



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# **Commission d'experts techniques**

## **5<sup>e</sup> session**

## **Procès-verbal**

---

**Berne, 23-24.5.2012**

## Table des matières

	<b>Page</b>
ORDRE DU JOUR	3
DISCUSSIONS	4
1. Adoption de l'ordre du jour	4
2. Présence et quorum	4
3. Élection du président	6
4. Rapport des groupes de travail de la Commission d'experts techniques (pour information)	6
5. Dérogations (article 7a, ATMF) (pour adoption)	6
6. Prescriptions techniques uniformes (pour adoption)	11
6.1 PTU WAG – Annexe PP	11
6.2 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT	14
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)	14
8. Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) (pour adoption)	15
9. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain » (pour adoption)	18
10. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (pour information)	19
11. Présentation par l'UE de deux STI (pour information)	20
12. Code de détenteur de véhicule – Coopération avec l'OSJD (pour information)	25
13. État de développement des RNV dans les États parties (pour information)	26
14. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013 (pour discussion)	26
15. Divers	28
16. Prochaine session	28
Clôture de la session	29

### **ANNEXE I LISTE DES PARTICIPANTS**

### **ANNEXE II LISTE DES DOCUMENTS**

## ORDRE DU JOUR

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Élection du président
4. Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH (pour information)
5. Dérogations (article 7a, ATMF) (pour adoption)
6. Prescriptions techniques uniformes (pour adoption)
  - 6.1 PTU WAG – Annexe PP
  - 6.2 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)
8. Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) (pour adoption)
9. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain » : (pour adoption)
10. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (pour information)
11. Présentation par l'UE de deux STI (pour information)  
Exploitation et gestion (fusionnées)  
Wagons pour le fret
12. Code de détenteur de véhicule – Coopération avec l'OSJD (pour information)
13. État de développement des RNV dans les États parties (pour information)
14. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013 (pour discussion)
15. Divers
16. Prochaine session

## DISCUSSIONS

M. **Bas Leermakers** ouvre la 5<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE), souhaite la bienvenue à tous les participants et présente l'équipe de l'OTIF. Il accueille également à la session M. Karl Erik Raff, dont il a repris le poste au Secrétariat de l'OTIF le 1<sup>er</sup> mai 2012. M. Raff a souhaité participer à la session à titre personnel puisqu'il s'est occupé de la préparation de tous les documents et que son savoir et son expérience peuvent se révéler utiles. M. **Leermakers** souhaite la bienvenue aux participants assistant pour la première fois à la CTE : M<sup>me</sup> Svetlanka Popovska (l'ARY de Macédoine), M. Peter Brugts (Pays-Bas) ainsi que M. Murat Safa et M. Kamil Bayatli (Turquie).

### 1. Adoption de l'ordre du jour

La présente session a été convoquée via la circulaire A 92-03/502.2012 datée du 23 février 2012. L'ordre du jour provisoire et les documents ont été envoyés un mois plus tard avec la circulaire A 92-03/504.2012. Le 3 avril 2012, les résultats du vote sur l'adoption de la PTU GEN-D Procédures d'évaluation (Modules) et de la PTU WAG Wagons de marchandises avec ses 32 annexes ont été notifiés dans la circulaire A 92-03/509.2012. Le vote a été réalisé par voie de procédure écrite, conformément à l'article 21, § 3 du Règlement intérieur de la CTE et a eu pour résultat l'adoption de la PTU GEN-D mais le rejet de la PTU WAG, en raison de quelques problèmes à l'annexe PP de cette PTU. Cette annexe PP de la PTU WAG est incluse à l'ordre du jour de la 5<sup>e</sup> session de la CTE comme point 6.1 et le point portant sur la PTU NOI Matériel roulant – Bruit est renuméroté point 6.2. La requête de l'UE de changer le point 11 « Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI – Exploitation et gestion (fusionnées) et Wagons de fret, révisée » en « Présentation par l'UE de deux STI – Exploitation et gestion (fusionnées) et Wagons pour le fret » est tacitement adoptée puisque de nombreuses modifications ont entre temps été apportées à ces projets.

Dans un courriel daté du 28 mars 2012, **le représentant de l'UE** a informé le Secrétariat que toutes les questions discutées à la session relevaient de la compétence exclusive ou partagée de l'UE et que pour les points 5, 6, 7, 8 et 9, le représentant de l'UE voterait au nom de tous les États membres de l'UE également États parties aux appendices APTU et ATMF.

### 2. Présence et quorum

15 États membres (Allemagne, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Finlande, France, Grèce, Italie, Luxembourg, l'ARY de Macédoine, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Serbie, Suisse et Turquie) et l'UE participent à la session ; 12 États membres y sont représentés par un autre État membre présent à la session (la République tchèque et la Slovaquie par l'Autriche, l'Espagne par la France, la Hongrie et le Royaume-Uni par l'Allemagne, la Slovénie par l'Italie, la Belgique par le Luxembourg, la Croatie par l'ARY de Macédoine, le Danemark par les Pays-Bas, la Lituanie et la Roumanie par la Pologne et le Liechtenstein par la Suisse). Pour les questions d'ordre général, le quorum de 21 États membres présents ou représentés est dépassé de 5 États. Le quorum « restreint » pour les questions spécifiques concernant les points 5, 7, 8 et 9 (application des ATMF) est de 13 États membres présents ou représentés. Ce quorum est également dépassé de 5 États. Le quorum « restreint » pour les questions spécifiques concernant le point 6 (application des ATMF) est de 14 États membres présents ou représentés. Ce quorum est également dépassé de 4 États.

Le **représentant de l'UE** note que le calcul du quorum effectué par le Secrétariat de l'OTIF ne tient compte que de la présence physique des délégués. L'UE n'approuve pas cette méthode de détermination du quorum. Selon le représentant de l'UE, le droit de vote ne dépend pas de la présence physique des délégués ou des procurations données. Il fait la déclaration suivante (traduction du texte original) :

« L'article 38 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle qu'amendée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, et l'article 6 de l'Accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sur l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle qu'amendée par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (Accord d'adhésion), ont établi les règles pour l'exercice des droits de vote des organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF, et en particulier de l'Union européenne.

En vertu de ces dispositions, l'Union européenne exerce les droits de vote de ses États membres pour les questions qui relèvent de sa compétence exclusive ou pour les questions pour lesquelles elle partage la compétence avec les États membres et lorsque l'Union a été autorisée à exercer les droits de vote conformément à des accords internes de l'UE. Sinon, lorsque la compétence est partagée, les États membres de l'UE votent s'il en a été décidé ainsi dans les accords internes de l'UE. Dans tous les cas, le Secrétariat de l'OTIF est informé en temps voulu de qui détiendra légalement le droit de vote pour les différents points d'ordre du jour de chaque commission.

Pour que le quorum soit établi afin d'adopter des positions légalement contraignantes, la présence physique des États membres de l'UE n'est pas nécessaire lorsque l'Union européenne exerce les droits de vote. Ceci découle clairement de la COTIF et de l'accord d'adhésion de l'UE. En effet, requérir la présence physique des États membres de l'UE doit être considéré comme une restriction à l'exercice des droits de vote, qui ne trouve de fondement ni dans les dispositions de l'accord d'adhésion, ni dans celles de la COTIF. Toute autre position qui requerrait que les États membres de l'UE soient présents afin que l'UE puisse exercer les droits de vote serait en particulier contraire au dernier considérant de l'accord d'adhésion selon lequel « *les conditions de l'adhésion de l'Union à la convention doivent permettre à l'Union d'exercer, dans le cadre de la convention, les compétences que lui ont conférées ses États membres* ».

Pour l'établissement du quorum, il suffit de vérifier, comme principe de bonne gouvernance, qui est légalement autorisé à exercer les droits de vote. C'est en fait le nombre de droits de vote à disposition et non la présence physique qui détermine le quorum. »

Le **Secrétariat** confirme qu'il existe un désaccord entre l'OTIF et l'UE au sujet de la définition des droits de vote et de la manière dont ils doivent être exercés. La CTE n'est pas l'organe compétent pour décider de cette question. Le quorum est de toute façon atteint pour cette session donc le problème de la manière dont il doit être établi est purement théorique en ce qui la concerne. Le **Secrétariat** espère que cette question sera réglée avant la prochaine session de la CTE.

En réponse à **CH** qui demande de combien de votes l'UE disposera conformément au principe de l'OTIF, le **Secrétariat** explique que des 25 États de l'UE membres de l'OTIF, trois (Irlande, Italie et Suède) n'ont pas ratifié la COTIF 1999 et ne sont donc pas membres de la CTE. Des 22 États restants, quatre ne sont ni présents ni représentés (Bulgarie, Estonie,

Lettonie et Portugal). Selon l'interprétation du Secrétariat de l'OTIF, l'UE aura 18 voix pour les questions « générales » (points 1 et 3). Pour le quorum restreint, il n'y a pas de différence entre les opinions de l'OTIF et de l'UE quant au nombre de votes dont peut disposer l'UE (10 voix pour l'ensemble des États parties membres de l'UE : Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Grèce, Hongrie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas et Pologne ; tous présents ou représentés à la session).

### 3. Élection du président

Aucun président n'a été proposé par les États membres ou les organisations. Le **Secrétariat** propose la Suisse (M. Roland Bacher) qui a déjà présidé quatre sessions de la Commission. M. Bacher a présidé avec succès les deux dernières sessions de la CTE ainsi que douze réunions consécutives du WG TECH.

La **CTE** élit à l'unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de cette session.

Le **Président** remercie l'assemblée pour la confiance qu'elle lui témoigne en le nommant président de cette session. Au nom de tous les participants, il souhaite à M. Leermakers beaucoup de succès pour le début de ses activités au Secrétariat de l'OTIF. M. Leermakers a connu son « baptême du feu » après quelques jours de travail quand il a dû reprendre les préparatifs de cette session de la CTE.

Pour cette session, six projets de textes ont été préparés pour adoption. Ils ne semblent pas excessivement compliqués mais certains requerront certainement des discussions. Il rappelle à la CTE que l'ensemble des documents de l'OTIF pour les wagons de marchandises n'a pas encore été définitivement adopté.

Tous les participants ont reçu une copie du document de prise de position de l'UE. Il remercie l'UE d'avoir préparé ce document puisqu'il permettra d'avoir des débats structurés et rapides.

### 4. Rapport des groupes de travail de la Commission d'experts techniques (pour information)

Le **Secrétariat** présente brièvement les activités du groupe de travail permanent WG TECH depuis la 4<sup>e</sup> session de la CTE (septembre 2011). Les documents de cette CTE ont été préparés au cours de deux réunions du WG TECH (en novembre 2011 à Ljubljana et en février 2012 à Berne) et par un petit groupe de travail sur les dérogations.

Conclusion :

La **CTE** prend note du rapport sur les activités de son groupe de travail permanent WG TECH depuis la 4<sup>e</sup> session de la CTE.

### 5. Dérogations (article 7a, ATMF) (pour adoption)

Le Secrétariat explique que l'objectif du document est de créer des règles harmonisées pour l'octroi de dérogations aux PTU. La proposition consiste principalement en la transposition de l'article 9 de la directive n° 2008/57/CE de l'UE dans l'annexe B aux ATMF. Le document concerne surtout les États membres de l'OTIF non membres de l'UE puisque dans la plupart des cas, ladite directive s'applique dans les États de l'UE, en particulier pour les sous-systèmes utilisés exclusivement en UE. Pour le matériel roulant, les règles de l'OTIF s'appliquent uniquement au trafic international, ce qui signifie que dans tous les cas, au moins

deux dérogations sont nécessaires. Le document concerne le trafic entre les États de l'OTIF membres de l'UE et ceux non membres de l'UE. L'UE et RS ont soumis des commentaires sur ce document.

La discussion prend pour base le document de prise de position de l'UE.

Proposition 1 pour le remplacement du texte actuel des paragr. a) et b) du chapitre 2 « Champ d'application » par un texte antérieur :

Proposition 2 pour le remplacement de l'actuel point 3 des Remarques explicatives par un texte antérieur :

**Le représentant de l'UE** ne pense pas que l'adoption de ce projet de texte posera des problèmes puisqu'il n'y a que très peu de différences entre ce projet et la réglementation actuelle de l'UE. Les remarques explicatives prennent trois pages. Il remercie le Secrétariat pour ses explications très claires qui peuvent faciliter l'application de la réglementation sur les dérogations. Le motif du commentaire concernant le chapitre 2 (« Champ d'application ») est que le texte convenu par le groupe de travail a ensuite été modifié : le premier texte utilisait le terme « sous-systèmes », qui est correct, et non « matériel roulant ».

Il est d'avis que les trois cas, présentés à la page 7, de champ d'application de l'annexe B aux ATMF, sont très clairs :

- (cas 1) véhicules exploités uniquement entre des États de l'OTIF non membres de l'UE ;
- (cas 2) véhicules exploités entre des États membres de l'UE ;
- (cas 3) véhicules destinés à être exploités entre des États membres de l'UE et au moins un État non membre de l'UE.

Le libellé actuel du cas 3 pose problème pour l'UE et elle propose de l'amender en ce sens que les dérogations pour les États de l'OTIF non membres de l'UE seraient décidées sur la base de l'annexe B aux ATMF et celles pour les États membres de l'UE sur la base de l'article 9 de la directive 2008/57/CE. Le Secrétaire général et la Commission européenne devraient coopérer afin de prendre une décision commune sur les dérogations.

**RS** n'est pas d'accord avec la proposition de l'UE d'amender le texte du chapitre 2 (« Champ d'application ») du document sur les dérogations. Un tel amendement supprimerait la compétence de la CTE pour les décisions sur les dérogations concernant les infrastructures situées dans les États membres de l'UE. Parallèlement, la CTE prendra, avec la participation de l'UE et des États membres de l'UE, des décisions sur les dérogations concernant l'infrastructure située dans les États de l'OTIF non membres de l'UE. RS pense que ce n'est pas juste. C'est l'infrastructure qui doit être prise en compte puisque les véhicules utilisent l'infrastructure. Cela devrait être considéré comme une relation entre les États de l'OTIF membres de l'UE et ceux non membres de l'UE, pour laquelle la Convention s'applique pleinement. Le champ d'application du document sur les dérogations ne devrait pas être limité au matériel roulant et aux autres sous-systèmes des seuls États de l'OTIF non membres de l'UE. Une dérogation requise pour l'infrastructure d'un État membre de l'UE peut avoir des conséquences pour les détenteurs et entreprises ferroviaires d'États de l'OTIF non membres

de l'UE puisque leurs véhicules sont également exploités sur les lignes des États membres de l'UE.

En ce qui concerne les Remarques explicatives, **RS** ne voit pas de problème avec le texte proposé pour le cas 3, qui est très clair : la CTE décide. C'est en parfait accord avec le chapitre 3.5 du document. Le texte proposé par l'UE est plutôt déroutant et confus. Que signifie « dérogations décidées dans chaque État » ? La question est de savoir qui décide des dérogations : la Commission ou l'État ? Il demande des clarifications à l'UE sur la proposition concernant les Remarques explicatives. La proposition de **RS** est de n'apporter aucune modification au document puisque le texte est correct.

Le **Secrétariat** est d'avis qu'il est correct de remplacer « matériel roulant » par « véhicules » au chapitre 2 (« Champ d'application ») puisque le mot « véhicules » comprend plus d'un sous-système (p. ex. la partie embarquée du système CCS), ce que n'inclut pas le terme « matériel roulant ». En ce qui concerne les différences d'opinion de **RS** et de l'UE, la question est de savoir quelle serait la procédure pour une demande de dérogation relative à l'infrastructure d'un État membre de l'UE utilisée par des véhicules d'exploitants d'États de l'OTIF non membres de l'UE. **RS** est d'avis qu'une telle demande devrait être traitée avec les efforts combinés de l'UE et de l'OTIF et que c'est la CTE qui devrait prendre la décision. L'opinion de l'UE est que, puisqu'une telle demande concernerait un sous-système sur le territoire de l'UE, la décision ressortirait pleinement à la Commission européenne et relèverait entièrement de la directive 2008/57/CE.

Le **représentant de l'UE** approuve tout à fait ce résumé de la situation. Le problème trouve vraisemblablement son origine dans les différentes interprétations de la « clause de déconnexion » dans l'accord d'adhésion de l'UE. Cette clause se rapporte au trafic. Une demande de dérogation pour un sous-système ne concerne pas le trafic en tant que tel mais est de nature territoriale. L'UE est d'avis qu'il convient de revenir au texte original discuté dans le groupe de travail.

Le **Président** rappelle à l'Assemblée qu'il s'agit d'une question délicate et qu'il est important de parvenir à une règle équilibrée et un texte prenant en considération les intérêts de toutes les parties.

**BiH** rappelle que le document est titré « Exigences et procédure pour les dérogations à l'application de PTU liée(s) à un sous-système structurel ou fonctionnel ». **BiH** soutient pleinement la position de l'UE puisque le document se rapporte à un sous-système structurel ou fonctionnel. En ce qui concerne les procédures, **BiH** soutient la position de **RS**.

**CH** rappelle à l'assemblée qu'il s'agit de dérogations. Que ces dérogations soient octroyées par l'UE ou l'OTIF, elles limitent toujours l'interopérabilité. Les dérogations seront parfois nécessaires pour que le système ferroviaire puisse fonctionner. Il importe peu que ce soit l'OTIF ou l'UE qui les octroie car la plupart des pays acceptent aussi bien ces deux approches.

Le **représentant de l'UE** suggère de mettre de côté pour le moment les questions juridiques et d'examiner les questions pragmatiques. Sera-t-il possible de traiter toutes les dérogations requises en une seule session de la CTE, qui n'a lieu que deux jours par an ? Avant d'établir des règles, la CTE devrait prendre en considération le nombre de dérogations qui pourraient être demandées chaque année et le nombre de décisions à prendre. La CTE pourrait probablement s'occuper de quelques cas par an, soumis, par exemple, par des pays hors UE. Il



est nécessaire d'utiliser les ressources avec efficacité, en particulier à l'heure de la crise économique. Le Secrétariat pourrait-il engager une douzaine de personne pour traiter les dérogations ? Le **représentant de l'UE** juge cela improbable et suggère de limiter les tâches de la CTE aux cas de dérogations appliquées à des véhicules mis en service en dehors de l'UE. Il importe peu que la dérogation soit nécessaire pour au moins deux pays hors UE (trafic international). Ce qui importe, c'est la manière dont le véhicule est construit et dont il sera mis en service dans un pays spécifique. Quand le dossier technique est prêt, il indique toute différence par rapport à la législation applicable (les PTU en vigueur). La décision de mise en service doit alors être prise. L'UE sait d'expérience que les constructeurs, les détenteurs et les exploitants se sont souvent inquiétés de l'ensemble de la procédure. Parfois, la décision doit être prise par la Commission européenne et cela pose des problèmes puisqu'il peut y avoir un temps « d'attente », qui bloque le projet et se répercute négativement sur l'économie. Il suggère donc de simplifier la procédure. C'est la raison de la proposition dans les Remarques explicatives, selon laquelle la décision doit être prise par les États membres. Selon le principe de subsidiarité, la décision devrait être prise à l'échelon le plus bas possible. Si, en raison de conditions spécifiques, la décision ne peut pas être prise par l'État, c'est à la Commission européenne ou à la CTE de le faire. Pour des raisons pratiques, la décision ne devrait pas être prise à un échelon international. C'est la raison pour laquelle des modifications mineures ont été proposées pour le chapitre 2 (« Champ d'application ») et le cas 3 des remarques explicatives. L'élément central de la proposition était la coopération entre le Secrétaire général et la Commission européenne dans le but de parvenir à une décision commune. La coopération a globalement besoin d'être améliorée car cela permettrait de résoudre tous les problèmes de l'OTIF.

Le **Président** remercie l'UE pour ses commentaires. Un grand nombre d'amendements doivent être traités. Les États de l'OTIF non membres de l'UE doivent accepter les intérêts de cette dernière. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire de compliquer les choses en donnant le pouvoir de décision à la Commission ou à la CTE. Il déclare toutefois comprendre l'inquiétude de RS que tout changement décidé par l'UE ait des répercussions pour le matériel roulant utilisé en trafic international et dans les pays de l'UE et provenant d'États de l'OTIF non membres de l'UE. Une manière de garantir que les intérêts de toutes les parties soient convenablement pris en considération pourraient être de prendre la proposition de l'UE pour base et de considérer que certains changements peuvent avoir des conséquences pour les États de l'OTIF non membres de l'UE. Dans ces cas-là, le Secrétariat de l'OTIF devrait au moins être consulté.

La **CER** explique que les gestionnaires d'infrastructure sont conscients du fait que la procédure pour obtenir des dérogations traîne en longueur. La proposition selon laquelle les décisions devraient être prises à un échelon supérieur allongerait encore la procédure. Par conséquent, tout ce qui peut simplifier la procédure est bienvenu.

**RS** demande une explication de la proposition de l'UE sur le point 3 des Remarques explicatives, selon laquelle tout État membre aurait la responsabilité de prendre les décisions liées aux demandes de dérogations, par opposition au point 3.5 du document principal, où la décision relève clairement de la responsabilité de la CTE.

**M. Raff** explique la différence entre la réglementation de l'UE concernant l'infrastructure, où les règles détaillées sont valables pour le trafic national, et celle de l'OTIF, qui ne s'applique qu'au trafic international. Les appendices APTU et ATMF ne concernent que l'interface entre matériel roulant et infrastructure. La CTE doit uniquement décider si la justification pour une

dérogation est acceptable. L'évaluation technique venant appuyer les dérogations ne fait pas partie de ses tâches.

En réponse à RS et comme compromis, le **représentant de l'UE** propose de supprimer les mots « dans chaque État » dans la proposition de l'UE portant sur le point 3 des Remarques explicatives. La seconde partie de la proposition est très claire et indique que dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, la décision se fondera sur l'annexe B aux ATMF et dans les États membres de l'UE sur l'article 9 de la directive 2008/57/CE. La coopération n'étant pas nécessaire pour tous les cas, il suggère d'ajouter l'expression « le cas échéant » à la fin de la troisième phrase après « doivent coopérer ». Si un contrat en est à un stade avancé de développement, la décision sera prise à l'échelon national sans qu'une coopération soit nécessaire. La coopération sera requise à certaines conditions, prévues p. ex. au chapitre 3.1, lettres c) et d), etc. Il demande aux représentants des États membres de l'UE de s'exprimer s'ils ne sont pas d'accord avec ces suggestions.

RS répète que les décisions concernant les dérogations selon le chapitre 3.1, lettres a), c) et e) seront prises par les États membres et celles conformes au chapitre 3.1, lettres b), d) et f) par la CTE. La suggestion de l'UE de supprimer « dans chaque État » et d'ajouter « le cas échéant » résout tous les problèmes mentionnés par RS.

Le **Président** conseille d'interrompre la discussion sur ce point et suggère que le libellé soit modifié dans un petit groupe. Les membres de ce groupe sont l'UE (M. Grillo), RS (M. Popovic), F (M. Grimberg), le Secrétariat de l'OTIF (M. Leermakers), le Président (M. Bacher) et M. Raff en qualité de conseiller.

La **CER** rappelle à l'assemblée que le dernier paragraphe de l'introduction des Remarques explicatives est libellé comme suit : « Le contrôle technique (de la sécurité, de la compatibilité technique et de l'intégration en toute sécurité) [...] incombe à l'entité ou aux entités d'évaluation [...] ». Il existe en fait au total cinq exigences techniques essentielles à contrôler : non seulement la sécurité, la compatibilité technique et l'intégration en sécurité mais aussi la protection de l'environnement et la « santé » (santé au travail). Dans le troisième paragraphe du « Champ d'application », il suggère de supprimer les mots « au même moment ». Par exemple, une centaine de TGV pourraient être construits en cinq ans et, en sus de l'autorisation de type, chaque véhicule nécessitera une autorisation de série qui ne sera certainement pas délivrée au même moment pour tous les trains. Il propose de remplacer « Le contrôle technique (de la sécurité, de la compatibilité technique et de l'intégration en toute sécurité) » par « Le contrôle technique (de toutes les exigences essentielles et de l'intégration en toute sécurité) ».

La proposition de suppression de « au même moment » dans le troisième paragraphe sous « Champ d'application » dans les Remarques explicatives est tacitement adoptée.

Le résultat de la discussion dans le petit groupe de rédaction (composé du **Secrétariat**, du **représentant de l'UE**, de **F**, de **RS**, du **Président** et de **M. Raff**) est qu'il serait très risqué d'adopter l'annexe B aux ATMF au cours de cette session et le groupe préférerait donc reporter l'adoption à la prochaine session de la CTE.

L'assemblée convient du transfert de la préparation du document sur les dérogations au groupe de travail permanent WG TECH pour la prochaine session de la CTE.

Le petit groupe de rédaction convient des principes suivants :

1. Les dérogations ne seront valables que dans les États membres dans lesquelles elles ont été demandées.
2. Les demandes relatives à l'exploitation dans les États membres de l'UE seront traitées selon la législation de l'UE.
3. Les demandes relatives à l'exploitation dans les États de l'OTIF non membres de l'UE seront traitées selon la réglementation de l'OTIF.
4. Une demande ayant des répercussions sur le trafic entre un État membre de l'UE et un État de l'OTIF non membre de l'UE nécessitera une décision de l'UE et une de la CTE.

Le **représentant de l'UE** approuve entièrement ce résumé des résultats du petit groupe de rédaction. Il souligne que les règles adoptées doivent être claires et que tous ceux qui peuvent demander des dérogations, qui prendront les décisions, etc. doivent pouvoir comprendre la procédure. Il convient qu'il serait prématuré de procéder à un vote sur ce document. Il déclare que l'UE n'a rien à objecter au report de la décision à la prochaine session de la CTE. Ceci désavantage plutôt les États de l'OTIF non membres de l'UE car la directive 2008/57/CE est déjà en vigueur dans l'UE et y est appliquée aux dérogations.

Le Président rappelle à l'assemblée que la CTE doit garder à l'esprit qu'elle doit adopter des réglementations tenant compte des intérêts de toutes les différentes parties impliquées.

## **6. Prescriptions techniques uniformes (pour adoption)**

### **6.1 PTU WAG – Annexe PP**

La question de l'annexe PP à la PTU WAG était à l'ordre du jour de la 4<sup>e</sup> session de la CTE en septembre 2011 et avait ensuite été mise au vote par voie de procédure écrite, comme partie de la PTU WAG. Cette annexe-ci a été rejetée, la mauvaise version ayant été mise au vote. La bonne version a été préparée pour cette session de la CTE. L'équivalent dans la réglementation de l'UE ne se trouve pas dans la STI Wagons mais dans la STI Exploitation (également appelée annexe PP). Elle est constituée de deux parties. La première partie est l'annexe PP, applicable jusqu'au 31 décembre 2013, et la seconde partie est l'annexe PPa (qui tient compte de possibles futures réglementations de l'UE : STI WAG et STI OPE), qui s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. L'UE et RS ont soumis des commentaires sur ce document.

#### Proposition de l'UE de supprimer entièrement l'annexe PPa :

La raison de cette proposition est d'assurer la cohérence avec la réglementation applicable de l'UE puisque l'annexe PPa n'entrera en vigueur qu'en 2014.

Le **représentant de l'UE** explique que l'une des raisons contre l'adoption de l'annexe PPa est que l'UE connaît une situation de changement rapide de la législation. Il rappelle à la CTE que l'objectif commun doit être de faire entrer les réglementations en vigueur en même temps dans l'UE et à l'OTIF. La raison pour ne pas adopter l'annexe PPa à cette session de la CTE est que la réglementation de l'UE est en cours de modification. La CTE pourrait adopter

l'annexe PP (identique dans l'UE et à l'OTIF) et n'adopter l'annexe PPa qu'à la prochaine session de la CTE en juin 2013.

Le Président suggère d'adopter la proposition de l'UE pour la suppression de l'annexe PPa et de reporter les discussions concernant cette annexe à la prochaine session de la CTE.

L'assemblée adopte tacitement la proposition de rejet de l'annexe PPa.

Point 1 de la proposition, d'ordre rédactionnel, de l'UE pour la suppression de « – Décision de la Commission 2010/640/UE publiée dans le Journal officiel de l'UE L280 du 26.10.2010 – telle qu'amendée par [...] » dans la note de bas de page de la page 1 :

Cette proposition est tacitement adoptée.

Point 2 de la proposition de l'UE pour la suppression des notes de bas de page 8 et 9 de PP.2.2 (page 7) :

Le **Secrétariat** est d'avis que le commentaire de l'UE n'est pas totalement valide puisqu'en ce qui concerne la note de bas de page 8, un texte similaire apparaît dans la STI Exploitation (non applicable au wagons) et qu'en ce qui concerne la note de bas de page 9, un texte analogue apparaît également dans la partie Pa de la STI Exploitation (non applicable aux wagons). Le **Secrétariat** n'est pas en faveur de la suppression des notes de bas de page 8 et 9.

Le **représentant de l'UE** explique que la justification pour la suppression des notes de bas de page 8 et 9 est que l'UE ne juge pas nécessaire d'introduire des notes de bas de page lorsque la colonne de droite est vide.

En réponse au **Président** qui demande s'il y a des conséquences à la suppression de notes de bas de page en question, M. **Raff** déclare que oui puisque cela introduirait des différences entre les PTU et la réglementation de l'UE. Les wagons autorisés dans les États de l'OTIF non membres de l'UE avec ce marquage supplémentaire pourraient avoir des problèmes pour entrer en UE, où une telle réglementation n'existe pas. Comme M. Leermakers l'a très justement dit, la STI Exploitation comporte une telle réglementation (décision de la Commission 2011/314/CE) mais pour les locomotives, les automotrices et les véhicules spéciaux et non pour les wagons de marchandises. La note de bas de page 9 peut être supprimée puisqu'elle renvoie à l'annexe Pa de la STI OPE et à son équivalent dans la réglementation de l'OTIF (annexe PPa).

La **CER** explique que pour les wagons de marchandises, le système de numérotation à 12 chiffres est utilisé, à quelques exceptions près (p. ex. : UK). Pour les locomotives, les détenteurs sont autorisés à utiliser leurs systèmes de numérotation interne (leur donnant la possibilité d'utiliser leurs systèmes informatiques), indépendamment du numéro européen. Elle suggère de supprimer l'ensemble de la colonne de gauche (avec les notes de bas de page) puisque la réglementation proposée ne s'applique qu'aux wagons de marchandises.

Après une réunion de coordination avec les États membres de l'UE, le **représentant de l'UE** propose que le texte à la page 6 soit complété comme suit : *« Le détenteur peut ajouter, en plus grand format que le numéro normalisé, un numéro de marquage propre (consistant généralement de chiffres du numéro de série complété par un code alphabétique) utile à l'exploitation. Le choix de l'emplacement du numéro propre est laissé au détenteur. »* Ce texte doit apparaître sur toute la largeur de la page car dans l'UE, ceci s'applique à tous les

véhicules (dans la STI Exploitation). Il propose que la phrase suivante soit conservée dans la colonne de gauche : « *Il doit toutefois toujours être possible d'identifier facilement quel est le numéro unique normalisé et quel est le numéro de marquage propre au détenteur.* ». Il propose également de supprimer les notes de bas de page 8 et 9 puisqu'elle ne comporte aucune information supplémentaire.

Cette proposition est tacitement adoptée.

Point 3 de la proposition de l'UE pour l'ajout de « 2011/314/UE, annexe P, partie 5 » comme référence de l'UE (page 10) :

Cet amendement rédactionnel est tacitement adopté.

Point 4 de la proposition de l'UE pour la suppression de la partie PP.6.2 (page 13) :

La raison à cette suppression est que les marquages « GE » et « CW » ne seront pas applicables avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

La suppression du point PP 6.2 est tacitement adoptée.

Les propositions de l'UE aux points 5, 6, 7 et 8 n'ont plus d'objet puisque l'annexe PPa a été supprimée dans son intégralité.

**RS** propose de supprimer la ligne commençant par la case « Trafic » dans le tableau PP.6.1 ainsi que la ligne au-dessus et de fusionner le texte restant dans un seul champ comme dans le tableau PPa.6.1.

M. **Raff** confirme que la proposition de RS est logique et correcte.

La **CER** suggère de supprimer toute la ligne.

En ce qui concerne les versions française et allemande de l'annexe PP, le **Secrétariat** confirme que puisque les corrections ne consistent qu'en des suppressions et des ajouts simples, il pourra procéder à ces modifications sans consulter les traducteurs.

La **CER** est d'accord avec la suppression du point PP.6.2 sur les marquages « GE » et « CW » puisqu'il n'y aura pas d'équivalent dans la réglementation de l'UE avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il informe l'assemblée que par le passé, le marquage RIV sur les wagons de marchandises avait une signification précise et tous les exploitants savaient comment manœuvrer de tels wagons. Quelques milliers de wagons approuvés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et aujourd'hui ne portent que le marquage TEN, qui a également une signification précise. La CER informe la CTE qu'elle prépare une lettre à la Commission demandant que le détenteur, une fois la STI Wagons révisée adoptée, soit en mesure de demander à l'ANS qui a approuvé le wagon la permission d'apposer volontairement les marquages « GE » et « CW » sur les wagons approuvés. Ce marquage doit faciliter l'exploitation de tels wagons.

Toutes ces propositions sont tacitement adoptées.

Le **représentant de l'UE** soutient la proposition de **RS** de supprimer la ligne commençant par Trafic dans le tableau PP.6.1 à la page 12. Ceci créerait une différence entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE mais l'UE entend elle aussi supprimer cette ligne de la STI Exploitation.

Cette proposition est tacitement adoptée.

Le résultat du vote sur l'annexe PP à la PTU WAG (dans les trois versions linguistiques) est de : 17 voix pour, 1 contre

Conclusion :

L'annexe à la PTU WAG est adoptée, avec tous les amendements, dans les trois versions linguistiques.

## 6.2 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT

La PTU NOI est une transposition de la version 2011 de la STI Bruit (décision de la commission 2011/229/UE). Quelques modifications d'ordre rédactionnel ont été effectuées dans les trois versions linguistiques disponibles sur le site Internet de l'OTIF afin de les harmoniser parfaitement avec les STI. Ces modifications ont été faites sur la base des commentaires de la CER. De plus, la formule dans la partie E 6.2.3.4 a été corrigée dans la PTU NOI. Une erreur subsiste dans la formule dans la STI Bruit et l'UE informe l'OTIF que cette erreur sera corrigée.

Le résultat du vote sur la PTU Bruit est de : 17 voix pour, 1 contre

Conclusion :

La PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT est adoptée.

## 7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)

Les certificats ont été élaborés conformément à l'article 11 des ATMF. Les certificats ne seront pas obligatoires pour les véhicules destinés à n'être utilisés qu'à l'intérieur de l'UE.

Proposition de l'UE pour la suppression de la totalité du paragraphe concernant les certificats de type de conception – annexe 1 obligatoire (page 4) :

Le **Secrétariat** s'oppose à la suppression de ce paragraphe puisque l'article 11, § 2, lettre a) des ATMF stipule que le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire doivent être spécifié.

Le **représentant de l'UE** suppose que le même argument vaut pour la deuxième proposition de l'UE puisqu'elle concerne la même question. Ces types de certificats sont un bon point de départ mais il n'existe pas de base légale pour leur application dans l'UE. Comme compromis, il suggère d'exprimer clairement dans l'introduction que cette réglementation ne sera pas obligatoire pour les véhicules mis en service en UE. En réponse au **Président** qui demande si ces certificats seront reconnus par l'UE, il déclare que conformément à l'article 3a des ATMF, l'« autorisation de mise en service de l'UE » et le « certificat d'exploitation » de l'OTIF seront mutuellement reconnus. À la suite d'une discussion entre le **représentant de l'UE**, le **Secrétariat**, le **Président**, la **CER**, **RS** et **CH**, la solution de compromis de l'UE est de modifier :

« Cette réglementation n'est pas obligatoire pour l'autorisation de véhicules servant uniquement en trafic intérieur ou au trafic entre les États membres de l'UE. »

en :

« Cette réglementation n'est pas obligatoire pour les véhicules mis en service dans l'Union européenne.  
 Cette réglementation n'est pas obligatoire pour l'admission de véhicules servant uniquement en trafic intérieur. »

Après avoir accepté le nouveau libellé, le **représentant de l'UE** retire les deux propositions du document de prise de position de l'UE.

**RS** retire sa proposition d'ajouter une case à cocher au certificat d'exploitation indiquant qu'il s'agit d'une admission complémentaire conformément à l'article 6, § 4 des ATMF, puisque la possibilité d'indiquer cette information existe déjà sur le certificat proposé.

Tous votent en faveur du document A 93-01/2.2012 « Modèles uniformes des certificats », avec les amendements adoptés.

Conclusion :

Le document « Modèles uniformes des certificats » est adopté à l'unanimité.

## **8. Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) (pour adoption)**

Cette question était en suspens depuis la 4<sup>e</sup> session de la CTE. Le groupe de travail permanent WG TECH a amendé ce document après la 4<sup>e</sup> session de la CTE. Il a été élaboré conformément à l'article 13, § 1 des ATMF et se fonde sur la décision 2011/107/UE de la Commission amendant la décision 2007/756/CE de la Commission. Les erreurs de numérotation en anglais (page 27) et en français (page 29) sont corrigées.

Point 1 de la proposition de l'UE pour l'ajout d'un nouveau point (5) à l'introduction (page 2) et la suppression de la première partie de l'objectif du document :

Le **Secrétariat** ne voit pas l'intérêt d'ajouter un nouveau point puisque la référence à la décision est déjà mentionnée dans l'objectif.

Le **représentant de l'UE** explique que cette proposition ne concerne pas le fond mais bien davantage la forme. Les modèles de dérogations et des RNV et les modèles uniformes sont différents et cette proposition vise l'utilisation de modèles « standard », en commençant par une explication de la base juridique via les remarques explicatives, puis les règles et l'annexe. Le document sur les dérogations commence avec le champ d'application, les règles et les procédures, pour finir avec les remarques explicatives. Dans le document sur le RNV, les remarques explicatives se trouvent au début et sont suivies par la décision.

La proposition est tacitement adoptée.

Point 2 de la proposition de l'UE, visant à supprimer les mots « à l'exception du point 3.2.5 (3) de l'Annexe » dans la décision au point 4 (page 3)

Le **représentant de l'UE** explique que l'objectif de cette proposition est d'améliorer la situation législative. Une décision identique concernant les RNV s'applique en UE, au Liechtenstein et en Norvège. L'obligation mentionnée au 3.2.5 (3) existe déjà au sein de l'UE. C'est à l'ERA et au Secrétaire général de coopérer pour garantir que les données seront échangées convenablement par toutes les parties.

La proposition est tacitement adoptée.

Point 3 de la proposition de l'UE, visant à renommer « 1 Données, point 1 » en « Numéro unique d'immatriculation » dans l'annexe (page 4) :

La proposition est tacitement adoptée.

Points 4 et 5 de la proposition de l'UE, visant à remplacer « NIme » au second tiret du point 3.1 de l'annexe (page 11) et au second tiret du point 3.2.3 de l'annexe (page 11) par « numéro unique d'immatriculation » :

Les propositions sont tacitement adoptées.

Point 6 de la proposition de l'UE, visant à ajouter à la fin de la phrase ou comme note de bas de page au point 3 de la partie 3.2.5 de l'annexe (afin d'assurer la cohérence avec l'amendement n° 2) les phrases suivantes : « Si un véhicule déjà admis dans un État partie de l'OTIF non membre de l'UE est immatriculé dans un État membre de l'UE, l'enregistrement comprend également des données relatives aux points 2, 6, 12 et 13 pour chacun des États parties de l'OTIF non membre de l'UE où il est admis. À cet effet et tant que la connexion entre le RVV-CE et les différents RNV n'est pas établie, le titulaire de l'immatriculation informe la première entité d'enregistrement auprès de laquelle le véhicule a été enregistré de toutes les admissions/autorisations supplémentaires » (page 13) :

La proposition est tacitement adoptée.

Point 7 de la proposition de l'UE, visant à amender le titre de 5.0 (page 24) comme suit « Référence au Registre central des types admis/autorisés » et de compléter la note de bas de page 10 (page 24) avec « et le terme de l'OTIF "Registre des types admis" ».

La proposition est tacitement adoptée.

Par voie de conséquence, le titre 5 de l'appendice 4 est amendé comme suit : « Référence au registre des types admis/autorisés (données techniques) ».

Le **CER** attire l'attention sur le fait que dans la version française du document RNV, les termes employés ne sont pas conformes à la décision n° 2011/107/UE de la Commission européenne. Il souligne également que le dernier paragraphe de la partie 3.2.3 n'est pas le même que dans la décision de la Commission européenne.

En réponse au **représentant de l'UE** qui demande si le texte du dernier paragraphe de la partie 3.2.3 s'accorde parfaitement avec la décision de la 16<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de WG TECH, **M. Raff** répond qu'il peut y avoir de légères différences par rapport au texte de l'UE, mais l'intention était d'avoir le même texte. Dans la réglementation de l'OTIF, quand une autorité délivre une admission à l'exploitation, elle a l'obligation de s'assurer que le véhicule est correctement enregistré.

Le **représentant de l'UE** attire l'attention sur le fait que le texte de l'UE est plus court que le texte proposé dans le document.

Pour le dernier paragraphe de la partie 3.2.3, le **Secrétariat** suggère de reprendre le texte de la réglementation de l'UE et de l'amender afin de respecter la terminologie de l'OTIF (p. ex.



« STI Exploitation » remplacé par « annexe PP de la PTU WAG » et « autorisation » remplacé par « admission »).

Le texte suivant est tacitement adopté en tant que dernier paragraphe de la partie 3.2.3 :

*« Dans les cas où, conformément à l'annexe PP de la PTU WAG, un nouveau numéro unique d'identification doit être attribué au véhicule en raison de modifications techniques, le titulaire de l'immatriculation informe l'EE de l'État partie dans lequel le véhicule est enregistré de ces changements et, le cas échéant, de la nouvelle admission à l'exploitation. L'EE, attribue un nouveau numéro unique d'immatriculation au véhicule. »*

**CH** défend l'idée de mettre l'ensemble du document aux voix avec de possibles futurs amendements si les différences sont mineures.

Le **représentant de l'UE** convient qu'il doit y avoir un vote pour les versions en anglais et en allemand mais une réserve concernant la version française. Il demande également que cette réserve soit clairement définie. La version française pourra être adoptée via un vote par voie de procédure écrite.

La **CER** rappelle à l'assemblée qu'en cas de différences, la version française fait foi pour la COTIF. Il convient que la seule solution pour l'adoption de la version française est un vote par voie de procédure écrite.

Le **Président** considère que la solution d'un vote par voie de procédure écrite pour l'adoption de la version française est acceptable bien que demandant beaucoup de temps. Il est d'avis que l'adoption du document RNV a moindre priorité que les documents pour les wagons de marchandises.

Le **représentant de l'UE** attire l'attention sur le fait qu'un vote par voie de procédure écrite ne permettait que de voter pour ou contre. Il n'offre pas la possibilité de faire des commentaires. Il demande que la version française révisée soit contrôlée par F ou BE avant le vote.

Avant de soumettre la version française au vote par voie de procédure écrite, **F** sera consultée au sujet de la version française révisée et corrigée par le Secrétariat.

Le résultat du vote sur les spécifications pour le Registre national des véhicules avec tous les amendements adoptés pendant la session (versions allemande et anglaise) est de : 18 voix pour (unanimité)

Conclusion :

Les versions allemande et anglaise du document sur les spécifications pour le Registre national des véhicules avec tous les amendements adoptés pendant la session sont adoptées.

Le **Secrétariat** révisera et corrigera la version française. **F** sera consultée sur la version révisée et corrigée avant qu'elle ne soit mise au vote par voie de procédure écrite.

## 9. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain » (pour adoption)

Cette question était en suspens depuis la 4<sup>e</sup> session de la CTE. Le groupe de travail permanent WG TECH a amendé le document après la 4<sup>e</sup> session de la CTE. Le but du développement du Rapport explicatif est de clarifier les responsabilités des ECM par rapport aux entreprises ferroviaires.

La **CER** et l'**UIP** soulignent l'importance de ce document qui établit clairement les responsabilités des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des ECM. Ces deux organisations déclarent qu'elles seraient reconnaissantes si ce document pouvait être adopté par la CTE et soumis à la Commission de révision, laquelle détient un mandat pour amender les ATMF. La **CER** suggère de supprimer la référence au « contrôle visuel » au point 6, lettre a), deuxième tiret (page 3). Le texte a déjà été supprimé par le groupe de travail permanent mais est réapparu. Le second commentaire portant sur la version française est que le terme « exploitant ferroviaire » doit être remplacé par « entreprise ferroviaire » dans tout le document.

Le remplacement du terme « exploitant ferroviaire » par « entreprise ferroviaire » dans le document français est tacitement adopté.

**M. Raff** explique que le texte concernant le contrôle visuel a été conservé parce qu'il concerne un contrôle sur le wagon et non le chargement. Le texte entre parenthèses, c.-à-d. « incluant l'équipement pour l'arrimage du chargement sur les wagons de marchandises », établit que le contrôle ne porte pas sur le chargement arrimé lui-même. Il pense donc que le texte est correct.

Puisqu'il n'y a pas de position coordonnée à ce sujet, le **représentant de l'UE** expose la position de la Commission européenne. Il rappelle à l'assemblée qu'au cours de la discussion sur cette question, il avait été dit qu'il serait peu judicieux de prescrire exactement ce que les RU doivent faire ou non. Le risque d'une liste des contrôles est qu'elle pourrait être considérée comme une liste exhaustive et que rien d'autre ne serait alors couvert. Ceci est contraire à la directive sur la sécurité dans laquelle les entreprises ferroviaires responsables de la sécurité des transports doivent garantir qu'aucun risque inutile ne soit pris. Par conséquent, le texte entre parenthèse n'est pas très utile et pourrait même être dangereux. Pourquoi ne renvoyer qu'à cet équipement pour l'arrimage du chargement et pas à d'autres équipements ? Au nom de la Commission européenne, il appuie la suggestion de la CER.

Le **Président** conseille de supprimer cet exemple. Il pourrait être dangereux de noter un exemple et non les autres. Il est très justement souligné que les entreprises ferroviaires sont dans tous les cas responsables de la sécurité d'exploitation d'un train. En Suisse, l'expérience a prouvé que des inspections minutieuses des trains de marchandises dans les terminaux avaient un impact positif sur la sécurité. Il estime que le contrôle visuel est très important pour la sécurité, p. ex. pour les populations vivant à proximité des lignes ferroviaires et pour les trains de voyageurs croisant les trains de marchandises.

**RS** insiste également sur l'importance des contrôles visuels. Elle approuve également la suppression du texte entre parenthèses.

La suppression de « (incluant l'équipement pour l'arrimage du chargement sur les wagons de marchandises) » au point 6, lettre a), deuxième tiret (page 3) est tacitement adoptée.

Le résultat du vote sur la proposition de développement du Rapport explicatif sur l'article 15 des ATMF (dans les trois versions linguistiques) est de : 17 voix pour, 1 contre

Conclusion :

La proposition de développement du Rapport explicatif sur l'article 15 des ATMF est adoptée dans les trois versions linguistiques.

La CER remercie la CTE de l'adoption de ce document.

#### **10. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (pour information)**

La date butoir pour la notification des spécifications techniques nationales (titre et classification) était le 1<sup>er</sup> mars 2011 (trois mois après l'entrée en vigueur des APTU et ATMF révisées). Le second délai pour la notification des spécifications techniques nationales (résumé et texte intégral) courait jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2011. Les règles nationales n'ayant pas été notifiées n'ont pas pu être appliquées en relation avec des véhicules effectuant des transports internationaux couverts par la COTIF ou destinés à être admis au trafic international sous couvert de la COTIF. Pour les nouveaux États parties (et les États membres retirant leur déclaration de non application des APTU conformément à l'article 42), les délais étaient de 3 et 6 mois. Le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne devraient convenir d'une solution pour les notifications par les États parties membres de l'UE (à ce jour : Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Grèce, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas et Pologne). Seuls six États membres ont tenu le premier délai : la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, le Monténégro, la Serbie et la Suisse. Seuls deux États membres, la Serbie et la Suisse, ont respecté le deuxième délai.

Avant de quitter l'OTIF, M. Raff a rédigé un projet de circulaire (non envoyé) expliquant les conséquences du non respect de l'obligation de notifier les règles techniques nationales.

**EL** note que, dans le document A 92-01/2.2012, la phrase « le Secrétariat de l'OTIF et DG MOVE devront convenir d'une solution » ne reflète pas la réalité puisque dans l'UE, les règles techniques peuvent être notifiées via le système NOTIF-IT. Il propose de modifier le texte en « la solution déjà convenue ».

**Le représentant de l'UE** appuie la proposition de EL. Le système NOTIF-IT est opérationnel et une solution technique existe donc déjà. Il demande au Secrétariat de modifier le document. Lors de l'élaboration du texte révisé des APTU, l'UE et l'Allemagne avaient clairement demandé de ne pas imposer l'obligation de notifier deux fois les règles techniques nationales. Ce qui est requis, c'est l'accès par l'OTIF aux règles techniques nationales des États membres de l'UE.

**M. Raff** rappelle à l'assemblée que conformément aux APTU (révisées), la notification des règles techniques nationales est demandée. Il suggère que les deux PTU soient adoptées (PTU WAGONS et PTU BRUIT) et que la possibilité soit donnée aux États membres restants de notifier leurs spécifications techniques nationales en relation avec ces deux PTU. La question de la non notification des règles nationales des États membres de l'UE a été discutée plusieurs fois et il a été convenu qu'ils devaient les notifier au Secrétaire général via le système en place. En étudiant le système avant qu'il ne devienne le système de l'ERA, il avait trouvé de nombreuses règles nationales concernant l'exploitation et la sécurité mais aucune

sur les spécifications techniques notifiées. La question est de savoir quand l'OTIF pourra compter sur le système NOTIF-IT, en particulier pour les wagons et le bruit.

Le **Président** pense qu'il ne faut pas ouvrir le débat sur le NOTIF-IT. Prenant appui sur l'idée que la notification est un processus continu, il propose de convenir d'un second délai jusqu'au 31 octobre 2012 pour les États membres qui n'ont pas encore procédé aux notifications.

**CH** soutient cette proposition car elle juge que cela sera utile.

Le **Président** conclut que puisque certains États membres de l'OTIF n'ont pas notifié au Secrétaire général leurs spécifications techniques nationales, le second délai de notification courra jusqu'au 31 octobre 2012.

Le **représentant de l'UE** demande de pouvoir consulter la Commission européenne avant que le document ne soit distribué à la CTE et requiert que celui-ci ne soit pas discuté pendant la CTE.

Conclusion :

Le Secrétariat enverra aux États membres de l'OTIF une circulaire établissant le 31 octobre 2012 comme seconde date butoir pour la notification des règles techniques nationales, conformément à l'article 12, § 1 des APTU.

## 11. Présentation par l'UE de deux STI (pour information)

M. **Denis Biasin** de l'ERA présente :

- des informations de base sur la STI WAG révisée ;
- les derniers amendements à la STI WAG révisée ;
- l'annexe P à la STI OPE, décision RNV.

Au lieu d'entrer dans les détails de la STI WAG révisée, il en explique la philosophie sous-jacente, la manière dont la STI a été élaborée et dont elle fonctionne.

La STI WAG révisée traite des paramètres de base, c.-à-d. des paramètres techniques nécessaires à l'interopérabilité. La directive sur l'interopérabilité (DI) vise à parvenir à un degré optimal d'harmonisation. C'est l'objectif que poursuit la STI WAG révisée : ne pas comporter trop de paramètres ou des spécifications techniques trop détaillées mais plutôt un nombre limité d'exigences fonctionnelles pour répondre aux exigences essentielles de la DI. Cela inclut, en particulier, toutes les questions liées à la compatibilité avec le réseau et à l'intégration en toute sécurité dans l'environnement existant (exploitation, maintenance, etc.). Une question importante rencontrée pendant la rédaction de cette STI est l'attribution des responsabilités des différents acteurs pour l'autorisation de mise en service. L'objectif de la STI est de permettre à l'ANS de délivrer l'« autorisation de mise en service ». Diverses entités ont diverses responsabilités. Le demandeur doit respecter l'ensemble de la législation applicable (pas seulement la législation propre aux chemins de fer) et satisfaire toutes les exigences essentielles conformément au principe de base de la nouvelle approche. L'organisme notifié (ON) assiste le demandeur en vérifiant la conformité avec toutes les exigences. L'organisme désigné (OD) vérifie les règles techniques nationales notifiées liées aux points ouverts et aux cas spécifiques (s'il y en a). L'inspecteur indépendant pour la

sécurité (*Independent Safety Assessor – ISA*) procède à l'évaluation des risques en lien avec la compatibilité technique et l'intégration en sécurité correspondant aux exigences essentielles non couvertes dans la STI ou les règles techniques nationales notifiées. L'intervention de l'ISA ne devrait pas être nécessaire pour les wagons pour le fret mais est utile pour des types d'exploitation plus complexes. L'Autorité nationale de sécurité (ANS) joue le rôle le plus important car elle supervise la procédure d'octroi de l'« autorisation de mise en service » (AMS). Elle reçoit les certificats et la déclaration de certification et délivre finalement l'AMS. Les différents rôles des différentes entités ont été très clairement définis.

L'AMS n'est pas l'ultime élément nécessaire à la satisfaction des exigences essentielles. D'autres responsabilités doivent être couvertes pendant l'exploitation et la maintenance. Les entreprises ferroviaires, avec les ECM et les gestionnaires d'infrastructure, sont responsables de la sécurité de l'exploitation, sur la base des SGS (article 4, § 3 de la directive sur la sécurité). La sécurité de l'exploitation inclut la compatibilité avec le réseau sur lequel les wagons seront exploités et l'intégration en sécurité dans les systèmes de maintenance et d'exploitation existants. Un rôle important est ici joué par le dossier technique, qui fournit aux entreprises ferroviaires, auxquelles il doit être soumis, les informations pertinentes pour l'exploitation sécurisée des wagons. Pendant l'exploitation, l'ANS délivre le certificat de sécurité et supervise les entreprises ferroviaires. L'ERA est d'avis que le rôle principal des ANS est de superviser les entreprises ferroviaires afin de vérifier si tout est fait selon les règles et non de contrôler les détails techniques.

La STI WAG comporte différents degrés dans les spécifications en fonction des différents points. Tout d'abord, il y a des spécifications relatives à l'interopérabilité satisfaisant aux exigences essentielles et aux paramètres essentiels d'interopérabilité. Il existe également des spécifications concernant le régime d'exploitation RIV. Cette solution est pragmatique car le RIV est largement utilisé et bien connu de tous. L'exploitation de la plupart des wagons relevait par le passé de cet accord. Il y a également des spécifications concernant des réglementations de l'UE autres que la réglementation ferroviaire, p. ex. sur la santé et la sécurité au travail.

Dans la STI WAG révisée, la partie centrale de la STI (réglementation obligatoire) traite exclusivement mais exhaustivement des spécifications fonctionnelles garantissant l'interopérabilité. L'annexe C (réglementation optionnelle) a été ajoutée à la STI même afin de servir de passerelle entre le système existant et le système de la STI WAG révisée. La directive sur l'interopérabilité requiert que la Commission européenne et l'ERA garantissent une compatibilité rétroactive. L'annexe C comporte des exigences concernant le régime d'exploitation (RIV) et d'autres portant sur des réglementations tierces, comme sur la santé et la sécurité au travail, et pas uniquement des exigences fonctionnelles mais aussi des solutions techniques. Il existe également un état intermédiaire : la clause 7.1.2. Il est facultatif que les wagons soient produits selon cette clause. Cela constitue une sorte de compromis : certaines exigences de l'annexe C sont rendues obligatoires mais une certaine liberté peut être prise avec la STI elle-même pour l'émission des AMS.

Il y a trois degrés de conformité avec la STI WAG révisée.

1. La conformité avec le texte même de la STI pour la première autorisation de mise en service conformément à l'article 22, § 2 et 23, § 2 de la directive sur l'interopérabilité 2008/57/CE est le degré minimum garantissant l'interopérabilité. Elle est absolument obligatoire. La directive comporte toutes les spécifications visant l'interopérabilité selon la STI même et la compatibilité avec le réseau, ainsi que des informations sur la

manière de déterminer ces éléments. Tous les paramètres sont contrôlés et transférés dans le dossier technique. L'intégration en sécurité décrite aux points 4.4 et 4.5 de la STI est également traitée. Il reste quatre points ouverts. Il y a toujours besoin de règles techniques nationales même s'il y a conformité avec la STI. Toutes ces informations sont enregistrées dans le dossier technique qui doit être transmis aux entreprises ferroviaires, y compris les conditions d'utilisation. L'autorisation de mise en service concerne un seul État membre ou plusieurs.

2. Le degré de conformité est optionnel, dépendant de la conformité avec la STI. Les conditions supplémentaires sont listées au chapitre 7.1.2 (solution spécifique pour fermer les points ouverts, solutions pour éviter l'application de règles techniques nationales pour les cas spécifiques). L'autorisation de mise en service sera mutuellement reconnue par tous les États membres de l'UE. Le point 7.1.2 inclut des conditions pour atténuer les préoccupations des États membres concernant les responsabilités des acteurs. La raison en est le manque de confiance entre les différents acteurs. La confiance fait par exemple défaut entre les ANS et entre les ANS et les entreprises ferroviaires en ce qui concerne la capacité de ces entreprises à remplir leurs obligations. L'AMS correspondant au degré 2 de conformité est valide dans tous les États membres.
3. Ce degré de conformité est optionnel et le plus complet. Il correspond à la conformité avec la STI elle-même (y compris le point 7.1.2) et la totalité de l'annexe C. En plus de la reconnaissance mutuelle des autorisations de mise en service en UE, ce degré de conformité permet aux entreprises ferroviaires de poursuivre leur ancien mode d'exploitation (similaire au régime RIV). L'annexe C ne décrit que des caractéristiques techniques, lesquelles sont vérifiées par l'ON. L'ON émet un certificat de conformité avec tout ou partie de l'appendice C et c'est aux entreprises ferroviaires de choisir comment utiliser ce certificat. Elles peuvent conclure entre elles un accord pour l'échange de wagons répondant aux caractéristiques techniques de l'annexe C. De toute évidence, cette annexe C ne correspond pas à la philosophie de la directive sur l'interopérabilité. Dans un avenir proche (5, 10 ou peut-être 20 ans), quand le secteur sera prêt, l'annexe C sera retirée de la STI WAG et placée ailleurs, par exemple dans une norme, un CCU ou un autre emplacement approprié pour l'application volontaire.

La plupart des commentaires reçus pendant la période de consultation (de la part des États de l'OTIF non membres de l'UE également) ont été pris en compte et intégrés dans la STI.

Les wagons qui ne satisfont pas à la STI recevront une plaque d'autorisation (anciennement appelée « plaque de dérogation ») et le chiffre 4 ou 8 en tant que premier chiffre de leur numéro d'immatriculation européen (NImE).

Les wagons qui satisfont à la seule STI recevront une plaque d'autorisation (anciennement appelée « plaque de dérogation ») et le chiffre 4 ou 8 en tant que premier chiffre de leur NImE.

Les wagons qui satisfont à la STI et aux conditions listées au point 7.1.2 seront marqués TEN et recevront le chiffre 4 ou 8 en tant que premier chiffre de leur NImE.

Les wagons qui satisfont pleinement à la STI, aux conditions listées au point 7.1.2 et à l'annexe C seront marqués TEN et recevront le chiffre 0, 1, 2 ou 3 en tant que premier chiffre de leur NImE.

À la demande du secteur (principalement des entreprises ferroviaires), deux marquages supplémentaires existent (entièrement volontaires) :

- « GE » pour les wagons satisfaisant pleinement à l'annexe C (confirmation/évaluation par l'ON)
- « CW » pour les wagons satisfaisant pleinement à l'annexe C, à l'exception d'une ou de plusieurs conditions en C.3, C.6 ou C.7b (confirmation/évaluation par l'ON).

Le principal accomplissement pour le secteur de la STI révisée est la séparation des spécifications d'interopérabilité et des autres aspects permettant aux entreprises ferroviaires / détenteurs de choisir d'échanger ou non des wagons dans toute l'Europe ou sur une ligne spécifique ou pour une activité déterminée. Cette approche donne plus de liberté pour l'exploitation des trains-blocs. L'approche auparavant détaillée se concentre désormais sur les exigences fonctionnelles, ce qui facilitera les solutions innovantes. La reconnaissance mutuelle de la première AMS, déjà possible selon la décision 2009/107/CE, a été étendue à tous les wagons. Conformément au mandat donné à l'ERA, le domaine d'application géographique a été étendu du réseau TEN à l'ensemble du réseau pour les wagons. Les exigences détaillées des fiches UIC sont remplacées par des références aux normes EN. La STI WAG révisée réduit le nombre de constituants d'interopérabilité et introduit des règles concernant l'utilisation de composants non certifiés.

Les principaux avantages de la STI WAG révisée pour le secteur sont que les entreprises ferroviaires /détenteurs peuvent choisir librement de préparer ou non leurs wagons pour ce régime d'exploitation particulier. Cela facilite le respect de la STI pour les solutions sur mesure ou innovantes. Le champ de la reconnaissance mutuelle est potentiellement étendu à tous les wagons. Avec la reconnaissance mutuelle de l'autorisation, une AMS suffit pour l'ensemble du réseau ferré de l'UE. La STI WAG révisée compte 370 pages de moins que la STI WAG actuellement en vigueur.

La présentation de la STI OPE se concentre sur l'annexe P puisque les plus importants commentaires reçus des États de l'OTIF non membres de l'UE pendant la consultation sur le projet de STI OPE ont porté sur cette annexe et il n'y a eu que deux commentaires mineurs sur le reste du projet de STI.

La STI Exploitation et gestion du trafic est actuellement divisée en deux STI : l'une pour le rail conventionnel, l'autre pour le système à grande vitesse. C'est la STI pour le rail conventionnel qui est appropriée pour les wagons (décision de la Commission européenne n° 2011/314/CE). La STI a deux annexes : l'annexe P, valide jusqu'au 31 décembre 2013, et l'annexe Pa, valide à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. La situation concernant les STI est instable. La STI WAG est en cours de révision et sera bientôt soumise au vote. La STI OPE est également en révision, l'objectif étant d'élaborer une STI OPE unique pour le rail conventionnel et à grande vitesse et d'étendre le champ d'application de la STI à l'ensemble du réseau. La STI OPE sera alignée sur la STI WAG révisée quand l'annexe Pa sera approuvée. Le concept du NImE, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, a déjà été décrit dans les présentations précédentes. Le marquage des véhicules fera toujours partie de la STI OPE

tandis que les responsabilités de l'entité d'enregistrement (octroi du numéro d'immatriculation lui-même), actuellement définies dans la partie 6 de l'annexe Pa, seront traitées dans la décision sur les RNV. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'octroi du NImE (règles de codage) sera dans la décision sur les RNV mais les aspects concernant la taille des lettres et l'emplacement du NImE sur le véhicule resteront dans la STI OPE. Ce projet a été soutenu par la réunion du RISC en mars 2012 et devrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

#### Questions / remarques sur les présentations :

Le **Secrétaire général adjoint** rappelle à la CTE que la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision est prévue pour fin 2013. La Commission de révision est compétente pour amender les appendices APTU et ATMF. Il conseille de profiter de cette opportunité pour préparer pour ladite session les amendements aux APTU et ATMF liés au système de gestion de la sécurité.

Le **représentant de l'UE** est en faveur de la révision des appendices APTU et ATMF existants car la réglementation de l'OTIF ne comporte pas de dispositions similaires à la directive sur la sécurité de l'UE. Ceci peut causer des problèmes pour la transposition des STI en PTU. Il recommande que la discussion sur ce sujet soit initiée à la prochaine session du groupe de travail permanent WG TECH.

La recommandation du **Président** de charger le groupe de travail permanent de la préparation d'une proposition pour la prochaine session de la CTE concernant l'amendement des APTU et ATMF, en relation avec la transposition des STI en PTU, et prenant en compte les questions réglementées par la directive sur la sécurité de l'UE, est tacitement adoptée.

M. **Raff** note que conformément à la PTU WAG adoptée, plusieurs types de semelles de freins peuvent être utilisés. La partie 7.1.2 de la STI WAG révisée prescrit l'utilisation de semelles de freins en matériaux composites. Les wagons équipés de semelles de freins en fonte ne seront donc plus autorisés. La reconnaissance mutuelle de l'admission à l'exploitation / autorisation de mise en service entre les États membres de l'UE et les États de l'OTIF non membres de l'UE, qui est fondée sur l'équivalence des STI et des PTU, ne sera plus valide. Il espère que cela n'empêchera pas l'exploitation dans l'UE de wagons admis à l'exploitation dans un État de l'OTIF non membre de l'UE

Le **Secrétariat** rappelle à la CTE que la PTU NOI a été adoptée en même temps que la PTU WAG. En pratique, la PTU NOI exclut l'utilisation de semelles de freins en fonte. Il est pratiquement impossible de produire un wagon pour le fret équipé de semelles en fonte qui satisferait à la PTU NOI. En ce sens, le commentaire de M. Raff est donc purement théorique.

La **CER** remarque que l'ancienne STI offre la possibilité d'introduire des solutions innovantes mais il n'y en a pas eu beaucoup sur le marché récemment. Elle rappelle aussi à l'assemblée que les petites entreprises ferroviaires n'ont pas les ressources nécessaires à l'invention de nouvelles propositions pour les trains. En France, des essais sont en cours avec des trains de 900 m de long avec de coûteuses épreuves de charge. De nombreuses solutions de la STI WAG révisée sont introduites dans des normes (harmonisées). Ce qui n'est pas mentionné dans la STI, n'est pas obligatoire. Si un constructeur ne suit pas la norme harmonisée, c'est à l'ON de décider si la solution est acceptable. Les normes harmonisées sont développées par un groupe d'environ 30 personnes et sont suivies d'études dans de nombreux pays. Pour qu'une norme soit adoptée, elle doit recueillir 70 % des voix en sa faveur. Par rapport aux spécifications pour les freins de voitures dans la directive de l'UE sur



les voitures (15 pages de formules mathématiques et 3 pages d'exigences essentielles), il semble n'y avoir que peu d'exigences dans la STI révisée.

**F** partage l'opinion de la CER sur la réduction drastique du nombre de pages de la STI WAG révisée. Qu'un texte soit plus court ne signifie pas nécessairement qu'il soit de meilleure qualité. **F** s'inquiète de la probable émergence de règles nationales en raison de l'absence de règles dans la STI. Elle suggère que l'OTIF contrôle la réaction à la réduction du nombre de spécifications dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Le **représentant de l'UE** confirme que le nombre de pages n'est pas un critère de jugement de la qualité de la STI. La tendance à la Commission européenne est de simplifier la législation et d'en améliorer la qualité. La simplification de la réglementation procure une plus grande liberté au marché et à l'industrie pour que les produits puissent être développés. Cet objectif peut aussi être atteint en conservant la sécurité du personnel, la protection environnementale, etc. Une meilleure législation, ce sont des textes bien rédigés, sans références circulaires ou multiples. La réglementation RIV comporte des références d'une fiche à l'autre, des références croisées. Différentes questions ainsi que les spécifications techniques, d'exploitation et de maintenance sont mélangées dans une réglementation. Dans l'ancien système, la même entreprise était responsable de tout (conception, exploitation, maintenance). Dans le nouveau système, beaucoup plus ouvert, ce n'est plus possible. Afin d'obtenir une législation de meilleure qualité, les questions ont été organisées par sujet. Une distinction est faite entre les différents types de spécifications et ce qui est volontaire n'est pas inclus dans la STI, tandis que ce qui est obligatoire l'est. En ce qui concerne les préoccupations des ANS, il rappelle à la CTE que le récent rapport sur la sécurité ferroviaire a enregistré une amélioration générale du niveau de sécurité sur les cinq dernières années (2005 à 2010). Évidemment, la sécurité intéresse surtout les ANS mais n'est pas la principale préoccupation des États membres qui sont surtout préoccupés par la crise économique. L'objectif est de transporter davantage de passagers et de marchandises par le rail afin de protéger l'environnement.

**M. Raff** recommande de faire référence à la norme EN 15877, qui a déjà été adoptée, et de supprimer le texte correspondant dans la STI OPE.

**M. Biasin (ERA)** remercie **M. Raff** de cette remarque et répond que cette idée a déjà été prise en considération par le groupe de travail, qui vérifiera s'il est possible de supprimer encore plus de texte de la STI en renvoyant à EN 15877.

## **12. Code de détenteur de véhicule – Coopération avec l'OSJD (pour information)**

En 2010, l'OSJD a décidé de coopérer avec l'OTIF au sujet du registre MDV et depuis septembre 2010, son site Internet comporte un lien vers le registre MDV sur le site de l'OTIF. Les explications et descriptions des colonnes dans le registre MDV y sont traduites en russe depuis septembre 2010. La prochaine étape prévue est de faire accepter les codes MDV pour les détenteurs dans les États membres de l'OSJD, tels qu'ils apparaissent dans le récent MDV, et de s'accorder avec l'OSJD sur le traitement des demandes des détenteurs des États de l'OSJD non membres de l'OTIF. Les détails du fonctionnement de cette procédure doivent toujours être coordonnés et acceptés par l'OTIF et l'OSJD.

La première demande de code MDV venant de la fédération de Russie a récemment été reçue.

### 13. État de développement des RNV dans les États parties (pour information)

Par rapport au document A 94-20/2.2012 daté du 23 mars 2012 et décrivant l'état de la mise en œuvre des RNV en UE en novembre 2011, la situation au 20 avril 2012 est la suivante :

Les statuts de connexion en « Test » et « Production » au RVV-CE (pour la version 1.1) se répartissent comme suit :

- 13 États de l'OTIF membres de l'UE ont le statut « en ligne » : Bulgarie, Danemark, France, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède ; plus la Norvège, qui applique cette réglementation de l'UE.
- 7 États de l'OTIF membres de l'UE ont le statut « hors ligne » : Autriche, Belgique, Espagne, Estonie, Grèce, Irlande et Pologne.
- 5 États de l'OTIF membres de l'UE ne sont connectés ni en test, ni en production : Allemagne, Finlande, Hongrie, Lettonie et Royaume-Uni. La communication a été initiée avec certains de ces pays afin de résoudre ces problèmes.

Les pays connectés au RVV-CE avec le statut « Test » (pour la nouvelle version 1.2) sont les suivants :

Danemark, Grèce et Italie (à partir du RNVn) et Belgique, Estonie, Finlande, Lettonie et UK (à partir du RNV-TE), qui sont les premiers pays impliqués dans la mise en œuvre de la prochaine version.

Quatre États de l'OTIF non membres de l'UE prévoient de se connecter au RVV dans un futur proche : Monténégro, Serbie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine (à partir du RNVn) et Suisse (très probablement à partir du RNV-TE<sup>1</sup>).

Le **Président** rappelle à l'assemblée que les RNV doivent de préférence être opérationnels dans tous les États membres aussi rapidement que possible.

### 14. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013 (pour discussion)

Le **Secrétariat** présente le programme de travail pour 2012 et 2013. Il est proposé de transposer les STI suivantes en PTU :

- LOC & PAS pour le rail conventionnel (bientôt fusionnée avec la STI Grande vitesse) ;
- OPE (attendre que la fusion soit achevée) ;
- WAG (révisée) : commencer la transposition en PTU dès l'adoption en tenant compte de toutes les discussions de cette session.

---

<sup>1</sup> « TE » signifie *translation engine*, « moteur de traduction ».

Suggestion est faite d'amender les APTU et ATMF afin de garantir la cohérence et la compatibilité avec la réglementation de l'UE, en particulier pour la certification et la gestion de la sécurité.

Tâches restantes relatives aux registres :

- conclusion d'un accord concernant l'organisme central ERA-OTIF administrant les registres communs afin d'éviter les doublons ;
- coopération avec l'UE au sujet de la notification des spécifications techniques nationales ;
- spécification et création du registre des types admis de véhicules ;
- registre des certificats ECM ;
- registre des autorités nationales.

Le **Secrétariat** demande à la CTE de commenter ces engagements.

Le **représentant de l'UE** indique que l'UE n'a pas de position spécifique sur cette question. Il tient les propos suivants au nom de la Commission européenne. Lorsque le groupe « Schweinsberg » a commencé ses travaux de préparation de la révision des appendices APTU et ATMF, son ambition était d'effectuer un travail parfait. Il a bientôt réalisé qu'il s'agissait d'un exercice théorique et la décision a été prise d'adopter puis de tester les choses. L'approche de M. Schweinsberg devrait également être appliquée aux futures activités. La priorité absolue devrait être l'adoption de la PTU Wagons (révisée) puisque la plupart des activités internationales concerne le trafic de marchandises. Hier, les premières réglementations ont été adoptées (PTU WAG et PTU NOI) et pourront être utilisées à des fins d'interopérabilité sur l'ensemble du territoire des États membres de l'OTIF. En septembre 2011, les méthodes de sécurité communes et l'évaluation de l'analyse des risques, avec la certification des ECM, ont été adoptées. Plutôt que de commencer les vastes travaux sur les PTU pour les locomotives, les voitures de voyageurs, le système CCS, etc., il propose de se concentrer sur d'autres aspects comme la manière de traiter les erreurs, dont il a été question dans le groupe de travail permanent mais sans définir de procédure sur la façon de coordonner le travail afin que le système de l'OTIF inclue le système de l'UE. Les autres questions concernent les dérogations, la notification des règles nationales, les registres et la mise en application des règles pour la certification des ECM. Avec la PTU Wagons, cela constituerait une grande avancée. Une fois toutes ces réglementations en vigueur pour les wagons pour le fret, le travail sur les autres spécifications pourra débuter.

Le **Président** conclut que la PTU Wagons de marchandises devrait constituer la priorité absolue.

**CH** soutient pleinement la proposition faite par le représentant de l'UE au nom de la Commission européenne.

**F** se rallie également à cette proposition, en ce qui concerne les wagons pour le fret en particulier.

La **CER** convient de ces priorités et déclare que la question de la révision des APTU et ATMF vis-à-vis des certificats, SGS, etc. ne doit pas être oubliée.

Le **représentant de l'UE** rappelle à l'assemblée que conformément à la décision de la CTE, les travaux concernant l'annexe PP doivent être réalisés de sorte à la faire entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

La question de la nécessité de créer un groupe subsidiaire au groupe de travail permanent WG TECH afin de préparer les amendements aux APTU et ATMF sera tranchée à la prochaine session du WG TECH, conformément au mandat de ce groupe.

Conclusion :

Tâches principales du service Technique de l'OTIF :

1. transposition de la STI Wagons (révisée) en PTU ;
2. traitement des erreurs (coordonner le travail de l'OTIF et de l'UE) ;
3. dérogations ;
4. notifications ;
5. registres ;
6. mise en application des règles de certification des ECM ;
7. préparation de l'annexe PP (objectif : entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014).

La proposition de donner la priorité à la transposition de la STI Wagons en PTU est tacitement adoptée.

## **15. Divers**

Sans objet

## **16. Prochaine session**

Le Secrétariat propose les dates suivantes pour les prochaines sessions du groupe de travail permanent WG TECH :

- 17<sup>e</sup> session les 4 et 5 septembre 2012 (déjà annoncée)
- 18<sup>e</sup> session les 7 et 8 novembre 2012
- 19<sup>e</sup> session les 13 et jeudi 14 février 2013

La CTE convient de ces dates.

La CTE décide de tenir sa 6<sup>e</sup> session les 12 et 13 juin 2013.

## Clôture de la session

Le **Président** insiste sur le caractère positif de cette session au cours de laquelle cinq documents ont été adoptés sur les six préparés pour adoption. Les documents adoptés faciliteront le fret international de manière harmonisée dans l'ensemble de la zone OTIF. Quatre documents sont prêts pour notification immédiate (PTU NOI, PTU WAG, Modèles uniformes de certificats, Décision RNV), à l'exception de la version française du document sur les RNV, qui sera adoptée via un vote par voie de procédure écrite. Ces documents entreront en vigueur fin 2012. Grâce aux participants, des solutions ont été trouvées à chacun des problèmes apparus en lien avec les documents, permettant donc que ceux-ci soient adoptés. Il remercie à la fois le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne et l'ERA d'avoir fournis les bases des discussions. Tous les documents soumis ont été analysés par avance ce qui a contribué à faciliter le travail de la CTE. Il remercie également les interprètes de leur excellent travail. Enfin, au nom de la CTE, il adresse ses remerciements à M. Raff. Après avoir rejoint le Secrétariat de l'OTIF, il a développé le travail du service Technique et obtenu de nombreux succès. La 5<sup>e</sup> session de la CTE a maintenant eu lieu et est parvenue à de bons résultats. Le Président souligne que M. Raff et son travail à l'OTIF ne seront pas oubliés.

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**5<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques  
5. Tagung des Fachausschusses technischer Experten  
5<sup>th</sup> session of the Committee of Technical Experts  
Berne/Bern, 23. – 24.05.2012**

**CTE5 / PV**

**Annexe I  
Anlage I  
Annex I**

Original: FR/DE/EN

**Liste des participants  
Teilnehmerliste  
List of participants**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.


For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

## I. Gouvernements / Regierungen / Governments

### Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Ralf **Schweinsberg**


Vizepräsident  
Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstrasse 6  
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 98 26 101  
Fax +49 (228) 98 26 9 101  
E-mail SchweinsbergR@eba.bund.de

### Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Karl-Otto **Endlicher**

technischer Sachverständiger für  
Schienenfahrzeuge  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystrasse 2  
AT-1030 Wien

 +43 (1) 71162 652 551  
Fax +43 (71162) 652 599  
E-mail karl.endlicher@bmvit.gv.at


### Belgique/Belgien/Belgium

Représentée par le Luxembourg  
Vertreten durch Luxembourg.  
Represented by Luxembourg.

**Bosnie et Herzegovine/Bosnien und Herzegowina  
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Nermin **Cabric**


Head of Department  
Ministry of Communication and Transport  
Regulatorni Odbor Željeznica  
Svetog Save bb  
BA-74 000 Doboj

 +387 (53) 20 73 50  
Fax +387 (53) 20 73 51  
E-mail nermin.cabric@mkt.gov.ba

**Bosnie et Herzegovine/Bosnien und Herzegowina  
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulic**

Senior Expert Associate  
Railways Regulatory Board  
Regulatorni Odbor Željeznica  
Svetog Save bb  
BA-74 000 Doboj

 +387 (53) 20 73 50  
Fax +387 (53) 20 73 51  
E-mail mirko.vulic@mkt.gov.ba



**Croatie/Kroatien/Croatia**

Représentée par la ERY de Macédoine.  
Vertreten durch EJR Mazedonien.  
Represented by FRY of Macedonia.

**Danemark/Dänemark/Denmark**

Représenté par les Pays-Bas.  
Vertreten durch Niederlande.  
Represented by Netherlands.


**Espagne/Spainien/Spain**

Représenté par la France.  
Vertreten durch Frankreich.  
Represented by France

**Finlande/Finnland/Finland**

M./Hr./Mr. Esko **Sandelin**

Leading Specialist  
Finnish Rail Agency  
Jaakonkatu 3  
P.O. Box 84  
FI-00101 Helsinki

 +358 (40) 548 76 07  
Fax +358 (20) 618 68 98  
E-mail [esko.sandelin@trafi.fi](mailto:esko.sandelin@trafi.fi)

**France/Frankreich/France**M./Hr./Mr. **M. Grimberg**

Chargé d'études interopérabilité ferroviaires  
 Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du  
 Développement durable et de  
 l'Aménagement du territoire  
 DGITM/DST/SRF1-2  
 Arche Sud  
 FR-92055 La Défense Cedex



+33 (1) 40 81 16 23

E-mail [Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr)

**Grèce/Griechenland/Greece**M./Hr./Mr. **Georgios Vetsis**

Signalling Expert  
 Hellenic Railways (OSE)  
 Karolou 1-3 str.  
 GR-10437 Athens



+30 (210) 529 75 18

Fax

E-mail [g.vetsis@osenet.gr](mailto:g.vetsis@osenet.gr)


**Hongrie/Ungarn/Hungaria**

Représentée par l'Allemagne  
 Vertreten durch Deutschland.  
 Represented by Germany.

**Italie/Italien/Italy**

M./Hr./Mr. Davide **Poli**

Expert  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per il Trasporto  
Ferroviario  
Via G. Caraci 36  
IT-00157 Roma

 +39 (313) 871 36 86  
Fax +39 (06) 44 10  
E-mail da.poli@trenitalia.it

**Liechtenstein**


Représenté par la Suisse.  
Vertreten durch die Schweiz.  
Represented by Switzerland.

**Lituania/Litauen/Lithuania**

Représentée par la Pologne.  
Vertreten durch Polen.  
Represented by Poland.


**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**M./Hr./Mr. Emmanuel **Scholtes**

Rédacteur  
 Ministère du Développement durable et des  
 Infrastructures  
 Département des Transports  
 4, place de l'Europe  
 LU-1499 Luxembourg

 +35 (2) 478 44 89  
 Fax +35 (2) 418 17  
 E-mail emmanuel.scholtes@tr.etat.lu


**ERY de Macédoine/EJR Mazedonien/  
FYR of Macedonia**M./Hr./Mr. Svetlanka **Popovska**

Head of Railway Infrastructure Unit  
 Ministry of Transport and Communications  
 Crvena Skopska Opstina, No. 4  
 MK- Skopje

 +389 (75) 37 50 24  
 Fax +389 (02) 311 76 92  
 E-mail popovska@mtc.gov.mk


**Monténégro/Montenegro/Montenegro**M./Hr./Mr. Milan **Bankovic**

Advisor  
 Montenegro Railway Directorate  
 Hercegovacka 75  
 ME-81000 Podgorica

 +382 (20) 23 21 27  
 Fax +382 (20) 23 21 28  
 E-mail milan.bankovic@dzzcg.me


**Pays-Bas/Netherlands/Niederlande**M./Hr./Mr. Peter **Brugts**

Man Interoperability and Safety  
 Ministry for the Infrastructure and the  
 Environment  
 Postbus 20901  
 NL-2500 EX The Hague

 +31 (70) 456 74 67  
 Fax +31 (65) 259 60 45  
 E-mail peter.brugts@minienm.nl

**Pologne/Polen/Poland**M./Hr./Mr. Rafal **Iwański**

Chief Specialist in Railway Transport  
 Department  
 Ministry of Transport, Construction and  
 Maritime Economy  
 Railway Transport Department  
 4/6 Chałubińskiego Street  
 PL-00-928 Warsaw

 +48 (22) 630 10 00  
 Fax +48 (22) 630 14 14  
 E-mail riwanski@transport.gov.pl

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

Représenté par l'Allemagne.  
 Vertreten durch Deutschland.  
 Represented by Germany


**Rumanie/Rumänien/Romania**

Représentée par la Pologne.  
 Vertreten durch Polen.  
 Represented by Poland.

**Serbie/Serbien/Serbia**

M./Hr./Mr. **Milan Popović**

Senior Advisor for Transport Regulations  
Directorate for Railways  
Direkcija za zeleznice  
Nemanjina 6  
RS-11000 Beograd

 +381 (11) 265 65 18

Fax +381 (11) 361 82 91

E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs

**Slovaquie/Slovakei/Slovakia**


Représentée par Autriche.  
Vertreten durch Österreich.  
Represented by Austria.

**Slovénie/Slovenien/Slovenia**

Représentée par l'Italie.  
Vertreten durch Italien.  
Represented by Italy.


**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Roland **Bacher**

Stellvertretender Sektionschef  
 Sektion Zulassungen + Regelwerke  
 Bundesamt für Verkehr  
 CH-3003 Bern

 +41 (31) 324 12 12  
 Fax +41 (31) 322 55 95  
 E-mail roland.bacher@bav.admin.ch


**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Marcel **Hepp**

Jurist  
 Bundesamt für Verkehr  
 CH-3003 Bern

 +41 (31) 323 00 92  
 Fax +41 (31) 322 58 11  
 E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch

**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Herr Thomas **Schlusemann**

Stellvertretender Sektionschef  
 Bundesamt für Verkehr  
 Sektion Fahrzeuge  
 CH-3003 Bern


 +41 (31) 325 46 09  
 Fax +41 (31) 322 78 26  
 E-mail thomas.schlusemann@bav.admin.ch

**Republique tchèque/Tschechische Republik  
Czech Republic**

Représentée par Autriche.  
 Vertreten durch Oesterreich.  
 Represented by Austria.

**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. **Murat Safa**

Mechanical Engineer, Assitant Director of  
Traction Department  
TC Devlet  
Demiryollari İşletmesi Genel Müdürlüğü Cer  
Dairesi Başkanlığı  
06330 Gar Ankara TÜRKIYE


 +90 (312) 309 05 15 (232)

Fax +90 (312) 310 99 49

E-mail [muratsafa@tcdd.gov.tr](mailto:muratsafa@tcdd.gov.tr)

**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. **Kamil Bayatli**

Expert  
TC Devlet  
Demiryollari İşletmesi Genel Müdürlüğü Cer  
Dairesi Başkanlığı  
06330 Gar Ankara TÜRKIYE

 +90 (312) 44 82 33 (- 44 32)

Fax +90 (312) 310 99 49


E-mail [tcddkamil@gmail.com](mailto:tcddkamil@gmail.com)



**Union européenne/Europäische Union  
European Union**

M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Deputy Head of Unit, Single European Rail  
Area  
Commission européenne  
CE - DG MOVE - B2  
DG MOVE - Mobilité et Transport  
Unité B2 - Espace Ferroviaire Unique  
Européen  
DM 28-4/52  
Rue Demot 28  
BE-1049 Bruxelles


 +32 (2) 296 09 57  
Fax +32 (2) 299 02 62  
E-mail [patrizio.grillo@ec.europa.eu](mailto:patrizio.grillo@ec.europa.eu)

**Union européenne/Europäische Union  
European Union**

**ERA**

M./Hr./Mr. **Denis Biasin**

Head of Sector - Interoperability  
European Railway Agency (ERA)  
120, Rue Marc Lefrancq  
BP 20392  
FR-59307 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 220 965 24  
Fax +33 (3) 220 966 24  
E-mail [denis.biasin@era.europa.eu](mailto:denis.biasin@era.europa.eu)

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

**CER**

M./Hr./Mr. **Bernard Alibert**

Directeur Interoperabilité et Normalisation  
SNCF  
Direction Stratégie, Innovations et Régulation  
Siège SNCF  
34, rue du Commandant Mouchotte  
FR-75014 Paris

 +33 (1) 53 25 35 03


Fax +33 (1) 53 25 30 68

E-mail [bernard.alibert@sncf.fr](mailto:bernard.alibert@sncf.fr)

**UIC**

M./Hr./Mr. Jean-Georges **Heintz**

Expert industriel et sécurité du TMD  
Union Internationale des Chemins de fer (UIC)  
16, rue Jean-Rey  
FR-75015 Paris


 +33 (1) 532 530 28

Fax

E-mail [heintz@uic.org](mailto:heintz@uic.org)

**III. Autre participants**  
**Andere Teilnehmer**  
**Other participants**

M./Hr./Mr. Karl Erik **Raff**


 +41 (79) 75 04 516

E-mail [karlerik.raff@quicknet.ch](mailto:karlerik.raff@quicknet.ch)

**IV.    Secrétariat  
      Sekretariat  
      Secretariat**


M./Hr./Mr.   **Gustav Kafka**  
24.05.2012 partiallement  
24.05.2012 teilweise  
24.05.2012 partially

Deputy Secretary General,  
Head of Legal Section

           +41 (31) 359 10 13  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail         gustav.kafka@otif.org


M./Hr./Mr.   **Bas Leermakers**

Head of Section Technology

           +41 (31) 359 10 25  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail         bas.leermakers@otif.org

M./Hr./Mr.   **Peter Sorger**

Administrativ Assistant I  
Section Technology

           +41 (31) 359 10 26  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail         peter.sorger@otif.org

**V.     Interprètes  
       Dolmetscher  
       Interpreters**

M./Hr./Mr.   Dominique **Baz**

M./Hr./Mr.   Irène **Kruse**

M./Hr./Mr.   Sarah de **Senarclens**

M./Hr./Mr.   Peter **Sand**

M./Hr./Mr.   Valeria **Tschannen**

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

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

**Berne, 23./24.05.2012**

**CTE 5 / PV**

**Annexe II**

Original : EN

## **La liste des documents**

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

4. Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH (pour information)  
**A 92-03/1.2012** Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH - Activités depuis la 4e session de la CTE (September 2011)
5. Dérogations (ATMF Article 7a) (pour adoption)  
**A 94-40/2.2012** Annex B, ATMF - Dérogations
6. Prescriptions techniques uniformes (PTU) (pour adoption)
- 6.1 PTU WAG Annexe PP  
**A 94-02-PP/3.2011 rev1** PTU WAG : MATERIEL ROULAND : WAGONS DE MARCHANDISES - Annexe PP
- 6.2 PTU NOI : MATERIEL ROULAND - BRUIT  
**A 94-04/1.2012** PTU NOI : Matériel roulant - Bruit
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)  
**A 93-01/1.2012** Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation)
8. Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) (pour adoption)  
**A 94-20/1.2012** Registres nationaux des véhicules (RNV) - amendements
9. ATMF, article 15 § 3 - « ensure » ou « ascertain » (pour adoption)  
**A 93-01/2.2012** Proposition de développement du Rapport explicatif relatif à l'article 15 ATMF
10. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 APTU (pour information)  
**A 92-01/1.2012** État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 of APTU
11. Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI :
- 1) Exploitation et gestion (fusionnée) et
  - 2) Wagon de fret, révisée
- (pour information)  
**A 94-00/8.2011** Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur les STI Exploitation et gestion (fusionnée) et Wagon de fret, révisée



**12.** Code de détenteur de véhicule

**12.1** Coopération avec l'OSJD  
(pour information)

**A 95-01/5.2012** Coopération avec l'OSJD

**13.** Registres de véhicules

**13.1** État de développement des RNV dans les États parties  
(pour information)

**A 94-20/2.2012** État de développement des RNV dans les États parties

**14.** Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013  
(pour discussion)

**A 92-03/2.2012** Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013