



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

12^e session

Procès-verbal

Berne, 12 et 13 juin 2019

DECISIONS DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES	3
Accueil par le Secrétariat de l'OTIF	6
1. Adoption de l'ordre du jour	7
2. Présence et quorum	7
3. Élection du président	8
4. Pour information	8
4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques.....	8
4.2. État de développement des RNV dans les États parties	9
5. Pour adoption	9
5.1. Proposition de modification de la Spécification du RNV	10
5.2. Proposition de modification de l'appendice 1 à la PTU ATF.....	11
6. Pour discussion	12
6.1. Établissement du registre centralisé des véhicules de l'UE et conséquences pour les registres nationaux des véhicules de l'OTIF	12
6.2. Notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU	14
6.3. Programme de travail de la CTE	15
7. Divers	19
7.1. Planification et organisation des travaux de la CTE.....	19
8. Prochaine session	20
9. Remarques finales	20
<u>Annexe I</u> Liste des participants	21
<u>Annexe II</u> Ordre du jour adopté	25
<u>Annexe III</u> Document de séance	26
<u>Annexe IV</u> Vote par voie de procédure écrite	27
<u>Annexe V</u> Option pour l'extraction des données du REV et des RNV des États parties de l'OTIF non UE	28
<u>Annexe VI</u> Étapes pour la mise à disposition des documents pour la CTE	29

DECISIONS DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

1. Adoption de l'ordre du jour

La CTE a adopté l'ordre du jour tel qu'il apparaît dans le document TECH-19004 daté du 12 mars 2019, avec les modifications suivantes : suppression sur demande de GB du point 6.3 « Reconnaissance mutuelle OTIF-UE des organismes de certification des ECE et autres organismes » et inclusion sur demande de l'Union européenne d'une nouvelle question « Planification et organisation des travaux de la CTE » au point 7.

2. Présence et quorum

La CTE a noté que le quorum était atteint, sauf pour le point 5 de l'ordre du jour.

3. Élection du président

La CTE a élu à l'unanimité la Suisse, en la personne de M. Christophe Le Borgne, à la présidence de cette session.

4. Pour information

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

La CTE a pris note du rapport du groupe de travail permanent WG TECH.

4.2. État de développement des RNV dans les États parties

La CTE a pris note des informations concernant l'état de développement des RNV dans les États parties de l'OTIF et de leur interconnectivité.

5. Pour adoption

L'UE n'étant pas en mesure de voter sur ce point d'ordre du jour, aucune décision n'a pu être prise en session. La CTE est convenue que le Président lancerait un vote par voie de procédure écrite suivant le calendrier ci-après :

- envoi par le Président d'une lettre circulaire concernant le vote par voie de procédure écrite, par exemple pour la fin août 2019 ;
- envoi par les États parties de leur vote au Secrétariat de l'OTIF dans un délai de 3 mois, c'est-à-dire pour la fin du mois de novembre ;
- notification des résultats aux États membres avant la fin de l'année 2019 ;
- envoi par les États membres de leurs éventuelles objections dans les quatre mois suivant la notification, c'est-à-dire pour la fin avril 2020 ;
- en cas de vote positif, entrée en vigueur des règles modifiées le premier jour du sixième mois suivant la notification, c'est-à-dire le 1^{er} juin 2020.

5.1. Proposition de modification de la Spécification du RNV

Les participants sont convenus de se prononcer sur les décisions du document TECH-19001 dans un vote par voie de procédure écrite.

5.2. Proposition de modification de l'appendice 1 à la PTU ATF

Les participants sont convenus de se prononcer sur les décisions du document TECH-18037 dans un vote par voie de procédure écrite.

6. Pour discussion

- 6.1. Établissement du registre centralisé des véhicules de l'UE et conséquences pour les registres nationaux des véhicules de l'OTIF
- La CTE a pris note des développements exposés dans le document TECH-18035. La CTE a prié le WG TECH d'étudier les possibilités pour l'avenir des registres de véhicules, en tenant compte :
 - o du fait qu'à compter de juin 2021, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ne fournirait plus ni logiciel ni assistance pour le RNV normalisé et pour la connexion du registre centralisé de l'UE avec tout registre national des véhicules ;
 - o de la proposition de l'UE d'utiliser conjointement son registre centralisé des véhicules et de le renommer registre centralisé commun UE-OTIF ;
 - o des questions relatives au contrôle, à la gestion des droits d'accès et à la propriété des données dans un registre centralisé ;
 - o des questions relatives aux coûts et aux relations juridiques (responsabilité) en ce qui concerne l'utilisation et l'hébergement du registre centralisé ;
 - o des futures possibilités pour les États souhaitant utiliser un registre national à la place du registre centralisé ;
 - o des risques relatifs à la disponibilité et à la fiabilité des données.
 - La CTE a noté que le Secrétariat de l'OTIF a préparé un questionnaire destiné aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE dans le but de mieux comprendre la situation concernant leurs RNV et de connaître leur opinion sur la possibilité d'utiliser un registre centralisé. Le questionnaire serait envoyé peu après la CTE 12, une fois traduit dans toutes les langues de travail.
- 6.2. Notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
- La CTE a pris note des informations présentées dans le document TECH-18023, approuvé son contenu et prié le Secrétariat de le publier sur le site Internet de l'Organisation comme document explicatif.
 - La CTE a rappelé aux États qu'ils étaient tenus, en vertu de l'article 12 des APTU, de notifier leurs spécifications techniques nationales, en tenant compte ce faisant des recommandations du document TECH-18023.
- 6.3. Programme de travail de la CTE
- La CTE a pris note du document TECH-19005 et adopté les priorités concernant la révision des PTU et d'autres dispositions nécessaires au transport international de marchandises : Annexe A – Règles ECE, PTU Bruit, Spécification du RNV, PTU Wagons et PTU Marquage.
 - La CTE a noté que le WG TECH ne commencerait la préparation des annexes aux nouvelles RU EST qu'une fois les PTU mises à jour.

7. Divers

- 7.1. Planification et organisation des travaux de la CTE
- La CTE a noté que pour tenir compte des impératifs de l'Union européenne, il faudrait que les propositions législatives soumises à la CTE soient publiées au moins quatre mois avant la session, au lieu des deux mois actuellement prescrits par le règlement intérieur de la CTE.

- La CTE a noté qu'à cette fin, les sessions du WG TECH habituellement organisées en février auraient désormais lieu en juin directement après la session de la CTE.
- La CTE a noté que son règlement intérieur allait devoir être modifié/adapté en conséquence et a prié le Secrétariat de l'OTIF de préparer une proposition en coordination avec le WG TECH.

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 2020. La date de cette session sera toutefois confirmée par le Secrétariat en temps utile.

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Wolfgang **Küpper** (Secrétaire général de l'OTIF) ouvre la 12^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants ([Liste des participants – Annexe I](#)). Il souligne que l'interopérabilité compte parmi les plus importants domaines d'action de l'OTIF et souhaite à tous les participants une réunion productive.

M. Bas **Leermakers** (chef du département de l'interopérabilité technique) présente des informations pratiques, fait le point sur les développements survenus depuis la 11^e session de la CTE et souhaite par ailleurs la bienvenue à M^{me} Eirini Pavli (GR) dont c'est la première participation à une session de la CTE. Il indique que la session sera interprétée en simultanément en allemand, anglais et français et qu'il en sera fait un enregistrement. Enfin, il rappelle que les documents étaient disponibles sur le site Internet de l'OTIF depuis le 12 avril.

Eu égard aux décisions prises à la CTE 11 en juin 2018, il présente à l'assemblée les informations suivantes :

- La procédure écrite concernant la PTU ATF et la PTU GEN-B a été engagée avec comme date limite de vote le 30 novembre 2018. Le résultat du vote a été positif et les dispositions modifiées, publiées sur le site Internet de l'OTIF, sont entrées en vigueur le 1^{er} juin 2019. Les États membres ont été informés en conséquence dans une notification du dépositaire.
- Le Groupe mixte d'experts pour la coordination s'est réuni pour la première fois du 6 au 8 février 2019 et a commencé à examiner les questions relatives aux très grands conteneurs-citernes. La prochaine réunion est prévue du 9 au 11 septembre 2019 à Berne.
- À sa 13^e session des 25 et 26 septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté des modifications mineures aux RU ATMF et a adopté le nouvel appendice H (RU EST). Les modifications aux RU ATMF entreront en vigueur après approbation par la moitié des États membres et les RU EST après approbation par deux tiers des États membres.
- L'AG 13 a recommandé que la CTE prépare des projets d'annexes aux RU EST avant que ces dernières n'entrent en vigueur ; ainsi les annexes pourront être adoptées sans délai une fois les RU EST en vigueur.
- L'AG 13 a appuyé la création d'un groupe de travail consultatif d'experts juridiques chargé :
 - o de préparer des projets de modifications ou ajouts à la COTIF ;
 - o de fournir des conseils et une assistance juridique ;
 - o de promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
 - o de surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;
 - o de servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes.

Ce groupe de travail pourra également traiter de questions particulières à la demande de la CTE.

M. Leermakers fait le point sur les développements relatifs à l'OTIF et à la COTIF survenus depuis la CTE 11 :

- Le 31 décembre 2018, la réserve du Royaume-Uni concernant la non-application des RU CUI (appendice E à la COTIF) a pris effet.
- Le 1^{er} mars 2019, les RU APTU et RU ATMF révisées sont entrées en vigueur dans leur version adoptée en février 2018 par la 26^e Commission de révision.

- Le 1^{er} mai 2019, l'Afghanistan est devenu le 51^e État membre de l'OTIF. AF a adhéré sans aucune réserve.
- La République de Moldavie a annoncé son intention d'adhérer à la COTIF.
- Le 7 décembre 2018, un mémorandum d'accord a été signé entre l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'OTIF pour le renforcement de leur coopération.
- Le 19 décembre 2018, un mémorandum d'accord a été signé entre la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations unies (CESAP-ONU) et le Secrétariat de l'OTIF dans le but de fournir un cadre réglementaire multilatéral pour soutenir le développement du transport ferroviaire international en Asie, et plus particulièrement en Asie du Sud-est.

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 de la 12^e session de la CTE a été envoyé aux participants avec la circulaire du 12 mars 2019. Il rappelle que les membres et observateurs avaient jusqu'au 1^{er} mai 2019 pour demander l'ajout de questions à l'ordre du jour. Aucune demande n'a été reçue.

En séance, **GB** demande la suppression du point 6.3 « Reconnaissance mutuelle OTIF-UE des organismes de certification des ECE et autres organismes ». **NB-Rail** suggère que le sujet soit traité au sein du prochain WG TECH. Le point 6.3 est par conséquent biffé de l'ordre du jour.

À la demande de l'**Union européenne (UE)**, une nouvelle question est inscrite au point 7 de l'ordre du jour, concernant la planification et l'organisation des travaux de la CTE.

Conclusion : La CTE a adopté l'ordre du jour tel qu'il apparaît dans le document TECH-19004 daté du 12 mars 2019, avec les modifications suivantes : suppression sur demande de GB du point 6.3 « Reconnaissance mutuelle OTIF-UE des organismes de certification des ECE et autres organismes » et inclusion sur demande de l'Union européenne d'une nouvelle question « Planification et organisation des travaux de la CTE » au point 7 (voir annexe II [Ordre du jour adopté](#)).

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée qu'en application de l'article 6, § 4, de l'accord d'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, « l'Union informe au cas par cas les autres parties à la Convention des cas où, pour les divers points inscrits à l'ordre du jour de l'Assemblée générale et des autres organes délibératifs, elle exercera les droits de vote » des membres de la CTE qui sont également membres de l'UE, c'est-à-dire qu'elle indique si l'UE votera au nom de tous les États de l'UE ou si les États de l'UE exerceront eux-mêmes leur droit de vote. À ce titre, le Secrétaire général de l'OTIF a reçu peu avant la réunion une lettre de la Commission européenne représentant l'UE, distribuée comme document de séance (voir [annexe III](#)).

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) explique qu'au titre de cette lettre et eu égard aux décisions devant être prises, l'UE exercera le droit de vote des 26 États parties de l'OTIF qui sont également membres de l'UE, sauf pour le point 5 de l'ordre du jour pour lequel elle n'a pas été habilitée à voter, ses procédures internes n'ayant pas pu être menées à terme. Elle 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** informe l'assemblée qu'en application de l'article 20, § 2, de la COTIF, la moitié au moins des **43** États parties doivent être présents ou représentés pour que la CTE puisse prendre les décisions relevant de sa compétence, soit un minimum de **22** États parties. Le Secrétariat note que **26** États parties membres de l'UE et **3** États parties non membre de l'UE

(BA, CH et RS), soit **29** États au total, sont présents ou représentés et que le quorum est donc atteint.

Le **Secrétariat** note également qu'étant donné que l'UE n'est pas en mesure de voter pour le point 5 de l'ordre du jour, la CTE ne pourra pas prendre de décision en session. Les modalités du vote par voie de procédure écrite seront expliquées en introduction au point 5 de l'ordre du jour.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** propose la Suisse, en la personne de M. Christophe Le Borgne, à la présidence de cette session. Aucun autre candidat n'est proposé. M. Christophe **Le Borgne** accepte de se présenter.

La **CTE** élit à l'unanimité la Suisse, en la personne de M. Christophe Le Borgne, à la présidence de cette session.

Le **Président** remercie les participants de lui confier cette fonction. Il ajoute qu'être élu président est un honneur mais aussi un défi puisqu'il succède à son collègue M. Roland Bacher, parti à la retraite l'année dernière, qui a présidé la CTE pendant plus de 10 ans avec détermination, engagement et professionnalisme. Il présente ensuite brièvement les principaux points à l'ordre du jour pour la CTE 12.

4. Pour information

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

Document : [TECH-19007](#)

Le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du WG TECH depuis la CTE 11. Le Secrétariat a préparé un rapport et en résume brièvement les éléments pertinents pour les travaux de la CTE 12.

Le WG TECH s'est réuni à trois reprises depuis la 11^e session de la CTE :

- 35^e session, les 11 et 12 septembre 2018 à Berne (Ittigen) ;
- 36^e session, les 27 et 28 novembre 2018 à Bruxelles ;
- 37^e session, les 5 et 6 février 2019 à Berne.

Des délégués des neuf États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, France, Italie, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Suisse.

La DG Mobilité et transports de la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le CCG et l'OSJD, ainsi que la CER, NB-Rail, l'UIC, l'UIP et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentés.

Principaux résultats :

- Spécification du Registre national des véhicules (RNV) : clarifications et modifications, principalement en matière de procédure, proposées pour adoption par la CTE.
- Prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) : accord trouvé pour une procédure régulière (formalisée) selon laquelle l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer rédigera des propositions de modification de la PTU ATF (les dernières modifications ont été faites de cette façon et sont proposées pour adoption par la CTE).
- PTU Infrastructure : PTU préparée, avec champ d'application limité aux lignes destinées à être utilisées pour le trafic international, aux gares dans les limites définies dans la COTIF et enfin aux paramètres utiles en matière de compatibilité de l'itinéraire

avec les véhicules. Le WG TECH suggère qu'une proposition pour adoption soit soumise à la CTE 13.

- Spécifications techniques nationales : une analyse a montré que les spécifications techniques nationales et les cas spécifiques demeuraient nécessaires et devaient être plus transparents. De plus, une proposition de décision de la CTE a été préparée, visant à rappeler aux États parties de l'OTIF qu'ils sont tenus de notifier leurs spécifications techniques nationales.
- Harmonisation des PTU avec les STI révisées en 2019 : la priorité de la procédure a été discutée avant la rédaction du programme de travail 2019/2020 de la CTE, devant être adopté par la CTE 12.
- Tableau de correspondance de la terminologie de l'UE et de l'OTIF et tableau d'équivalence UE-OTIF : mise à jour régulière.

Le WG TECH a également discuté des évolutions du côté de l'UE qui présentent un intérêt pour la COTIF :

- registre européen des véhicules, compatibilité de l'itinéraire (point sur les modifications aux STI LOC&PAS et Wagons, sur le registre européen de l'infrastructure [RINF] et sur le registre européen des types de véhicules autorisés [ERATV]), réduction du bruit du fret ferroviaire, spécifications techniques nationales au sein de l'UE et règlement sur les entités chargées de l'entretien (ECE).

Conclusion : La CTE prend note du rapport du groupe de travail permanent WG TECH.

4.2. État de développement des RNV dans les États parties

Le **Secrétariat** informe la CTE de l'état des connexions des RNV au RVV CE dans les États parties de l'OTIF au 21 mai 2019 :

- 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.
- 2 États parties non membres de l'UE sont en train de connecter leur RNV au RVV CE : la Bosnie-Herzégovine et le Monténégro.
- 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 (Afghanistan, Albanie, Algérie, Arménie, Iran, Macédoine du Nord, Maroc, Tunisie et Ukraine).

Conclusion : La CTE prend note des informations concernant l'état de développement des RNV dans les États parties de l'OTIF et de leur interconnectivité.

5. Pour adoption

En ce qui concerne les deux documents soumis pour adoption, à savoir la Spécification du RNV et la PTU ATF, le **Président** rappelle que l'UE n'est pas en mesure de voter pour ce point de l'ordre du jour et que le quorum n'est donc pas atteint. Il rappelle également que la représentante de l'UE a demandé si la décision au point 5 de l'ordre du jour pouvait être reportée et soumise pour adoption par voie de procédure écrite.

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

- Pendant la session :
 - Le président de la CTE lance le vote par voie de procédure écrite.
 - L'UE est priée de notifier au Secrétaire général comment elle exercera le droit de vote de ses États membres – il est entendu que la lettre présentée comme document de séance remplit cette fonction.
 - Un délai de réponse est défini.
- Après la session :
 - Le président, assisté du Secrétariat, envoie aux membres de la CTE une circulaire indiquant :
 - ✓ l'objet et la raison du vote,
 - ✓ la proposition,
 - ✓ le délai de réponse.
 - Le Secrétaire général transmet aux membres de la CTE la notification de l'UE sur l'exercice de son droit de vote.
- Après réception des votes, le Secrétaire général :
 - accuse par écrit réception de chaque vote (par courriel),
 - donne notification des résultats du vote,
 - donne notification de l'entrée en vigueur.

Un diagramme illustrant ce processus est joint en annexe (voir [annexe IV](#)). Le Secrétariat propose un calendrier provisoire pour la procédure écrite à la lumière des expériences de l'année passée.

Le **Président** remercie le Secrétariat de ses explications et demande s'il y a d'autres questions ou commentaires. Il note que ce n'est pas le cas et propose d'examiner en détails les propositions.

5.1. Proposition de modification de la Spécification du RNV

Document : [TECH-19001](#)

Le **Secrétariat** rappelle que la Spécification du RNV énonce les exigences obligatoires pour les États parties de l'OTIF quant à la mise en place harmonisée de leurs registres nationaux des véhicules respectifs et à la connexion de ceux-ci au moteur de recherche centralisé, afin que tous les États connectés puissent rechercher dans tous les registres de véhicules. Les modifications concernent les procédures relatives aux registres et enregistrements ; elles ne portent pas sur le logiciel ou le fonctionnement du RNV. Il s'agit principalement de clarifications et de modifications concernant les procédures. Le Secrétariat souligne qu'il est nécessaire de mettre à jour la Spécification du RNV de la COTIF pour qu'elle reste harmonisée avec la Spécification du RNV de l'UE. La proposition a été préparée à partir de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission et les modifications discutées en détail par les WG TECH 36 et 37.

Les modifications proposées incluent en résumé les éléments suivants :

- Introduction d'une nouvelle règle selon laquelle les États parties non membres de l'UE doivent informer le Secrétaire général de l'OTIF des coordonnées de leurs entités d'enregistrement, qui sont ensuite publiées par le Secrétaire général de l'OTIF (nouveau point 2.3)

- Introduction d'un délai (de 20 jours ouvrés) pour enregistrer les modifications dans le RNV (au point 3.2.3)
- Clarification de la procédure d'enregistrement supplémentaire pour les véhicules qui n'ont pas été enregistrés dans un RNV connecté au RVV CE (3.2.5)
- Clarification des modalités de transfert d'enregistrement entre les RNV et de changement de numéro unique du véhicule (3.2.6)
- Mise à jour des tableaux pour les droits d'accès (3.3) et de la liste des codes de restriction harmonisés (appendice 1 – Codification des restrictions)
- Mise à jour de la structure et du contenu du NIE (appendice 2 : code pays [champ 1] et type de document [champ 2])
- Modifications d'ordre rédactionnel dans tout le texte

Les modifications par rapport à l'annexe au document RNV 2015 apparaissent en mode suivi des modifications dans l'annexe à la proposition.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et demande s'il y a des questions ou commentaires. En l'absence de commentaires, il demande si l'assemblée est d'accord pour soumettre les propositions de décisions au point 5 du document TECH-19001 à un vote par voie de procédure écrite. Il n'y a aucune objection et le Président conclut que les participants sont convenus de se prononcer sur les décisions du document TECH-19001 dans un vote par voie de procédure écrite.

5.2. Proposition de modification de l'appendice 1 à la PTU ATF

Document : [TECH-18037](#)

Le **Secrétariat** rappelle que la PTU ATF fait référence aux documents techniques publiés et régulièrement mis à jour sur le site Internet de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Toute modification de ces renvois constitue formellement une modification de la PTU ATF et doit par conséquent faire l'objet d'une décision de la CTE en application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU.

Le WG TECH 35 est convenu d'une procédure selon laquelle l'Agence doit donner au Secrétariat de l'OTIF le détail des modifications aux documents techniques. L'Agence a par conséquent préparé et soumis au Secrétariat de l'OTIF le document proposé avec les modifications requises, qui a été présenté au WG TECH 37.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et demande s'il y a des questions ou commentaires. Il note que ce n'est pas le cas et demande si l'assemblée est d'accord pour soumettre les propositions de décisions au point 5 du document TECH-18037 à un vote par voie de procédure écrite. Il n'y a aucune objection et le Président conclut que les participants sont convenus de se prononcer sur les décisions du document TECH-18037 dans un vote par voie de procédure écrite.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le **point 5** de l'ordre du jour que :

- L'UE n'étant pas en mesure de voter sur ce point d'ordre du jour, aucune décision ne peut être prise en session. La CTE convient que le Président lancera un vote par voie de procédure écrite suivant le calendrier ci-après :
 - o envoi par le Président d'une lettre circulaire concernant le vote par voie de procédure écrite, par exemple pour la fin août 2019 ;
 - o envoi par les États parties de leur vote au Secrétariat de l'OTIF dans un délai de 3 mois, c'est-à-dire pour la fin du mois de novembre ;
 - o notification des résultats aux États membres avant la fin de l'année 2019 ;

- envoi par les États membres de leurs éventuelles objections dans les quatre mois suivant la notification, c'est-à-dire pour la fin avril 2020 ;
- en cas de vote positif, entrée en vigueur des règles modifiées le premier jour du sixième mois suivant la notification, c'est-à-dire le 1^{er} juin 2020.

6. Pour discussion

6.1. Établissement du registre centralisé des véhicules de l'UE et conséquences pour les registres nationaux des véhicules de l'OTIF

Document : [TECH-18035](#)

Le **Secrétariat** rappelle que le 25 octobre 2018, conformément à son quatrième paquet ferroviaire, l'UE a adopté une décision modifiant la décision sur le RNV¹ et a défini les spécifications fonctionnelles et techniques d'un registre centralisé destiné à remplacer les RNV des États membres de l'UE et nommé REV. Le registre européen devrait être opérationnel le 16 juin 2021 ; l'assistance technique de l'Agence pour le registre virtuel des véhicules (RVV) sera alors stoppée. Les États membres ont la possibilité de continuer à enregistrer leurs véhicules nationalement jusqu'au 16 juin 2024. Dans ce cas, le RNV devra être connecté au REV et les États devront veiller à sa compatibilité et sa communication avec ce dernier. Après le 16 juin 2024, les États de l'UE ne seront plus autorisés à utiliser des registres nationaux et devront utiliser le registre centralisé.

Le Secrétariat souligne que le RVV et les RNV seront abandonnés en juin 2021 de sorte que si l'OTIF ne prend pas de mesure, il n'y aura aucune connexion entre le REV de l'UE et les RNV des États non membres de l'UE ; par conséquent, les données sur les véhicules ne seront plus mutuellement consultables. Cela pourra avoir des répercussions négatives sur l'utilisation des véhicules en trafic international.

Sur demande du WG TECH 36, le Secrétariat a préparé le document TECH-18035, qui décrit la mise en place du REV et examine ses conséquences pour la connectivité et l'échange de données avec les RNV existants des États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Il propose également différents scénarios possibles pour veiller à ce que les données pertinentes sur les véhicules puissent toujours être échangées par les États parties de l'OTIF. Le WG TECH 37 a noté que le scénario n° 1 (registre de véhicules centralisé unique pour l'OTIF et l'UE) et le scénario n° 3 (coexistence d'un registre de véhicules centralisé OTIF-UE et des RNV de certains États parties de l'OTIF non membres de l'UE) devraient être examinés plus avant.

Le Secrétariat rappelle préférer le scénario n° 3, c'est-à-dire que la mise en place d'un registre centralisé des véhicules ne devrait pas exclure l'existence de registres nationaux des États non membres de l'UE, et que l'interconnexion des différents registres doit être assurée. Afin de mieux comprendre la situation dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE concernant les RNV et de connaître leur opinion sur la possibilité d'utiliser un registre centralisé, le Secrétariat est en train de préparer un questionnaire adressé à ces États.

Le Secrétariat souligne qu'il est crucial de considérer et d'analyser les divers scénarios. En ce sens, plusieurs questions doivent être posées :

- Si la possibilité de connecter les registres est conservée, qui veille à la connexion et qui supporte les coûts ?
- Qui supporte les coûts d'utilisation du registre centralisé, quels sont ces coûts et comment la compensation doit-elle être organisée ?

La possibilité pour les États membres de continuer à enregistrer leurs véhicules nationalement est limitée dans le temps jusqu'au 16 juin 2024. Le Secrétariat suggère qu'elle soit maintenue après cette date pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE (voir [annexe V](#)).

¹ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission.

Le **Président** souligne que si les données de véhicules ne peuvent pas être échangées, le trafic international en pâtira et indique que le WG TECH a suggéré d'explorer les possibilités pour l'avenir des registres de véhicules.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) suggère une analyse plus approfondie du coût possible des scénarios privilégiés.

RS (Milan Popović) estime qu'il est encore trop tôt pour déterminer quelle option convient le mieux. Il demande des précisions sur les mesures à prendre, sur qui gèrera l'échange de données entre les RNV et le REV entre 2020 et 2024 et sur qui supportera les coûts d'utilisation du REV.

Le **Secrétariat** propose que les États non membres restent libres de ne pas utiliser directement le registre centralisé après le 16 juin 2024 et puissent à la place connecter leur registre national des véhicules au registre centralisé. Les États qui choisiront cette solution seront responsables de la compatibilité et de la connectivité avec le registre centralisé. Ils devront établir une interface d'après les spécifications qui seront disponible d'ici novembre 2020.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) confirme que les RNV existants des États parties de l'OTIF membres de l'UE cesseront d'exister le 16 juin 2021 et que les fonctions D-DES devraient permettre une migration sans accroc des données de véhicules des RNV vers le REV. Elle ajoute que les États membres de l'UE planifient déjà la migration des données de façon à ce qu'elle soit terminée pour le 16 juin 2024.

CH (Christophe Le Borgne) indique que le RNV suisse inclut des données de véhicules pour voie normale et voie étroite (métrique). CH considère que le REV est un registre pour les véhicules interopérables uniquement. En conséquence, il lui faudrait disposer d'un autre registre national pour les autres types de véhicules. CH est ouverte à toute proposition qui éviterait d'avoir deux registres séparés. CH souligne que la solution actuelle (connexion du RNV aux autres registres via le RVV CE) fonctionne bien.

En ce qui concerne la deuxième décision proposée, la **représentante de l'UE** (Alice Polo) propose d'ajouter une analyse des risques relatifs à la disponibilité et à la fiabilité des données.

NB-RAIL (Francis Parmentier) abonde dans le sens de CH et estime qu'il serait utile de demander l'opinion d'autres États parties de l'OTIF non membres de l'UE quant aux différents écartements de voie et d'inclure ces opinions dans l'analyse.

Le **Secrétariat** est d'accord avec NB-Rail et note que la situation peut varier dans les différents États parties. Il indique que ce sera l'un des sujets abordés dans le questionnaire qui sera envoyé aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE afin de mieux comprendre leurs exigences et leurs positions.

En réponse au Président qui demande si le délai du 16 juin 2021 peut être allongé, la **représentante de l'UE** (Alice Polo) indique que cela n'est pas possible dans le cadre juridique actuel de l'UE.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le **point 6.1** de l'ordre du jour que :

- La CTE prend note des développements exposés dans le document TECH-18035. La CTE prie le WG TECH d'étudier les possibilités pour l'avenir des registres de véhicules, en tenant compte :
 - o du fait qu'à compter de juin 2021, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ne fournira plus ni logiciel ni assistance pour le RNV normalisé et pour la connexion du registre centralisé de l'UE avec tout registre national des véhicules ;
 - o de la proposition de l'UE d'utiliser conjointement son registre centralisé des véhicules et de le renommer registre centralisé commun UE-OTIF ;
 - o des questions relatives au contrôle, à la gestion des droits d'accès et à la propriété des données dans un registre centralisé ;

- des questions relatives aux coûts et aux relations juridiques (responsabilité) en ce qui concerne l'utilisation et l'hébergement du registre centralisé ;
 - des futures possibilités pour les États souhaitant utiliser un registre national à la place du registre centralisé.
 - des risques relatifs à la disponibilité et à la fiabilité des données.
- La CTE note que le Secrétariat de l'OTIF a préparé un questionnaire destiné aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE dans le but de mieux comprendre la situation concernant leurs RNV et de connaître leur opinion sur la possibilité d'utiliser un registre centralisé. Le questionnaire sera envoyé peu après la CTE 12, une fois traduit dans toutes les langues de travail.

6.2. Notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU

Document : [TECH-18023](#)

Le **Secrétariat** rappelle que le document fait suite à la CTE 11 qui a prié le groupe de travail sur la technique (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* ». De précédentes versions du document ont été discutées aux 35^e, 36^e et 37^e sessions du WG TECH. Ces discussions ont mis en évidence que les spécifications techniques nationales, tout comme les cas spécifiques, sont toujours utiles. Afin d'attirer l'attention sur cette question, recommandation a été faite que la CTE rappelle aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 12 des APTU, de notifier leurs spécifications techniques nationales. À cet effet, les États devraient tenir compte des points suivants :

1. Les spécifications techniques nationales ne peuvent concerner que les véhicules et ne devraient pas répéter ou contredire les dispositions des PTU. Les points ouverts et cas spécifiques des PTU peuvent faire référence aux spécifications techniques nationales. Les spécifications techniques nationales peuvent définir des exigences en plus des PTU pour garantir la compatibilité technique. Lorsqu'une spécification technique nationale est notifiée, sa relation avec les PTU doit être indiquée.
2. Les exigences des États relatives aux véhicules qui remplacent ou complètent des dispositions des chapitres 4, 5 ou 6 d'une PTU ne devraient pas devenir des spécifications techniques nationales mais être incluses comme cas spécifiques au chapitre 7 de ladite PTU.
3. Les États membres de l'Union européenne peuvent notifier conjointement leurs spécifications techniques nationales conformément à la pratique établie. Ils doivent tenir compte du fait que le champ d'application et les buts des spécifications techniques nationales selon la COTIF diffèrent de ceux des règles techniques nationales notifiées définies dans le droit de l'Union européenne.
4. Les cas spécifiques devraient indiquer comment la conformité doit être évaluée et, si les organismes d'évaluation ne peuvent s'en charger, qui doit y procéder.

En réponse à l'Agence de l'UE pour les chemins de fer qui demande si un format est prescrit pour la notification, par exemple lettre de notification avec tableau joint ou lien vers la base de données, le **Secrétariat** indique que ce n'est pas le cas, la pratique actuelle étant que le Secrétariat de l'OTIF publie sur le site Internet de l'Organisation des liens vers les spécifications techniques nationales notifiées. Il souligne qu'il n'en vérifie pas la validité car il n'est pas compétent pour décider si elles sont ou non justifiées. Il appartient aux autorités compétentes nationales de veiller à ce que seules les spécifications satisfaisant aux prescriptions des APTU soient notifiées.

L'**UNIFE** (Christian Zumpe) demande si la structure des spécifications techniques nationales est harmonisée au sein de l'OTIF comme elle l'est par exemple au sein de l'UE et dans le cas contraire si une harmonisation est nécessaire. En pratique, toutes les spécifications techniques nationales seraient pré-structurées selon une exigence ou un paramètre individuel.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) explique que la structure des spécifications techniques nationales a été harmonisée au sein de l'UE et que tous les États membres de l'UE notifient leurs spécifications conformément à la liste des paramètres pour la classification des règles nationales².

CH (Christophe Le Borgne) partage l'avis de l'UNIFE et estime qu'une structure commune facilitant la comparaison des exigences contenues dans les PTU à celles contenues dans les spécifications techniques nationales pourrait être utile.

Le **Secrétariat** s'interroge sur l'utilité pratique d'une telle classification dans la mesure où seules l'UE et CH ont jusqu'ici notifié leurs spécifications techniques nationales au Secrétariat de l'OTIF et que celles-ci ont déjà été classées selon les règles de l'UE. Il suggère que la CTE discute d'abord du document TECH-18023 tel que proposé avant de discuter des mesures à prendre.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) demande une clarification sur le terme « pratique établie » utilisé au point 3 de la partie « Recommandation » du document. Le quatrième paquet ferroviaire a introduit un cadre clair pour les spécifications techniques nationales. Toutefois, pendant la période de transition, l'ancienne et la nouvelle version d'une même STI seront valides simultanément.

Le **Secrétariat** explique que les notifications devraient indiquer la relation entre les spécifications techniques nationales et les PTU. Il souligne également que nombre de ces spécifications au sein de l'UE concernent le trafic national, c'est-à-dire certaines parties du réseau, alors que les PTU sont applicables au seul trafic international.

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

- La CTE prend note des informations présentées dans le document TECH-18023, approuve son contenu et prie le Secrétariat de le publier sur le site Internet de l'Organisation comme document explicatif.
- La CTE rappelle aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 12 des APTU, de notifier leurs spécifications techniques nationales, en tenant compte ce faisant des recommandations du document TECH-18023.

6.3. Programme de travail de la CTE

Document : [TECH-19005](#)

- Stratégie pour l'harmonisation des PTU avec les STI révisées en 2019

Le **Secrétariat** rappelle que toutes les dispositions techniques de la COTIF ont été conçues sur la base de dispositions de l'UE, notamment parce que 26 des 43 États appliquant les APTU et ATMF sont également membres de l'UE et qu'il leur est donc indispensable que les règles soient compatibles. L'adoption du quatrième paquet ferroviaire au sein de l'UE a modifié le cadre juridique de l'UE en matière d'interopérabilité et de sécurité, avec entre autres une nouvelle procédure d'autorisation des véhicules et de certification de la sécurité des entreprises ferroviaires. La compatibilité entre les dispositions techniques de la COTIF et le droit de l'UE

² Décision de la Commission du 30 novembre 2009 relative au document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (2009/965/CE), telle que modifiée en dernier lieu par la décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission du 17 novembre 2015

est importante pour l'acceptation mutuelle continue des véhicules autorisés ou admis conformément aux dispositions équivalentes.

Le programme de travail de la CTE présente les principes sous-jacents à un cadre juridique durable pour le transport ferroviaire international, la nécessité de mettre à jour les PTU et annexes aux ATMF et le développement des RU EST (appendice H), et propose un plan de travail pour la révision. Le Secrétariat souligne qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour traiter toutes les modifications à la fois et qu'il faut donc convenir d'un ordre de priorité.

Il est apparu pendant les discussions du WG TECH 37 que la priorité devait être donnée aux PTU concernant les wagons de marchandises, c'est-à-dire les PTU Bruit, Marquage et Wagons. Elles seront examinées en 2019 et 2020 par les WG TECH 38, 39 et 40 et adoptées à la CTE 13 en 2020. Comme expliqué précédemment, la préparation de la PTU Infrastructure en 2018 et 2019 a pris pour base l'« ancienne » STI Infrastructure, l'UE en ayant entre temps adopté une version révisée. Par conséquent, le WG TECH 37 a proposé que le projet de PTU ne soit pas présenté pour adoption à la 12^e session de la CTE en 2019, mais qu'il soit plutôt mis à jour et harmonisé avec la dernière version de la STI et proposé pour adoption à la 13^e session de la CTE en 2020, conjointement avec les PTU concernant les wagons. La deuxième série de PTU (PTU LOC&PAS et PTU PMR) sera examinée en 2020 et 2021 par les WG TECH 41, 42 et 43 et adoptées à la CTE 14. L'annexe A aux ATMF sur les ECE et la Spécification du RNV seront également révisées pendant cette période.

FR (Cécilia Le Gal) demande si les paramètres concernant la compatibilité de l'itinéraire de la STI Exploitation seront réglementés dans la PTU Wagons ou ailleurs, dans un document séparé ou comme partie d'une (nouvelle) PTU Exploitation.

Le **Secrétariat** explique que l'exploitation ne relève pas du champ d'application des APTU et ATMF et qu'il n'existe donc pas de PTU Exploitation. Toutefois, les paramètres techniques de la STI Exploitation concernant la compatibilité de l'itinéraire ont été inclus dans les appendices à la PTU Wagons et à la PTU LOC&PAS.

En lien avec l'extension du champ d'application des règles ECE au sein de l'UE, **GB** (Peter Coverdale) demande s'il est nécessaire d'apporter des clarifications sur la reconnaissance mutuelle des certificats ECE des États parties membres et non membres de l'UE et sur la possible limitation de cette reconnaissance si les certificats ECE sont délivrés conformément à l'annexe A aux ATMF, c'est-à-dire pour le trafic international.

Le **Secrétariat** explique que les certificats ECE délivrés conformément à l'annexe A aux ATMF ou dispositions équivalentes du droit de l'UE doivent être mutuellement reconnus. Toutefois, dans la mesure où la COTIF s'applique au seul trafic international alors que le droit de l'UE s'applique au trafic tant national qu'international, l'étendue de la reconnaissance mutuelle est limitée en fonction du sens donné à « trafic international ». Par exemple, la plupart conviendront qu'un véhicule britannique exploité entre Londres et Paris circule en trafic international, mais si ce même véhicule est ensuite exploité entre Paris et Lyon, il n'est pas aisé de dire s'il s'agit encore de trafic international. Le Secrétariat ajoute que l'UE a récemment modifié son règlement relatif aux ECE. Ce nouveau règlement n'a été mis à disposition qu'après la préparation du programme de travail 2019/2020, mais une révision des dispositions de l'OTIF sera également nécessaire pour veiller à l'équivalence réglementaire UE-OTIF. Puisqu'une ECE mutuellement reconnue est l'une des conditions à l'utilisation des véhicules en trafic international, le Secrétariat est d'avis que le WG TECH devrait préparer des propositions pour la prochaine CTE en 2020 et que cette activité devrait être incluse dans le programme de travail 2019/2020.

NB-RAIL (Francis Parmentier) convient que l'annexe A (Règles ECE) devrait être discutée en détail au sein du WG TECH et se demande si trois réunions du WG TECH suffiront. Il souligne qu'il y a encore un problème dans les règles ECE, notamment en ce qui concerne les MSC, et qu'il est nécessaire d'en discuter au sein de l'OTIF. Les discussions sur les règles ECE devraient donc selon lui commencer dès que possible.

Le **Président** souligne que les règles ECE sont un sujet très important, mais rappelle que le Secrétariat de l'OTIF dispose de ressources limitées et que le nombre de réunions ne permet pas de modifier toutes les PTU en même temps. Il suggère d'inclure l'annexe A aux ATMF dans les priorités de premier ordre et de faire de la PTU Infrastructure une priorité de second ordre.

RS (Milan Popović) convient que l'annexe A aux ATMF est plus urgente que la PTU Infrastructure.

La **CER** (Christian Chavanel) abonde dans le sens de RS et de NB-Rail. Il estime de plus que la PTU Wagons et la PTU Marquage devraient être traitées simultanément.

Le **Secrétariat** appuie la proposition du Président et souligne l'importance des règles ECE et de la PTU Bruit puisqu'elles concernent tous les véhicules existants. Il suggère d'inclure également la Spécification du RNV comme première priorité dans la mesure où le système actuel du RVV CE cessera de fonctionner après juin 2021.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) partage l'avis des précédents intervenants et appuie la proposition du Président.

Comme suite aux discussions, le **Secrétariat** met à jour la liste des priorités :

- Révisions de première priorité (2019-2020) : Annexe A – Règles ECE, PTU Bruit, Spécifications du RNV, PTU Wagons et PTU Marquage.
- Révisions de seconde priorité (2020-2021) : PTU LOC&PAS, PTU Infrastructure et PTU PMR.

Le **Président** note que l'assemblée approuve tacitement les priorités.

Dans ce cadre, le **Secrétariat** suggère que la CTE discute et convienne des principes suivants pour la préparation des projets de PTU :

- Les objectifs et le champ d'application de la COTIF et du droit de l'UE pour les chemins de fer ne sont pas les mêmes et des termes différents peuvent être employés pour des concepts similaires voire identiques.
- Pour une plus grande clarté et afin de simplifier autant que possible le référencement des modifications, le chapitre 0 contiendra une table des termes utilisés dans la PTU et des termes correspondants dans la STI. La présentation en deux colonnes ne sera donc plus utilisée que pour les questions de fond.

Exemple : pas de « PTU » en colonne de gauche face à « STI » en colonne de droite. Ce principe est déjà appliqué dans la préparation de la PTU Infrastructure et a été approuvé par le WG TECH.

La **CER** (Christian Chavanel) déclare que la présentation en deux colonnes est très utile et devrait être conservée puisqu'elle permet de montrer toutes les différences entre la COTIF et le droit de l'UE dans un seul document.

DE (Michael Schmitz) rappelle qu'au cours des discussions sur la question, le WG TECH 34 (Belgrade, 6-7 février 2018) avait noté que la présentation en deux colonnes était utile pour les acteurs de l'industrie et du secteur ferroviaire au sein de l'UE et encourageait l'utilisation de la COTIF. Les deux colonnes ne servent pas uniquement à montrer les différences terminologiques, mais également les différences de fond entre les deux régimes juridiques, par exemple pour l'admission des véhicules selon les ATMF et selon la directive sur l'interopérabilité de l'UE. Il souligne que si cette présentation est modifiée, le même principe doit être appliqué à toutes les autres PTU, pour donner aux utilisateurs les mêmes informations.

Le **Secrétariat** souligne que la présentation en deux colonnes sera toujours utilisée pour mettre en évidence les différences de fond et dans les références juridiques. Pour le prochain WG TECH, le Secrétariat propose de préparer un exemple de PTU n'utilisant la présentation en deux colonnes que pour les différences de fond et pas pour les altérations purement rédactionnelles. Le WG TECH pourra alors décider comment il conviendra dès lors de procéder.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) approuve les principes présentés mais souligne qu'il doit être clairement indiqué dans chaque PTU pour quels termes la présentation en deux colonnes n'est pas utilisée.

Le **Président** invite le Secrétariat à préparer les PTU de première priorité en suivant les principes proposés et à les soumettre pour discussion à la prochaine réunion du WG TECH.

- Préparation des annexes à l'appendice H à la COTIF

Le **Secrétariat** rappelle aux délégués que le nouvel appendice H à la COTIF (RU EST) a été adopté par l'Assemblée générale à sa 13^e session en septembre 2018. Il n'entrera toutefois en vigueur qu'une fois approuvé par les deux tiers des États membres de l'OTIF, ce qui pourrait prendre plusieurs années. L'Assemblée générale a recommandé que la CTE prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que ces dernières n'entrent en vigueur. Ainsi, ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la CTE une fois les RU EST entrées en vigueur. Au vu de la charge de travail et des ressources disponibles au sein du Secrétariat de l'OTIF, il est proposé de ne commencer la préparation de ces annexes qu'après la révision des PTU. Les annexes à produire incluraient :

- une méthode de sécurité commune (MSC) pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- une MSC sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien ;
- tout élément nécessaire connexe à la MSC pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;
- une MSC sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

De plus, la CTE devrait envisager d'inclure des procédures harmonisées pour la délivrance des certificats de sécurité. Pour finir, le Secrétariat souligne que le WG TECH commencera à préparer les annexes une fois que les PTU auront été mises à jour conformément au programme de travail de la CTE.

NB-RAIL (Francis Parmentier) fait bon accueil à la proposition. Il ajoute que l'OTIF pourrait disposer d'un ensemble complet et cohérent avec une MSC sur les performances en matière de sécurité, à l'instar de celle élaborée actuellement par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Le **Président** note qu'il n'y a pas d'autres commentaires concernant la préparation des annexes à l'appendice H à la COTIF. Il demande alors aux délégués s'ils approuvent la proposition de décision au point 7 du document TECH-19005.

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

- La CTE prend note du document TECH-19005 et adopte les priorités concernant la révision des PTU et d'autres dispositions nécessaires au transport international de marchandises : Annexe A – Règles ECE, PTU Bruit, Spécification du RNV, PTU Wagons et PTU Marquage.
- La CTE note que le WG TECH ne commencera la préparation des annexes aux nouvelles RU EST qu'une fois les PTU mises à jour.

7. Divers

7.1. Planification et organisation des travaux de la CTE

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) explique que la Commission européenne a besoin de davantage de temps entre la publication des propositions et la session de la CTE pour mener à terme ses procédures internes l'habilitant à voter les décisions de la CTE. Pour éviter à l'avenir les votes par voie de procédure écrite, elle propose que la CTE discute d'une nouvelle procédure qui permettrait de publier les propositions quatre mois avant la session de la CTE au lieu des deux mois prévus dans le règlement intérieur.

Le **Secrétariat** présente un diagramme illustrant les étapes de la mise à disposition des documents pour la CTE. Rappelant que trois réunions du WG TECH sont organisées entre chaque session de la CTE, le Secrétariat propose différentes options pour répondre à la demande de l'UE :

- organiser une session de la CTE tous les 14 mois et conserver trois réunions du WG TECH entre chaque session de la CTE ;
- conserver les sessions annuelles de la CTE, mais n'organiser que deux réunions du WG TECH entre ces sessions ;
- mettre les documents à disposition du WG TECH deux semaines avant la réunion au lieu d'un mois actuellement.

Pour faciliter les préparatifs des États membres et la prise de décision au sein de l'UE, le règlement intérieur de la CTE devrait également être révisé, principalement en ce qui concerne la planification et le calendrier de préparation et de soumission des documents.

À la suite des discussions à ce sujet, le **Président** note que les délégués ne soutiennent pas la diminution du nombre de réunions du WG TECH et préfèrent conserver un rythme annuel pour les sessions de la CTE. Ils sont également opposés à des réunions virtuelles/par Skype.

Après réflexion, le **Secrétariat** propose un diagramme révisé des étapes pour la mise à disposition des documents pour la CTE (voir [annexe VI](#)). Il tient entre autres compte du fait que les propositions législatives soumises à la CTE devront être publiées quatre mois et les autres documents deux mois avant la session et que les documents pour le WG TECH devront toujours être publiés un mois avant la réunion sauf décision contraire. Le Secrétariat attire l'attention sur le fait que la réunion du WG TECH habituellement organisée en février se tiendra à l'avenir en juin, juste après la session de la CTE. Il s'ensuit que le règlement intérieur de la CTE doit être révisé et que le programme de travail 2019/2020 de l'OTIF doit être adapté en conséquence.

NB-RAIL (Francis Parmentier) suggère qu'au lieu de deux demi-journées, le WG TECH pourrait durer deux journées entières.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le point 7.1 de l'ordre du jour que :

- La CTE note que pour tenir compte des impératifs de l'Union européenne, il faudrait que les propositions législatives soumises à la CTE soient publiées au moins quatre mois avant la session, au lieu des deux mois actuellement prescrits par le règlement intérieur de la CTE.
- La CTE note qu'à cette fin, les sessions du WG TECH habituellement organisées en février auront désormais lieu en juin directement après la session de la CTE.
- La CTE note que son règlement intérieur devra également être modifié/adapté en conséquence et prie le Secrétariat de l'OTIF de préparer une proposition en coordination avec le WG TECH.

La **représentante de l'UE** (Alice Polo) remercie la CTE de sa compréhension et d'avoir soutenu la proposition de la Commission européenne.

8. Prochaine session

Par suite des discussions et de la décision prise au point 7.1 de l'ordre du jour, le **Secrétariat** propose un calendrier révisé avec une réunion du WG TECH non pas en février mais au mois de juin, juste après la session de la CTE. Les dates suivantes sont proposées pour les prochaines sessions de la CTE et du groupe de travail permanent WG TECH :

- 38^e session du WG TECH, les 11 et 12 septembre 2019 à Berne ;
- 39^e session du WG TECH, les 19 et 20 novembre 2019 à Bruxelles ;
- 13^e session de la CTE, en juin 2020 à Berne (dates à décider) ;
- 40^e session du WG TECH, en juin 2020 à Berne ;

Conclusion : La CTE prend note de ces dates et convient que la prochaine session de la CTE se déroulera à Berne à l'Union postale universelle en juin 2020. La date de cette session sera confirmée par le Secrétariat en temps utile.

[Note post-réunion : Date de la CTE 13 :

- 16 juin 2020 après-midi (13 heures – 17 h 30)
- 17 juin 2020 matin (9 heures – 12 h 30)]

9. Remarques finales

Pour conclure, le **Président** se félicite de l'efficacité et de la bonne coopération au sein de la CTE. Il note que les délégués ont discuté et sont convenus de voter les modifications à la Spécification du RNV et à l'appendice 1 de la PTU ATF par voie de procédure écrite. Il note également que la CTE a chargé le WG TECH d'analyser l'avenir des RNV, prié le Secrétariat de publier le document sur les spécifications techniques nationales sur le site de l'OTIF et adopté son programme de travail 2019-2021. Il remercie le Secrétariat d'avoir préparé les documents en temps utile ainsi que les interprètes. Il adresse également ses remerciements à la Commission européenne et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour leur soutien, ainsi qu'aux États membres de l'OTIF membres et non membres de l'UE et aux observateurs (CER, NB-Rail, OSJD, UIC et UNIFE) pour leur participation active dans les débats.

M. Bas **Leermakers** remercie en particulier M^{me} Cécilia Le Gal (FR) et M. Christian Chavanel (CER), dont c'était la dernière participation à une réunion de l'OTIF, de leurs contributions utiles et productives et leur adresse ses meilleurs vœux de réussite dans leurs nouvelles fonctions.

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

M^{me}/Fr./Ms Karin **Guggenberger** Sachbearbeiterin
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

**Bosnie-Herzégovine/
Bosnien und Herzegowina/
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Nermin **Čabrić** Head of Section
Railways Regulatory Board
(Regulatorni Odbor Željeznica)

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić** Senior Expert Associate
Railways Regulatory Board
(Regulatorni Odbor Željeznica)

France/Frankreich/France

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

Grèce/Griechenland/Greece

M^{me}/Fr./Ms Eirini **Pavli** Expert
Ministry for Infrastructure and Transport
Department for Railway Interoperability and Safety,
Railway Directorate

Italie/Italien/Italy

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies

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

M./Hr./Mr. Peter Coverdale Policy Advisor
Department for Transport

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Milan Popović Head of the department Railway Safety
Directorate for Railways
Direkcija za zeleznice

M./Hr./Mr. Miloš Stanojević Associate
Ministry of construction, transport and infrastructure
Department for Railways and Intermodal Transport

Suisse/Schweiz/Switzerland

M./Hr./Mr. Christophe Le Borgne Chef de projet Interopérabilité et Sécurité
Département fédéral de l'Environnement, des Transports,
de l'Énergie et de la Communication DETEC
Office fédéral des transports OFT

**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^{me}/Fr./Ms Alice Polo Policy Officer
European Commission - Directorate General for Mobility
and Transport
Unit C4 – Rail Safety and Interoperability

**Agence de l'Union européenne pour les
chemins de fer / Eisenbahnagentur der
Europäischen Union / European Union
Agency for Railways (ERA)**

M./Hr./Mr. Christoph Kaupat Project Officer
European Union Agency for Railways
Networks, International and IMS Unit

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

OSJD/OSShD

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

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel** Interoperability & Standardization Director
SNCF / Direction Systeme & Techno Ferroviaire /
Dir Interop & Normalisation

NB-Rail

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

UNIFE

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

UIC

M./Hr./Mr. Jozef **Fázik** Chargé de mission, Relations Institutionnelles
Union internationale des chemins de fer (UIC)

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

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr.	Wolfgang Küpper	Secrétaire général Generalsekretär Secretary General
M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Chef du département de l'interopérabilité technique Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität Head of Technical Interoperability Department
M ^{me} /Fr./Ms	Lunesterline Andriamahatahitry	Chef du département de l'administration et des finances Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen Head of Administration and Finance Department
M ^{me} /Fr./Ms	Maria Price	Experte Expertin Expert
M./Hr./Mr.	Dragan Nešić	Expert Experte Expert

**VI. 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 permanent WG TECH de la Commission d'experts techniques

Document : [TECH-19007](#)

- 4.2. État de développement des RNV dans les États parties

5. Pour adoption

- 5.1. Proposition de modification de la Spécification du RNV

Document : [TECH-19001](#)

- 5.2. Proposition de modification de l'appendice 1 à la PTU ATF

Document : [TECH-18037](#)

6. Pour discussion

- 6.1. Établissement du registre centralisé des véhicules de l'UE et conséquences pour les registres nationaux des véhicules de l'OTIF

Document : [TECH-18035](#)

- 6.2. Notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU

Document : [TECH-18023](#)

- 6.3. Programme de travail de la CTE :

- Stratégie pour l'harmonisation des PTU avec les STI révisées en 2019
- Préparation des annexes à l'appendice H à la COTIF

Document : [TECH-19005](#)

7. Divers

- 7.1. Planification et organisation des travaux de la CTE

8. Prochaine session



COMMISSION EUROPÉENNE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

Direction C – Transport terrestre

Directrice

M. Wolfgang Küpper
Secrétaire général
Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires (OTIF)
Berne
Suisse

Par courriel uniquement :
secretary_general@otif.org

**Objet : 12^e session de la Commission d'experts techniques de l'OTIF
des 12 et 13 juin 2019 à Berne en Suisse**

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous informer que l'Union européenne, représentée par la Commission, en la personne de M^{me} Alice Polo de la DG Mobilité et transports, participera à la 12^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF.

En ce qui concerne l'ordre du jour, je voudrais vous informer en application de l'article 6, § 4, de l'accord entre l'UE et l'OTIF³, que l'Union exercera ses droits de vote pour les décisions devant être prises. Toutefois, pour les décisions au point 5 de l'ordre du jour, l'Union ne sera pas habilitée à voter pendant la réunion des 12 et 13 juin à Berne. En effet, pour les décisions de la CTE ayant des effets juridiques, une décision formelle du Conseil de l'Union européenne est requise en vertu de l'article 218, § 9, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

L'Union ne sera habilitée à exercer son droit de vote pour les décisions devant être prises au point 5 de l'ordre du jour que lorsque la décision du Conseil de l'Union européenne en la matière aura été adoptée (le 16 septembre 2019 au plus tard). Nous souhaiterions donc demander que la décision pour ce point de l'ordre du jour soit reportée et soumise pour adoption par voie de procédure écrite après le 16 septembre 2019.


Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

(signature électronique)

Elisabeth Werner

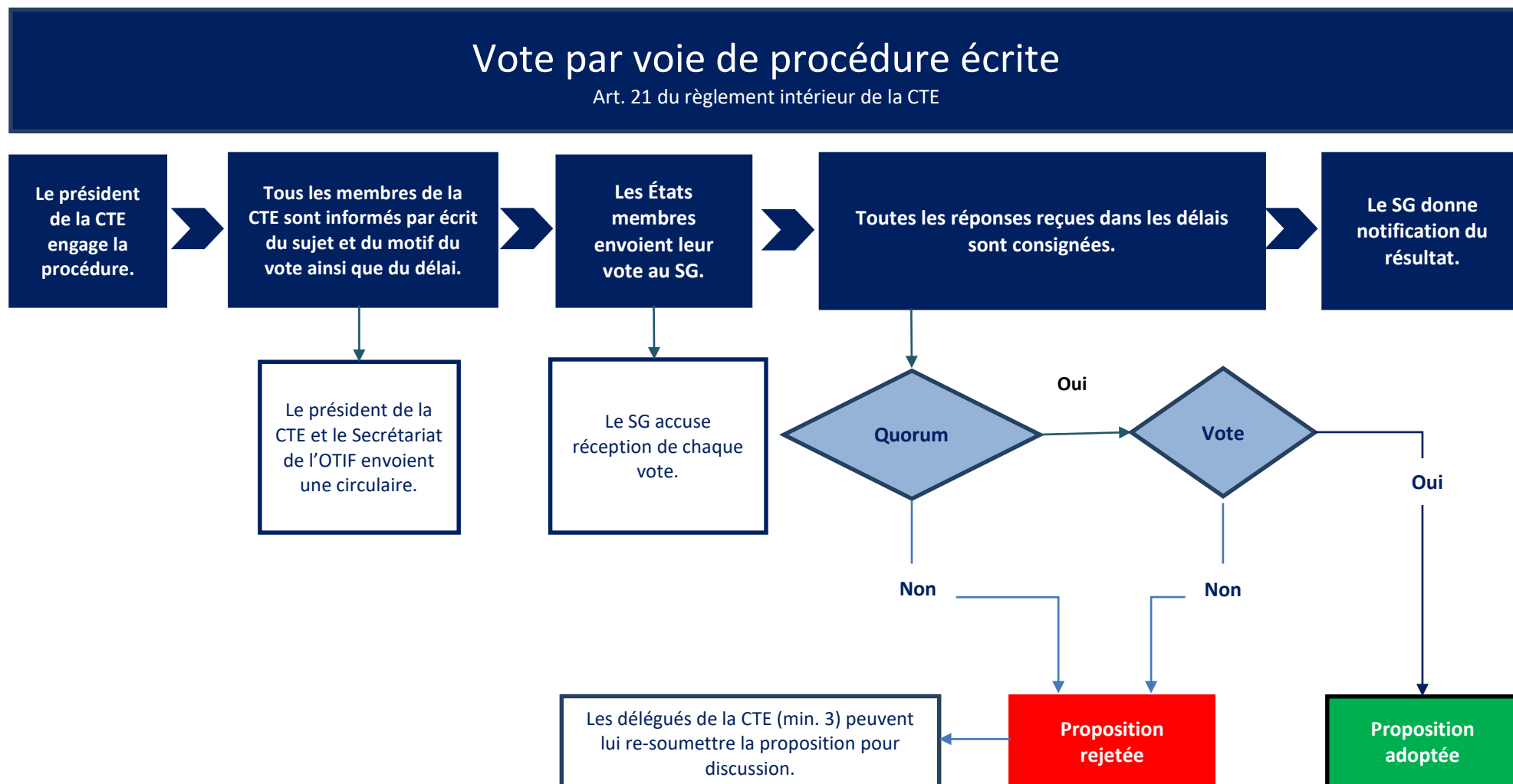
³ Décision 2013/103/UE du Conseil (JO L 51, 23.2.2013, p. 1)

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË – Tél. +32 22991111
Bureau : DM28 04/102 – Tél., ligne directe +32-2-295.95.06 – Courriel : elisabeth.werner@ec.europa.eu

 Signé électroniquement le 11.6.2019 à 17 h 29 (UTC+02), conformément à l'article 4 (Validité des documents électroniques), § 2, de la décision 2004/563 de la Commission.

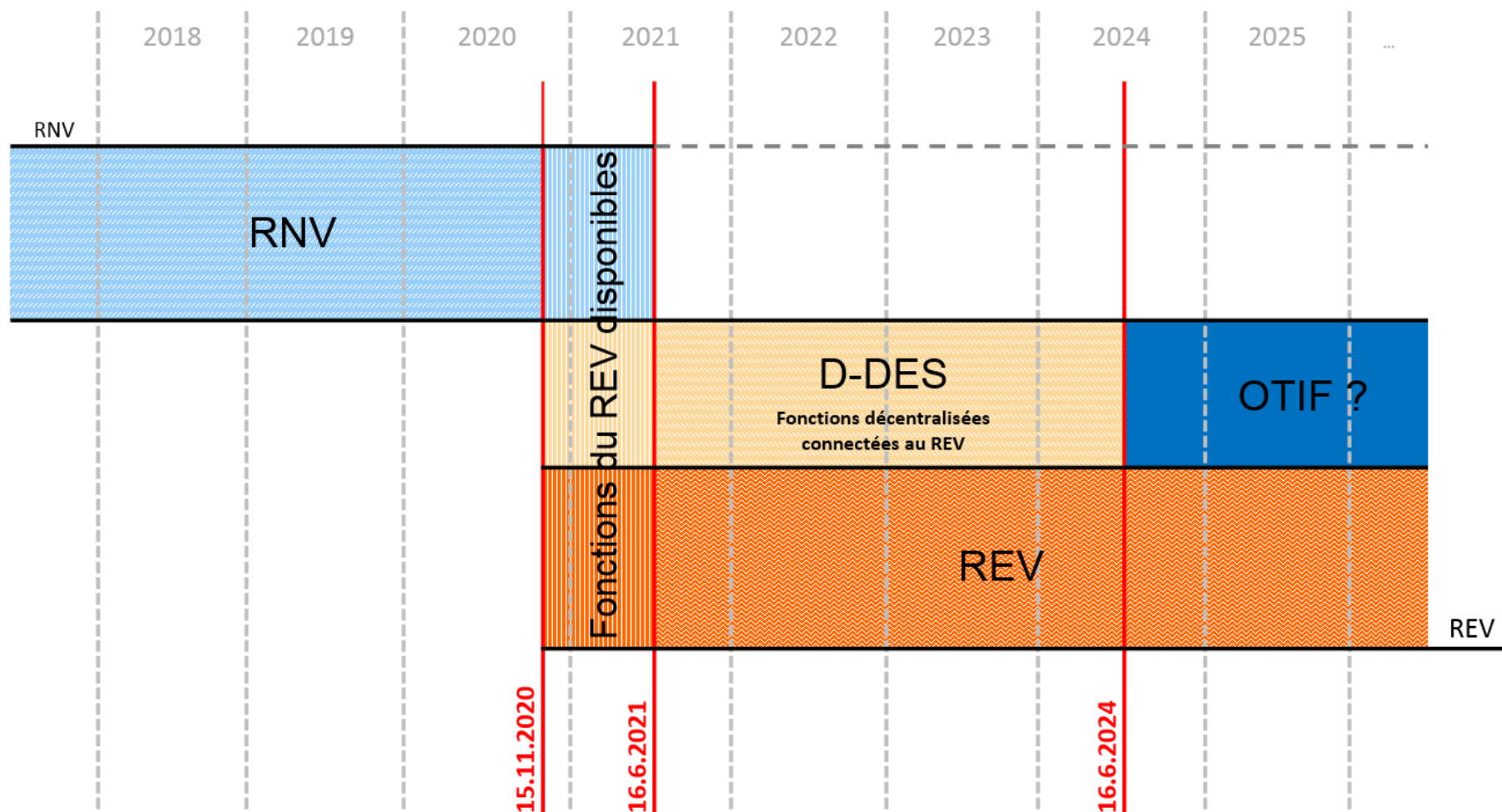
Vote par voie de procédure écrite

Annexe IV



Option pour l'extraction des données du REV et des RNV des États parties de l'OTIF non UE

Annexe V



Étapes pour la mise à disposition des documents pour la CTE

Annexe VI

