



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

13^e session

Procès-verbal

Réunion à distance, 22 et 23 juin 2021

DÉCISIONS DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES 22 ET 23 JUIN 2021

1. Adoption de l'ordre du jour

La Commission d'experts techniques a adopté l'ordre du jour tel qu'il apparaissait dans le document TECH-21012 daté du 21 avril 2021, avec les modifications suivantes :

- déplacement du point 9 de l'ordre du jour (Proposition de décision pour la mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF) vers le point 6, à la demande de GB,
- ajout d'une nouvelle question « Acceptation des rapports d'évaluation de la méthode de sécurité commune établis par les organismes notifiés » au point 9, à la demande de NB-Rail.

2. Présence et quorum

Pour que la Commission d'experts techniques prise les décisions relevant de sa compétence, au moins la moitié des 43 États parties devaient être présents ou représentés, soit un minimum de 22 États parties. Avec 31 États présents ou représentés, le quorum était atteint.

3. Élection du président

La Commission d'experts techniques a élu le Royaume-Uni, en la personne de M. Vaibhav Puri, à la présidence de la session.

4. Proposition de modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques

La Commission d'experts techniques :

- a adopté les modifications à son règlement intérieur figurant dans le document TECH-20002-RoP-CTE, tel que modifié en session ;
- a décidé de l'application avec effet immédiat du Règlement intérieur modifié (au 22 juin 2021) ;
- a chargé le Secrétariat et le président de coordonner la signature du Règlement intérieur par le président après la réunion ;
- a chargé le Secrétariat de publier le Règlement intérieur signé sur le site Internet de l'OTIF.

5. Pour information

- 5.1. La Commission d'experts techniques a pris note des informations générales du Secrétariat de l'OTIF.
- 5.2. La Commission d'experts techniques a pris note du rapport du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH).

6. Propositions de décisions avec effet juridique

La Commission d'experts techniques a pris les décisions suivantes :

- 6.1. Adoption d'une nouvelle PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques :

- a adopté la prescription technique uniforme concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI), telle qu'elle apparaissait en annexe (réf. TECH-20039 Annexe) ;
- a abrogé l'appendice I à la PTU Wagons du 1^{er} avril 2021 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;
- a abrogé l'appendice K à la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;

- a chargé le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision ;
- a donné instruction au Secrétaire général de publier la PTU CTCI ainsi que la PTU Wagons et la PTU LOC&PAS modifiées sur le site Internet de l'Organisation.

6.2. Adoption d'une nouvelle PTU concernant l'infrastructure

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques a adopté la prescription technique uniforme concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure) telle qu'elle figurait en annexe (référence TECH-20040 Annexe).
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques a donné instruction au Secrétaire général de publier la PTU Infrastructure sur le site Internet de l'Organisation.

6.3. Révision de la PTU LOC&PAS (locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs)

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques a adopté la prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » telle qu'elle figurait en annexe (référence TECH-20041 Annexe).
- L'annexe remplace la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015 ; par conséquent, la version précédente de la PTU est abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.4. Révision de la PTU Wagons

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques a adopté la prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » telle qu'elle figurait en annexe (référence TECH-20042 Annexe).
- L'annexe remplace la PTU Wagons du 1^{er} avril 2021 ; par conséquent, la version du 1^{er} avril 2021 est abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.5. Révision de la PTU PMR (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF et de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques a adopté les modifications à la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, telle qu'elle apparaissait en annexe (référence TECH-20043 Annexe).

- L'annexe remplace la PTU PMR du 1^{er} janvier 2015 ; par conséquent, la version précédente de la PTU est abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.6. Mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF

- En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la Commission d'experts techniques a adopté les modifications à l'appendice I de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) dans sa version du 1^{er} juin 2020, telles qu'elles étaient présentées dans l'annexe au document TECH-21010.
- La Commission d'experts techniques a chargé le Secrétaire général de publier la présente décision sur le site Internet de l'Organisation, conjointement avec une version consolidée de la PTU ATF.

7. Proposition pour recommandation à la Commission de révision

La Commission d'experts techniques a demandé à la Commission de révision de prendre les décisions relevant de sa compétence en vertu de l'article 17, § 2, lettre a), de la COTIF et de l'article 33, § 4, lettre g), de la COTIF en vue de modifier l'article 3a, § 5, et l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF) et de modifier le Rapport explicatif en conséquence.

8. Pour discussion

8.1. Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties

La Commission d'experts techniques :

- a approuvé le document TECH-21002-CTE13-8.1 tel que modifié en session et engagé en conséquence la veille et l'évaluation par étapes de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF ;
- a noté l'importance de la veille et de l'évaluation et prié par conséquent les États parties d'offrir leur entière coopération ;
- a prié le Secrétariat, en coordination avec la présidence de la Commission et au nom de la Commission, d'envoyer le questionnaire annexé au document TECH-21002-CTE13-8.1 tel que modifié en session aux États parties aux APTU et ATMF ainsi qu'aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF ;
- a décidé qu'un délai de réponse d'au minimum trois mois après réception du questionnaire devrait être accordé aux États parties et que les réponses devraient être envoyées au Secrétariat ;
- a prié le Secrétariat d'analyser les réponses en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre des APTU et ATMF, de présenter et discuter ses conclusions au sein de WG TECH et de faire rapport à la prochaine session de la Commission d'experts techniques ;
- a prévu, comme prochaines étapes, d'intégrer les parties prenantes dans la veille, y compris les organismes d'évaluation, pour se concentrer également sur l'application correcte des procédures, et prié le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session.

8.2. Registres de véhicules

La Commission d'experts techniques :

- a pris note de l'analyse de faisabilité portant sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international ;
- a conclu qu'il n'était pour l'heure pas possible de prendre une décision sur l'établissement ou non d'un registre des véhicules international / de l'OTIF car il manquait des informations cruciales ;
- a prié le Secrétaire général de l'OTIF de rappeler aux États membres leurs obligations en vertu des spécifications des registres de véhicules, de leur demander de lui notifier leur entité d'enregistrement et l'adresse (Internet) du registre de véhicules, et de lui indiquer comment les utilisateurs autorisés peuvent obtenir l'accès aux données enregistrées ;
- a prié le Secrétariat de l'OTIF de publier ces informations sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une liste de tous les registres de véhicules, y compris les informations sur comment contacter l'entité d'enregistrement de chaque État partie et comment les parties qualifiées peuvent obtenir des droits d'accès ;
- a chargé le WG TECH de suivre l'expérience acquise avec l'utilisation du REV du côté de l'UE avant d'explorer, conjointement avec l'UE et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, la possibilité d'un registre commun, et a demandé au WG TECH de la tenir informée.

8.3. Programme de travail 2021-2022 de la Commission d'experts techniques

La Commission d'experts techniques a adopté le document TECH-21008-CTE13-8.3 et a prié le Secrétariat de préparer, en coordination avec le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), des propositions en conséquence en vue de la modification ou de l'établissement de dispositions techniques de la COTIF, ainsi que de soumettre ces propositions à son approbation.

Cela signifiait en particulier que les éléments suivants devraient être préparés pour la 14^e session de la Commission d'experts techniques :

- examen de l'annexe B aux ATMF et, s'il y a lieu, des propositions de modifications ;
- mise à jour des possibilités de facilitation de la recherche et de la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules, conformément au point 8.2 de l'ordre du jour ;
- rapport d'avancement sur l'élaboration de la méthode de sécurité commune relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité et de la méthode de sécurité commune relative au contrôle ;
- rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties ;
- mise à jour de l'appendice I de la PTU ATF et révision de la PTU ATF, s'il y a lieu.

La Commission d'experts techniques a invité le WG TECH à proposer d'autres points qu'il jugerait pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 14^e session de la Commission d'experts techniques.

9. Divers

La Commission d'experts techniques a discuté de l'acceptation des rapports d'évaluation de la MSC établis par les organismes notifiés. La Commission d'experts techniques a conclu que cette question nécessiterait une analyse plus poussée. Elle a prié le WG TECH d'examiner la question plus avant, sur la base d'un document de travail qui sera soumis au groupe de travail.

10. Prochaine session (CTE 14) : Berne, 14 et 15 juin 2022

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Wolfgang **Küpper** (Secrétaire général de l'OTIF) ouvre la 13^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants. Il rappelle que la session de 2020 de la CTE a été annulée en raison de la pandémie de COVID-19. Toutes les propositions qui avaient été préparées ont néanmoins été adoptées en 2020 par voie de procédure écrite et les dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2021. M. Küpper met en avant deux propositions pour adoption : la prescription technique uniforme (PTU) pour l'infrastructure et la PTU pour la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire. L'adoption de ces deux propositions conclurait l'alignement des dispositions d'interopérabilité technique de la COTIF avec le quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne. Il rappelle que ce travail de grande envergure commencé en 2015 a débouché sur :

- la révision des Règles uniformes APTU et ATMF,
- la révision de 10 PTU,
- la révision intégrale des règles applicables aux entités chargées de l'entretien,
- la révision des règles applicables aux registres des véhicules.

M. Küpper remercie l'équipe du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF (M. Bas Leermakers, M^{me} Maria Price et M. Dragan Nešić) pour leur travail et pour la préparation de la session.

Enfin, M. Küpper explique que le parachèvement de ces tâches importantes permettra à la CTE et à son groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) d'engager la nouvelle activité d'élaboration des annexes aux nouvelles Règles uniformes EST. Il rappelle qu'en dépit du fait que les Règles uniformes EST ne sont pas encore en vigueur, la 13^e Assemblée générale, en 2018, a prié la CTE de commencer la préparation des annexes. Le Secrétaire général souhaite à l'assemblée beaucoup de succès dans ses travaux.

M. Bas **Leermakers** (chef du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF) souhaite également la bienvenue aux participants et participantes au nom du département et explique les modalités pratiques de cette session à distance de la CTE. La session sera interprétée en simultanément en allemand, anglais et français et il en sera fait un enregistrement. La liste des participants est jointe au présent procès-verbal comme [annexe I](#).

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 13^e session de la CTE a été envoyé aux participants avec la circulaire TECH-21012 du 21 avril 2021. En séance, **GB** propose de traiter le point 9 de l'ordre du jour (Proposition de décision pour la mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF) après le point 6.5, en tant que nouveau point 6.6. À la demande de **NB-Rail**, la question de l'acceptation des rapports d'évaluation de la méthode de sécurité commune établis par les organismes notifiés est ajoutée au point 9 de l'ordre du jour (Divers). En réponse à une question de DE, le Secrétariat confirme que l'ordre du jour adopté sera distribué aux participants parmi les diapositives utilisées en session.

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

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle que les membres de la CTE sont les États membres de l'OTIF appliquant les RU APTU et ATMF (ci-après dénommés « États parties ») au moment de la session, à savoir 43 des 50 États membres de l'OTIF. Le Secrétariat informe la CTE que l'Union européenne (UE) a annoncé au Secrétaire général qu'elle exercerait le droit de vote de 25 États parties à la COTIF également membres de l'UE pour le point 6 de l'ordre du jour.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** décrit la procédure d'élection à la présidence. Le Secrétariat propose le Royaume-Uni (M. Vaibhav Puri) à la présidence de la session. Aucune autre proposition n'est faite. La CTE élit à l'unanimité le Royaume-Uni, en la personne de M. Vaibhav Puri, à la présidence de la session.

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

À des fins d'efficacité, le Président suggère que la réunion essaie en règle générale d'adopter des propositions de décisions par consensus (approbation tacite). Un vote par appel nominal pourra avoir lieu pour toute proposition si au moins un membre de la Commission en fait la demande. Dans ce cas, le Président demandera au chef ou à la chef de délégation de chaque membre de la Commission, selon l'ordre alphabétique français, de voter oralement. Le Secrétariat comptera les votes.

Pour ce qui est de la procédure de décision par consensus (approbation tacite), le Président lira d'abord à voix haute la proposition de décision dans son intégralité. Il demandera ensuite s'il y a des commentaires ou objections la concernant. Dans l'affirmative, la CTE discutera et, si nécessaire, reformulera la proposition de décision. En l'absence de commentaires ou objections (supplémentaires), le Président proposera formellement l'approbation tacite de la proposition. Si cette proposition d'adoption tacite ne soulève pas d'autres requêtes ou objections, il conclura que la CTE aura formellement adopté la proposition de décision.

4. Proposition de modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques

Document : [TECH-20002](#)

Le **Secrétariat** présente les raisons à l'origine de la modification du règlement intérieur. Le nouveau règlement intérieur proposé inclut de nouveaux délais pour la publication des documents, alignés sur ceux fixés dans les règlements intérieurs des autres organes de l'OTIF.

La **représentante de l'UE** propose que la possibilité de tenir à l'avenir des réunions à distance soit explicitement prévue à l'article 21.

Le **Secrétariat** répond que selon un avis juridique, ayant fait l'objet d'une discussion en 2020 avec les présidents et présidentes des organes de l'OTIF, la Convention et les règlements intérieurs des organes doivent être interprétés comme autorisant tant les réunions en présence qu'à distance. Dans le cas de réunions à distance, toutes les règles concernant les pouvoirs, le quorum, le vote, la procédure, etc. restent inchangées et applicables. Les modifications proposées au règlement intérieur de la CTE ne changeront pas ce fait.

Le Secrétariat suggère l'adoption du règlement intérieur modifié préparé pour la session dans la mesure où toute modification serait chronophage et où la traduction dans les trois langues en cours de session serait difficile. Il suggère que le cas échéant, toute proposition pour d'autres modifications soit soumise à la prochaine session de la CTE. La représentante de l'UE approuve.

DE soumet un commentaire d'ordre rédactionnel concernant l'article 5, § 1, dernière phrase, dans sa version allemande uniquement (« *Fachausschuss* » devrait être remplacé par « *Ausschuss* »).

Aucune autre modification n'est demandée.

Le **Président** conclut que la Commission d'experts techniques :

- adopte les modifications à son règlement intérieur figurant dans le document TECH-20002-RoP-CTE, tel que modifié en session ;
- décide de l'application avec effet immédiat du règlement intérieur modifié (au 22 juin 2021) ;
- charge le Secrétariat et le président de coordonner la signature du Règlement intérieur par le président après la réunion ;
- charge le Secrétariat de publier le Règlement intérieur signé sur le site Internet de l'OTIF.

5. Pour information

5.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF

Le **Secrétariat** présente les développements survenus depuis juin 2020 :

- Le 29 septembre 2020, un nouvel arrangement administratif entre le Secrétariat l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a été signé. Le but de cet arrangement est de renforcer le cadre de la coopération entre le Secrétariat de l'OTIF et l'UE, afin de garantir, entre autres, que la COTIF et le droit ferroviaire de l'UE restent alignés.
- La PTU Bruit, la PTU Wagons et la PTU Marquage modifiées ainsi que les règles ECE et les spécifications des registres de véhicules intégralement révisées sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2021 après le vote par voie de procédure écrite de la CTE.
- Les 8 et 9 septembre 2020, le Groupe mixte d'experts pour la coordination s'est réuni et a discuté de sa liste de priorités.
- Le 8 janvier 2021, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a consulté les États de l'OTIF non membres de l'UE concernant les méthodes de sécurité communes sur l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires aux niveaux national et de l'Union. GB et CH ont soumis des commentaires.
- Le 3 mars 2021, le Secrétariat a organisé un atelier à distance pour le Conseil de coopération du Golfe (CCG), portant sur l'interopérabilité technique au sein du cadre de la COTIF et en particulier les appendices F (APTU), G (ATMF) et H (EST).
- Les 13, 14 et 15 avril 2021, le Groupe de travail d'experts juridiques (GTEJ) a décidé de reporter la discussion de fond sur la requête formulée par le WG TECH, telle que présentée dans le document TECH-20019-GTEJ (27.2.2020). Les membres du GTEJ ont été priés de soumettre leurs commentaires écrits sur la question au Secrétariat pour le 5 juillet 2021. Une réunion informelle sera ensuite organisée pour préparer et faciliter les discussions de fond à la prochaine session des 9 et 10 novembre 2021 (réunion hybride).

Le **Président** remercie le Secrétariat et conclut que la CTE prend note des informations générales présentées par le Secrétariat de l'OTIF.

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

Document : [TECH-21007](#)

Le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du WG TECH depuis juin 2020. Le Secrétariat a préparé un rapport et en présente brièvement les principaux éléments.

Le WG TECH s'est réuni trois fois à distance :

- 40^e réunion les 17 et 18 juin 2020,
- 41^e réunion les 9 et 10 septembre 2020,
- 42^e réunion les 17 et 18 novembre 2020.

Des délégués des treize États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Grèce, Iran, Italie, Maroc, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suède et Suisse.

La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer étaient représentées à toutes les réunions. Les organisations et associations internationales suivantes ont également participé aux réunions : CER, NB-Rail, Secrétariat de la Communauté des transports, UIC et UIP. Exceptionnellement, deux États non membres, l'Égypte et Israël, ont également pris part à la 40^e réunion en qualité d'observateurs.

Principaux résultats :

- Propositions pour décision par la CTE 13 :
 - Nouvelle PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire (PTU CTCI)

- Nouvelle PTU concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure)
- Modification de la PTU LOC&PAS (locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs)
- Modification de la PTU Wagons
- Modification de la PTU PMR (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
- Proposition de recommandation à la Commission de révision de l'OTIF pour la modification des RU ATMF concernant les ECE
- Questions discutées sans aboutir à des propositions :
 - Discussion préliminaire sur les interfaces des registres de véhicules – conclusions préliminaires
 - PTU ATF – modification de la procédure régulière (formalisée) de mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF
 - PTU Marquage – report de la discussion concernant les machines ferroviaires/routières jusqu'après la révision de la norme EN 15746-1:2010
 - Tableau d'équivalence des règles de l'UE et de la COTIF et tableau de correspondance de la terminologie de l'UE et de la COTIF – tableaux tenus à jour
- Présentation par l'UE d'évolutions pertinentes pour la COTIF :
 - Programme de révision des STI 2020-2022 (rapports d'avancement concernant la révision des STI) – analyse par l'UE des possibles répercussions sur les PTU des révisions des STI, à un stade ultérieur
 - Révision de la STI ATF
 - Procédure d'enregistrement des véhicules en provenance d'États parties de l'OTIF non membres de l'UE arrivant dans l'UE

Le **Président** remercie le Secrétariat et conclut que la CTE prend note du rapport du WG TECH préparé par le Secrétariat de l'OTIF.

6. Propositions de décisions avec effet juridique

6.1. Adoption d'une nouvelle PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire

Document : [TECH-20039](#)

Le **Secrétariat** présente la proposition de nouvelle PTU qui offrira un cadre juridique pour l'application correcte et harmonisée de l'article 6, § 2, et de l'article 15 des RU ATMF définissant les responsabilités des entreprises ferroviaires pour l'exploitation des trains. La PTU couvre deux sujets : la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire. Les dispositions de cette PTU remplaceront également les règles actuelles de l'appendice I de la PTU Wagons et de l'appendice K de la PTU LOC&PAS. La proposition est basée sur les dispositions de l'UE, en particulier de la STI Exploitation (règlement d'exécution (UE) 2019/773, points 4.2.2.5, 4.2.2.6 et 4.2.2.7) et des spécifications du RINF (règlement d'exécution (UE) 2019/777, tableau 1 de l'annexe).

Le Secrétariat présente également un schéma chronologique des travaux de préparation, y compris les discussions au WG TECH 40, WG TECH 41 et WG TECH 42 et la traduction.

Le Secrétariat explique qu'après la publication du projet de PTU sur la page Internet de la réunion, l'équipe a découvert des erreurs rédactionnelles et linguistiques mineures. Par conséquent, le Secrétariat demande à la CTE de lui donner le mandat de corriger ces erreurs mineures après l'adoption et avant la notification aux États parties. Une autre solution serait de passer en revue ces corrections mineures en session, mais cela prendrait du temps.

Le **Président** donne la parole aux délégations.

DE appuie la proposition de corriger les erreurs cette fois-ci, mais espère qu'à la prochaine session, les délégués recevront des projets de textes qui ne nécessiteront pas de corrections rédactionnelles subséquentes. La procédure proposée ne devrait pas devenir la norme.

Le **Secrétariat** explique qu'il fait toujours tout son possible pour éviter les erreurs, mais que des erreurs linguistiques et rédactionnelles mineures s'avèrent parfois inévitables en pratique. La raison est que les propositions de modification des PTU sont habituellement rédigées et préparées en mode suivi des modifications dans la version en vigueur. Après l'adoption du document, les modifications en mode suivi sont acceptées. La pratique a montré que ce n'est qu'à ce moment-là que certaines erreurs mineures, telles que des doubles virgules ou des mots répétés, sont remarquées. Néanmoins, pour un maximum de transparence, le Secrétariat prépare une liste de toutes les erreurs et corrections. Le Secrétariat propose d'envoyer cette liste aux délégations après la réunion. **DE** prend note de l'explication et appuie l'approche proposée.

Le **Président** invite les délégations à commenter le document de travail. Il n'y a pas d'autres remarques.

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques :

- adopte la prescription technique uniforme concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI), telle qu'elle apparaît en annexe (réf. TECH-20039 Annexe) ;
- abroge l'appendice I à la PTU Wagons du 1^{er} avril 2021 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;
- abroge l'appendice K à la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;
- charge le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la décision ;
- donne instruction au Secrétaire général de publier la PTU CTCI ainsi que la PTU Wagons et la PTU LOC&PAS modifiées sur le site Internet de l'Organisation.

6.2. Adoption d'une nouvelle PTU concernant l'infrastructure

Document : [TECH-20040](#)

Le **Secrétariat** explique que la proposition de décision, bien que nouvelle, a une longue histoire et est en préparation depuis septembre 2018. La question a été suspendue en 2019 parce que l'UE procédait à une révision de la STI Infrastructure (règlement (UE) 1299/2014) qui a débouché sur des modifications via le règlement d'exécution (UE) 2019/776.

Cette nouvelle PTU définit les paramètres d'infrastructure ferroviaire pertinents pour la compatibilité avec les véhicules et les méthodes particulières de vérification de ces paramètres. Les prescriptions de la STI applicables au sein de l'UE mais qui ne pouvaient pas être reprises dans la PTU parce qu'elles ne relevaient pas du champ d'application des ATMF et APTU ont été laissées de côté (p. ex. qualifications professionnelles, conditions sanitaires et de sécurité, etc.). De plus amples explications sont données dans le document TECH-20040.

Le **Président** invite les délégations à commenter le document de travail. Il n'y a pas de remarques.

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques adopte la prescription technique uniforme concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure) telle qu'elle figure en annexe (référence TECH-20040 Annexe).

- La Commission d’experts techniques charge le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la décision.
- La Commission d’experts techniques donne instruction au Secrétaire général de publier la PTU Infrastructure sur le site Internet de l’Organisation.

6.3. Révision de la PTU LOC&PAS (locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs)

Document : [TECH-20041](#)

Le **Secrétariat** explique les modifications à la PTU LOC&PAS, qui incluent :

- une clarification du champ d’application technique ;
- de nouvelles exigences concernant les systèmes automatiques pour gabarit variable, les freins à courants de Foucault et les effets aérodynamiques du système embarqué de mesure d’énergie, ainsi que de nouvelles exigences facultatives pour les unités destinées à une exploitation générale (en particulier concernant les voitures de voyageurs en trafic international) ;
- de nouvelles règles applicables lorsque des unités ou types d’unité existants sont modifiés ;
- de nouvelles règles applicables à l’extension du domaine d’utilisation des véhicules de voyageurs ;
- la mise à jour des références aux normes et à la réglementation de l’UE ;
- les cas spécifiques applicables au réseau britannique du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord, pour autant que ces cas sont pertinents pour le trafic international.

Cette PTU remplacera la PTU LOC&PAS 2015 et sera alignée avec la STI LOC&PAS de l’UE telle que modifiée en dernier lieu par le règlement d’exécution (UE) 2020/387. La préparation des projets de modifications a été discutée au WG TECH 40, au WG TECH 41 et au WG TECH 42.

Le **Président** donne la parole aux délégations pour des commentaires.

La **CER** prend note du document et remercie le Secrétariat pour la bonne qualité du travail effectué pour aligner les textes avec la STI de l’UE. **GB** appuie la déclaration de la CER ainsi que le projet de PTU. Il n’y a pas d’autres remarques.

Le **Président** remercie toutes les parties impliquées dans les diverses réunions du WG TECH.

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

- En vertu de l’article 20, § 1, lettre b), et de l’article 35 de la COTIF ainsi que de l’article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d’experts techniques adopte la prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » telle qu’elle figure en annexe (référence TECH-20041 Annexe).
- L’annexe remplacera la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015 ; par conséquent, la version précédente de la PTU sera abrogée à la date d’entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d’experts techniques charge le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la décision.
- La Commission d’experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l’Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.4. Révision de la PTU Wagons

Document : [TECH-20042](#)

Le **Secrétariat** présente les modifications à la PTU Wagons, qui incluent : de nouvelles règles applicables lorsque des unités ou types d'unité existants sont modifiés et lorsque le domaine d'utilisation des véhicules de voyageurs est étendu. Des cas spécifiques applicables au réseau britannique du Royaume-Uni ont également été inclus, pour autant que ces cas sont pertinents pour le trafic international. Le **Secrétariat** explique également que les modifications dans cette PTU sont des modifications supplémentaires qui n'ont pas pu être prises en compte pendant la précédente révision de la PTU Wagons.

La PTU Wagons modifiée est également équivalente à la STI Wagons de l'UE (règlement d'exécution (UE) 2020/387). Les modifications à la PTU ont été discutées aux 41^e et 42^e sessions du WG TECH.

Le **Président** invite les délégations à commenter le document de travail. Il n'y a pas de remarques.

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques adopte la prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » telle qu'elle figure en annexe (référence TECH-20042 Annexe).
- L'annexe remplacera la PTU Wagons du 1^{er} avril 2021 ; par conséquent, la version du 1^{er} avril 2021 sera abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.5. Révision de la PTU PMR (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)

Document : [TECH-20043](#)

Le **Secrétariat** présente les modifications à la PTU PMR, qui incluent : une clarification du champ d'application technique ; des modifications d'ordre rédactionnel et une nouvelle mise en page pour faciliter la lecture ; la mise à jour de références à d'autres documents juridiques et la mise à jour de la liste des cas spécifiques applicables au réseau britannique du Royaume-Uni, pour autant que ces cas sont pertinents pour le trafic international.

La PTU PMR modifiée est également équivalente à la STI PMR de l'UE (règlement d'exécution (UE) 2019/772). La PTU PMR a été examinée et discutée aux 40^e, 41^e et 42^e sessions du WG TECH.

Le **Président** donne la parole aux délégations pour des commentaires.

La **CER** note que le projet de PTU PMR est en cohérence avec la STI PMR de l'UE. Il mentionne quatre points qui seront examinés dans le cadre des prochaines discussions sur la révision des STI du côté de l'UE : les distributeurs de titre de transport, les informations au départ, les écrans d'information et le système d'enregistrement.

Le **Président** remercie la CER pour ces informations utiles.

Le Président invite les délégations à commenter le document de travail. Il n'y a pas d'autres remarques.

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

- En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF et de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications à la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, telle qu'elle apparaît en annexe (référence TECH-20043 Annexe).
- L'annexe remplacera la PTU PMR du 1^{er} janvier 2015 ; par conséquent, la version précédente de la PTU sera abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat de corriger toute erreur linguistique ou rédactionnelle manifeste dans les trois versions linguistiques avant de notifier la présente décision.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.6. Proposition de décision pour la mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF

Document : [TECH-21010](#)

Le **Président** rappelle que ce point de l'ordre du jour a été déplacé du point 9 « Divers » au point 6.6, comme convenu au début de la session.

Le **Secrétariat** présente le cadre général et la teneur des modifications dans la révision de l'appendice I à la PTU ATF. L'appendice I comporte des références et définit des modifications à des documents techniques qui incluent des codes logiciels nécessaires pour l'échange d'informations et la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. Les modifications apportées aux codes sont normalement discutées et convenues au sein du groupe de travail pertinent de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, auquel participe également le Secrétariat de l'OTIF. Elles sont nécessaires afin de corriger des erreurs, de tenir compte des retours reçus, de suivre les évolutions technologiques et de préserver l'équivalence avec les spécifications appliquées au sein de l'UE. À la 40^e session du WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence sont convenus d'une procédure de mise à jour efficace et rapide.

Le **Président** invite les délégations à commenter le document de travail. Il n'y a pas de remarques

Après lecture de la proposition de décision, qui ne suscite aucun commentaire, le Président conclut que la CTE décide ce qui suit :

- En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications à l'appendice I de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) dans sa version du 1^{er} juin 2020, telles qu'elles sont présentées dans l'annexe au document TECH-21010.
- La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la présente décision sur le site Internet de l'Organisation, conjointement avec une version consolidée de la PTU ATF.

7. Proposition pour recommandation à la Commission de révision

Document : [TECH-20045](#)

Le **Secrétariat** présente la question et explique le cadre général et les raisons de la proposition. À la suite de la révision intégrale de l'annexe A aux ATMF, qui définissent les règles de certification des entités chargées de l'entretien, il a été noté que les articles 3a et 15 des RU ATMF devaient être modifiés

pour refléter les changements dans l'annexe. De plus, les références à la législation de l'UE, nouvellement révisée, devraient également être mises à jour.

Les modifications aux RU ATMF relèvent de la compétence de la Commission de révision. Par conséquent, la CTE devrait demander à la Commission de révision de modifier les Règles uniformes.

La proposition comporte des analyses de la situation, les modifications à aux articles 3a et 15 (telles qu'elles figurent ci-après) et les modifications proposées au rapport explicatif des RU ATMF.

Le **Président** donne la parole aux délégations pour des commentaires. UK appuie la proposition et convient que cette incohérence devrait être traitée d'urgence. Il n'y a pas d'autres remarques.

Le Président conclut que la CTE prie la Commission de révision :

1. de modifier comme suit l'article 3a, § 5, des Règles uniformes ATMF :

§ 5 Une entité chargée de l'entretien² (ECE) ~~d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à observant les dispositions de~~ l'article 15, § 2, est réputée ~~certifiée conformément se conformer~~ à la législation de l'Union européenne ~~applicable et à la législation nationale~~ correspondante, et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre ~~le système de certification adopté en vertu de l'article 14 bis, § 5, de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la~~ les règles applicables au sein de l'Union européenne et les règles de la COTIF visées à l'article 15, § 2.

La Commission d'experts techniques conformément est compétente pour déclarer l'équivalence entre les règles applicables au sein de l'Union européenne et les règles de la COTIF visées à l'article 15, § 2. Ces règles adoptées sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

Note de bas de page 2 : Les exigences relatives à l'entité en charge de la maintenance sont énoncées à l'article 15.

et d'ajouter les justifications suivantes dans le Rapport explicatif :

- « - Les nouvelles règles pour la certification des ECE à l'annexe A des ATMF n'étant plus spécifiques aux wagons de marchandises, la référence aux wagons doit être supprimée.
- Avant le 1^{er} avril 2021, les règles de l'annexe A aux ATMF ne s'appliquaient qu'à la certification des ECE pour les wagons de marchandises et par conséquent seuls les certificats des ECE pour les wagons de marchandises pouvaient être mutuellement reconnus. Étant donné qu'il n'existait aucune exigence pour la certification des ECE des véhicules autres que les wagons, l'acceptation mutuelle de ces ECE était implicite.
- Les règles de l'annexe A aux ATMF entrant en vigueur au 1^{er} avril 2021 couvrent toutes les ECE et toutes les ECE doivent se conformer à des exigences communes. Toutefois, sous certaines conditions exceptionnelles définies à l'annexe A aux ATMF, des ECE peuvent démontrer leur conformité aux exigences sans devoir être certifiées. Ne reconnaître mutuellement que les seuls certificats ECE comporterait par conséquent le risque que les ECE exemptées de certification ne soient pas mutuellement reconnues.
- Il est donc nécessaire de reconnaître mutuellement la conformité des ECE avec les règles applicables plutôt que les certificats ECE. En conséquence, la référence à la certification devrait être biffée à l'article 3a, § 5, des ATMF.
- La référence à la législation nationale devrait être supprimée étant donné que les règles de certification des ECE pour les véhicules en trafic international sont désormais édictées de manière exhaustive à l'échelon international.
- La référence précise à la législation de l'UE devrait être supprimée et remplacée par une référence générale afin d'éviter d'avoir à modifier les ATMF chaque fois que le droit de l'UE change.

- La mention « règles adoptées par la Commission d'experts techniques » devrait être supprimée. L'adoption des règles seule ne leur donne pas d'effet juridique. L'entrée en vigueur des décisions de la Commission est régie par l'article 35, § 3 et 4, de la COTIF. Par conséquent, il vaut mieux simplement renvoyer aux « règles de la COTIF », terme qui couvre toutes les dispositions juridiques relevant de la COTIF.
- Puisque la référence précise à la législation de l'UE est supprimée, il est important d'établir la compétence pour la déclaration de l'équivalence entre les règles de l'UE et celles de l'OTIF. Cette compétence devrait être donnée à la Commission d'experts techniques par analogie avec l'article 13, § 4, lettre b), des Règles uniformes APTU qui prévoit que la Commission d'experts techniques est compétente pour déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire, entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes.
- La phrase finale qui renvoie simplement à l'annexe A n'est pas nécessaire ici puisqu'il y est fait mention à l'article 15 des ATMF. » ;

2. de modifier comme suit l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF :

§ 2 Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption ~~et l'amendement~~ des règles de certification et d'audit des ECM et des ~~ateliers~~ fonctions de maintenance, y compris les exigences incombant aux parties concernées. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

Toutes les ECE doivent se conformer aux exigences et critères d'évaluation définis à l'annexe A aux présentes Règles uniformes.

Les ECE pour ~~un~~ les wagons de marchandises ~~doit~~doivent être certifiées.

Les ECE des véhicules autres que les wagons de marchandises doivent être certifiées, sauf exceptions permises à l'annexe A aux présentes Règles uniformes.

Les certificats ECE sont délivrés par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

et d'ajouter les justifications suivantes dans le Rapport explicatif :

- « - Les nouvelles règles pour la certification des ECE à l'annexe A des ATMF n'étant plus spécifiques aux wagons de marchandises, la référence aux wagons doit être supprimée.
- Si la Commission est compétente pour adopter les règles, elle est également compétente pour les modifier. Il est donc superflu de définir la compétence pour la modification des règles et cet élément devrait être biffé.
- L'annexe A aux ATMF énonce les exigences devant être satisfaites par toutes les ECE et les règles de certification et d'audit des ECE devant être suivies par les organismes de certification des ECE. Par ailleurs, elle comporte les exigences devant être satisfaites par d'autres parties, comme les États parties, les autorités compétentes, le conservateur du registre des ECE et le Secrétaire général de l'OTIF.
- Les ATMF posent le principe général que toutes les ECE de wagons de marchandises doivent être certifiées, et en règle générale toutes les autres ECE doivent également être certifiées. L'annexe A aux ATMF peut contenir des dispositions détaillées, y compris par exemple pour exempter certaines ECE de la certification.

- La délivrance des certificats ECE doit être de la compétence exclusive des organismes de certification des ECE accrédités ou reconnus dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des ATMF. ».

La Commission d'experts techniques considère que ces modifications sont urgentes étant donné que les textes actuels peuvent être source d'ambiguïté ou d'incohérence quant à savoir si telle ou telle ECE devrait ou non être mutuellement reconnue. Par conséquent, elle demande à la Commission de révision d'examiner ces modifications à la première occasion possible et, s'il n'est pas prévu que la Commission de révision se réunisse avant la fin de l'année 2021, de voter par voie de procédure écrite sur ces propositions.

8. Pour discussion

8.1. Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties

Documents : [SG-20008](#)

[TECH-21002](#)

[TECH-21002 Annexe](#)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée qu'une politique de veille et d'évaluation méthodique et cohérente est mise en place par l'OTIF. Il présente les deux documents soumis pour ce point de l'ordre du jour.

Le premier document (réf. SG-20008) est une lettre circulaire du Secrétaire général aux organes de l'OTIF, y compris la CTE, les informant des résultats du Groupe de travail d'experts juridiques quant à l'élaboration d'un projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques.

Le projet de décision sera soumis pour adoption à la prochaine session de l'Assemblée générale en septembre 2021. De plus, le Secrétaire général a prié les organes (y compris la CTE) d'appliquer le projet de décision à titre provisoire et de partager leurs expériences.

De plus amples informations sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous [Activités => GTEJ => Documents => 2019](#).

En réaction à la circulaire SG-20008, le Secrétariat a préparé le document de travail TECH-21002 daté du 21 avril 2021 proposant un plan de veille et d'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF. Une approche en deux temps est proposée, qui impliquera tout d'abord les États parties, via un questionnaire, puis les acteurs du rail. Le Secrétariat clarifie que la proposition de décision est de donner mandat au Secrétariat de procéder à la veille et à l'évaluation.

Le **Président** résume la présentation et répète que la tâche sera d'envoyer les questionnaires et collecter des informations pour avoir une idée de l'étendue de l'utilisation des Règles uniformes et de la perception générale du cadre juridique de la COTIF. Il donne la parole aux délégations pour des commentaires.

NB-Rail demande si le questionnaire inclura des questions sur la surveillance des organismes d'évaluation, ou si cela sera considéré à un stade ultérieur. Il rappelle que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer surveille également les performances des organismes d'évaluation.

Le **Secrétariat** répond que le questionnaire proposé ne comporte pas de questions spécifiques sur les organismes d'évaluation. Il explique qu'au sein de l'UE, les organismes d'évaluation relèvent du droit de l'UE et qu'il existe un bon aperçu de qui sont ces entités. Pour les États non membres de l'UE en revanche, les choses sont moins claires concernant les organismes d'évaluation. Quelques États parties ont notifié leurs organismes d'évaluation au Secrétaire général, mais pour certains autres États, la situation manque de clarté. L'objectif du questionnaire est de commencer à haut niveau et de demander aux États parties quels sont les autorités compétentes et les organismes d'évaluation, et comment ils ont mis en œuvre les exigences des registres des véhicules. La proposition actuelle n'a pas pour but d'évaluer les performances des organismes d'évaluation mais cela pourrait être considéré à un stade ultérieur, si la CTE y est favorable.

Le **Président** résume la discussion et souligne que la question 12 appelle des remarques plus générales, permettant des réponses plus détaillées sur les organismes d'évaluation.

CH demande plus d'informations sur l'implication de la CTE dans l'analyse des réponses aux questions et déclare que CH apportera volontiers son concours et son assistance aux travaux.

Le **Secrétariat** remercie CH pour son offre et explique que la CTE sera la première commission à engager la veille et l'évaluation. Les autres commissions de l'OTIF devraient également entamer ces travaux prochainement. Il est proposé que les États parties aient trois mois pour répondre après réception du questionnaire. Le Secrétariat synthétisera les résultats reçus et les présentera au WG TECH. À ce stade, les États membres seront également mobilisés. Les conclusions tirées par le WG TECH pourront être présentées à la prochaine CTE pour qu'elle décide des prochaines étapes.

FR remercie le Secrétariat pour sa présentation détaillée et lui demande de clarifier quand débutera le délai de réponse de trois mois, par exemple à l'issue de la session de la CTE ou à la date de la circulaire. La période des congés estivaux approchant, la coordination interne pourrait s'avérer difficile.

Le **Secrétariat** répond que si le questionnaire est approuvé par la CTE, les prochaines étapes seront de préparer la circulaire et de demander au président de la CTE de la signer. Le Secrétariat suggère une période de trois mois à compter de la date de la circulaire. La lettre ne devrait pas être envoyée avant le milieu ou la fin du mois de juillet, ce qui laisserait aux États parties au moins jusqu'à la mi-octobre pour répondre. La CTE pourrait également convenir d'étendre le délai proposé de trois mois si elle le juge nécessaire. Le délai de trois mois avait été pensé pour garantir que les réponses seraient reçues en temps utiles pour être discutées à la 45^e session du WG TECH en novembre 2021. Si la CTE décide d'étendre le délai de réponse, les conclusions ne pourront plus être présentées à la 14^e session de la CTE.

La **représentante de l'UE** est d'avis qu'il s'agit d'une initiative très importante et d'un pas en avant pour la facilitation du trafic international. Elle note qu'il n'y a pas de questions sur la bonne mise en œuvre des procédures et demande si de telles questions pourraient être ajoutées.

Le **Secrétariat** explique qu'il propose dans un premier temps d'évaluer la mise en œuvre au sein des États parties, y compris, par exemple, si une autorité compétente et un registre des véhicules ont été établis et sont opérationnels. Il semble prématuré d'évaluer la bonne application d'une procédure si l'entité responsable de la mise en œuvre de la procédure n'est pas connue. Un autre objectif est de se rendre compte du nombre de véhicules en trafic international et du volume du trafic international. Davantage de détails relatifs à la mise en œuvre des procédures définies dans les Règles uniformes, leurs annexes et les PTU pourront être considérés à un stade ultérieur. Le point 6 de la proposition de décision s'en fait le reflet.

À la suite des remarques de NB-Rail et de l'UE, le **Secrétariat** propose la modification suivante (texte en rouge) : « 6. prévoit, comme prochaines étapes, d'intégrer les parties prenantes dans la veille, y compris les organismes d'évaluation, pour se concentrer également sur l'application correcte des procédures, et prie le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session. ». La modification proposée est approuvée.

Le **Président** résume la discussion et la proposition de décision telle que modifiée en session. Il n'y a pas de remarques. Le Président donne lecture de la proposition de décision, qui est tacitement adoptée. En conséquence, la CTE :

1. approuve le document TECH-21002-CTE13-8.1 tel que modifié en session et engagé en conséquence la veille et l'évaluation par étapes de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF ;
2. note l'importance de la veille et de l'évaluation et prie par conséquent les États parties d'offrir leur entière coopération ;
3. prie le Secrétariat, en coordination avec la présidence de la Commission et au nom de la Commission, d'envoyer le questionnaire annexé au document TECH-21002-CTE13-8.1 tel que modifié en session aux États parties aux APTU et ATMF ainsi qu'aux organisations régionales ayant adhéré à la COTIF ;
4. décide qu'un délai de réponse d'au minimum trois mois après réception du questionnaire devrait être accordé aux États parties et que les réponses devraient être envoyées au Secrétariat ;

5. prie le Secrétariat d'analyser les réponses en vue d'évaluer le degré de mise en œuvre des APTU et ATMF, de présenter et discuter ses conclusions au sein de WG TECH et de faire rapport à la prochaine session de la Commission d'experts techniques ;
6. prévoit, comme prochaines étapes, d'intégrer les parties prenantes dans la veille, y compris les organismes d'évaluation, pour se concentrer également sur l'application correcte des procédures, et prie le Secrétariat de proposer, en coordination avec le WG TECH, des méthodes adaptées à cet effet, pour la prochaine session.

8.2. Registres de véhicules

Document : [TECH-21009](#)

Le **Secrétariat** rappelle que les États parties sont tenus soit d'établir leur propre registre des véhicules, soit d'utiliser un registre régional à l'instar du registre européen des véhicules (REV). Il présente également quelques informations générales relatives aux discussions sur les moyens de garantir que les données des véhicules sont consultables et sur la connectabilité des différents registres. Le Secrétariat présente le document de travail sur la faisabilité de l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF. L'analyse a été menée à la suite de réunions bilatérales et de groupe avec la Commission européenne, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ainsi que des experts des registres venant d'États parties ou de parties intéressées et ayant l'expérience du développement, de l'utilisation et de la tenue tels registres. Le Secrétariat les remercie pour l'échange d'informations. Il souligne que toutes les parties prenantes sont engagées à trouver une solution pour garantir que les données des véhicules sont consultables. Le Secrétariat présente ses conclusions, groupées selon trois axes : politique (volonté et exigence pour les États parties d'avoir un tel registre), technique (utilisation du logiciel, complexité de l'outil, coûts et ressources) et juridique (rôle du conservateur, accords contractuels entre l'OTIF et l'Agence, les États parties). Les conclusions sont qu'il manque des informations essentielles concernant l'expérience avec le REV, concernant le budget, les ressources et les conséquences juridiques pour le Secrétariat de l'OTIF s'il devient conservateur, et concernant les coûts potentiels pour les États parties et les autres utilisateurs. Le **Secrétariat** indique qu'il est trop tôt pour faire une proposition précise sur comment garantir la connectabilité entre les registres et l'accès aux données des véhicules. Dans l'intervalle, il propose que les États parties notifient au Secrétaire général l'emplacement de leur registre, leur entité d'enregistrement et où demander l'accès au registre. Le Secrétariat publiera ensuite ces informations sur le site de l'OTIF.

Le **Président** donne la parole aux délégations.

CH accueille favorablement l'analyse et s'enquiert du calendrier pour les prochaines étapes. CH explique la situation actuelle concernant son accès au REV : la Suisse ne disposera pas d'un accès décentralisé à ce dernier. Aux fins de la migration des données vers le REV centralisé, elle doit clarifier le cadre juridique. Il est possible qu'il y ait un laps de temps entre la date de déconnexion du RVV CE et le moment où la Suisse sera prête à faire migrer ses données vers le REV centralisé. L'ANS suisse travaille en liaison avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pour empêcher toute discontinuité opérationnelle.

Le **Secrétariat** répond qu'il n'y a pas de calendrier précis pour la notification des informations au Secrétaire général. Les États parties devraient avoir formellement établi leur registre des véhicules pour le 16 juin 2021. Le Secrétariat propose de demander aux États parties comment ils ont mis en œuvre/établi leur registre des véhicules. Dès que les informations seront disponibles, elles seront mises en ligne sur le site de l'OTIF.

L'**UIC** remercie le Secrétariat de tout le travail accompli et des explications détaillées sur les problèmes nécessitant d'être résolus. L'**UIC** appuie la proposition, qui reflète la situation actuelle, en particulier le suivi des futures évolutions au sein de l'UE et des États parties non membres de l'UE. L'**UIC** rappelle l'importance de pouvoir consulter les données des véhicules à l'échelon international.

GB relève trois difficultés : le point d'entrée unique, la transparence et l'accès. La solution la plus efficace serait que tous les registres existants soient connectés. La solution intermédiaire proposée par le Secrétariat résoudrait les questions de transparence et d'accès, mais pas celle du point d'entrée unique, qui ne doit pas être oubliée.

La **CER** remercie le Secrétariat pour sa présentation et indique qu'il importerait d'avoir une architecture pouvant relier tous les registres pertinents. Les aspects techniques de la connectabilité sont également importants si de nouveaux champs sont définis et ajoutés au registre à un stade ultérieur. La CER note que la numérisation pourrait avoir un impact climatique, ce qu'il serait utile de prendre en compte lors de l'évaluation de la mise en œuvre du registre des véhicules.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour son travail et les délégations pour leurs retours pendant la réunion. Il résume la discussion et présente la proposition de décision. Il n'y a pas d'autres remarques. Le Président donne lecture de la proposition de décision, qui est tacitement adoptée. En conséquence, la CTE :

1. prend note de l'analyse de faisabilité portant sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international ;
2. conclut qu'il n'est pour l'heure pas possible de prendre une décision sur l'établissement ou non d'un registre des véhicules international / de l'OTIF car il manque des informations cruciales ;
3. prie le Secrétaire général de l'OTIF de rappeler aux États membres leurs obligations en vertu des spécifications des registres de véhicules, de leur demander de lui notifier leur entité d'enregistrement et l'adresse (Internet) du registre de véhicules, et de lui indiquer comment les utilisateurs autorisés peuvent obtenir l'accès aux données enregistrées ;
4. prie le Secrétariat de l'OTIF de publier ces informations sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une liste de tous les registres de véhicules, y compris les informations sur comment contacter l'entité d'enregistrement de chaque État partie et comment les parties qualifiées peuvent obtenir des droits d'accès ;
5. charge le WG TECH de suivre l'expérience acquise avec l'utilisation du REV du côté de l'UE avant d'explorer, conjointement avec l'UE et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, la possibilité d'un registre commun, et demande au WG TECH de la tenir informée.

8.3. Programme de travail 2021-2022 de la CTE

Document : [TECH-21008](#)

Le **Secrétariat** présente le document de travail contenant le programme de travail proposé pour les deux prochaines années. Ce programme doit être lu en combinaison avec le programme de travail 2020-2021 de l'OTIF. Pour la 14^e session de la CTE en juin 2022, le Secrétariat propose de préparer une mise à jour de certaines PTU et annexes aux ATMF et de continuer à chercher des possibilités pour faciliter la recherche et la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules. Deux nouvelles activités sont proposées en parallèle : premièrement la préparation de projets d'annexes aux nouvelles RU EST (appendice H à la COTIF) portant sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; deuxièmement, la préparation de propositions pour la veille et l'évaluation des APTU et ATMF par les États parties.

NB-Rail indique que des travaux sur les règles relatives aux procédures d'évaluation (modules) devant être appliquées par les organismes notifiés et organismes désignés vont être réalisés par l'UE. Les dispositions de la PTU GEN-D pourraient devoir être modifiées en conséquence. Les méthodologies suivies par les organismes d'évaluation et les organismes de certification des ECE seront ensuite harmonisées.

Le **Secrétariat** suggère que dans la mesure où ce sujet est toujours en cours de discussion du côté de l'UE, le WG TECH ne devrait pas travailler en parallèle du côté de l'OTIF afin d'éviter toute duplication des travaux et le risque de parvenir à des conclusions et décisions différentes. À ce titre, le Secrétariat de l'OTIF suggère de suivre les développements au sein de l'UE.

Le **Président** demande si ce sujet peut également être suivi dans le cadre du WG TECH.

Le **Secrétariat** confirme que le programme de travail proposé inclut un mandat général pour que le WG TECH suive et travaille sur toutes les évolutions pertinentes. Si des dispositions relatives aux

modules d'évaluation sont en cours d'examen et de révision du côté de l'UE, il serait utile d'être informé des développements en la matière et de commencer les discussions au sein du WG TECH dès que les travaux de l'UE auront suffisamment avancé.

Le **Président** note qu'il n'y a pas d'autres remarques, résume la discussion et présente la proposition de décision. Le Président conclut que la CTE approuve et adopte tacitement la proposition de décision.

Les éléments suivants devront donc être préparés pour la 14^e session de la Commission d'experts techniques :

1. examen de l'annexe B aux ATMF et, s'il y a lieu, des propositions de modifications ;
2. mise à jour des possibilités de facilitation de la recherche et de la consultation des données sur les véhicules dans les registres de véhicules, conformément au point 8.2 de l'ordre du jour ;
3. rapport d'avancement sur l'élaboration de la méthode de sécurité commune relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité et de la méthode de sécurité commune relative au contrôle ;
4. rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties ;
5. mise à jour de l'appendice I de la PTU ATF et révision de la PTU ATF, s'il y a lieu.

La Commission d'experts techniques invite le WG TECH à proposer d'autres points qu'il jugerait pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 14^e session de la Commission d'experts techniques.

9. Divers

Acceptation des rapports d'évaluation de la MSC établis par les organismes notifiés

Le **Président** annonce que NB-Rail a soulevé une question concernant l'acceptation des rapports d'évaluation de la MSC établis par les organismes notifiés et l'invite à présenter le sujet.

NB-Rail explique que dans le cadre de la conformité aux STI au sein de l'UE, des évaluations sont réalisées par les organismes notifiés, qui sont reconnus ou accrédités et qui sont listés dans la base de données NANDO de l'UE. NB-Rail rappelle que selon l'accord entre l'OTIF et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, les organismes de certification des ECE et organismes d'évaluation des États parties membres et non membres de l'UE sont listés dans la partie commune de la base de données ERADIS de l'Agence et de l'OTIF. NB-Rail poursuit sa présentation du problème : du côté de l'UE, deux STI (LOC&PAS et CCS [Contrôle-commande et signalisation]) requièrent que les organismes notifiés tiennent compte des rapports préparés par un organisme d'évaluation de la MSC. La question est de savoir si, aux fins de la vérification « CE », les organismes notifiés sont autorisés à accepter les rapports préparés par des organismes d'évaluation de la MSC d'États parties non membres de l'UE.

Le **Secrétariat** répond qu'il s'agit d'un problème complexe et qu'il n'est pas réaliste de demander à la Commission de former immédiatement une position. Une description claire du problème pourrait être présentée au WG TECH sous la forme d'un document de travail afin que les délégations puissent fournir des retours pertinents. Le Secrétariat explique également que la COTIF ne couvre pas la procédure de vérification « CE » puisqu'il s'agit d'une procédure régie par le droit de l'UE. Il n'appartient donc pas à la CTE d'évaluer la procédure de vérification « CE ». Par conséquent, la première chose à analyser est si cette question relève de la compétence de la CTE. Par ailleurs, il est correct que l'OTIF et l'Agence dispose d'un registre commun pour les organismes d'évaluation de la MSC et les organismes de certification des ECE. L'étendue de l'enregistrement de ces organismes des États parties non membres de l'UE doit être considérée à la lumière et selon le champ d'application de la COTIF, et pas interprétée au-delà de ces limites. Enfin, les RU ATMF comportent des exigences visant à éviter les procédures administratives via l'acceptation et la reconnaissance mutuelles des informations procédurales et des résultats des évaluations. Si la CTE souhaite explorer cette question plus avant, NB-Rail devrait être invitée à préparer un document de travail pour le WG TECH, expliquant le problème et les questions à examiner.

NB-Rail remercie le Secrétariat de ses clarifications et des informations complémentaires et confirme qu'elle soumettra un document de travail pour discussion. NB-Rail suggère également que NB-Rail, le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence se réunissent pour discuter d'une possible note et clarification dans ERADIS précisant le champ d'application géographique du registre et expliquant comment la liste des entités doit être comprise.

La **DG Mobilité et transports** explique que cette question est en cours d'examen par les services de la Commission européenne. Dès que la DG aura une réponse, elle la communiquera au WG TECH et, s'il y a lieu, à la CTE.

Le **Président** remercie NB-Rail d'avoir soulevé cette question, le Secrétariat de son explication et de sa proposition quant à la manière de procéder et enfin la DG Mobilité et transports pour sa réponse positive et son soutien. Il conclut que la question pourra de nouveau être abordée lorsqu'un document de travail sera présenté au WG TECH.

Départ à la retraite

M. Peter **Mihm**, de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, prend la parole pour annoncer son départ à la retraite en janvier 2022. Il déclare que cela a été un honneur pour lui de travailler à l'Agence et avec l'OTIF ainsi que de collaborer avec M. François Davenne (ancien Secrétaire général de l'OTIF) et M. Wolfgang Küpper. Les discussions de la CTE ont montré la bonne coopération existant entre l'Agence et l'OTIF et il espère que celle-ci se poursuivra après son départ. Il remercie le Secrétariat de l'OTIF pour ses travaux constructifs et tous les participants qui ont contribué à atteindre l'objectif de l'interopérabilité du transport international ferroviaire.

Le **Secrétariat** remercie M. Mihm et lui exprime sa gratitude pour sa participation active à la CTE et à d'autres initiatives internationales, comme EUMedRail, et pour avoir inclus le Secrétariat de l'OTIF dans d'autres activités internationales. Le Secrétariat présente ses meilleurs vœux à M. Mihm.

Le **Président** remercie M. Mihm pour tout son travail et ses contributions dans le secteur ferroviaire et à l'Agence.

10. Prochaine session

La CTE passe en revue les dates pour les prochaines sessions du WG TECH et de la CTE et note les dates d'autres réunions pertinentes (Groupe mixte d'experts pour la coordination, Groupe de travail d'experts juridiques et Assemblée générale).

NB-Rail note un possible conflit dans les dates pour la 45^e réunion du WG TECH.

Le **Président** propose que les dates définitives du WG TECH 45 soient déterminées au WG TECH 43.

La CTE prend note des dates de réunion suivantes :

WG TECH 43 – 23-24 juin 2021

Groupe mixte d'experts pour la coordination – 7-8 septembre 2021

WG TECH 44 – 8-9 septembre 2021

Assemblée générale – 28-29 septembre 2021

WG TECH 45 – 3-4 novembre 2021

Groupe de travail d'experts juridiques – 9-10 novembre 2021

Le **Président** conclut que la prochaine session de la CTE aura lieu les 14 et 15 juin 2022.

Remarques finales

Le **Président** remercie toutes les personnes présentes de leur participation et de leurs contributions aux discussions. Il remercie l'assemblée de l'avoir élu à la présidence de la session. Il remercie le Secrétariat de tout son travail de préparation de la session, les interprètes pour leur excellente prestation en session, ainsi que l'équipe d'assistance technique pour la gestion efficace de la session à distance.

Au nom des délégations, le **Secrétariat** remercie le président de son excellent travail pour sa première présidence de la CTE qui a eu lieu dans une période difficile, de nombreuses réunions à distance étant nécessaire en raison de la pandémie. Il remercie les délégations de leur soutien, de leur participation ainsi que pour les discussions et décisions productives et pour les progrès obtenus. Il remercie les interprètes et l'équipe de l'assistance technique de l'UPU et enfin toute l'équipe de l'OTIF qui a contribué à la tenue de la session.

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

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz** Leiter des Leitungsstabes
Eisenbahn-Bundesamt

Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Thomas **Helnwein** Dipl.-Ing.
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/E5

Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Luc **Opsomer** Ing. Expert matériel roulant ferroviaire
Service de Sécurité et d'Interoperabilité des Chemins de Fer

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Henri **Lacour** Chargé de mission à l'international
Ministère de la Transition écologique

M./Hr./Mr. Anthony **Godart** Chargé d'affaire
Autorité française de sécurité ferroviaire (EPSF)

Italie/Italien/Italy

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

**Macédoine du Nord/
Nordmazedonien/
North Macedonia**

M^{me}/Fr./Ms Svetlanka **Popovska** Assistant Head of the Railway Department
(Only 1st day) Ministry of Transport and Communications
Railway Department

Norvège/Norwegen/Norway

M^{me}/Fr./Ms Eli Marie **Smedsrud** Adviser
Ministry of Transport and Communications

Roumanie/Rumänien/Romania

M./Hr./Mr. Dragos **Floroiu** Scientific Secretary
Romanian Railway Authority

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

M./Hr./Mr. Peter **Coverdale**

Policy Advisor
Department for Transport

M./Hr./Mr. Vaibhav **Puri**

Deputy Director of Standards and Head of Technical &
Regulatory Policy
Rail Safety and Standards Board (RSSB)

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Miloš **Stanojević**

Associate in Department for Railways and Intermodal
Transport, Ministry of Construction, Transport and
Infrastructure

Suède/Schweden/Sweden

M./Hr./Mr. Robert **Bylander**

NSA Expert
Swedish Transport Agency
Sektion teknik järnväg

Suisse/Schweiz/Switzerland

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

Project Manager Safety and Interoperability
Federal Office of Transport

Turquie/Türkei/Turkey

M./Hr./Mr. Serdar **Akil**

Transportation and Communication Assistant Expert
Ministry of Transport and Infrastructure

**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

**European Union Agency for Railways
(ERA)**

M./Hr./Mr. Rémy **Dayez**
(Only 2nd day)

Chef de la division Sécurité Interopérabilité, Section de
coordination
European Union Agency for Railways

M./Hr./Mr.	Peter Mihm	Head of Technical Cooperation European Union Agency for Railways (ERA) Strategy, Research and International Standards Unit
M./Hr./Mr.	Javier Vicente Fajardo	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr. (Only 1 st day)	Filip Skibinski	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr.	Stefan Jugelt	Project Officer, Railway Systems Unit European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr.	Christoph Kaupat	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)

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

CER

M./Hr./Mr.	Gilles Quesnel	Directeur Interopérabilité et Normalisation (SNCF) CER / SNCF
------------	-----------------------	--

NB Rail

M./Hr./Mr.	Francis Parmentier	General Manager NB Rail
------------	---------------------------	----------------------------

OSJD




M./Hr./Mr.	Radovan Vopalecky	Chairman of the Commission on Infrastructure and Rolling Stock OSJD - Committee of the Organisation for Cooperation of Railways Commission on Infrastructure and Rolling Stock
------------	--------------------------	--

UIC

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

IV. Secrétariat Sekretariat Secretariat

M./Hr./Mr.	Wolfgang Küpper	Secretary General«Titre» «Société»«Service»«Adresse_postale» ☎ +41 (31) 359 10 10«Téléphone_bureau» Fax +41 (31) 359 10 11«Télécopie_bureau» E-mail secretary.general@otif.org
------------	------------------------	--

M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Head of Department«Titre» «Société»«Service»«Adresse_postale»  +41 (31) 359 10 25«Téléphone_bureau» Fax +41 (31) 359 10 11«Télécopie_bureau» E-mail bas.leermakers@otif.org
M ^{me} /Fr./Ms.	Maria Price	Expert  +41 (31) 359 10 26 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail maria.price@otif.org
M./Hr./Mr.	Dragan Nešić	Expert  +41 (31) 359 10 24«Téléphone_bureau» Fax +41 (31) 359 10 11«Télécopie_bureau» E-mail dragan.nesic@otif.org

V. Interprètes Dolmetscher Interpreters

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

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

M./Hr./Mr. Werner **Küpper**

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

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

Ordre du jour adopté**Annexe II**

- 1. Adoption de l'ordre du jour**
- 2. Présence et quorum**
- 3. Élection du président**
- 4. Proposition de modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques**
- 5. Pour information**
 - 5.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
 - 5.2. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques
- 6. Propositions de décisions avec effet juridique**
 - 6.1. Adoption d'une nouvelle PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire
 - 6.2. Adoption d'une nouvelle PTU concernant l'infrastructure
 - 6.3. Révision de la PTU LOC&PAS (locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs)
 - 6.4. Révision de la PTU Wagons
 - 6.5. Révision de la PTU PMR (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
 - 6.6. Proposition de décision pour la mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF
- 7. Proposition pour recommandation à la Commission de révision**

Modification des Règles uniformes ATMF concernant les entités chargées de l'entretien
- 8. Pour discussion**
 - 8.1. Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties
 - 8.2. Registres de véhicules
 - 8.3. Programme de travail 2021-2022 de la CTE
- 9. Divers**

Acceptation des rapports d'évaluation de la MSC établis par les organismes notifiés (NB-Rail)
- 10. Prochaine session**