les 12 et 13 septembre 2017 à Bruxelles ;
- 33^e session, les 12 et 13 décembre 2017 à Berne ;
- 34^e session, les 6 et 7 février 2018 à Belgrade.

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée qu'un procès-verbal détaillé de chaque session est disponible.

Le **Président** note que la CTE remercie le WG TECH de ses travaux.

Conclusion : La CTE prend note du rapport sans autres commentaires.

4.2 État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU

Le **Secrétariat** informe les États parties que l'état des notifications est resté le même depuis la 10^e session de la CTE. Il rappelle qu'en application de l'article 12 des APTU, les États parties sont tenus de notifier au Secrétaire général leurs spécifications techniques nationales, lesquelles sont ensuite publiées par l'OTIF sur son site Internet (http://otif.org/fr/?page_id=196).

Pour l'heure, le Secrétaire général n'a reçu de notifications que de la part des États membres de l'UE et de la Suisse.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction. Dans la mesure où c'est sur le plan national que les infrastructures ferroviaires ont été conçues et construites, des caractéristiques nationales peuvent exister bien qu'elles ne soient pas souhaitables pour le trafic international. Elles devraient donc être consignées dans des spécifications techniques nationales et notifiées.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) appuie l'initiative du Secrétariat de publier toutes les spécifications techniques nationales des États parties dès que possible de façon à ce que les entreprises ferroviaires (EF) puissent en avoir connaissance avant d'exploiter un véhicule à l'international. Il informe en outre l'assemblée que l'une des priorités de la Commission européenne dans les années à venir sera de passer au crible les spécifications techniques nationales des États membres de l'UE et d'essayer d'éliminer celles qui sont redondantes ou en contradiction avec la législation de l'UE.

L'**UNIFE** (Christian Zumpe) soutient également l'initiative du Secrétariat de publier toutes les spécifications techniques nationales des États parties. Il demande s'il y aura une procédure de vérification de la compatibilité de ces spécifications avec la COTIF, en particulier pour celles concernant la compatibilité avec le réseau.

Le **Secrétariat** explique qu'il ne contrôle pas la validité des spécifications techniques nationales notifiées car il n'a ni la compétence ni l'autorité pour décider si elles sont ou non justifiées, mais qu'il les rendra publiques. L'article 13 des APTU prévoit une procédure de classement des spécifications techniques nationales, qui relève de la compétence de la CTE et non du Secrétariat de l'OTIF. Étant donné qu'un processus de coordination existe déjà au sein de l'UE, que la Suisse y participe et qu'aucun autre État partie n'a notifié de spécifications techniques nationales, ni la CTE, ni le Secrétariat de l'OTIF n'ont eu à prendre de mesure. En revanche, lorsque d'autres États parties non membres de l'UE auront notifié leurs spécifications techniques nationales, la CTE devra peut-être envisager une procédure uniforme de coordination et de classement.

Le **Président** note qu'en vertu de l'article 13 des APTU, la CTE dispose de certaines compétences vis-à-vis des spécifications techniques nationales notifiées et propose que le WG TECH analyse cette question plus avant.

NB-RAIL (Francis Parmentier) approuve la proposition du Président. Il ajoute que connaître les spécifications techniques nationales est utile non seulement pour la conception des véhicules, mais aussi pour l'évaluation de la compatibilité entre les véhicules et l'infrastructure.

RS (Milan Popović) estime que classer les spécifications techniques nationales ne sera pas nécessaire dans l'immédiat. Il relève qu'à la différence du droit de l'UE, les APTU ne demandent aux États de notifier au Secrétaire général que les spécifications techniques nationales relatives aux véhicules. Il note également que du côté de l'UE, tous les nouveaux véhicules doivent être conformes aux spécifications techniques applicables, mais que pour l'OTIF seuls les véhicules utilisés à l'international sont concernés.

L'**UNIFE** (Sebastian Giera) partage l'avis du représentant de l'UE : au sein de l'UE, un grand nombre de spécifications techniques nationales portent sur les mêmes questions ou contredisent le droit de l'UE. De plus, certains États parties n'ont pas notifié de spécifications techniques nationales ou les ont notifiées avec des erreurs.

La **CER** (Christian Chavanel) partage l'avis de l'UNIFE et de NB-Rail. Estimant que la notification des spécifications techniques nationales et leur publication sur le site Internet de l'OTIF revêt une grande importance, elle offre au Secrétariat de l'OTIF son aide pour les publier et pour modifier les dispositions si nécessaire.

GB (Vaibhav Puri) propose que la CTE se concentre sur les spécifications techniques nationales du point de vue de la circulation des véhicules plutôt que de l'ouverture du marché. Il est important de classer ces spécifications et de les décrire avec cohérence. Sans cadre clair pour leur notification et leur classement, épurer les spécifications techniques nationales est impossible.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) partage l'avis de GB et annonce que le classement des spécifications techniques nationales a commencé au sein de l'UE et durera jusqu'à la mi-2019. Il suggère que les futures discussions au sein du WG TECH s'appuient sur l'expérience de l'UE en la matière et offre son soutien au Secrétariat de l'OTIF.

Pour résumer, le **Président** relève que l'importance des spécifications techniques nationales a été mise en avant par le secteur et que les publier faciliterait les évolutions techniques et le trafic international. Il note également qu'un classement de ces spécifications est nécessaire afin qu'elles soient correctement comprises et évaluées.

Le **Secrétariat** propose que cette question soit portée à l'ordre du jour du WG TECH, auquel il devrait être demandé d'analyser l'état des spécifications techniques nationales et d'évaluer si des mesures supplémentaires doivent être prises, y compris une éventuelle modification des dispositions des articles 12 et 13 des APTU.

Au terme de la discussion, la **CTE conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE note l'importance que revêt la publication des spécifications techniques nationales.
- La CTE prie le WG TECH d'analyser la nécessité de mesures supplémentaires, y compris une éventuelle modification des dispositions des articles 12 et 13 des APTU (sur la publication et l'harmonisation des spécifications techniques nationales), en gardant à l'esprit que dans le cadre de la COTIF, les spécifications concernent uniquement le trafic international.
- La CTE salue la volonté de la CER et de l'UE d'apporter leur soutien au Secrétariat de l'OTIF pour la modification éventuelle des dispositions des articles 12 et 13 des APTU.

4.3 État de développement des RNV dans les États parties

Le **Secrétariat** rappelle que l'établissement de registres nationaux des véhicules (RNV) est prévu à l'article 13 des ATMF. La CTE a de plus adopté la spécification du RNV qui définit les modalités de connexion des RNV de façon à ce que les autorités d'un État partie puissent consulter les données concernant les véhicules enregistrés dans le RNV des autorités des autres États parties. Il observe que les véhicules n'apparaissant pas dans le Registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE) risquent d'être arrêtés aux frontières étant donné que l'État dans lequel ils pénètrent n'est pas en mesure de vérifier leur statut dans le RNV de leur État d'origine.

Le Secrétariat informe la CTE de l'état des connexions des RNV au RVV CE dans les États parties au 4 juin 2018 :

- **Les 26 États parties membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE.
- **4 États parties non membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE : la Norvège, la Serbie, la Suisse et la Turquie.
- **1 État partie non membre de l'UE** est en train de connecter son RNV au RVV CE : la Bosnie-Herzégovine (procédure interne en cours).
- **2 États parties non membres de l'UE** ne possèdent pas de matériel roulant et n'ont donc pas de RNV : Monaco et le Liechtenstein.
- **La situation des 9 autres États parties n'est pas connue** (Albanie, Algérie, Arménie, Iran, [l'ARY de] Macédoine, Maroc, Monténégro, Tunisie et Ukraine).

Le Secrétariat offre son aide aux États non encore connectés au RVV CE qui en auraient besoin.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) présente les derniers développements concernant le registre européen des véhicules, qui va remplacer les RNV existants au sein de l'UE. Le RISC 82 examinera l'acte d'exécution y afférent fin juin 2018. Les travaux préparatoires ont été coordonnés avec le Secrétariat de l'OTIF. Le représentant de l'UE souligne que malgré la modification du système actuel

du RVV CE, la connexion et les fonctionnalités pour les États parties non membres de l'UE seront conservées. Il confirme l'intérêt pour l'UE de veiller à ce que tous les véhicules restent visibles pour tous les utilisateurs du futur registre européen des véhicules, qu'ils soient sis au sein de l'UE ou dans un État partie hors UE.

Pour répondre à la CER qui demande si les fonctions « requête, enregistrement et stockage des données » du futur registre européen des véhicules seront centralisées ou décentralisées, le **représentant de l'UE** confirme que le projet de proposition prévoit un registre centralisé qui permettra quand même le maintien des fonctionnalités actuelles des RNV des États parties non membres de l'UE.

En ce qui concerne l'état actuel de connexion avec le RNV normalisé, l'**Agence** de l'Union européenne pour les chemins de fer (Christoph Kaupat) prie tous les États parties non membres de l'UE qui utilisent le RNV normalisé de s'assurer que les coordonnées de la personne en charge de leur RNV lui ont été transmises afin que la connexion entre le RVV CE et le RNV des États parties puisse être (ré)établie le plus tôt possible.

Le **Secrétariat** propose à la CTE que l'UE présente à la prochaine réunion du WG TECH les développements concernant le futur registre européen des véhicules. Le WG TECH pourra analyser si des travaux supplémentaires sont nécessaires pour garantir le maintien de la connectivité entre le futur registre européen et les RNV des États parties non membres de l'UE.

Pour résumer, le **Président** relève que la priorité est de conserver les connexions existantes avec les RNV des États parties non membres de l'UE afin que l'échange d'informations entre les registres ne soit pas interrompu.

Au terme de la discussion, la **CTE conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note des informations du Secrétariat de l'OTIF.
- La CTE invite l'Union européenne à présenter les évolutions du futur registre européen des véhicules à la prochaine session du WG TECH, y compris les mesures pour permettre aux RNV des États non membres de l'UE et au registre européen des véhicules de rester connectés.
- L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer prie tous les États parties non membres de l'UE qui utilisent le RNV normalisé de s'assurer que les coordonnées de la personne en charge de leur RNV lui ont été transmises.
- La CTE exhorte les États parties qui n'ont pas encore complètement mis en place leur RNV ou ne l'ont pas encore connecté au RVV CE, d'y procéder dès que possible. En cas de questions, ils peuvent contacter le Secrétariat de l'OTIF.

4.4 État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) rappelle que cette question a été discutée à la 10^e session de la CTE. Il rapporte que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a préparé et soumis à la Commission européenne un projet de recommandation pour la révision limitée de la STI Bruit, dans lequel il est proposé de déclarer certaines parties des réseaux ferrés de l'Union européenne comme itinéraires « silencieux » où seuls des wagons satisfaisant à la STI Bruit ou à la PTU Bruit (comme les wagons modernisés) auront l'autorisation de circuler. Les wagons ne circulant que sur les autres itinéraires (et pas sur les itinéraires silencieux) n'auraient pas besoin d'être modernisés. Il explique également que la modification proposée de la STI Bruit prévoit des critères harmonisés devant obligatoirement être appliqués par les États membres pour définir quelles parties du réseau constituent des itinéraires silencieux, le critère principal étant la densité du trafic de nuit. Le projet d'acte d'exécution sera discuté dans le cadre du RISC 83 en novembre 2018.

Le **Secrétariat** annonce qu'il a suivi de près les développements et discussions au sein de l'UE. Il rappelle que la priorité accordée au bruit ferroviaire n'est pas la même dans tous les États : pour certains, la réduction du bruit est une priorité, mais pour d'autres non. Selon lui, l'approche des « itinéraires silencieux » proposée est compatible avec la COTIF.

Pour ce qui est des prochaines étapes, le Secrétariat explique que si les modifications du côté de l'UE vont dans le sens indiqué par le représentant de l'UE, la PTU Bruit devra également être modifiée. Il note

toutefois que les États parties non membres de l'UE ne seront pas tenus d'appliquer les critères harmonisés pour la définition des itinéraires silencieux.

Pour résumer, le **Président** relève que la proposition de la Commission européenne sur la STI Bruit sera discutée à la réunion du RISC en novembre et que le Secrétariat de l'OTIF appuie l'approche des « itinéraires silencieux », qu'il estime compatible avec la COTIF. La **CTE conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note des développements au sein de l'UE en matière de réduction du bruit ferroviaire et des modifications de la STI Bruit qui en résultent.
- La CTE charge le WG TECH d'analyser et de discuter de ces développements et de la nécessité de modifier la PTU Bruit. Le WG TECH rendra compte de ses conclusions à la prochaine session de la CTE.

5. Pour adoption

5.1 PTU GEN-B modifiée

Document : [TECH-18010](#)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée que la modification des dispositions générales concernant les sous-systèmes (PTU GEN-B) a été discutée par les WG TECH 32, 33 et 34. Le Secrétariat de l'OTIF a publié il y a deux mois le document TECH-18010 décrivant le contexte, la teneur et les travaux préparatoires, avec une proposition de décision ainsi qu'une annexe montrant les changements en mode suivi des modifications. Pour ce qui est du fond, les définitions des sous-systèmes « Infrastructure », « Énergie » et « Contrôle-commande et signalisation au sol » ont été harmonisées et formulées de manière plus générale et énoncent que la COTIF inclut l'infrastructure uniquement en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) annonce que sur le fond et après consultation au sein de ses organes et institutions compétents, l'UE n'a pas d'objections contre les modifications proposées. Toutefois, à cause de ses procédures internes, l'UE n'a pas reçu l'habilitation à voter et demande donc que la décision pour ce point de l'ordre du jour soit reportée et soumise pour adoption par voie de procédure écrite.

Le **Secrétariat** confirme qu'il a reçu une lettre de la Commission européenne à ce sujet, qu'il a distribué comme document de séance ([annexe III](#)).

Pour le vote par voie de procédure écrite, le Secrétariat renvoie à l'article 21, § 3, du règlement intérieur de la CTE et en explique les principes :

- Si une décision ne peut être reportée jusqu'à la session suivante de la CTE, elle est prise par voie de procédure écrite conformément aux dispositions du règlement intérieur de la CTE (article 21, § 3).
- Le quorum est le même que pour une session de la CTE, à savoir au moins la moitié des membres de la CTE.
- Si au moins trois membres demandent que les mesures proposées soient examinées en session de la CTE, il est mis fin à la procédure écrite sans résultat.
- Si elle est adoptée, la décision entre en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la notification des résultats du vote à tous les membres de la CTE (article 35, § 3, COTIF).
- Les documents seront publiés sur le site Internet de l'OTIF :

Activités > Interopérabilité technique > Votes par voie de procédure écrite

Le Secrétariat propose les étapes suivantes :

- Pendant la session :
 - Le Président de la CTE 11 lance un vote par voie de procédure écrite pour le point 5 de l'ordre du jour.
 - Il sera convenu d'un délai de réponse.

- Après la session :
 - L'UE annonce au Secrétaire général si elle exerce le droit de vote de ses États membres.
 - Le Président et le Secrétariat de l'OTIF envoient aux membres de la CTE une circulaire indiquant :
 - o l'objet et la raison du vote,
 - o la proposition,
 - o le délai de réponse,
 - o la notification de l'UE sur l'exercice de son droit de vote.
- Après réception des votes écrits, le Secrétaire général :
 - accuse par écrit réception de chaque vote,
 - notifie tous les membres de la CTE des résultats du vote,
 - si la proposition est adoptée, en donne notification à tous les États membres de l'OTIF et aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF.

Procédure suivie à la suite de la décision de la CTE si la proposition est adoptée :

- Notification
 - Le Secrétaire général notifie la modification aux États membres par lettre de notification du dépositaire conformément aux dispositions de l'article 35, § 3, de la COTIF.
 - La modification entre en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa notification.
 - Les États membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection formulée par un quart des États membres, la modification n'entre pas en vigueur.
- Publication
 - L'article 8 des APTU dispose que toute PTU doit être publiée sur le site Internet de l'Organisation au moins un mois avant son entrée en vigueur.

Pour résumer, le **Président** relève que l'UE n'est pas en mesure de voter sur ce point de l'ordre du jour et que la CTE ne peut donc pas prendre de décisions. Il n'y a pas d'autres commentaires sur les modifications proposées à la PTU GEN-B. La CTE approuve donc ces dernières et demande la tenue d'un vote par voie de procédure écrite.

Le **Président conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- L'UE n'est pas en mesure de voter pour ce point de l'ordre du jour à cette session de la CTE. La CTE ne peut donc pas prendre de décision.
- Les délégués ont discuté des modifications proposées pour la PTU GEN-B et n'ont pas d'autres commentaires concernant la proposition.
- Les délégués conviennent de voter par voie de procédure écrite en vertu de l'article 21 du règlement intérieur de la CTE.
- Les délégués demandent au Secrétariat de l'OTIF et au Président de lancer un vote par voie de procédure écrite selon les modalités suivantes :
 - o L'UE informera le Secrétariat de l'OTIF pour le 15 juillet 2018 de la manière dont elle exercera le droit de vote de ses États membres dans le cadre du vote par voie de procédure écrite, puis le Secrétariat préparera les documents nécessaires et fera procéder au vote.
 - o Les États parties enverront leur vote au Secrétariat de l'OTIF dans un délai d'environ 3 mois ; les réponses devront donc être reçues au plus tôt pour fin octobre.

5.2 PTU ATF

L'Agence (Peter Mihm) informe l'assemblée des développements concernant la STI ATF et explique en particulier qu'il existe une procédure de gestion du suivi des modifications pour que la STI ATF puisse être mise à jour facilement via la modification de son appendice I. Cet appendice décrit les spécifications pour les flux d'informations et les outils informatiques nécessaires à la mise en place des applications télématiques au service du fret. L'appendice I à la STI ATF a été révisé en 2017. Les modifications ont été publiées dans le journal officiel de l'UE et sont entrées en vigueur le 16 mars 2018². Puisqu'il est important que les règles de l'OTIF et de l'UE restent équivalentes, l'Agence suggère que l'appendice I à la PTU ATF soit lui aussi mis à jour.

Le **Président** remercie l'Agence et prend note des dernières modifications à la STI ATF. Il estime que la CTE devrait réagir rapidement à ces modifications.

Le **Secrétariat** confirme que l'appendice I de la PTU ATF renvoie aux documents techniques publiés sur le site Internet de l'Agence. Il explique que les modifications apportées par l'Agence à ces documents techniques ne sont pas et ne peuvent pas être reprises dans la PTU ATF de manière automatique puisqu'il s'agit de modifier une PTU et que cela relève de la compétence exclusive de la CTE. Par conséquent, une proposition de modification de l'appendice I doit être soumise pour décision à la CTE.

En termes de procédure, le Secrétariat suggère soit d'inclure ce point dans le vote par voie de procédure écrite déjà prévu pour la PTU GEN-B, soit de le mettre aux voix à la CTE 12.

Le **Président** note que les délégués préfèrent la procédure écrite, plus rapide.

Aux fins de la modification de la PTU ATF, le Secrétariat de l'OTIF demande à l'Agence de l'informer au nom de l'UE de la teneur et des raisons à l'origine des dernières modifications à la STI ATF et propose que les mêmes modifications soient apportées à la COTIF. Les informations communiquées pourront être jointes à la proposition de modification de la PTU ATF soumise au vote par voie de procédure écrite.

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

- Les délégués prennent note des informations fournies par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sur la dernière révision de l'appendice I à la STI ATF.
- Les délégués conviennent que l'appendice I révisé à la PTU ATF fera l'objet d'une vote par voie de procédure écrite conjointement avec les modifications à la PTU GEN-B.
- L'Agence de l'UE pour les chemins de fer convient de fournir au Secrétariat de l'OTIF toutes les informations nécessaires sur les dernières modifications de l'appendice I à la STI ATF.

6. Pour discussion

6.1 Document explicatif concernant les procédures d'adoption et de modification des PTU

Document : [TECH-18011](#)

Le **Secrétariat** rappelle que ce document répond à une question soulevée par la CER à la CTE 10. Discuté aux WG TECH 32 et 33, il décrit la procédure normale d'adoption ou de modification d'une PTU, les possibilités pour la modification en urgence d'une PTU ainsi que d'autres possibilités pour traiter les erreurs dans les PTU.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et note qu'en cas d'approbation par la CTE, le document sera publié sur le site Internet de l'OTIF comme document explicatif pour les articles 6, 8 et 8a des RU APTU.

La **CER** (Christian Chavanel) remercie le Secrétariat de son travail et relève que le document répond totalement à sa question.

² Règlement d'exécution (UE) 2018/278 de la Commission du 23 février 2018 modifiant l'annexe du règlement (UE) n° 1305/2014.

Conclusion : La CTE prend note du document explicatif TECH-18011, approuve son contenu et prie le Secrétariat de le publier sur le site Internet de l'Organisation comme document explicatif sur les articles 6, 8 et 8a des RU APTU.

6.2 Stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure

Document : [TECH-18012](#)

En introduction, le **Secrétariat** informe l'assemblée que le Secrétariat de l'OTIF a préparé un projet de document de stratégie discuté aux WG TECH 33 et 34 puis modifié en conséquence.

Le document TECH-18012 décrit le champ d'application et l'utilisation d'éventuelles exigences pour l'infrastructure dans la COTIF (voir partie 3) ainsi que leurs objectifs (partie 4), puis liste et analyse comme points de référence certaines des spécifications internationales existantes pour l'infrastructure (STI de l'UE, CEE-ONU, CESAP-ONU, FERRMED ; voir partie 5). En synthèse (partie 7), le document confirme que la COTIF fournit une base juridique pour l'introduction d'exigences pour l'infrastructure, mais seulement pour les interfaces avec les véhicules. L'une des décisions proposées (partie 8) est de charger le WG TECH de préparer des propositions de dispositions de la COTIF adaptées et réalisables.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) approuve les principes et objectifs détaillés dans le document. Il fait bon accueil à la proposition de prendre la liste des paramètres de compatibilité établie par l'Agence comme point de départ pour la production de dispositions sur l'infrastructure. Il indique également que le document est compatible avec les objectifs de développement des STI³.

GB (Vaibhav Puri) demande si le document ne devrait pas refléter plus clairement l'objectif de rendre les véhicules conformes aux PTU compatibles avec l'infrastructure construite selon les exigences des PTU.

L'**UNIFE** (Sebastian Giera) demande si de futures exigences de PTU pour l'infrastructure, basées sur la STI Infrastructure, ne créeraient pas de conflit au sein de la COTIF.

Le **Secrétariat** explique que le document ne fait qu'évaluer les éléments de base pour les exigences concernant l'infrastructure. L'analyse qui suivra l'adoption du document aura pour but de voir si les mêmes exigences devraient être reprises dans les PTU.

Le **Président** résume les débats et **conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note du document TECH-18012.
- La CTE approuve le champ d'application et les objectifs proposés tels qu'ils sont définis dans les parties 3 et 4 du document.
- La CTE charge le WG TECH de préparer des propositions de dispositions adaptées et réalisables pour l'infrastructure à partir d'une liste de paramètres de compatibilité établie par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. La possibilité devrait être offerte aux États non membres de l'UE de compléter cette liste. Les spécifications techniques d'interopérabilité de l'UE relatives aux différentes installations fixes devraient servir de base à la production des dispositions de la COTIF.
- La CTE prie le WG TECH d'analyser la nécessité et l'utilisation éventuelle d'un ou de registres internationaux de l'infrastructure, y compris les spécifications requises.

6.3 Stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire

Document : [TECH-18013](#)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée qu'il a préparé un projet de document de stratégie en réponse aux discussions du WG TECH sur les registres. À l'origine, le WG TECH s'est demandé s'il était nécessaire de créer un registre de l'infrastructure pour la COTIF. Il lui est toutefois apparu préférable au cours des discussions de se concentrer en premier lieu sur l'objectif général des registres, à savoir la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire. Or, comme indiqué dans le document [TECH-18013](#), d'autres

³ Décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission du 8 juin 2017 complétant la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relativement aux objectifs spécifiques pour l'élaboration, l'adoption et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité.

outils, par exemple des procédures harmonisées et la définition de paramètres devant être contrôlés, pourraient également convenir à cet effet, en plus ou à la place des registres. Selon l'article 6, § 2, des ATMF, il incombe aux EF de s'assurer qu'elles exploitent les véhicules uniquement sur les infrastructures compatibles. À cette fin, l'article 15a, § 4, prévoit que les GI mettent à disposition de toute EF exploitant un véhicule sur leur réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure. Par conséquent, les objectifs suivants sont proposés dans la partie 5 du document pour les dispositions concernant les contrôles de compatibilité de l'itinéraire :

- faciliter le contrôle par les EF de la compatibilité entre les véhicules ferroviaires et l'infrastructure sur laquelle ils circulent ;
- harmoniser autant que possible les procédures devant être appliquées par les EF et les informations devant être fournies par les GI ;
- répondre aux besoins des États et acteurs recherchant la pleine interopérabilité ;
- prendre en compte les différences techniques, organisationnelles et relatives à l'exploitation entre les États appliquant les dispositions, en particulier ceux ne recherchant pas la pleine interopérabilité ;
- ne pas engendrer de coûts indus pour les acteurs de l'exploitation ou les États parties.

Dans la partie 8, le Secrétariat propose entre autres comme décision que le WG TECH soit chargé de suivre les développements des solutions de l'UE et, le cas échéant, de formuler des propositions pour la mise en œuvre de dispositions compatibles dans le cadre de la COTIF.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) confirme que l'Agence en est à un stade avancé de la préparation des paramètres techniques et des procédures pour les contrôles de compatibilité de l'itinéraire en ce qui concerne les véhicules ainsi que des paramètres d'infrastructure du registre de l'infrastructure (RINF). Des recommandations pour la modification des STI concernées seront émises en conséquence. L'objectif est que toutes les spécifications modifiées soient prêtes pour le 16 juin 2019 lorsque sera mis en place un cadre révisé pour la sécurité et l'interopérabilité au sein de l'UE.

L'**UNIFE** (Sebastian Giera) demande s'il est suffisamment clair que la « compatibilité de l'itinéraire au sein de l'UE » renvoie au concept de l'UE dans son intégralité et pas uniquement au contrôle des paramètres entre le véhicule et l'infrastructure. Selon lui, le concept de l'UE tel qu'il est défini dans la directive de l'UE sur l'interopérabilité fait une distinction entre la *compatibilité technique*, liée à l'autorisation de mise sur le marché du véhicule (article 21), et la *compatibilité de l'itinéraire*, liée aux contrôles préalables à l'utilisation du véhicule (article 23). Il estime que les contrôles de compatibilité de l'itinéraire tels qu'ils sont proposés dans le document ont le même sens que les contrôles de compatibilité de l'itinéraire visés à l'article 23 de la directive sur l'interopérabilité.

RS (Milan Popović) est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de modifier le document puisque dans le cadre de la COTIF, les contrôles de compatibilité de l'itinéraire ne s'appliqueront qu'aux véhicules qui ont déjà été admis, de sorte que les entreprises ferroviaires n'auront pas à contrôler la compatibilité technique.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) confirme les explications de l'UNIFE sur le concept de l'UE. Néanmoins selon lui, il apparaît clairement dans le document que l'objectif des futures dispositions relevant de la COTIF sera de « faciliter le contrôle par les EF de la compatibilité entre les véhicules ferroviaires et l'infrastructure sur laquelle ils circulent ». De plus, les deux premiers paragraphes de la partie 3 expliquent plus en détail les différences entre l'admission du véhicule et les contrôles par les EF. Par conséquent, il ne pense pas que le document doive être modifié et déclare l'appuyer.

La **CER** (Christian Chavanel) se rallie à l'opinion de RS et de l'UE, considérant que le document est clair, correct et n'a pas besoin d'être modifié. Il souligne que les entités représentant le secteur ferroviaire au sein de l'UE sont d'avis que cette question n'a pas encore été bien développée et qu'il faut poursuivre les travaux.

D'accord avec les précédents intervenants et tous leurs commentaires, **GB** (Vaibhav Puri) estime que le document n'a pas besoin d'être modifié et qu'il fait la distinction entre compatibilité et intégration en sécurité. Il note également que cela profitera aux GI dans leur capacité à évaluer l'infrastructure dans le cadre de transports internationaux.

Le **Président** résume les débats et **conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note du document TECH-18013.
- La CTE approuve les objectifs définis dans la partie 5 du document.
- La CTE prie le WG TECH de définir, en étroite coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les paramètres des véhicules et de l'infrastructure devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités. Ces paramètres de compatibilité devraient d'abord être élaborés au sein de l'UE, puis vérifiés dans un second temps par les États non membres de l'UE afin de déterminer si des situations spécifiques à leurs réseaux rendent nécessaires des paramètres supplémentaires.
- La CTE invite l'UE à la tenir informée ainsi que le WG TECH de l'élaboration et de la mise en place des registres pour le contrôle de la compatibilité entre véhicules et infrastructure au sein de l'UE.
- La CTE charge le WG TECH de suivre les développements des solutions de l'UE, et le cas échéant d'autres solutions, ainsi que de lui soumettre des propositions de dispositions d'exécution conformément aux objectifs définis dans la partie 5.

6.4 Future évolution des règles d'admission des véhicules

Document : [TECH-18014](#)

Le **Secrétariat** présente les raisons qui l'ont conduit à préparer le document TECH-18014.

Lors de ses précédentes réunions, le WG TECH a discuté de comment simplifier les dispositions et procédures pour l'admission des véhicules dans le cadre de la COTIF. Bien que les dispositions techniques de l'OTIF (APTU, ATMF et à terme l'appendice H) soient principalement fondées sur celles de l'UE ou reprises du droit de l'UE, elles doivent néanmoins avoir un sens non seulement pour les États parties membres et non membres de l'UE, mais aussi pour les États qui pourraient à l'avenir le devenir. Étendre leur champ d'application est un but en soi et l'un des objectifs stratégiques du programme de travail 2018-2019 de l'OTIF.

Le WG TECH 34 a conclu que le but, l'objectif et les principes de la future évolution des règles d'admission des véhicules devraient être discutés plus en détail et le Secrétariat a préparé le document TECH-18014 en conséquence. Les principes à suivre sont présentés dans la partie 4 :

- Les dispositions doivent être utiles et flexibles pour les États parties actuels et futurs.
- La compatibilité existant déjà entre la COTIF et le droit de l'UE doit être maintenue.
- Certaines dispositions de la COTIF peuvent être simplifiées, lorsque cela est justifié (p. ex. celles liées à l'approbation des véhicules).
- Il faut que les organisations régionales autres que l'UE puissent avoir des relations juridiques définies dans les APTU et ATMF comparables à celles dont jouit actuellement l'UE. Dans ce cadre, il faudrait analyser :
 - o la symétrie actuelle entre le droit de l'UE et les ATMF à la lumière de l'article 3a des ATMF,
 - o la nécessité de la présentation en deux colonnes des PTU prévue à l'article 8, § 9, des APTU.
- Les dispositions techniques devraient être constituées de règles normatives, le cas échéant complétées par des pratiques recommandées pour des solutions harmonisées et efficaces d'application volontaire.

La décision proposée par le Secrétariat dans la partie 5 est de prier le WG TECH de suivre, le cas échéant, les principes ci-dessus lorsqu'il rédige et révisé les dispositions techniques de la COTIF.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) appuie l'extension géographique de la COTIF et le document de manière générale. En ce qui concerne les principes, il souligne l'importance du maintien de l'équivalence établie entre le droit de l'OTIF et le droit de l'UE, notamment en termes de compatibilité

entre ces derniers pour l'admission/autorisation des véhicules. Pour ce qui est de simplifier les dispositions et procédures, la modification des exigences doit selon lui être examinée avec soin étant donné que les dispositions de l'UE ont un champ d'application et une visée spécifiques et ne sont pas toutes pertinentes pour la COTIF. Il propose de modifier le libellé du second paragraphe du cinquième principe dans la partie 4 du document :

« *Toute analyse de faisabilité ou proposition de modification de ces dispositions devrait être accompagnée par des propositions de substitution concrètes garantissant qu'aucune fonctionnalité ne sera perdue et par une analyse des avantages et inconvénients des modifications proposées.* »

En effet, le changement proposé renvoie à toute modification possible, y compris le possible abandon de la présentation en deux colonnes. Or, il souligne que celui-ci est subordonné à l'existence d'une autre solution permettant d'établir facilement des correspondances entre les dispositions de l'UE et de l'OTIF.

En réponse à la suggestion de l'UE selon laquelle les principes devraient mettre l'accent sur l'importance du maintien de l'équivalence établie entre les règles de l'OTIF et de l'UE, le **Secrétariat** propose le nouveau principe suivant :

« *2. La compatibilité entre les dispositions techniques de la COTIF et le droit de l'UE ainsi que l'acceptation mutuelle continue des véhicules autorisés ou admis conformément aux dispositions équivalentes sont des buts importants.* »

L'Agence propose une modification d'ordre rédactionnel pour remplacer le mot « approbation » par « admission/autorisation » dans le quatrième principe :

« *4. Certaines dispositions de la COTIF déjà reprises du droit de l'UE pourraient être simplifiées, notamment celles liées à ~~l'approbation~~ l'admission/autorisation des véhicules (qui comprend des vérifications, déclarations, certifications, etc.).* »

Eu égard aux discussions du WG TECH 34, le **Président** demande si le principe concernant l'abandon de la présentation en deux colonnes pourrait être précisé comme suit : « - ~~la nécessité~~ *l'abandon* de la présentation en deux colonnes des PTU prévue à l'article 8, § 9, des APTU. ». Cela clarifierait ce qu'il faut analyser.

GB (Vaibhav Puri) est d'avis qu'au lieu d'analyser s'il faut abandonner la présentation en deux colonnes, les analyses devraient porter sur d'autres solutions qui pourraient la remplacer.

Le **Secrétariat** relève que cela est déjà prévu dans le document : « *Toute analyse de faisabilité ou proposition de modification de ces dispositions devrait être accompagnée par des propositions de substitution concrètes garantissant qu'aucune fonctionnalité ne sera perdue.* » (deuxième paragraphe du principe n° 5 dans la partie 4).

DE (Michael Schmitz) n'appuie pas la proposition d'utiliser le mot « abandon ». Il préfère la formulation allemande qui dit bien que la *nécessité* doit être analysée [alors qu'en anglais « *the feasibility should be analysed of [...] the requirement for a 2-column layout* »].

L'**UNIFE** (Sebastian Giera) partage l'avis de DE et GB. Il note que tant qu'il n'y aura pas d'alternative, la présentation en 2 colonnes devrait être conservée.

La **CER** (Christian Chavanel) s'associe à GB, DE et l'**UNIFE**, confirmant qu'il ne devrait pas y avoir de solutions prédéterminées, mais une solution de substitution claire en cas d'abandon de la présentation en deux colonnes.

Le **Président** résume la discussion concernant l'abandon de la présentation en deux colonnes et retire sa proposition. Il **conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note du document TECH-18014 avec les modifications apportées en session.
- La CTE approuve les principes fondamentaux définis dans la partie 4 avec les modifications apportées en session et prie le WG TECH de les suivre, le cas échéant, lorsqu'il fait des propositions de modifications des dispositions techniques de la COTIF.
- La CTE note que la compatibilité entre la COTIF et les dispositions juridiques de l'UE doit être maintenue.

6.5 Programme de travail 2018-2019 de la CTE

Document : [TECH-18015](#)

En introduction, le **Secrétariat** revient sur les évolutions des dispositions techniques de l'OTIF de cette dernière décennie. Il mentionne notamment la production des PTU qui énoncent les règles de l'OTIF relatives à la reconnaissance mutuelle des véhicules ([annexe IV](#)) et explique quelles évolutions peuvent en être attendues. L'un des principaux défis pour les années à venir sera de préserver la compatibilité et l'harmonisation des PTU et des STI de l'UE malgré leurs évolutions. Pour y parvenir, l'UE et l'OTIF devront joindre leurs efforts et se coordonner.

Le **Secrétariat** explique que l'objectif de ce point de l'ordre du jour est de donner un aperçu général détaillé des priorités et des mandats pour la prochaine période de travail. Les domaines d'activité suivants sont mis en avant :

- le maintien de la compatibilité entre la COTIF et le droit de l'UE,
- les organisations régionales, avec une analyse de faisabilité sur la volonté d'autres organisations internationales que l'UE d'adhérer à la COTIF,
- la préparation des annexes au nouvel appendice H à la COTIF (s'il est adopté par la 13^e Assemblée générale),
- la production de dispositions relatives à l'infrastructure (c'est-à-dire les exigences pour l'infrastructure de l'OTIF),
- les contrôles de compatibilité de l'itinéraire,
- la coordination interdisciplinaire avec le Groupe mixte d'experts pour la coordination.

Le **Président** remercie le **Secrétariat** de cette introduction. Il souligne l'importance de la coordination interdisciplinaire et invite les représentants des États parties de l'OTIF à participer aux réunions du Groupe mixte lorsqu'il aura été lancé.

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) appuie la proposition du **Secrétariat**. Il suggère de modifier légèrement la décision proposée pour ce point de l'ordre du jour afin d'inclure les conclusions des discussions au sein de la CTE 11. Cette suggestion est tacitement adoptée.

En réponse à IT qui demande davantage d'informations sur les futurs travaux du Groupe mixte, le **Secrétariat** confirme que des discussions ont déjà été entamées avec la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et que la Commission européenne et le **Secrétariat** de l'OTIF prévoient de coorganiser la première réunion fin 2018 ou début 2019.

FR (Cécilia Le Gal) demande si les exigences pour l'infrastructure seront mises au point comme éléments d'une PTU Infrastructure.

Le **Secrétariat** explique qu'il commencera à préparer la PTU Infrastructure sur la base des STI de l'UE concernant les installations fixes, complétées par les catégories de lignes et les recommandations relatives aux corridors de fret ferroviaire.

En ce qui concerne la coordination interdisciplinaire (partie 6), le **Président** demande si le rôle de la CTE est suffisamment clair et si les recommandations du Groupe mixte lui seront également soumises.

DE (Michael Schmitz) considère que c'est à la Commission d'experts du RID et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de traiter les recommandations émises par le Groupe mixte. Celles-ci seront prises en compte dans les STI, puis la CTE les transposera dans les PTU concernées. DE estime néanmoins qu'il serait utile que les recommandations du Groupe mixte soient également soumises à la CTE afin qu'elle ait connaissance des problèmes techniques nécessitant d'être résolus.

Le **Secrétariat** est d'accord avec DE. Il rappelle que selon les conclusions du groupe de travail RID-ATMF (TECH-16050-RID-ATMF)⁴, les quatre organes concernés⁵ peuvent soumettre des questions au

⁴ Le document TECH-16050-RID-ATMF a été soumis à la 10^e session de la CTE, qui s'est tenue à Berne, les 13 et 14 juin 2017.

Groupe mixte et ils en reçoivent également tous les quatre la réponse, c'est-à-dire les recommandations. Le Secrétariat propose de modifier la deuxième phrase du troisième paragraphe comme suit :

« Les recommandations pertinentes du Groupe mixte seront soumises à la Commission d'experts du RID de l'OTIF, au Comité pour le transport de marchandises dangereuses de l'UE, à la Commission d'experts techniques de l'OTIF et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de l'UE, qui décideront quelles suites leur donner. »

Le **représentant de l'UE** (Bertrand Collignon) confirme que le processus de coordination entre les quatre organes est décrit dans le document TECH-16050-RID-ATMF et explique le diagramme qui l'illustre ([annexe V](#)).

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

La CTE prend note du document TECH-18015 avec les modifications apportées en session ainsi que des conclusions des discussions menées à la CTE 11 et prie le WG TECH d'axer ses activités en conséquence.

7. Divers

7.1. Groupe de travail d'experts juridiques

M. Aleksandr **Kuzmenko** (chef du département juridique) informe l'assemblée de la création du Groupe de travail d'experts juridiques, de son statut, de ses fonctions et de son programme de travail. Son rôle sera d'assister les organes existants visés à l'article 13, § 1, de la COTIF dans le domaine juridique, de faciliter leur fonctionnement et de veiller à la gestion efficace de la Convention. Le groupe de travail aura pour seule fonction de *fournir des opinions non contraignantes* aux organes de l'OTIF, de sorte que les compétences de la CTE resteront celles prévues par la Convention. Il présentera régulièrement aux organes concernés de l'OTIF des rapports sur ses activités et sur tout élément nouveau.

MK (Abdulkadir Isaki) demande si les différents systèmes et traditions juridiques des États parties de l'OTIF seront autant que possible pris en compte dans les travaux du groupe de travail à l'échelle internationale.

L'**UNIFE** (Sebastian Giera) demande s'il s'agira d'un groupe de travail permanent avec des réunions régulières ou d'un groupe de travail ad hoc discutant de sujets particuliers. Il demande également si le groupe de travail produira ou révisera des textes juridiques ou s'il aura un autre rôle.

M. **Kuzmenko** est d'accord avec **MK** sur la question des différences dans les systèmes juridiques des États parties. Néanmoins, l'interprétation du droit international devrait être uniforme, ce qui est garanti via la COTIF. L'un des objectifs du groupe de travail sera de veiller à une approche juridique cohérente et uniforme. Il veillera également à ce que les nouvelles initiatives ne fragmentent pas davantage le système juridique.

Pour ce qui est du statut du groupe de travail, il explique qu'il s'agira d'un groupe de travail permanent se réunissant deux fois par an. Il sera sous l'autorité du Secrétaire général mais servira tous les organes de l'OTIF. Le groupe de travail s'occupera des règles contractuelles de la COTIF, de questions d'ordre général et de questions juridiques relevant des compétences de la CTE et de la Commission d'experts du RID, mais n'agira qu'à la demande des organes de l'OTIF. La CTE et le WG TECH auront également la possibilité de lui adresser des questions de nature juridique. Les compétences de la CTE, de son groupe de travail et de la Commission d'experts du RID resteront inchangées.

En réponse à l'**UNIFE** qui demande à qui adresser les demandes d'interprétation de la COTIF et autres questions connexes, M. **Kuzmenko** explique que les problèmes spécifiques devront être adressés au Groupe de travail d'experts juridiques. Toutes les autres questions ou tâches, p. ex. la modification ou la production de nouvelles dispositions, seront traitées par la CTE et le WG TECH. Selon la COTIF, tous les organes de l'OTIF sont pleinement habilités à prendre les décisions pertinentes relevant de leur compétence.

⁵ Les quatre organes sont : la Commission d'experts du RID et la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF ainsi que le Comité pour le transport de marchandises dangereuses (TMD) et le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de l'UE.

M. **Kuzmenko** répond à GB, qui demande une clarification du statut juridique du Groupe de travail d'experts juridiques, que son rôle sera de conseiller les organes de l'OTIF avant qu'ils ne prennent une décision, ces organes pouvant accepter ou rejeter son opinion. Les opinions non contraignantes (avis) seront accompagnées de rapports expliquant et analysant le problème posé.

Pour **DE** (Michael Schmitz) également, les compétences de la CTE sont claires et incluent les aspects juridiques et techniques des appendices F et G et du futur appendice H. Les discussions au sein du Groupe de travail d'experts juridiques seront donc simplement de nature consultative.

NB-RAIL (Francis Parmentier) partage l'avis de DE. Le groupe de travail doit veiller à la cohérence entre les différents textes juridiques de l'OTIF.

En réponse à la CER qui demande des précisions sur la relation entre ce groupe de travail et le WG TECH, M. **Kuzmenko** explique qu'en tant qu'organe subsidiaire de la CTE, le WG TECH restera sous son contrôle.

Le **Président** résume les débats et note que l'assistance fournie par les experts juridiques améliorera la qualité des décisions prises par la CTE. Il **conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note de la création du Groupe de travail d'experts juridiques.
- La CTE prend note de la possibilité de demander des conseils et une assistance juridiques au Groupe de travail d'experts juridiques sur les questions relevant de la compétence de la CTE.
- La CTE note que la création du Groupe de travail d'experts juridiques est sans effets ni conséquences sur les compétences de la CTE prévues par la Convention.

7.2. Interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID

CH (Christophe Le Borgne) présente les nouveaux très grands conteneurs-citernes mis au point par BASF et principalement destinés à être utilisés en transport ferroviaire. Ces conteneurs-citernes ont un volume maximal de 73 500 litres et une charge utile de 66 tonnes, c'est-à-dire deux fois la capacité de charge des conteneurs-citernes classiques et à peu près celle des wagons-citernes à bogies. CH note que ces conteneurs-citernes ont été approuvés conformément à la réglementation en vigueur⁶. Des questions se posent toutefois quant à l'adéquation pour ces conteneurs-citernes des exigences actuelles, notamment celles concernant la résistance au choc, l'épaisseur minimale de paroi de la citerne, les tampons de choc, la distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir. Ce sujet a été discuté par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et le groupe de travail sur la technique des citernes et des véhicules. CH demande à la CTE de charger le Groupe mixte d'experts pour la coordination de se pencher sur la question et de présenter ses conclusions sur les possibles répercussions de cette évolution technologique sur le RID et les ATMF.

Le **Président** remercie M. Le Borgne pour sa présentation. Il ajoute que ces conteneurs-citernes peuvent être séparés des wagons-porteurs. Ils ont été autorisés séparément et l'interface entre les deux n'a pas été évaluée. En conséquence, il pourrait être requis de modifier les exigences actuelles pour les conteneurs-citernes et les wagons.

Le **Secrétariat** est d'avis qu'il serait pertinent de soumettre cette question au Groupe mixte.

IT (Rocco Cammarata) insiste sur l'importance de cette question. L'interface entre conteneurs-citernes et wagons porteurs n'est pas définie de manière suffisamment claire. Étant donné que ces wagons ont déjà été autorisés, il demande quelles dispositions sont appliquées pour leur marquage.

Le **Président** rappelle que très grands conteneurs-citernes et wagons porteurs respectent séparément toutes les prescriptions, ce qui a été confirmé par les organismes notifiés, et ont donc fait l'objet d'un marquage en conséquence. Toutefois, puisqu'il n'existe aucune exigence applicable pour les interfaces, les véhicules n'affichent aucune marque à ce propos.

⁶ La **citerne** a été conçue en conformité avec la fiche UIC 592 et respecte les prescriptions du RID. Bureau Veritas a procédé, en qualité d'organisme notifié, aux essais et à l'évaluation de la conformité. Le **wagon** a été conçu en conformité avec la norme EN 12663-2 et respecte les prescriptions de la STI Wagons. L'Office fédéral des transports suisse (OFT) a autorisé le véhicule.

DE (Michael Schmitz) note que les organismes notifiés ont délivré des certificats pour ces conteneurs-citernes et ces wagons porteurs. Or, à la connaissance de DE, les conteneurs-citernes ne sont pas entièrement compatibles avec les prescriptions du RID. DE est d'avis que l'organisme d'autorisation, lorsqu'il délivre une autorisation pour l'*ensemble du véhicule*, doit prendre en considération les interfaces entre les deux certifications pour le conteneur-citerne et le wagon porteur. DE appuie la soumission de cette question au Groupe mixte sous le titre de « solutions innovantes ».

GB (Vaibhav Puri) suggère que la CTE porte son attention sur l'ensemble harmonisé d'exigences et de procédures pour les interfaces entre conteneurs-citernes et wagons porteurs.

Le **Président** résume les débats et **conclut** ce point de l'ordre du jour comme suit :

- La CTE prend note de la présentation de la Suisse sur les très grands conteneurs-citernes prévus pour le transport sur des wagons plats.
- La CTE demande que le Groupe mixte d'experts pour la coordination examine la question et présente ses conclusions.

8. Prochaine session

Le **Secrétariat** propose les dates suivantes pour les prochaines sessions de la CTE et du groupe de travail permanent WG TECH et annonce la date de la 13^e Assemblée générale de l'OTIF :

- 35^e session du WG TECH, les 11 et 12 septembre 2018 à Berne sur invitation de la Suisse ;
- 13^e Assemblée générale, les 25 et 26 septembre 2018 à Berne ;
- 36^e session du WG TECH, les 27 et 28 novembre 2018 (lieu à déterminer – à défaut à Berne) ;
- 12^e session de la CTE, les 12 et 13 juin 2019 (dates provisoires).

Conclusion : La **CTE 11** prend note de ces dates et convient que la prochaine session de la CTE se déroulera à Berne à l'Union postale universelle. La date de cette session ne sera toutefois confirmée qu'après coordination entre le Secrétariat de l'OTIF et l'UE. (Note d'après-réunion : les dates des 12 et 13 juin 2019 ont été approuvées.)

9. Remarques finales

En conclusion, le **Président** note que la CTE a travaillé efficacement dans un bon esprit de coopération. Il relève également que des documents importants ont été discutés, à savoir la stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure, la stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire et la future évolution des règles d'admission des véhicules. Les délégués ont discuté et sont convenus de voter les modifications à la PTU GEN-B et à la PTU ATF par voie de procédure écrite. Il sait gré au Secrétariat de l'OTIF d'avoir préparé les documents en temps utile. Il adresse ses remerciements aux interprètes et remercie également la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de leur soutien, ainsi que les États membres de l'OTIF membres et non membres de l'UE et les observateurs (CER, NB-Rail et UNIFE) de leur participation active dans les débats. Enfin, il remercie le CCG et l'OSJD de leur participation.

Liste des participants**Annexe I****I. Gouvernements / Regierungen / Governments****Allemagne/Deutschland/Germany**

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**
 Leiter Stabsstelle 92
 Eisenbahn-Bundesamt
 Anerkennungsstelle für Benannte Stellen,
 internationale Angelegenheiten

Autriche/Österreich/Austria

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies

France/Frankreich/France

M^{me}/Fr./Ms Cécilia **Le Gal**
 Direction des référentiels
 EPSF – Établissement public de sécurité ferroviaire
 Division Système, interopérabilité et interfaces

Italie/Italien/Italy

M./Hr./Mr. Giorgio **Morandi**
 Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
 Direzione generale per il Trasporto e le Infrastrutture
 Ferroviarie - Div 5

M./Hr./Mr. Rocco **Cammarata**
 Head of Technical Standards of Vehicles Office
 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

**ARY de Macédoine/EJR Mazedonien/
FYR Macedonia**

M./Hr./Mr. Abdulkadir **Isaki**
 Director
 Railway Safety Administration

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

M./Hr./Mr. Vaibhav **Puri**
 Head of Technical & Regulatory Policy
 Rail Safety and Standards Board (RSSB)

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Milan **Popović**
 Head of the department Railway safety and interoperability
 Directorate for Railways

Suède/Schweden/Sweden

M./Hr./Mr. Robert **Bylander** NSA Expert
Swedish Transport Agency
Sektion teknik järnväg

Suisse/Schweiz/Switzerland

M./Hr./Mr. Roland **Bacher** Projektleiter
Bundesamt für Verkehr
Sektion Zulassungen + Regelwerke

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne** Chef de projet Interoperabilité
Office fédéral des transports

Tunisie/Tunesien/Tunisia

M./Hr./Mr. Taoufik **Chebbi** Ministre
Ambassade de Tunisie

Commission européenne/Europäische Kommission/European Commission

M./Hr./Mr. Bertrand **Collignon** Policy Officer - Single European Area
European Commission - Directorate General
for Mobility and Transport
Unit C4 – Rail Safety and Interoperability

ERA

M./Hr./Mr. Christoph **Kaupat** ERA - European Union Agency for Railways
Interoperability Unit

M./Hr./Mr. Peter **Mihm** Head of Technical Cooperation
Interoperability Unit

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

OSJD/OSShD

M./Hr./Mr. Radovan **Vopalecky** Chairman of the V Commission on Infrastructure and Rolling Stock
Organisation for Cooperation between Railways (OSJD)

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel** Interoperability & Standardization Director
SNCF

NB-Rail

M./Hr./Mr. Francis **Parmentier** Vice Chairman
NB-Rail

UNIFE

M./Hr./Mr. Sebastian **Giera** Senior Legal Counsel
Bombardier Transportation GmbH

M./Hr./Mr. Christian **Zumpe** Homologation Manager
Siemens AG

**III. États non membres de l'OTIF
Nichtmitgliedstaaten der OTIF
Non Member States of OTIF**

CCG/GCC

M./Hr./Mr.	Khalid Al Olayan	Director of Transport Department The Cooperation Council for the Arab States of the Gulf Secretariat General
M./Hr./Mr.	Raimund Hanauer	Director of Transport Planning Qatar Rail
M./Hr./Mr.	Al-Malik A-Rahman	Project Director Qatar Rail

**IV. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr.	François Davenne	Secretary General
M./Hr./Mr.	Aleksandr Kuzmenko	Head of legal department
M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Head of technical interoperability department
M ^{me} /Fr./Ms	Maria Price	First Officer
M./Hr./Mr.	Dragan Nešić	First Officer

**V. Interprètes
Dolmetscher
Interpreters**

M ^{me} /Fr./Ms	Viviane Vaucher
M ^{me} /Fr./Ms	Dominique Baz
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. Élection du président

4. Pour information

4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques

- [TECH-18009-CTE11-4.1](#)

4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (présentation par l'OTIF)

4.3. Point sur les RNV dans les États parties (présentation par l'OTIF)

4.4. Point sur les mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne (présentation par l'UE)

5. Pour adoption

5.1. PTU GEN-B modifiée

- [TECH-18010-CTE11-5](#)

5.2. PTU ATF

6. Pour discussion

6.1. Document explicatif concernant les procédures d'adoption et de modification des PTU

- [TECH-18011-CTE11-6.1](#)

6.2. Stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure

- [TECH-18012-CTE11-6.2](#)

6.3. Stratégie pour la facilitation des contrôles de compatibilité de l'itinéraire

- [TECH-18013-CTE11-6.3](#)

6.4. Future évolution des règles d'admission des véhicules

- [TECH-18014-CTE11-6.4](#)

6.5. Programme de travail 2018-2019 de la CTE

- [TECH-18015-CTE11-6.5](#)

7. Divers

7.1. Groupe de travail d'experts juridiques

7.2. Interfaces entre les wagons et les très grands conteneurs-citernes du RID

8. Prochaine session



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

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

Room Document 1

12.06.2018

(English only)

**11th Session of the Committee of Technical Experts
Bern, 12 - 13 June 2018**

Letter from the European Commission

Voting of Member States which are also member of the European Union



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate C - Land
Director

Mr François Davenne
Secretary-General
Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail (OTIF)
Bern
Switzerland

By e-mail only:
secretary.general@otif.org

Subject: 11th session of the OTIF Committee of Technical Experts, taking place on 12/13 June 2018, Bern, Switzerland

Dear Mr. Davenne,

I am pleased to inform you that the European Union, represented by the Commission, Mr Bertrand Collignon, DG MOVE, will participate in the 11th session of the OTIF Committee of Technical Experts (CTE).

As regards the Agenda, pursuant to Article 6(4) of the EU-OTIF Agreement¹, I would also like to inform you that the Union intends to exercise its voting rights in regards to decisions to be taken. However, in relation to agenda item 5, due to our internal procedures, the Union will not be empowered to vote during the meeting in Bern on 12 and 13 of June. Indeed, for decisions to be taken by the CTE which have legal effects, a formal decision of the Council of the European Union is required in accordance with Article 218(9) of the Treaty on the Functioning of the European Union.

We would therefore regrettably have to request that the decision under agenda item 5 is postponed and put for adoption through written procedure.

Yours sincerely,

(e-signed)

Elisabeth Werner

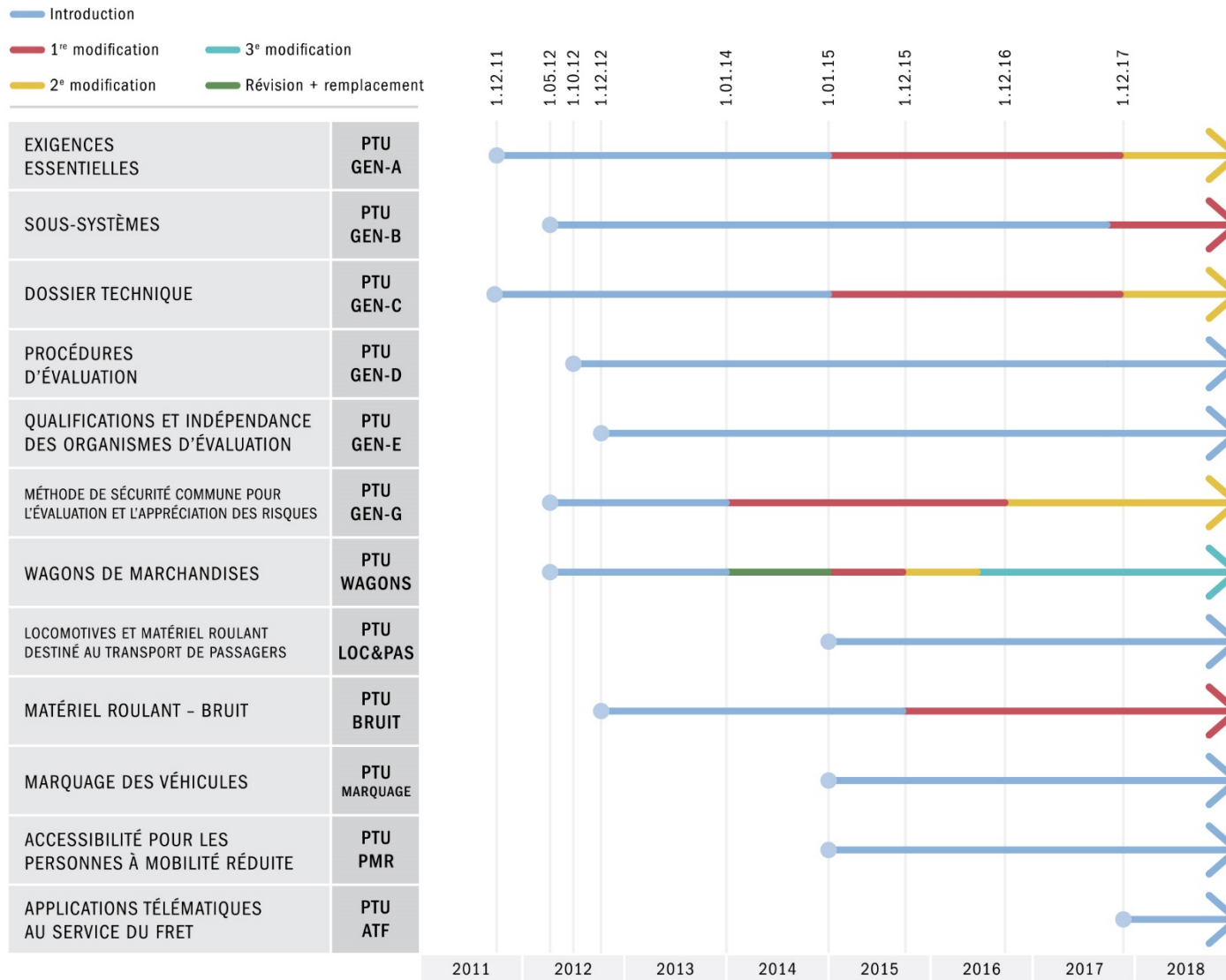
¹ Council Decision 2013/103/EU (OJ L 51, 23.2.2013, p. 1)

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Office: DM28 04/102 - Tel. direct line +32-2-295.95.06 – E-mail: elisabeth.werner@ec.europa.eu

Electronically signed on 07/06/2018 14:42 (UTC+02) in accordance with article 4.2 (Validity of electronic documents) of Commission Decision 2004/563

Élaboration des PTU dans le cadre de la COTIF

Annexe IV



Procédure proposée pour la coordination entre les organes concernés de l'OTIF et de l'UE

Annexe V

