



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Commission des experts techniques

7^e session

Procès-verbal

Berne, 4 et 5 juin 2014

ORDRE DU JOUR

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Élection du président
4. Rapport de groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques (pour information)
5. Révision des ATMF (pour adoption comme recommandation à la Commission de révision)
6. Prescriptions techniques uniformes (PTU) (pour adoption)
 - 6.1 PTU LOC & PAS
 - 6.2 PTU PMR
 - 6.3 PTU Marquage
 - 6.4 Amendement à la PTU GEN-A
 - 6.5 Amendement à la PTU GEN-C
 - 6.6 Mise à jour de la PTU WAG
 - 6.7 Mise à jour de la spécification du RNV
7. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (pour information)
8. Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI : (pour information)
 - 1) TAF
 - 2) OPE
 - 3) CCS
9. Registre commun OTIF-ERA pour les MDV et ECE (pour information)
10. État de développement des RNV dans les États parties (pour information)
11. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2014 et à l'avenir (pour discussion)
12. Divers
13. Prochaine session

DISCUSSIONS

Mot de bienvenue du Secrétaire général

M. **François Davenne** ouvre la session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants. Il met en exergue le degré de coordination qu'ont atteint l'ERA, la Commission européenne et l'OTIF et signale que les documents qui seront discutés à cette session auront des implications majeures pour l'exploitation et les investissements ferroviaires.

Le Secrétaire général met l'accent sur le projet de révision des ATMF qui sera adopté, il l'espère, par la 25^e session de la Commission de révision qui se tiendra le 26 juin. Ce document introduit un certain nombre de concepts de sécurité dans les ATMF et crée des règles partagées pour l'exploitation et la composition des trains, non seulement à l'échelle de l'Union européenne, mais aussi pour les États non membres de l'UE.

Le Secrétaire général souligne également la quantité de nouveaux documents prévus pour adoption par cette session. L'OTIF continuera à élaborer des règlements pour l'interopérabilité et la compatibilité des systèmes, non seulement pour le système de l'UE, mais aussi pour une plus vaste aire géographique.

Renvoyant à l'ordre du jour, le Secrétaire général se réjouit de l'esprit de coopération et souhaite à tous les participants un excellent travail pendant la session.

M. **Bas Leermakers**, chef de la section technique de l'OTIF, souhaite lui aussi la bienvenue aux participants et aux interprètes à la 7^e session de la CTE. Il informe les participants que la session sera interprétée en simultané en anglais, français et allemand et qu'il en sera également fait un enregistrement.

Les documents pour cette session sont disponibles dans les trois langues et ont été mis en ligne sur le site de l'OTIF deux mois avant la réunion, conformément aux dispositions du Règlement intérieur de la CTE.

La teneur des documents a été discutée au cours des trois sessions du WG TECH qui ont eu lieu depuis la 6^e session de la CTE. De plus, trois réunions d'un sous-groupe ad hoc ont traité de la révision des ATMF durant la même période.

1. Adoption de l'ordre du jour

Le **Secrétariat de l'OTIF** (ci-après dénommé « le Secrétariat ») précise que l'ordre du jour provisoire a été envoyé aux participants avec la circulaire du 3 avril 2014 (circulaire **A 92-03/502.2014**).

M. **Patrizio Grillo**, représentant de l'UE, souhaite également la bienvenue aux participants et explique qu'il représente l'UE à cette session. À des fins de transparence, il informe les États non membres de l'UE que pour certains points à l'ordre du jour, l'UE votera au nom des États parties de l'OTIF également membres de l'UE, p. ex. pour les points 5 (révision des ATMF) et 6 (PTU).

La CTE adopte l'ordre du jour de la 7^e session.

Au sujet des développements survenus entre les deux sessions de la CTE, le **Secrétariat** informe l'assemblée de la concrétisation de l'Arrangement administratif entre l'OTIF, la Commission

européenne et l'ERA¹ et de son premier succès avec l'établissement des registres communs OTIF/ERA pour les MDV et ECE, tous deux opérationnels depuis le 1^{er} avril 2014.

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que les membres de la CTE sont les États membres de l'OTIF appliquant les APTU et ATMF, à savoir 36 des 49 États membres de l'OTIF.

Le **Secrétariat** informe la CTE qu'à la date de la session, un État partie n'a pas le droit de vote en application de l'article 26, § 7, de la Convention et deux États parties n'appliquent pas les ATMF (et n'ont donc pas le droit de vote pour le point 5) et que l'UE exercera le droit de vote de tous ses États membres qui sont également parties à la COTIF pour les points 5 et 6 (elle représentera respectivement 19 et 20 États membres de l'UE).

Le quorum requis a été calculé en fonction du nombre d'inscriptions à la session.

APTU. Le quorum pour l'adoption de la réglementation APTU est de **18** États (sur 35 États parties disposant du droit de vote). **20** États parties de l'OTIF membres de l'UE et **6** États parties de l'OTIF non membres de l'UE, soit 26 États habilités à voter, sont présents ou représentés :

Pour les décisions concernant les APTU, le quorum est donc atteint (dépassé de 8 voix).

ATMF. Le quorum pour l'adoption de la réglementation ATMF est de **17** États (sur 33 États parties disposant du droit de vote). **19** États parties de l'OTIF membres de l'UE et **6** États parties de l'OTIF non membres de l'UE, soit 25 États habilités à voter, sont présents ou représentés :

Pour les décisions concernant les ATMF, le quorum est donc atteint (dépassé de 8 voix).

Le Secrétariat explique la procédure d'adoption des documents pour les points 5 et 6. Tous les documents ont été mis en ligne sur le site de l'OTIF. Ils forment, avec les modifications apparaissant dans le document de séance préparé pour la CTE 7 sur la base des commentaires reçus de la part des participants, les propositions pour adoption par la CTE. En vue de faciliter la prise de décision, les documents sont projetés sur l'écran dans leur version consolidée, avec tous les amendements, avant d'être soumis au vote.

La CTE vote simultanément pour les trois versions linguistiques.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** présente la procédure d'élection du président.

Conformément à cette procédure, puisque les délégués n'ont présenté aucune proposition, le **Secrétariat** suggère que la Suisse (M. Bacher) préside cette session. M. Roland Bacher accepte la nomination et la **CTE** élit à l'unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de cette session.

¹ Signé à Bruxelles le 24 octobre 2013 et notifié aux États membres de l'OTIF par lettre circulaire A 57-21/501.2013 du 25.11.2013 (http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2013/A_57-21_501_2013_25_11_2013_f_OTIF-EU-ERA_AA_Brussels_24_10_2013.pdf).

Le **Président** remercie l'assemblée pour la confiance qu'elle lui témoigne et espère que la CTE traitera les points à l'ordre du jour dans un esprit de coopération.

4. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques (pour information)

Le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du WG TECH, conformément aux décisions de la précédente session de la CTE (juin 2013).

Le groupe de travail permanent WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- Septembre 2013 à Istanbul (WG TECH 20), objet des discussions :
 - Feuille de route pour la PTU LOC&PAS (résultat : document A 94-03/1.2013 v03 pour le point 6.1 de la présente CTE « Stratégie et feuille de route pour l'élaboration de la PTU LOC&PAS »)
 - Amendement à la PTU GEN-A
 - Amendement à la PTU GEN-C
 - Révision des ATMF

Cette réunion a établi le sous-groupe de travail ad hoc pour la révision des ATMF.

- Décembre 2013 à Berne (WG TECH 21), objet des discussions/révisions :
 - Révision des ATMF
 - PTU LOC & PAS
 - Amendement à la PTU GEN-A
 - Amendement à la PTU GEN-C
 - Validation du guide d'application de la PTU WAG

Cette réunion a abouti sur la décision de rédiger des PTU supplémentaires.

- Février 2014 à Bonn (WG TECH 22), objet des discussions/révisions :
 - Validation du rapport du sous-groupe pour la révision des ATMF
 - Révision des ATMF (document CR 25/8 Add.1 v01 pour le point 5 de la présente CTE)
 - PTU LOC & PAS (document A 94-03/2.2013 v07 pour le point 6.1)
 - PTU PMR (document A 94-05/1.2014 v05 pour le point 6.2)
 - PTU Marquage (document A 94-09/1.2014 v03 pour le point 6.3)
 - Validation de l'amendement à la PTU GEN-A (document A 94-01A/1.2011 v10 pour le point 6.4)
 - Validation de l'amendement à la PTU GEN-C (document A 94-01C/1.2011 v08 pour le point 6.5)
 - Préparation de la CTE 7 et approbation de son ordre du jour provisoire

Le WG TECH 22 a été suivi le deuxième jour d'un atelier commun OTIF-ERA sur les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs, qui a principalement conclu que la CER ferait connaître ses exigences en termes d'harmonisation des prescriptions pour les voitures de voyageurs en trafic international. Le résultat était attendu sous peu.

Au nom de la CTE, le **Président** remercie particulièrement les sous-groupes dont les travaux ont abouti à la révision des ATMF, à savoir le sous-groupe ad hoc pour la sécurité dirigé par M. Patrizio Grillo et le sous-groupe pour la révision des ATMF dirigé par M. Michael Schmitz, et tous ceux qui y ont participé.

Le Président conclut que le rapport du groupe permanent WG TECH ne soulève pas de questions et que la CTE en prend note.

5. Révision des ATMF (pour adoption comme recommandation à la Commission de révision)

Document :

[CR 25/8 Add.1 v01](#)

Révision des ATMF

Le **Secrétariat** informe la CTE des caractéristiques principales des travaux du sous-groupe pour les ATMF, qui prenaient appui sur les résultats et les recommandations du sous-groupe sur la sécurité. Le sous-groupe pour les ATMF a commencé ses travaux en septembre 2013, s'est réuni à trois reprises (le 18 octobre 2013 à Berne, le 28 octobre 2013 à Bruxelles et le 10 janvier 2014 à Berne) et était composé de représentants de l'Allemagne (DE), la France (FR), la Serbie (RS)², la Suisse (CH), la Commission européenne, l'ERA, la CER, l'UIP et le Secrétariat de l'OTIF.

Avant de présenter les points-clés de la proposition, le **Secrétariat** rappelle à la CTE la procédure d'adoption du document pour la révision des ATMF, à savoir qu'elle ne peut l'adopter que comme recommandation à la Commission de révision de l'OTIF. À la suite de la recommandation de la CTE, la 25^e Commission de révision pourra adopter le document à sa réunion prévue pour le 26 juin.

Les points-clés de la révision des ATMF sont :

- la transposition des recommandations du sous-groupe ad hoc sur la sécurité visant à inclure la gestion de la sécurité pour la composition et l'exploitation des trains (nouvel article 15a),
- la mise à jour des définitions (art. 2),
- la suppression/reformulation d'éléments nécessitant un développement plus poussé de la réglementation, lorsque ce développement est déjà terminé (c.-à-d. art 7a Dérogations),
- des modifications d'ordre rédactionnel.

Le **Président** suggère que les discussions à ce sujet se basent désormais sur le document de séance préparé pour la CTE 7, qui liste les modifications proposées par rapport aux documents soumis à la CTE 7 deux mois avant la session.

Le Secrétariat présentera chaque amendement par rapport aux documents soumis deux mois avant la session, qui sera ensuite discuté par l'assemblée. La CTE votera ensuite sur la proposition.

Le **Secrétariat** explique que le **premier** amendement dans le document de révision des ATMF correspond à la requête de l'UE pour la modification de l'article 3a, § 3. L'amendement proposé dans le document de séance a été légèrement modifié par le Secrétariat par rapport à la proposition originale.

² La Serbie faisait partie du groupe et a pris part à l'échange de vues, mais n'était pas présente aux réunions.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, FR, DE	Art. 3a, § 3 (page 8)	Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe : « Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, seule la législation de l'Union européenne s'applique. »	Demande de l'UE amendée par le Secrétariat de l'OTIF. Dans certains États membres de l'UE, les appendices F et G à la COTIF sont transposés dans la législation nationale avec des lois adoptées par le parlement national. Dans certains cas, ces lois peuvent être supérieures aux lois transposant les directives de l'UE et peuvent par conséquent prévaloir sur les dispositions de la directive 2008/57/CE. Ce problème se poserait en particulier pour l'article 15a des ATMF, qui impose aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure des obligations moins poussées que les dispositions correspondantes de la législation de l'UE, en termes de systèmes de gestion de la sécurité, par exemple.

Le représentant de l'UE justifie cette proposition en expliquant que dans certains États membres de l'UE, les appendices F et G à la COTIF sont transposés dans la législation nationale avec des lois adoptées par le parlement national. D'un point de vue « hiérarchique », ces lois peuvent, dans certains cas, être supérieures aux lois transposant les directives de l'UE et peuvent par conséquent prévaloir sur la réglementation applicable de l'UE. Cela poserait en particulier problème pour l'article 15a des ATMF, qui impose aux entreprises ferroviaires (EF) et aux gestionnaires d'infrastructure (GI) des obligations supplémentaires moins poussées que les dispositions correspondantes de la législation de l'UE, en termes de systèmes de gestion de la sécurité, par exemple. L'UE s'inquiète que les ATMF puissent primer sur la réglementation applicable de l'UE, avec pour résultat que celle-ci ne serait pas appliquée. Elle propose donc cette déconnexion à l'art. 3a, § 3.

L'UE remercie le Secrétariat d'accepter d'introduire cette proposition et approuve le libellé modifié qu'il propose.

CH comprend l'amendement mais craint que les exploitants non UE aient soudain à appliquer les prescriptions de l'UE en plus de celles de l'OTIF. À des fins de clarté, CH propose de modifier le libellé : par exemple, l'amendement pourrait ne concerner que l'exploitation ayant lieu exclusivement au sein de l'UE.

L'**UIP** commente le libellé et suggère que l'amendement ne devrait concerner que l'exploitation au sein de l'UE, c'est-à-dire que la réglementation de l'UE doit prévaloir sur celle de l'OTIF lorsque les activités des EF se déroulent au sein de l'UE.

En ce qui concerne les différents acteurs ferroviaires, la **CER** ne sait pas avec certitude quelle réglementation devrait s'appliquer lorsque, par exemple, le matériel ferroviaire a été construit en CH (État non membre de l'UE), enregistré en Serbie (État non membre de l'UE) et est utilisé en transport entre FR et DE (États membres de l'UE). La CER juge également très compliqué d'inclure cette règle dans l'art. 3a, § 3, sans examiner toutes les conséquences, en particulier pour tous les articles liés.

Le **représentant de l'UE** répond que pour leurs activités sur le territoire de l'UE, les EF doivent appliquer la réglementation européenne et disposer de certificats de sécurité conformément à la directive de l'UE sur la sécurité. Il rappelle à l'assemblée que les ATMF existantes ne traitent que de la procédure d'admission, tandis que les versions actuelles des certificats ATMF sont mutuellement reconnus par les États membres et non membres de l'UE. Comme suite aux amendements, les EF et GI auraient naturellement de nouvelles obligations, qui se répercuteraient sur les dispositions sur la sécurité et pourraient poser problème au sein de l'UE. C'est la raison pour laquelle l'UE a proposé d'amender l'art. 3a, § 3. En cas d'incohérence entre les deux réglementations (OTIF et UE), le droit de l'UE primerait. Après avoir consulté ses juristes au sujet du verbe « primer », la Commission européenne pourrait appuyer le libellé différent de l'art. 3a, § 3, tel que proposé par le Secrétariat et avec la modification suggérée par l'UIP, mais la position finale de l'UE ne sera prête que pour la 25^e session de la Commission européenne, où la décision sera prise.

Selon **RS**, il n'apparaît pas clairement sur quelle réglementation de l'OTIF celle de l'UE primerait. À l'exception de l'art. 15a, les ATMF ne prescrivent pas, à la différence de la réglementation de l'UE, de règles d'exploitation pour les RU et GI. En conséquence, les propositions pourraient être déplacées à l'art. 15a.

L'**UIP** appuie la proposition de déplacer le nouvel amendement de l'art. 3a, § 3, à l'art. 15a, étant donné qu'il n'est à l'heure actuelle pertinent que pour l'art. 15a, puisque c'est le seul article où se pose la question de la primauté du droit.

Le **représentant de l'UE** explique que l'art. 3a est bien l'article approprié, non seulement parce qu'il traite déjà des interactions avec d'autres accords internationaux, mais aussi pour des raisons de clarté. De plus, cette question ne concerne pas exclusivement l'article 15a, car de nombreuses obligations apparaissent dans d'autres parties de l'appendice également.

Le **Secrétaire général** souligne que la proposition de l'UE est conforme à l'art. 2 de l'Accord d'adhésion de l'Union européenne à l'OTIF, qui précise que « [...] les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union appliquent les règles de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné » et qu'elle devrait donc être adoptée dans l'esprit de la clause de transparence.

Le **Président** résume les débats et note qu'il y a consensus pour conserver le texte tel que proposé dans le document de séance, avec le libellé convenu : « *Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.* ».

2^e amendement dans le document de révision des ATMF :

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
2	EN, FR, DE	Art. 5, § 5 (page 11)	Remplacer « article 2w1 » par « article 2 wa), al. 1 ».	Correction de la référence.

Le **Président** note qu'il y a consensus.

Le **Secrétariat** explique que le 3^e amendement dans le document sur la révision des ATMF correspond à la demande de l'UE de combiner les § 2 et 2a de l'art. 19, en supprimant le § 2a et en remplaçant le § 2 par un texte modifié pour une meilleure compréhension. Le Secrétariat a légèrement modifié la proposition.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
3	EN, FR, DE	Art. 19, § 2, et art. 19, § 2a (pages 26/27)	<p>Combiner l'art. 19, § 2, et l'art. 19, § 2a, en remplaçant le § 2 par un texte modifié.</p> <p>Le résultat sera le suivant :</p> <p>Article 19</p> <p>§ 2 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1^{er} janvier 2011 aux véhicules existants au 1^{er} janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.</p> <p>§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.</p>	Combiner le § 2 et le § 2a facilite la compréhension.

Le **représentant de l'UE** exprime des inquiétudes quant à la procédure servant à confirmer que des véhicules existaient avant le 1^{er} janvier 2011.

L'objectif du **Secrétariat** est d'indiquer clairement que cette clause ne concerne pas les admissions de véhicules délivrées avant le 1^{er} janvier 2011 pour les véhicules construits après cette date. À compter du 1^{er} janvier 2011, ces prescriptions des ATMF s'appliquent à tous les véhicules. Le Secrétariat est d'avis que le texte proposé est plus à même de dissiper les inquiétudes exprimées par l'UE.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur du 3^e amendement du document de révision des ATMF.

Le **Secrétariat** propose de traiter ensemble les amendements **4, 5 et 6**. Ces propositions ne concernent que la version allemande du document de révision des ATMF.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
4	DE	Art. 2, lettre ab)	<p>« „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen. »</p> <p>„Akkreditierung“ die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellte Bescheinigung, dass eine Stelle zur Bewertung der Konformität die Anforderungen aus harmonisierten europäischen Normen oder anwendbaren internationalen Normen sowie gegebenenfalls zusätzlich anwendbare Anforderungen erfüllt, einschließlich solche aus sektorspezifischen Programmen zur Durchführung der Konformitätsbewertung;</p>	Harmoniser la définition de « <i>Akkreditierung</i> » avec le libellé allemand de l'art. 2, § 10, du règlement 765/2008.
5	DE	Art. 5, § 2, art. 2, lettre cb), art. 5, § 3 à 7, art. 6, § 4, art. 10, § 3a, 4, 6, 7, 8	« organisme d'évaluation » est ici traduit par « <i>Bewertungsstelle</i> », alors que dans la PTU GEN-E, il est traduit par « <i>Prüforgan</i> ». En UE, le terme « <i>Bewertungsstelle</i> » est réservé pour les organismes d'évaluation selon les MSC. Le terme utilisé par l'OTIF à l'art. 5, § 2, pourrait donc prêter à confusion. Il est donc proposé d'utiliser « <i>Prüforgan</i> » dans les ATMF également.	Harmonisation linguistique

6	DE	Art. 5, § 4	Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die technische Zulassung erteilenden zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Pflichten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übergeben übertragen werden müssen wurden.	
---	----	-------------	---	--

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur des amendements **4, 5 et 6** du document de révision des ATMF.

En réponse au Président qui demande s'il y a d'autres propositions, **RS** propose d'ajouter la phrase suivante à la fin de l'art. 4, § 1, après la lettre b) : « *Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en parallèle.* », **RS** justifie cette proposition en disant que les problèmes d'incohérence pourraient être résolus dans les États membres de l'OTIF où l'admission du type de construction n'est pas obligatoire. Dans ce cas, l'admission du véhicule en une seule fois impliquerait l'admission simultanée de sa construction. Cette proposition est conforme à l'art. 26, § 2, de la directive 2008/57/CE de l'UE.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
7	EN, FR, DE	Art. 4, § 1, après la lettre b) (page 8)	« Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en parallèle. »,	But : éviter les charges administratives superflues. Cette spécification est conforme à l'art. 26, § 2, de la directive de l'UE n° 2008/57/CE.

Le **représentant de l'UE** appuie la proposition.

Le **Président** note que la CTE accepte à l'unanimité la proposition de la Serbie comme 7^e amendement du document de révision des ATMF.

La **CER** fait trois commentaires d'ordre rédactionnel : le premier sur la modification du terme détenteur dans la version française de l'art. 2, lettre n) ; le deuxième visant à conserver la définition du certificat technique dans les trois versions linguistiques à l'art. 2, lettre dd) ; le troisième sur la clarification du certificat PTU mentionné à l'art. 10, § 3a.

Le **Secrétariat** indique que l'amendement à l'art. 2, lettre n), a déjà été introduit correctement dans la version française du document de révision des ATMF, mais qu'il n'avait pas eu le temps de l'introduire dans le document de séance. Le Secrétariat projette le texte correctement amendé sur l'écran.

Le **Président** note qu'il y a consensus sur les amendements à l'article 2, lettre n).

Le Secrétariat explique que l'article 2, lettre dd), a été supprimé des définitions parce qu'il existe déjà un article distinct concernant le certificat technique (art. 11) dans les ATMF.

Le **Président** note qu'il n'y a pas consensus sur les amendements à l'article 2, lettre dd).

Concernant la clarification du certificat PTU, le **Secrétariat** explique que ce certificat ne doit pas être confondu avec le certificat technique qui prouve l'admission à l'exploitation. Le certificat PTU atteste quant à lui que la construction est conforme avec les exigences des PTU et est délivré par l'organisme d'évaluation.

Vote :

Le Président souligne que la CTE ne vote que pour la soumission d'une recommandation à la 25^e session de la Commission de révision.

Le résultat du vote sur le document de révision des ATMF (CR 25/8 Add.1 v01) avec tous les amendements listés ci-dessus est de :

- 25 États membres habilités à voter,
- 22 voix pour,
- 0 voix contre,
- 3 abstentions (CH, TN, TR).

Décision :

La CTE 7 adopte la recommandation suivante à la 25^e session de la Commission de révision :

- Adopter le projet de révision des ATMF soumis à la CTE 7 avec les amendements suivants :
 - a. apporter les amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7,
 - b. à la fin de l'art. 4, § 1, après la lettre b), ajouter la phrase suivante : « *Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en parallèle.* »,
 - c. dans la version française, modifier la définition à l'art. 2, lettre n), comme suit : « *“détenteur” désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;* » ;
- réfléchir à un nouveau libellé pour l'art. 3a, § 3, différent de celui proposé dans le document de séance, afin de décrire correctement les interactions entre le droit de l'UE et les ATMF, en ce qui concerne les aspects opérationnels. À sa 7^e session, la CTE a préparé la proposition de libellé suivante, qui peut être envisagée par la Commission de révision : « *Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.* ».

Document explicatif de la révision de l'appendice G (RU ATMF) et points à inclure dans le Rapport explicatif

Document :

[A 93-01/2.2014 v01](#)

Document explicatif de la révision de l'appendice G (RU ATMF) et points à inclure dans le Rapport explicatif

Le **Secrétariat** présente ce document donc l'objectif est de justifier et d'expliquer les amendements proposés dans le document sur la révision des ATMF. Le Secrétariat informe également la CTE que le document explicatif de la révision de l'appendice G – RU ATMF (ci-après désigné « document explicatif sur les ATMF ») sera soumis avec le document de révision des ATMF à la Commission de révision. Le document comporte du texte normal et en **gras**. Le texte en gras comprend des suggestions pour le Rapport explicatif sur les ATMF (sur la manière d'appliquer la COTIF).

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN	Justifications générales (bas de la page 2)	The changes which are not covered by this introductory note these general justifications are explained in the rest of this document.	Correction sémantique

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur du **1^{er}** amendement du document explicatif sur les ATMF.

Le **Secrétariat** explique que le **2^e** amendement concerne le statut du gestionnaire d'infrastructure lorsqu'il exploite des véhicules.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
2	EN, FR, DE	Article 2, lettre t) (haut de la page 4)	Ajouter une nouvelle phrase à la fin : « Lorsque des gestionnaires d'infrastructure exploitent des véhicules, p. ex. des wagons pour le transport de matériaux de construction ou pour des activités de maintenance de l'infrastructure, ils le font en qualité d'entreprise ferroviaire. »	Explication du statut des gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils exploitent des véhicules.

La **CER** indique qu'elle ne peut pas accepter qu'un GI puisse agir en tant qu'EF, même s'il est propriétaire des véhicules. Elle note également que cette proposition est en contradiction avec la législation de l'UE.

Le **représentant de l'UE** répond que selon la directive sur la sécurité, un GI peut être une EF avec l'autorisation de sécurité, s'il applique les règles applicables aux EF et exploite ses propres trains. L'UE ne voit pas de raison de retirer cette proposition. À des fins de clarification, l'UE suggère que la CTE amende son libellé.

Pour clarifier les choses, le **Secrétariat** renvoie au nouvel art. 15a, § 2, des ATMF, qui stipule qu'en plus des EF, la disposition s'applique également à des entités autres que les EF, p. ex. les GI. Cette proposition n'entre donc pas en contradiction avec la réglementation de l'OTIF. Par ailleurs, la proposition fait partie du document explicatif sur les ATMF et ne crée donc pas d'obligation en tant que telle. Le Secrétariat appuie la proposition de l'UE d'amender le libellé et suggère : « *Lorsque des gestionnaires d'infrastructure exploitent des véhicules, p. ex. des wagons pour le transport de matériaux de construction ou pour des activités de maintenance de l'infrastructure, ils appliquent les règles établies dans les ATMF pour les entreprises ferroviaires.* »

Le **Président** résume les débats et note que l'assemblée est en faveur de l'ajout du texte proposé dans le document de séance avec les modifications supplémentaires suggérées par le Secrétariat.

En réponse au Président qui demande si les amendements convenus seront présentés à la Commission de révision sous une forme identique, le **Secrétariat** rappelle la procédure d'envoi des recommandations à la Commission de révision, à savoir que tous les amendements réalisés ce jour et ceux déjà inclus dans le document de séance préparé pour la CTE 7, seront consolidés et soumis à la Commission de révision comme recommandation de la CTE. Le **Secrétariat** explique que le 3^e amendement concerne la meilleure utilisation des modules et certificats PTU.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
3	EN, FR, DE	Art. 4, § 1, lettre b) (page 5)	Conformément à l'article 10, § 8, le certificat de vérification est l'outil approprié pour démontrer que le véhicule correspond au type de construction admis (module SD/SF), ce qui ne constitue pas véritablement une procédure simplifiée. Il s'agit d'une procédure standard. Le mot simplifié est ambigu s'il n'est pas expliqué plus avant et il est donc supprimé. Le certificat de vérification est délivré conformément au module approprié défini dans la ou les PTU concernées, à savoir soit le module SD ou SF pour le certificat d'examen de type, soit le module SH1 pour le certificat d'examen de conception.	Ajouter le module SH1 puisque le certificat de type de conception délivré au cours de la phase de conception de ce module permet également d'utiliser la procédure décrite.

RS s'interroge sur la nécessité de cette proposition, étant donné que la PTU GEN-D explique déjà les modules. Si cette proposition est retenue, RS propose alors de supprimer certains passages afin qu'il ne soit fait référence qu'aux modules : « *Le certificat de vérification est délivré conformément au module approprié défini dans la ou les PTU concernées, à savoir soit le module SD ou SF ~~pour~~ le certificat d'examen de type, soit le module SH1 ~~pour~~ le certificat d'examen de conception.* ».

Le **représentant de l'UE** répond que la proposition est claire et correcte et résulte d'une longue discussion au sein de l'UE. L'intégralité du texte devrait être conservé, sans suppression ni modification. Si les passages proposés par RS étaient biffés, cela pourrait donner l'impression erronée que n'importe quel module peut être utilisé.

Le **Président** résume les débats et explique que la question des modules a été traitée par des spécialistes, qui ont émis leur opinion. Puisque l'UE requiert ce degré de détail, le Président est d'avis que la CTE devrait voter sur le texte tel que proposé, à moins qu'il y ait une forte opposition.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur du texte proposé dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que le 4^e amendement concerne l'harmonisation des dispositions de l'OTIF et de l'UE quant à la question concernée.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
4	EN, FR, DE	Art. 7, § 1a, (page 6/7)	Pour compenser la suppression de « rester admis » au § 1, ce paragraphe est ajouté pour indiquer que les entités responsables du véhicule après l'admission, à savoir le détenteur, l'ECE et l'entreprise ferroviaire, doivent maintenir sa conformité aux PTU. Dès lors que les procédures peuvent durer plusieurs mois, il est recommandé que les règles sur la base desquelles une autorité compétente traite un dossier d'admission spécifique soient les règles qui s'appliquaient à la date de la demande et qu'aucune nouvelle règle ne soit instaurée au cours de la procédure ultérieure.	Harmonisation de l'interprétation de cette disposition avec celle de l'UE (point 8.7 de la recommandation de la Commission n° 2011/217)

Le **Président** note que l'assemblée appuie le texte proposé dans le document de séance.

CH remarque que la CTE n'a pas trouvé de consensus sur l'explication du document de révision des ATMF pour les EF et GI. CH craint que la COTIF puisse ne plus s'appliquer aux frontières de l'UE, alors que l'objectif de la CTE est d'atteindre l'équivalence juridique des dispositions de l'OTIF et de l'UE. CH propose que la CTE donne mandat pour la rédaction d'une explication supplémentaire à l'art. 3a, § 3.

Le **représentant de l'UE** appuie la proposition de CH pour la rédaction d'une explication sur les dispositions révisées des ATMF. Il doute toutefois que cela puisse être fait avant la prochaine session de la Commission de révision.

Le **Président** souligne qu'il importe d'expliquer correctement les interactions entre le droit de l'UE et les ATMF pour les aspects liés à l'exploitation en rapport avec les nouvelles dispositions de l'art. 3a, § 3, et qu'une proposition doit être rédigée à temps pour être présentée à la Commission de révision. En conséquence, la CTE charge un groupe composé de la **Commission européenne** (P. Grillo), **DE** (M. Schmitz), **CH** (M. Hepp), **RS** (M. Popović), **CER** (B. Alibert), **ERA** (D. Dimitrova) et du **Secrétariat** de l'OTIF d'élaborer (par courriel) une proposition de libellé explicatif.

Le **Président** note que le Secrétariat préparera le projet initial et l'enverra à ce groupe de travail de la CTE.

Le **représentant de l'UE** demande également que les cas spécifiques mentionnés à la page 4 du document explicatif de l'OTIF, ainsi que leurs répercussions sur les conditions pour l'admission, soient clarifiés. L'UE craint que le libellé ne soit pas suffisamment clair et ne couvre pas tous les types de cas spécifiques. L'UE propose que des explications soient apportées avec la révision du document explicatif de l'OTIF.

Vote :

Le résultat du vote sur le document explicatif de la révision des ATMF (A 93-01/2.2014 v.1) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 24 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la recommandation suivante à la 25^e session de la Commission de révision :

- Examiner le document explicatif soumis à la CTE 7 comme justification de la révision des ATMF avec les modifications suivantes :
 - a. apporter les amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7,
 - b. amender la dernière phrase des explications concernant l'article 2, lettre t), des ATMF comme suit : « *Lorsque des gestionnaires d'infrastructure exploitent des véhicules, p. ex. des wagons, pour le transport de matériaux de construction ou pour des activités de maintenance de l'infrastructure, ils appliquent les règles établies dans les ATMF pour les entreprises ferroviaires.* » ;
- Rédiger un libellé expliquant correctement les interactions entre le droit de l'UE et les ATMF pour les aspects opérationnels, en rapport avec les nouvelles dispositions de l'art. 3a, § 3. La CTE a chargé un groupe³ de développer (par courriel) une proposition de libellé explicatif.

6. Prescriptions techniques uniformes – PTU (pour adoption)

6.1 PTU LOC & PAS

Documents :

[A 94-03/1.2013 v03](#) **Stratégie et feuille de route pour l'élaboration de la PTU LOC&PAS** (pour information)

[A 94-03/2.2013 v07](#) **Projet de PTU LOC&PAS**

Le **Secrétariat** a préparé deux documents qui ont été soumis à la CTE 7 deux mois avant la session : la stratégie et feuille de route pour l'élaboration de la PTU LOC&PAS (A 94-03/1.2013

³ Les membres de ce groupe sont P. Grillo (Commission), M. Schmitz (DE), B. Alibert (CER), M. Hepp (CH), M. Popović (RS), D. Dimitrova (ERA) et le Secrétariat de l'OTIF.

v03 – pour information) et la PTU LOC&PAS (A 94-03/2.2013, version 07 – pour adoption). Les commentaires reçus par le Secrétariat sur la PTU LOC&PAS durant les deux mois qui ont précédé la session ont été pris en compte dans le document de séance. La CTE n'ayant pas d'objections quant au document pour information, le Secrétariat présente la PTU LOC&PAS.

Le document a été préparé conformément à la décision prise à la CTE 6, qui avait mandaté le WG TECH de développer le projet de PTU LOC&PAS. Le WG TECH 20 a adopté les principes d'élaboration et le premier projet a été présenté au WG TECH 21. Il reposait sur le projet de STI LOC&PAS qui avait reçu un avis favorable des États membres de l'UE lors du RISC 68, le 24 octobre 2013. En plus de la STI, la proposition de PTU LOC&PAS incluait également un appendice K qui comportait des dispositions pour la sécurité de l'exploitation tirées de la STI OPE (Exploitation en toute sécurité du matériel roulant) et des cas spécifiques pour la Suisse et la Norvège.

Le **Président** note que la CTE va travailler plus avant sur les modifications proposées dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que le **premier** amendement concerne l'harmonisation des périodes de transition dans la PTU LOC&PAS et la STI LOC&PAS.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, FR, DE	4.2.3.1, § 3, al. 2 (page 42)	Dans la colonne de gauche, remplacer « <i>Au cours d'une période de transition <u>qui prend fin 3 ans après la date d'application de la présente PTU</u></i> » par « <i>Au cours d'une période de transition <u>qui prend fin au 31 décembre 2017</u></i> ».	Mentionner cette date précise comme fin de la période de transition permet de s'assurer que les périodes de transition de la PTU LOC&PAS et de la STI LOC&PAS prennent fin le même jour, même si leurs dates d'entrée en vigueur ou d'application diffèrent.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

Le **Secrétariat** explique que le **2^e** amendement permet également de garantir que les périodes de transition dans la PTU LOC&PAS et la STI LOC&PAS sont harmonisées.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
2	EN, FR, DE	7.1.1.2.1, § 3, al. 1 (page 182)	Dans la colonne de gauche, remplacer la fin de la première phrase « [...] l'application de la présente PTU n'est pas obligatoire pendant une période transitoire s'achevant 6 ans après l'entrée en vigueur de la présente PTU. » par « [...] l'application de la présente PTU n'est pas obligatoire pendant une période transitoire s'achevant le 31 décembre 2020. ».	Mentionner une date précise comme fin de la période de transition permet de s'assurer que les périodes de transition de la PTU LOC&PAS et de la STI LOC&PAS prennent fin le même jour, en cas de dates d'entrée en vigueur ou d'application différentes.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

Le **Secrétariat** explique que le **3^e** amendement se justifie de la même manière que les deux précédents.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
3	EN, FR, DE	7.1.1.5, § 1, al. 1 (page 186)	Dans la colonne de gauche, remplacer le début de la première phrase « Pendant une période transitoire s'achevant trois ans après l'entrée en vigueur de la présente PTU » par « Pendant une période transitoire s'achevant le 31 décembre 2017 ».	Mentionner une date précise comme fin de la période de transition permet de s'assurer que les périodes de transition de la PTU LOC&PAS et de la STI LOC&PAS prennent fin le même jour, en cas de dates d'entrée en vigueur ou d'application différentes.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

Le **Secrétariat** explique que le **4^e** amendement correspond à la réponse de NO à la lettre de l'OTIF aux États non membres de l'UE, qui leur demandait de déclarer tous les cas spécifiques dont il faut tenir compte dans la PTU. Bien que NO ne soit pas un État partie, c.-à-d. qu'elle n'applique pas les APTU et ATMF, le Secrétariat tient compte des informations reçues de la part de NO quant à son intention de retirer sa déclaration et de devenir État partie et ses cas spécifiques ont donc été inclus.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
4	EN, FR, DE	7.3.1 (1) (page 195), colonne de gauche Références aux cas spécifiques de la Norvège	Nouveau 3 ^e paragraphe : « Les cas spécifiques de la Norvège sont les cas applicables à la STI LOC&PAS, énoncés à l'article 1^{er}, § 2, points a) à f) de la décision du Comité mixte de l'EEE n° 176/2012 du 28 septembre 2012 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE, telle que publiée au Journal officiel de l'Union européenne L 341, 13.12.2012, p 29. »	La Norvège a exprimé le besoin de quelques cas spécifiques. Ces cas spécifiques correspondent aux adaptations réalisées en conjonction avec la reprise dans l'accord EEE de la STI LOC&PAS, en vertu de la décision du Comité mixte de l'EEE. Les cas spécifiques de la Norvège dans la STI s'appliquent également dans la PTU.

Le **représentant de l'UE** explique que la décision du Comité mixte de l'EEE n° 176/2012 du 28 septembre 2012 est applicable à l'ancienne version de la STI LOC&PAS. Il remarque que la référence doit être mise à jour lorsque le Comité mixte aura pris sa décision sur les cas spécifiques de la Norvège pour la nouvelle STI LOC&PAS.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé, à condition que la référence au Comité mixte de l'EEE soit mise à jour selon la proposition de l'UE.

Le **Secrétariat** explique que le 5^e amendement ne concerne que les références aux cas spécifiques non inclus dans la STI LOC&PAS, c.-à-d. une liste des cas spécifiques des États non membres de l'UE. Cette proposition est conforme à la décision de la CTE 6 concernant la même question mais pour la PTU WAG.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
5	EN, FR, DE	7.3.2 (page 196), colonne de gauche	« La présente partie ne comprend que les cas spécifiques qui ne sont pas inclus dans la STI LOC&PAS. »	Les cas spécifiques apparaissant déjà dans la STI ne devraient pas être repris dans la PTU.

En réponse à la proposition de **RS** d'introduire une référence claire permettant de savoir où trouver la STI correspondante, le **Secrétariat** explique qu'en règle générale, toutes les références apparaissent dans la partie 0 de chaque PTU⁴. Dans le cas présent, la référence à la PTU correspondante n'a pas encore été incluse car la STI n'a pas encore été publiée et n'a donc pas encore été référencée. Avant l'entrée en vigueur de la PTU, la référence à la STI correspondante sera inscrite dans la partie 0.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

⁴ Équivalence et dispositions transitoires

CH déclare qu'elle a retiré la plupart de ses cas spécifiques comme l'indiquent les amendements n^{os} **6 à 24, 26 à 28 et 31 à 33** du document de séance⁵. **CH** explique qu'elle a d'abord présenté puis retiré ces cas spécifiques en conséquence de sa réunion avec l'OTIF et l'ERA dont il est ressorti que la plupart d'entre eux ne répondaient pas aux critères des cas spécifiques et pouvaient donc être biffés de la PTU LOC&PAS. CH fait remarquer que ces dispositions s'appliqueront toutefois bien aux EF pour leurs activités d'exploitation en Suisse, même si elles ne sont pas définies comme cas spécifiques.

CH explique les raisons du maintien du cas spécifique présenté comme amendement n^o **25** du document de séance, concernant la résistance à la pression des véhicules entrant dans un tunnel à haute vitesse. La proposition envisage un essai spécifique selon une procédure en cours de développement, qui devrait être finalisée en 2015.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
25	EN, FR, DE	7.3.2.12 (page 199)	<p>Le texte devrait être libellé comme suit :</p> <p>« Les véhicules au service des passagers conçus pour circuler à des vitesses supérieures à 160 km/h doivent pouvoir être exploités [...] (tunnel de base du Saint-Gothard). Vérification pour le type de véhicule via un essai en circulation. à des vitesses allant jusqu'à 200 km/h. » [...]</p> <p>Nouveau paragraphe à la fin :</p> <p>« Si un véhicule ne satisfait pas à ces exigences, les règles d'exploitation (par exemple, les limitations de vitesse) peuvent s'appliquer. »</p>	La Suisse a modifié sa proposition.

Le **représentant de l'UE** résume la proposition concernant les cas spécifiques de CH et note qu'elle ne liste pas d'exigences supplémentaires autres que celles définies au chapitre 4 de la PTU, mais que CH les développera l'année prochaine. Par ailleurs, tous les types de véhicule doivent être autorisés au terme d'un essai, dont la procédure n'est pas encore spécifiée. L'UE objecte contre ce mode de traitement des spécifications et considère que s'ils ne comportent pas exigences spécifiques, les cas spécifiques ne doivent pas être inclus dans la PTU. Elle est d'avis qu'en règle générale, il faut éviter ce type de cas spécifiques qui compromet l'interopérabilité.

CH considère que bien qu'il n'y ait pas d'exigences spécifiques, cet amendement devrait être maintenu pour des raisons de sécurité. Elle explique qu'il est nécessaire pour garantir le bon fonctionnement du planning très dense des Chemins de fer fédéraux suisses.

⁵ Les amendements n^{os} 6 à 24, 26 à 28 et 31 à 33 du document de séance ne sont pas reproduits dans le présent procès-verbal car ils indiquent seulement la suppression des propositions concernant les cas spécifiques de CH.

La **CER** appuie la proposition, à condition qu'elle soit limitée au tunnel de base du Saint-Gothard.

RS propose de ne pas inclure le cas spécifique dès maintenant mais de reporter la discussion à la prochaine session de la CTE, étant donné que le tunnel de base du Saint-Gothard est encore en construction.

Le **représentant de l'UE** suggère de déplacer l'amendement quelque part dans le chapitre 7 de la PTU, au lieu de supprimer le cas spécifique.

Le **Président** note que le cas spécifique doit être étayé par des exigences spécifiques. Il propose donc deux possibilités pour la CTE : soit de supprimer le cas spécifique au motif que les exigences spécifiques ne peuvent pas encore être décrites, soit de conserver ce cas spécifique dans les amendements et de préparer une remarque claire exigeant que les exigences spécifiques soient fournies le plus rapidement possible. La modification de cet amendement devrait également être utile au secteur ferroviaire et à ceux travaillant avec les PTU, comme les EF et les constructeurs de véhicules.

Après une discussion sur le nouveau libellé, le **Président** note qu'il y a consensus, à condition que le libellé de l'amendement soit modifié comme suit :

« Les véhicules au service des passagers conçus pour circuler à des vitesses supérieures à 160 km/h et destinés à être utilisés dans des tunnels longs à voie unique construits avec une coupe transversale de 41 m² doivent être contrôlés au moyen d'un essai. La Suisse transmettra à la CTE les exigences applicables au présent cas spécifique, en fonction des résultats des essais-types prévus en 2015 dans le tunnel de base du Saint-Gothard. La PTU sera alors adaptée en conséquence. Si un véhicule ne satisfait pas à ces exigences, les règles d'exploitation (par exemple, les limitations de vitesse) peuvent s'appliquer. »

Intervenant en sa qualité de représentant de CH, le **Président** explique les raisons qui ont conduit à soumettre l'amendement n° 29 concernant la géométrie des archets (niveau constituant d'interopérabilité), qui a été fixée en CH à 1 450 mm et ne peut être changée en 1 600 mm (norme UE) sur toutes les lignes.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
29	EN, FR, DE	7.3.2.16 (page 201)	<p>Le réseau à voie normale suisse est conçu pour l'utilisation de pantographes dont les archets ont une géométrie de 1 450 mm. Spécifications prévues dans la DE OCF 18.</p> <p>Informations complémentaires : CFF R I-20030, v 2-0 / 1.1.2014.</p> <p>Le texte devrait être libellé comme suit :</p> <p>« Pour une exploitation sur les lignes existantes, les unités électriques doivent être équipées d'un pantographe ayant une géométrie des archets d'une longueur de 1450 mm (EN 50367:2012, annexe B.2, illustration B.1) »</p>	La Suisse a modifié sa proposition.

La **CER** demande s'il serait possible de lister les lignes sur lesquelles une géométrie des archets à 1 450 mm est requise.

CH remarque que l'amendement pourrait également être interprété comme une restriction s'appliquant à toutes les lignes en Suisse, ce qui n'est pas le cas. Sur certaines lignes, la géométrie des archets à 1 600 mm peut être utilisée.

Après une discussion sur le nouveau libellé, le **Président** résume les débats et note qu'il y a consensus, à condition que le libellé de l'amendement soit modifié comme suit :

« Pour une exploitation sur les lignes existantes, les unités électriques doivent être équipées d'un pantographe ayant une géométrie des archets d'une longueur de 1450 mm, sauf spécification contraire dans le registre de l'infrastructure (EN 50367:2012, annexe B.2, illustration B.1). »

Intervenant en sa qualité de représentant de CH, le **Président** explique les raisons qui ont conduit à soumettre l'amendement n° 30 concernant l'effort de contact et comportement dynamique du pantographe. La référence à la norme EN est notée.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
30	EN, FR, DE	7.3.2.17 (page 201)	Le texte devrait être libellé comme suit : <p style="text-align: center;">« Pour une exploitation sur les lignes existantes, le pantographe et les lignes aériennes de contact doivent fonctionner correctement ensemble dans toutes les configurations d'exploitation et aux vitesses utilisées (EN 50367:2012, annexe B, tableau B.1, tableau B.5 et illustration B.1 ; annexe C, tableau C.1). »</p> <p>Exigences de l'infrastructure pour les interactions pantographe / ligne aérienne de contact, selon le CFF R I-50088, v 1.0 / 5.9.2013.</p>	La Suisse a modifié sa proposition.

La **CER** demande si une approche similaire, à savoir une référence à la spécification du registre de l'infrastructure, pourrait être utilisée pour l'amendement précédent.

CH souligne que cet amendement renvoie en particulier aux efforts du pantographe à 1 450 mm.

Après une discussion sur le nouveau libellé, le **Président** résume les débats et note qu'il y a un consensus, à condition que le libellé de l'amendement soit modifié comme suit :

« Pour une exploitation sur les lignes existantes nécessitant une géométrie des archets d'une longueur de 1 450 mm, le pantographe et les lignes aériennes de contact doivent fonctionner correctement ensemble dans toutes les configurations d'exploitation et aux vitesses utilisées (EN 50367:2012, annexe B, tableau B.1, tableau B.5 et illustration B.1 ; annexe C, tableau C.1). »

Le **Président** explique que les amendements **34 à 36** et **38 à 41** ne portent que sur la renumérotation des sous-parties du 7.3.2 ou sur la correction de références.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
34	EN, FR, DE	7.3.2.1 à 7.3.2.20 (pages 196 à 201)	7.3.2.1 à 7.3.2.5	Renumérotation des sous-parties de la partie 7.3.2 à la suite des retraits de la Suisse et des modifications des propositions
35	EN, FR, DE	7.4 (page 201)	La référence devrait être : « [...] spécifiées dans la clause 4.2.6.1.52. »	Correction de la référence
36	EN, FR, DE	7.4 (page 201)	La référence devrait être : « [...] spécifiées dans la clause 4.2.6.1.52, exception faite du scénario [...] »	Correction de la référence

38	EN, FR, DE	APPENDICE J (page 234) J.1 Normes ou documents normatifs, index n° 9	La référence devrait être : « EN 16404:2014 xx (probablement 2014 ; à vérifier avant l'adoption) »	Correction de la référence
39	EN, FR, DE	APPENDICE J (page 235) J.1 Normes ou documents normatifs, index n° 32	La référence devrait être : « Fpr EN 14752:2014 xx (probablement 2014 ; à vérifier avant l'adoption) » « Points obligatoires : 5.2.1.4.2.2 1 »	Correction de la référence
40	EN, FR, DE	APPENDICE J (page 235) J.1 Normes ou documents normatifs, index n° 33	La référence devrait être : « Fpr EN 14752:2014 xx (probablement 2014 ; à vérifier avant l'adoption) » « Points obligatoires : 5.5.1.5-4 »	Correction de la référence
41	EN, FR, DE	APPENDICE J (page 238) J.1 Normes ou documents normatifs, index n° 66	La référence devrait être : « EN 16019:2014 xx (probablement 2014 ; à vérifier avant l'adoption) »	Correction de la référence

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur des amendements proposés.

Intervenant en qualité de représentant de **CH**, le **Président** explique les raisons qui conduit à proposer le **37^e** amendement. Cet amendement concernant les conditions environnementales spécifiques s'inspire des conditions environnementales spécifiques de l'Autriche.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
37	EN, FR, DE	7.4 (page 201), colonne de gauche	Conditions spécifiques de la Suisse Pour un accès sans restriction en Suisse dans des conditions hivernales, il y a lieu de prévoir des chasse-obstacles montés en chasse-neige afin de pouvoir dégager la neige comme préconisé pour les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées dans la clause 4.2.6.1.2.	La proposition de la Suisse du 7.3.2.11 est modifiée et déplacée dans cette partie, qui convient mieux.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

Vote :

Le résultat du vote sur la nouvelle PTU LOC&PAS (A 94-03/2.2013 v07) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU LOC&PAS avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7, avec les modifications suivantes :
 - Le cas spécifique de la Suisse pour les variations de pression maximales en tunnel devra être libellé comme suit : « *Les véhicules au service des passagers conçus pour circuler à des vitesses supérieures à 160 km/h et destinés à être utilisés dans des tunnels longs à voie unique construits avec une coupe transversale de 41 m² doivent être contrôlés au moyen d'un essai. La Suisse transmettra à la CTE les exigences applicables au présent cas spécifique, en fonction des résultats des essais-types prévus en 2015 dans le tunnel de base du Saint-Gothard. La PTU sera alors adaptée en conséquence. Si un véhicule ne satisfait pas à ces exigences, les règles d'exploitation (par exemple, les limitations de vitesse) peuvent s'appliquer.* »
 - Le cas spécifique de la Suisse pour la géométrie des archets (niveau constituant d'interopérabilité) devra être libellé comme suit : « *Pour une exploitation sur les lignes existantes, les unités électriques doivent être équipées d'un pantographe ayant une géométrie des archets d'une longueur de 1450 mm, sauf spécification contraire dans le registre de l'infrastructure (EN 50367:2012, annexe B.2, illustration B.1).* »
 - Le cas spécifique de la Suisse pour l'effort de contact et le comportement dynamique du pantographe devra être libellé comme suit : « *Pour une exploitation sur les lignes existantes nécessitant une géométrie des archets d'une longueur de 1 450 mm, le pantographe et les lignes aériennes de contact doivent fonctionner correctement ensemble dans toutes les configurations d'exploitation et aux vitesses utilisées (EN 50367:2012, annexe B, tableau B.1, tableau B.5 et illustration B.1 ; annexe C, tableau C.1).* »
- Avant l'entrée en vigueur de la PTU, la partie 0 devra être mise à jour pour renvoyer au règlement de l'UE promulguant la STI.

La référence au cas spécifique de la Norvège devra être mise à jour dès que la nouvelle référence selon la nouvelle décision du Comité mixte de l'EEE sur le sujet sera disponible.

6.2 PTU PMR**Document :**

[A 94-05/1.2014 v05](#)

Projet de PTU PMR

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document PTU PMR (A 94-05/1.2014, version 05), qui a été soumis à la CTE 7 deux mois avant la session. Les commentaires reçus par le Secrétariat sur la PTU PMR ont été pris en compte dans le document de séance.

La PTU PMR a été préparée en parallèle avec la PTU LOC&PAS, conformément à la décision du WG TECH 21 d'élaborer une PTU PMR distincte (non incluse dans la PTU LOC&PAS). Le premier projet a été soumis au WG TECH 22. Le document est basé sur la version de la STI PMR qui a reçu un avis positif du RISC 69 en janvier 2014 à une différence près, à savoir que l'application des paramètres relatifs à l'infrastructure introduits dans la PTU PMR, en particulier ceux concernant les quais et les gares, **est volontaire** pour les États de l'OTIF non membres de l'UE. Par ailleurs, les appendices B et C renvoient au texte juridique promulguant la STI PMR et la colonne de gauche y est donc réservée.

Le **Président** note que la CTE va travailler plus avant sur les modifications proposées dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **1 à 3** portent sur des corrections des références du côté de l'UE (colonne de droite), visant à garantir l'équivalence avec le texte de la STI PMR voté par le RISC 69. Les amendements **4, 5 et 7** portent sur la correction d'erreurs typographiques.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, FR, DE	2.1.2, § 2 (page 4)	Dans la colonne de droite, remplacer « <i>qui sont mis en service après la date de mise en application prévue à l'article 14</i> » par « <i>qui sont mis en service après la date de mise en application prévue à l'article 12</i> ».	Cette modification garantit l'équivalence avec le texte de la STI PMR dans la version votée par le RISC.
2	EN, FR, DE	2.1.2, § 3 (page 5)	Dans la colonne de droite, remplacer « sur le réseau (ou sur une partie de celui-ci) d'un État membre à la date de mise en application prévue à l'article 14 » par « sur le réseau (ou sur une partie de celui-ci) d'un État membre à la date de mise en application prévue à l'article 12 ».	Cette modification garantit l'équivalence avec le texte de la STI PMR dans la version votée par le RISC.
3	EN, FR, DE	2.1.2, § 4 (page 5)	Dans la colonne de droite, remplacer « Toutefois, la STI s'applique à l'infrastructure et au matériel roulant existants du système ferroviaire de l'Union, visés à l'article 2, paragraphe 1 » par « Toutefois, la STI s'applique à l'infrastructure et au matériel roulant existants du système ferroviaire de l'Union, visés au paragraphe 1 [...] ».	Cette modification garantit l'équivalence avec le texte de la STI PMR dans la version votée par le RISC.
4	EN	6.1 (page 57)	Titre : Dans la colonne de droite, remplacer « Interoperability constituant » par « Interoperability constituants ».	Faute de frappe
5	EN, FR, DE	Tableau 14, colonne 8 (page 51)	Le numéro de la note de bas de page pour le module CH est le 17, pas le 18.	Faute de frappe
7	EN, FR, DE	APPENDICE A (page 70) index n° 11	La référence devrait être : « FprEN 14752:2014 »	Correction de la référence

Le **Président** note que l'assemblée appuie les amendements proposés.

Intervenant en qualité de représentant de CH, le **Président** explique les raisons qui conduit à proposer le **6^e** amendement. Ce cas spécifique concerne la hauteur des quais, qui est en Suisse de 550 mm au-dessus du niveau du rail, mais peut être différente dans d'autres pays. Ce problème (différence de hauteur) a conduit à de nombreux cas devant les tribunaux suisses. CH déclare que

l'adoption de cette proposition permettrait d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
6	EN, FR, DE	7.3.2.1 (page 68)	<p>Le titre du 7.3.2.1 devrait être : 7.3.2.1 Emmarchement pour l'accès au véhicule et la sortie de celui-ci (point 4.2.2.11) et dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement (4.2.2.12) Embarquement et débarquement de fauteuils roulants (4.4.1 et 4.4.2)</p> <p>Le matériel roulant exploité en Suisse doit en principe être équipé d'au moins une porte munie de dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement permettant aux personnes en fauteuil roulant ou utilisant un déambulateur à roulettes d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules (p. ex. marchepieds escamotables ou palettes comble lacune respectant les valeurs de lacune verticale et horizontale maximales) pour la hauteur normalisée des quais en Suisse (550 mm au dessus des rails).</p> <p>Motif :</p> <p>Garantir l'autonomie des PMR est un objectif fondamental de la législation nationale suisse¹. À cet effet, il doit en principe être possible d'accéder aux véhicules des transports publics et d'en sortir sans assistance. Le matériel roulant exploité en Suisse doit donc être équipé d'au moins une porte munie de dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement permettant aux personnes en fauteuil roulant ou utilisant un déambulateur à roulettes d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules (p. ex. marchepieds escamotables ou palettes comble lacune respectant les valeurs de lacune verticale et horizontale maximales) pour la hauteur normalisée des quais en Suisse (550 mm au dessus des rails).</p> <p>Les exceptions à cette règle doivent être traitées selon la clause de proportionnalité également retenue dans la LHand. Lorsqu'une telle exception est approuvée par l'Office fédéral des transports suisse (OFT), l'assistance (et l'aide technique, avec p. ex. des élévateurs à bord ou sur quai) est requise et considérée comme une mesure compensatoire.</p> <p>Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, LHand, RS 151.3</p>	<p>Correction de la référence.</p> <p>La Suisse a modifié sa proposition.</p>

			<p>http://www.admin.ch/bundesrecht/00566/index.html?lang=fr</p> <p>Embarquement et débarquement de fauteuils roulants : Au moins une porte par train doit être conçue de manière à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules. Hauteur des quais : 550 mm au-dessus des rails.</p> <p>Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure définissent ensemble les zones du quai où cet accès est possible.</p> <p>L'Office fédéral des transports suisse (OFT) peut autoriser des exceptions en vertu de la clause de proportionnalité retenue par la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, LHand, RS 151.3*. Lorsqu'une telle exception est approuvée par l'OFT, l'assistance par le personnel et l'aide technique (p. ex. des élévateurs à bord ou sur quai) sont requises comme mesures compensatoires.</p> <p>Tout recours (p. ex. de la part d'une organisation de personnes handicapées ou du demandeur) contre la décision de l'OFT est soumis à la décision du Tribunal administratif fédéral suisse. Le Tribunal fédéral suisse décide de tout nouvel appel.</p> <p>* www.admin.ch -> Bundesrecht -> Systematische Rechtssammlung -> 151.3 Suchen</p> <p>* www.admin.ch -> Droit fédéral -> Recueil systématique -> 151.3 Rechercher</p> <p>*www.admin.ch -> Diritto federale -> Raccolta sistematica -> 151.3 Ricerca</p>	
--	--	--	--	--

Le **représentant de l'UE** note que bien que l'exigence soit clairement définie (une porte par train et hauteur des quais), la fait que les EF et GI puissent définir mutuellement l'accès aux trains pourrait créer une incertitude pour les constructeurs. L'amendement proposé introduirait parallèlement des exceptions mais sans en donner les critères. Selon l'UE, cette situation doit être évitée. Au sein de l'UE, l'objectif est d'opérer une distinction nette entre « autorisation de mise sur le marché » pour que les constructeurs puissent construire des véhicules normalisés, d'une part, et les obligations des RU qui doivent veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure, d'autre part.

Le **Secrétariat** considère que ce cas spécifique énonce des exigences plus rigoureuses que la STI. En conséquence, des trains d'un autre pays satisfaisant pleinement à la STI pourraient ne pas être autorisés à entrer en Suisse.

La **CER** exprime des réserves quant à l'amendement proposé, en particulier sur le nombre de portes exigées par train et/ou véhicule permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder seules aux véhicules.

CH répond que ce cas spécifique lui est nécessaire car elle est en train de rendre son système de transports publics accessibles à tous. Elle souligne que le nombre de portes est clairement défini et limité à une par train et non par véhicule. Elle explique également l'importance que revêt le principe

de proportionnalité, qui pourrait s'appliquer aux véhicules (étrangers) ne circulant que partiellement sur le réseau suisse. CH souligne également que sa politique ferroviaire encourage fortement l'entrée de trains internationaux en Suisse.

DE s'inquiète des conséquences pratiques. Par exemple, si un véhicule est déjà autorisé, le demandeur, c.-à-d. le constructeur, peut-il partir du principe que le gestionnaire d'infrastructure garantira l'accessibilité ou cette accessibilité est-elle contrôlée lorsque le véhicule est admis (à l'exploitation en trafic international) ? DE souhaite qu'il y ait des procédures coordonnées d'admission des véhicules car dans le cas contraire, le processus pourrait être bloqué. Elle ajoute que bien qu'en Allemagne, les quais soient à la même hauteur qu'en Suisse, cette exigence n'existe ni en Allemagne ni dans les STI.

CH affirme que l'amendement n'aura pas d'incidence sur la procédure d'admission. Puisque l'exigence elle-même n'apparaît que dans les deux premiers paragraphes, CH propose, pour simplifier les choses, de ne garder que ces paragraphes et d'insérer le reste comme explication dans une note de bas de page ou de le supprimer.

DE se demande quand cette exigence s'applique. Elle remarque que la STI ne s'applique qu'aux véhicules nouveaux ou rénovés, et donc pas aux véhicules existants.

CH répond que cette exigence est permanente et existe déjà, que la ligne soit rénovée ou nouvelle.

La **CER** signale que selon cet amendement, les TGV devront être stoppés à leur entrée en Suisse et qu'en conséquence, des investissements considérables devront être envisagés pour modifier les trains/véhicules. La procédure pour les exceptions n'apparaît pas non plus clairement. La CER rappelle à l'assemblée le cas similaire concernant les rampes dans les gares en France : au lieu de les inclure comme cas spécifique dans la STI PMR, FR a dû les considérer comme une spécification nationale.

CH explique que c'est par manque d'espace que des rampes n'étaient pas construites en Suisse. En ce qui concerne les trains arrivant en Suisse de l'étranger, ils détiennent tous, que ce soient les TGV, ICE, ETR ou les trains autrichiens, une autorisation délivrée par l'Office fédéral des transports suisse (OFT) et aucune d'entre elles ne sera retirée.

Le **Président** résume les débats et propose que l'amendement soit libellé comme suit : « Embarquement et débarquement de fauteuils roulants : Au moins une porte par train doit être conçue de manière à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules. Hauteur des quais : 550 mm au-dessus des rails. »

Le **représentant de l'UE** fait remarquer que pour cette dernière proposition, une analyse d'impact serait requise. L'UE souhaite savoir si les dispositions référencées dans le texte supprimé restent applicables ou non, c.-à-d. s'il peut ou non y avoir des exceptions.

CH répond que des trains circulent déjà sans répondre aux exigences susmentionnées. Quant au principe de proportionnalité, bien qu'il soit supprimé, ces dispositions sont inscrites dans la législation suisse et s'appliqueront en conséquence aux nouveaux trains. Pour ce qui est des dérogations à cette exigence, elles seront toujours possibles, mais seulement après autorisation par l'OFT.

Le **représentant de l'UE** appuie la proposition de la CER selon laquelle l'amendement ne devrait s'appliquer qu'aux nouveaux véhicules. Pour les véhicules existants, la procédure est déjà définie dans les ATMF. L'UE souligne que l'amendement doit être clair pour les constructeurs lorsqu'ils construisent des véhicules destinés à être utilisés sur les lignes suisses.

Le **Secrétariat** indique que si le cas spécifique est limité aux nouveaux véhicules, il ne sort pas du champ d'application de la PTU PMR, selon lequel elle s'applique au nouveau matériel roulant (y compris en cas de renouvellement ou de réaménagement) et pas au matériel roulant existant.

Le **représentant de l'UE** ajoute que pour le matériel roulant existant renouvelé ou réaménagé, l'article 10, § 11, s'appliquerait et pas ce cas spécifique. Il remarque également que l'équivalence entre la PTU PMR et la STI PMR devrait être mentionnée au début de la partie 0. Avant l'entrée en vigueur de la PTU, il conviendra d'ajouter la référence au règlement de l'UE promulguant la STI.

Le **Président** résume les débats et note qu'il y a consensus, à condition que l'amendement soit modifié comme convenu :

« Le présent cas spécifique s'applique au nouveau matériel roulant. Embarquement et débarquement de fauteuils roulants : Au moins une porte par train doit être conçue de manière à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules. Hauteur des quais : 550 mm au-dessus des rails. Des exceptions peuvent être autorisées sur la base du principe de proportionnalité et conformément à la réglementation nationale applicable. »

Vote :

Le résultat du vote sur la nouvelle PTU PMR (A 94-05/1.2014 v04) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 24 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU PMR avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7, avec la modification suivante :
 - o Le cas spécifique de la Suisse pour l'embarquement et le débarquement de fauteuils roulants devra être libellé comme suit : *« Le présent cas spécifique s'applique au nouveau matériel roulant. Embarquement et débarquement de fauteuils roulants : Au moins une porte par train doit être conçue de manière à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder au véhicule ou d'en sortir seules. Hauteur des quais : 550 mm au-dessus des rails. Des exceptions peuvent être autorisées sur la base du principe de proportionnalité et conformément à la réglementation nationale applicable. »*
- ajout au début de la partie 0 indiquant l'équivalence entre la PTU PMR et la STI PMR. Avant l'entrée en vigueur de la PTU, il conviendra d'ajouter la référence au règlement de l'UE promulguant la STI.

6.3 PTU Marquage

Document :

[A 94-09/1.2014 v03](#)

Projet de PTU Marquage

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document PTU Marquage (A 94-09/1.2014, version 03), qui a été soumis à la CTE deux mois avant la session. Les commentaires reçus par le Secrétariat sur la PTU Marquage ont été pris en compte dans le document de séance.

La PTU Marquage a été rédigée conformément à la décision du WG TECH 22 de développer une nouvelle PTU distincte pour le marquage des véhicules. Le document comporte des spécifications qui apparaissaient auparavant dans l'appendice PP à la PTU WAG. La PTU Marquage est de teneur équivalente à l'appendice 6 de la spécification de l'UE pour le RNV (à l'exception de la partie 4 qui est déjà incluse dans la spécification de l'OTIF pour le RNV), à l'appendice P de la STI OPE et aux tableaux de codage publiés sur le site de l'ERA. Son élaboration a résulté des modifications substantielles de la PTU WAG (CTE 7, point 6.6 de l'ordre du jour) et du règlement RNV (CTE 7, point 6.7 de l'ordre du jour).

Le **Président** note que la CTE va travailler plus avant sur les modifications proposées dans le document de séance.

Après avoir expliqué un amendement **réductionnel** n'apparaissant pas dans le document de séance et concernant le premier paragraphe du chapitre 3 à la page 3, selon lequel le code alphabétique du pays devrait être souligné, le **Secrétariat** explique les autres amendements. Les amendements **1 à 5** du document de séance portent sur des améliorations rédactionnelles et linguistiques.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, FR, DE	Partie 6, § 3 (page 5)	Diviser le texte en deux colonnes : Colonne de gauche : <i>ils sont admis à l'exploitation.</i> Colonne de droite : <i>leur mise en service est autorisée.</i>	Utilisation des expressions propres à l'UE et à l'OTIF.
2	EN, DE	Partie 7, page 7, Remarques générales	Remplacer « appendice » par « partie »	Amélioration sémantique proposée par RS
3	EN, DE	Partie 7, page 8, structure du NEV	Remplacer 8 fois « part »/« Teil » par « section »/« Abschnitt ».	Amélioration sémantique proposée par RS
4	EN, DE	Partie 7 (pages 8 et 9)	Remplacer 4 fois « part »/« Teil » par « section »/« Abschnitt ».	Amélioration sémantique proposée par RS
5	EN, FR, DE	Partie 7 (pages 8 et 9)	Remplacer 3 fois « du présent appendice » par « de la présente PTU ».	Amélioration sémantique proposée par RS

Le **Président** note que l'assemblée appuie les amendements proposés.

Le **Secrétariat** explique que les 6^e et 7^e amendements portent sur la correction de références de l'UE (colonne de droite) et clarifient que les dispositions de l'UE sur la numérotation sont définies dans la STI OPE et la décision sur le RNV.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
6	EN, FR, DE	Partie 7, pages 8 et 9, colonne de droite	(pour plus de détails, voir la partie 4 de la décision 756/2007/CE sur le RNV) (pour plus de détails, voir la partie 1 de la décision 756/2007/CE sur le RNV) (pour plus de détails sur les wagons, voir la partie 12 de la décision 756/2007/CE sur le RNV ; pour plus de détails sur les véhicules remorqués de transport de voyageurs, voir la partie 14 de la décision 756/2007/CE sur le RNV).	À des fins de clarification « de la décision 756/2007/CE sur le RNV » devrait être rajouté quatre fois dans la colonne de droite.
7	EN, FR, DE	Partie 8, page 9, lignes 2 à 6	<i>Le MDV est unique et valable dans tous les pays concernés par—la <u>présente</u></i> Colonne de gauche : <u>la présente</u> <i>PTU</i> Colonne de droite : <u>la STI OPE et la décision RNV</u> <i>ainsi que dans tous ceux qui concluent un accord impliquant l'application du système de numérotation des véhicules et de MDV, tel qu'il est décrit dans la <u>présente</u></i> Colonne de gauche : <u>la présente</u> <i>PTU</i> Colonne de droite : <u>la STI OPE et la décision RNV</u>	Le but est de clarifier qu'au sein de l'UE, les dispositions sur la numérotation sont définies dans la STI OPE et la décision RNV telle qu'amendée par la décision 2012/757/UE.

Le **Président** note que l'assemblée appuie les amendements proposés.

Le **Secrétariat** explique que le 8^e amendement tel qu'il est énoncé dans le document de séance concerne une note de bas de page relative au tableau, qui indique que les wagons existant dont le numéro commence par 0, 1, 2 ou 3 en vertu d'anciennes réglementations seront également inclus.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
8	EN, FR, DE	Partie 11	Insérer une note de bas de page b., avec deux appels de note après le mot « wagons » : « b. Y compris les wagons portant les chiffres définis dans le présent tableau, en vertu d'anciennes réglementations. »	Proposition de RS pour couvrir les wagons construits selon d'anciennes normes, comme les wagons RIV.

La CER soutient cet amendement.

Le **Président** note que l'assemblée appuie l'amendement proposé.

Le **Secrétariat** explique que le 9^e amendement du document de séance est une proposition de l'UE de n'utiliser que la lettre S pour la Suède.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
9	EN, FR, DE	Partie 10, colonne de droite	« Suède — SE — 74 »	Cette erreur a été corrigée dans le rectificatif paru dans le Journal officiel L 101 du 4.4.2014.

RS appuie l'amendement mais signale une autre incohérence entre les deux colonnes de la partie 10. Dans la colonne de gauche (colonne OTIF), BA utilise deux codes ferroviaires, à savoir 44 pour les Chemins de fer de la Republika Srpska (ŽRS) et 50 pour les Chemins de fer de la Fédération de Bosnie-et-Herzégovine (ŽFBiH). Dans la colonne de droite (colonne UE), l'UE utilise 49 comme code unique pour BA. RS propose d'aligner la colonne de droite sur la colonne de gauche.

La **CER** et l'**UIP** confirment que la colonne de gauche (OTIF) est correcte.

L'**ERA** explique que le code ferroviaire de BA n'est utilisé qu'à des fins d'information, comme l'indique la décision correspondante sur le RNV (au début du tableau).

Le **Président** souligne que le code ferroviaire de BA utilisé dans la colonne de droite ne peut être modifié par la CTE car il ne s'agit que d'une reproduction à titre informatif de la réglementation de l'UE.

Le **Secrétariat** explique que le 10^e amendement dans le document de séance prévoit que les États membres de l'UE n'envoient pas leurs demandes de nouveaux codes au Secrétaire général de l'OTIF.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
10	EN, FR, DE	Parties 14 à 18 Pages 19, 20, 25, 28 et 59	Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA ou l'OTIF . Ajouter une note de bas de page à la fin de la phrase : <u>Les demandes des États membres de l'UE sont envoyées à l'ERA.</u>	Les listes et codes ne sont publiés que sur le site de l'ERA et pas par l'OTIF. Le but est de clarifier que l'ERA est responsable des demandes provenant des États membres de l'UE. Sinon, on pourrait comprendre que les demandes des États membres de l'UE également parties à l'OTIF peuvent être envoyées soit à l'ERA, soit au SG.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **11 à 13** portent sur les notes de bas de page ajoutées à des fins de traçabilité et de fonctionnalité et renvoyant aux tableaux équivalents publiés sur le site de l'ERA.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
11	EN, FR, DE	Partie 15, paragraphe 2	À la fin de la phrase, ajouter une note de bas de page indiquant la date du document de l'ERA : « <i>Tableau équivalent à celui publié sur le site de l'ERA le 18.3.2014.</i> »	Cela permettra une meilleure traçabilité. Sinon, il serait difficile de déterminer quand cette partie de la PTU Marquage doit être amendée en raison de modifications du côté de l'UE.
12	EN, FR, DE	Partie 16, paragraphe 2	À la fin de la phrase, ajouter une note de bas de page indiquant la date du document de l'ERA : « <i>Tableau équivalent à celui publié sur le site de l'ERA le 20.1.2014.</i> »	Cela permettra une meilleure traçabilité. Sinon, il serait difficile de déterminer quand cette partie de la PTU Marquage doit être amendée en raison de modifications du côté de l'UE.
13	EN, FR, DE	Partie 17, paragraphe 2	À la fin de la phrase, ajouter une note de bas de page indiquant la date du document de l'ERA : « <i>Tableau équivalent à celui publié sur le site de l'ERA le 20.1.2014.</i> »	Cela permettra une meilleure traçabilité. Sinon, il serait difficile de déterminer quand cette partie de la PTU Marquage doit être amendée en raison de modifications du côté de l'UE.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **14 et 15** du document de séance ont été proposés afin d'assurer la cohérence avec les amendements à la partie 10 de la décision de l'UE sur le RNV.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
14	EN, DE, FR	Partie 15 (page 21) Tableau 1, Voitures-lits, chiffres 7 3	Le texte devrait être : Réservé « 10 compartiments de 2^e classe »	À des fins de cohérence avec les amendements à la partie 10 de l'appendice 6 de la décision sur le RNV de l'UE

15	EN, DE, FR	Partie 15 (page 21) Tableau 1, Voitures-lits, chiffres 7 4	Le texte devrait être : Réservé « < 10 compartiments de 1^{re} classe »	À des fins de cohérence avec les amendements à la partie 10 de l'appendice 6 de la décision sur le RNV de l'UE
----	------------	---	--	--

Le **Président** note que l'assemblée appuie les amendements 9 à 15 proposés.

Le **Secrétariat** explique que le **16^e** amendement du document de séance porte sur une correction d'ordre rédactionnel.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
16	EN, DE, FR	Partie 15 (page 21) Remarque entre le tableau 1 et le tableau 2	Remarque : Les fractions d'un compartiment ne sont pas prises en considération. Les places équivalentes dans les voitures non compartimentées à couloir central sont obtenues en divisant le nombre de sièges disponibles par 6, 8 ou 10 en fonction de la construction du véhicule.	Correction d'ordre rédactionnel. La même remarque apparaît sous le tableau 2.

L'**ERA** propose que cette remarque soit maintenue sous le tableau 1, car il est plus simple de répéter la remarque plutôt que d'expliquer qu'elle s'applique à deux tableaux.

Le **Président** note qu'il n'y a pas de consensus en faveur de la suppression de la remarque.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **17** et **18** ont été proposés afin d'assurer la cohérence avec les amendements à la partie 10 de la décision de l'UE sur le RNV.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
17	EN, DE, FR	Partie 15 (page 22) Tableau 2, Véhicules de conception spéciale et fourgons, chiffres 9 6	Le texte devrait être : Réservé Autres fourgons	À des fins de cohérence avec les amendements à la partie 10 de l'appendice 6 de la décision sur le RNV de l'UE

18	EN, DE, FR	Partie 15 (page 23) Tableau « Codes des caractéristiques générales », vitesse maximale > 160 km/h, chiffres 9 9	Le texte devrait être : « A ¹ , A ² , G ² »	À des fins de cohérence avec les amendements à la partie 10 de l'appendice 6 de la décision sur le RNV de l'UE
----	---------------	--	---	--

Le Secrétariat explique que l'amendement **19** porte sur une correction d'ordre rédactionnel.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
19	EN	(page 43)	Remplacer deux fois « STI » par « TSI ».	Correction rédactionnelle sur proposition de RS.

Le **Président** note que l'assemblée appuie les amendements **17 à 19** proposés.

Le **Président** prie la **CER** de présenter ces commentaires sur la PTU Marquage.

La **CER** propose d'ajouter une note de bas de page supplémentaire au chapitre 6 après le mot « véhicule » dans la première phrase de la colonne de gauche. La note de bas de page devrait être libellée comme suit : « *Des marquages supplémentaires peuvent être indiqués sur les wagons conformément à l'appendice pertinent de la PTU WAG.* » La CER explique que la partie 5 de l'appendice C à la PTU WAG autorise l'utilisation des marquages supplémentaires « GE » et « CW » et que cette possibilité devrait également être donnée dans la PTU Marquage.

Le **Président** résume les débats et note que l'assemblée appuie l'amendement proposé par la CER s'il est amendé comme suit : « *Un marquage additionnel peut être apposé sur les wagons conformément aux dispositions énoncées dans la partie 5 de l'appendice C à la PTU WAG.* »

Vote :

Le résultat du vote sur la nouvelle PTU Marquage (A 94-09/1.2014 v03) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU marquage avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7,
- note de bas de page supplémentaire dans la partie 6 après « véhicule » dans la première phrase de la colonne de gauche, libellée comme suit : « *Un marquage additionnel peut être apposé sur les wagons conformément aux dispositions énoncées dans la partie 5 de l'appendice C à la PTU WAG.* »

6.4 Amendement à la PTU GEN-A (A 94-01A/1.2011, v.10)

Document :

[A 94-01A/1.2011 v10](#)

PTU GEN-A

Le Secrétariat a préparé pour adoption le document Amendement à la PTU GEN-A (A 94-01A/1.2011, version 10), qui était disponible sur le site de l'OTIF. Les commentaires reçus par le Secrétariat sur la PTU GEN-A ont été pris en compte dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que ces amendements sont proposés en cohérence avec les amendements à l'annexe III de la directive 2008/57/CE introduits par la directive 2013/9/UE. La principale modification est l'introduction d'une nouvelle exigence essentielle sur l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. La seconde modification importante est liée à l'exigence essentielle sur le bruit dans la partie 1.4.4.

Le **Président** note que la CTE va travailler plus avant sur les modifications proposées dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **1 à 6** sont d'ordre rédactionnel et ne modifient pas la teneur du document.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, DE, FR	Note de bas de page 1 (page 1)	« Directive 2008/57/EC du 17 juin 2008, telle qu'amendée par la directive 2013/9/UE du 11 mars 2013 et par xxxxxxxxxx Annexe III de la directive 2008/57/CE du 17 juin 2008, telle qu'amendée par la directive 2013/9/UE du 11 mars 2013 et par la directive 2014/28/UE de la Commission »	Modification rédactionnelle
2	EN, DE, FR	Partie 0 (page 1) Colonne de droite	Il faut écrire : « interfaces»	Faute de frappe
3	EN	Partie 1.3.1 (page 2), colonne de droite	Il faut écrire : « and railway infrastructure »	Harmonisation avec le libellé de l'annexe III de la directive 2008/57/CE
4	EN	Partie 1.3.2 (page 2)	Il faut écrire : « in such a way asto restrict »	Harmonisation avec le libellé de l'annexe III de la directive 2008/57/CE
5	EN	Partie 2.4.1 (page 5), premier paragraphe	Il faut écrire : « in such a way asto protect »	Harmonisation avec le libellé de l'annexe III de la directive 2008/57/CE
6	EN, DE, FR	Partie 2.6.1 (page 7), second paragraphe	Il faut écrire : « training »	Harmonisation avec le libellé de l'annexe III de la directive 2008/57/CE

Le **Président** note que le document est prêt à être soumis au vote.

Vote :

Le résultat du vote sur les amendements à la PTU GEN-A (A 94-01A/1.2011 v.10) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU GEN-A avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7.

6.5 Amendement à la PTU GEN-C (A 94-01C/1.2011, v.08)

Document :

[A 94-01C/1.2011 v08](#) PTU GEN-C

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document Amendement à la PTU GEN-C (A 94-01C/1.2011, version 08), qui était disponible sur le site de l'OTIF. Les commentaires reçus par le Secrétariat sur l'amendement à la PTU GEN-C ont été pris en compte dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que ces amendements sont proposés en cohérence avec les amendements à la partie 4 de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE, introduits par la directive 2011/18/UE, qui portent principalement sur des améliorations rédactionnelles et la mise à jour de références juridiques.

Le **Président** note que la CTE va travailler plus avant sur les modifications proposées dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que les amendements **1 à 3** sont d'ordre rédactionnel et ne modifient pas la teneur du document.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, DE, FR	Fin de la note de bas de page n° 1 (page 1)	« , et par la directive XXXX/XX/UE, publiée dans le Journal officiel de l'UE n° L XX du XX.XX.2014. »	L'amendement de l'annexe VI à la directive 2008/57/CE a été reporté.
2	EN	Partie 2, premier tiret (page 1)	Il faut écrire : « documentation on operating operation ».	Harmonisation avec le libellé de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE
3	EN	Partie 2, cinquième tiret (page 3)	Il faut écrire : « responsible for the ».	Harmonisation avec le libellé de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE

Le **Président** note que le document est prêt à être soumis au vote.

Vote :

Le résultat du vote sur les amendements à la PTU GEN-C Dossier technique (A 94-01C/1.2011 v.08) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU GEN-C avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7.

6.6 Mise à jour de la PTU WAG (A 94-02/2.2012, v.08)**Document :**

[A 94-02/2.2012 v08](#)

PTU WAG

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document Amendement à la PTU WAG (A 94-02/2.2012, version 08), qui était disponible sur le site de l'OTIF. Le commentaire supplémentaire a été pris en compte dans le document de séance.

Le **Secrétariat** explique que les principales modifications à la PTU WAG sont conséquentes à la nouvelle PTU Marquage. La référence actuelle à l'appendice PP doit être transformée en référence à la PTU Marquage. En conséquence, l'appendice PP doit être supprimé de la PTU WAG puisque son contenu est couvert par la PTU Marquage. De plus, les amendements portent également sur la mise à jour de la référence dans l'appendice G à la dernière liste des semelles de frein composites approuvées et sur des modifications mineures de l'appendice I dans le but de refléter correctement la STI OPE de l'UE.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, DE, FR	Appendice I : Dispositions pour la gestion de la sécurité (page 91)	Le texte devrait être : « Tous les véhicules d'un train doivent être reliés au circuit de freinage continu automatique . Le frein automatique du premier et du dernier véhicule (y compris les éventuels engins de traction) doit être opérationnel. »	Harmonisation avec le libellé de la STI OPE, partie 4.2.2.6.1

Le **représentant de l'UE** demande des éclaircissements sur la version de la PTU WAG qui s'appliquera après la CTE : la CTE votera-t-elle la modification de la PTU WAG ou les États membres recevront-ils notification de la nouvelle version de la PTU WAG, qui remplacera l'ancienne version.

Le **Secrétariat** répond qu'ils en recevront notification, conformément à la procédure de notification.

Le **Président** note que la CTE votera sur la PTU WAG comme ensemble et non sur chacun de ses amendements séparément. La version mise aux voix remplacera la version existante et l'OTIF publiera la nouvelle version consolidée.

Vote :

Le résultat du vote sur les amendements à la PTU WAG : Matériel roulant – Wagons de marchandises (A 94-02/2.2012 v.08) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la PTU WAG : Matériel roulant – Wagons de marchandises avec les amendements suivants :

- amendements énoncés dans le document de séance préparé pour la CTE 7.

L'assemblée note que la version mise aux voix remplacera la version existante. L'OTIF publiera la nouvelle version consolidée.

6.7 Mise à jour de la spécification du RNV (A 94-20/2.2012, version 02)

Document :

[A 94-20/2.2012 v02](#)

Registre national des véhicules

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document pour la mise à jour de la spécification du RNV (A 94-20/2.2012, version 02), qui était disponible sur le site de l'OTIF. Le commentaire supplémentaire a été pris en compte dans le document de séance.

Le Secrétariat explique que la principale conséquence de la nouvelle PTU Marquage est le remplacement de la référence actuelle au 1. Données, 1. Numéro d'immatriculation, Contenu par « *Numéro unique d'immatriculation tel que défini dans la PTU Marquage.* ».

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, DE, FR	Introduction, entre le § 3 et le § 4 (page 2)	Insérer entre le § 3 et le § 4 : (4) « La décision n° 2011/107/UE de la Commission européenne a été modifiée par la décision n° 2012/757/UE en ce qui concerne le marquage des véhicules. Ces modifications n'apparaissent pas dans les présentes spécifications pour le RNV mais dans la PTU marquage. »	

Le **représentant de l'UE** demande si le point (3) de l'introduction du document Spécification du RNV peut être supprimé car il s'agit d'une ancienne explication visant à aligner la première version du RNV sur la décision 2011/107/UE, qui n'est donc plus valide.

La **CER** demande si toutes les références aux décisions de l'UE sont notées dans l'introduction de la Spécification du RNV.

Le **Secrétariat** explique que les spécifications du RNV ont été préparées sur la base de la décision 2011/107/UE, sans tenir compte des décisions, amendements et règlements qui ont suivi. Le Secrétariat propose d'éviter les références et d'inclure à la place une déclaration d'ordre général.

Le **représentant de l'UE** souligne qu'à des fins de traçabilité, toutes les références devraient être mentionnées.

L'**UIP** est d'avis qu'il faut éviter la confusion que pourrait créer tant de références et appuie donc la proposition du Secrétariat. En outre, elle propose de combiner les points (3) et (4) de l'introduction de la Spécification du RNV.

Le **Président** résume les débats et note que la CTE convient de simplifier le libellé, mais que les références doivent être traçables.

Le **Secrétariat** combine les points (3) et (4) et propose : « Les spécifications pour les RNV du présent document ont été préparées sur la base de la décision n° 2007/756/UE de la Commission européenne, telle que modifiée par la suite. Certaines de ces modifications n'apparaissent pas dans les présentes spécifications pour le RNV mais dans la PTU Marquage. »

Le **représentant de l'UE** demande des éclaircissements sur la partie « Décision » de la Spécification du RNV. L'UE est d'avis que la décision n° 1 devrait renvoyer à la spécification existante du RNV plutôt qu'au document A 92-20/1.2009. Selon la décision n° 1 actuelle, seule l'annexe à la Spécification du RNV est abrogée. En conséquence, seule l'annexe doit être modifiée et les décisions conservent leur validité. Pour la décision n° 3, l'UE est d'avis que la CTE doit éviter de définir des obligations rétroactives. Elle propose que les décisions n°s 2, 3 et 4 restent en vigueur et que la spécification du RNV existante, bien que mise à jour, restent à disposition.

CH est d'accord avec l'UE mais constate également que la décision n° 3 est une remarque, pas une décision. La seconde partie du paragraphe pourrait être supprimée ou il pourrait être clairement énoncé que la disposition rétroactive ne s'applique pas.

RS appuie la proposition de l'UE.

Le **Secrétariat** soutient la proposition de l'UE selon laquelle les décisions n°s 2, 3 et 4 doivent rester en vigueur et suggère qu'au lieu de se retrouver avec différents documents spécifiés en différents endroits, l'OTIF dispose d'une version unique complète de la Spécification du RNV comme référence.

Le **représentant de l'UE** propose que le Secrétariat soit mandaté pour produire et publier une version consolidée de la Spécification du RNV.

Le **Président** résume les débats et note que la CTE vote :

- sur l'amendement à l'annexe de la Spécification du RNV,

- sur les amendements à l'introduction de la Spécification du RNV,
- sur le mandat au Secrétariat pour la production et la publication d'une version consolidée.

Le **Président** note également que les décisions n^{os} 2, 3 et 4 restent en vigueur.

Vote :

Le résultat du vote sur le document Spécification du RNV (A 94-20/2.2012 v.02) avec tous les amendements listés ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 7 adopte la Spécification du RNV avec les amendements suivants :

- L'annexe au document A 94-20/2.2012 du 1.3.2013 est remplacée par l'annexe au document de mise à jour de la Spécification du RNV présenté à la CTE 7.
- Les décisions n^{os} 2, 3 et 4 du document A 94-20/2.2012 daté du 1.3.2013 restent en vigueur.
- L'introduction du document est modifiée comme suit :
 - o Comme dans le document présenté à la CTE 7, le nouveau point (6) suivant est ajouté : « *La version 2 du présent document comporte des modifications rédactionnelles nécessaires pour corriger les références à la suite de l'entrée en vigueur de la PTU Marquage et de la PTU LOC&PAS et pour conserver sa cohérence avec la PTU WAG.* » ;
 - o le point (3) est amendé comme suit : « *Les spécifications pour les RNV du présent document ont été préparées sur la base de la décision n^o 2007/756/UE de la Commission européenne, telle que modifiée par la suite. Certaines de ces modifications n'apparaissent pas dans les présentes spécifications pour le RNV mais dans la PTU Marquage.* ».
- Le Secrétariat de l'OTIF publiera sur son site internet une nouvelle version consolidée de la Spécification du RNV avec les amendements adoptés par la CTE 7.

7. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU (pour information)

Le **Secrétariat** explique qu'il n'y a pas eu de modification pour ce point de l'ordre du jour depuis la CTE 6. Toutefois, une fois que la PTU LOC&PAS nouvellement adoptée aura été notifiée aux États membres, le Secrétariat de l'OTIF demandera aux États parties non membres de l'UE de notifier leurs spécifications techniques nationales en application de l'article 12, § 1, des APTU.

Conclusion :

La CTE prend note des informations du Secrétariat sans autre commentaire.

8. Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI (pour information)

Le **Secrétariat** explique que l'année dernière, l'OTIF a envoyé une circulaire à tous les États de l'OTIF non membres de l'UE, les informant de la possible transposition des STI en PTU et leur demandant de commenter les projets de STI. Ces États de l'OTIF non membres de l'UE ont été consultés au sujet des STI suivantes :

- 1) TAF, les commentaires reçus ayant été transmis à l'ERA avec les commentaires de l'OTIF le 22 octobre 2013. Selon la réponse de l'ERA, la plupart des commentaires ont donné lieu à des amendements aux STI ;
- 2) OPE, les commentaires reçus de la part de CH et UA ayant été transmis à l'ERA le 22 octobre 2013 ;
- 3) CCS, le commentaire reçu de la part de CH ayant été transmis à l'ERA le 9 décembre 2013. Selon la réponse de l'ERA, les commentaires de CH n'ont pas été repris dans le texte de la STI mais cela a été convenablement justifié auprès de CH via l'OTIF.

Conclusion :

La CTE prend note des informations du Secrétariat sans autre commentaire.

9. Registre commun OTIF-ERA pour les MDV et ECE (pour information)

Document :

[A 95-00/1.2014, v.01](#)

Registres communs OTIF-UE pour les MDV et ECE

Le **Secrétariat** explique que le document A 95-00/1.2014 v01 propose à la CTE un aperçu général détaillé de la manière dont les registres OTIF/ERA pour les MDV et ECE ont été combinés.

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que la CTE 6 a mandaté le Secrétariat de l'OTIF d'établir un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECE et les ECE certifiées. En vertu de l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA, il a été décidé à la réunion de direction du 19 décembre 2013 à Bruxelles que les registres communs devaient être opérationnels pour le 1^{er} avril 2014. Grâce à l'étroite coopération de l'OTIF et de l'ERA, cette tâche a été terminée à la date prévue et les registres communs sont depuis opérationnels. Tous les États membres de l'OTIF ont été informés des registres communs par lettre circulaire.

Les obligations des États parties non membres de l'UE quant aux registres des ECE restent inchangées, c.-à-d. que le Secrétariat de l'OTIF reste leur interlocuteur compétent et transmettra toute information à l'ERA. Les procédures pour la soumission de demandes en vue d'obtenir un nouveau code, de modifier un code ou de le révoquer restent inchangées au sein de l'UE et dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Les procédures de notification et de mise à jour du registre ECE en UE sont restées les mêmes, mais les organismes de certification hors UE ont désormais la possibilité d'introduire ou de modifier des certificats ECE directement dans le registre des ECE.

Le **Secrétariat** souligne les avantages pour le secteur :

- des **registres des ECE** : il suffit de consulter une seule base de données pour les ECE et les organismes de certification des ECE, hébergée sur le site de l'ERA, pour avoir un aperçu général pour l'UE et les États de l'OTIF non membres de l'UE ;
- du **registre MDV** : il suffit de consulter un seul registre des codes MDV, hébergé sur le site de l'ERA, pour avoir un aperçu général pour l'UE, les États de l'OTIF non membres de l'UE et certains États de la région eurasiatique.

Le registre MDV commun OTIF-ERA est publié en quatre langues : allemand, anglais, français, qui sont les langues de travail de l'OTIF, et russe, pour la coopération avec l'OSJD.

Le **représentant de l'UE** félicite l'OTIF et l'ERA des progrès réalisés.

Conclusion :

La CTE prend note du document et des explications du Secrétariat sans autres commentaires.

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

Document :

[A 94-20/1.2014 v01](#)

État de développement des RNV dans les États parties

Le **Secrétariat** explique que le document A 94-20/1.2014 v01 comporte un aperçu détaillé de l'état de développement des RNV dans les États parties (en dehors des États membres de l'UE et de la Norvège). La dernière mise à jour des informations remonte à mai 2014.

Les informations sont basées sur le RVV CE 1.4, opérationnel et disponible pour les États membres depuis le 15 octobre 2013. Le Secrétariat a reçu des informations tant de la part des États parties de l'OTIF membres de l'UE que de ceux ne faisant pas partie de l'UE :

- **17 États de l'OTIF membres de l'UE** et la Norvège ont connecté leur RNV au RVV CE : l'Autriche, la Belgique, la Croatie, le Danemark, l'Estonie, la France, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie ;
- **2 États de l'OTIF non membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE : la Serbie et la Suisse ;
- **2 États de l'OTIF non membres de l'UE** sont en train d'acheter le logiciel de l'ERA : le Monténégro et la Turquie ;
- **1 État de l'OTIF non membre de l'UE** possède un RNV à un stade avancé de développement : la Bosnie-et-Herzégovine.

La **CER** s'étonne que certains grands pays ne soient toujours pas connectés au RVV CE et constate que cela est dommageable pour l'interopérabilité. Elle demande pourquoi, si 17 des 28 États membres de l'UE utilisent déjà le RVV, les autres n'en font pas de même ?

Le **Président** remarque que les États n'indiquant pas leurs véhicules dans le registre international rencontreront des problèmes en trafic international. Apparemment, ces véhicules semblent circuler sans problèmes même s'ils ne sont pas enregistrés.

ME indique que bien que le logiciel de l'ERA ait été acheté et que ses services informatiques soient en contact permanent avec les services de l'ERA, le système n'est toujours pas en état de marche. ME demande davantage d'aide de la part de l'ERA.

Intervenant en sa qualité de représentant de **CH**, le Président confirme que CH a également eu des problèmes pour l'interconnexion et la programmation de l'interface. Le **Président** demande à l'ERA d'apporter la plus grande assistance possible afin que les difficultés rencontrées par divers pays puissent être résolues.

Le **représentant de l'UE** convient que ce problème d'interconnexion doit être résolu. En ce sens, il appuie la proposition de ME. L'UE organisera une réunion avec la CER pour identifier le problème et définir les étapes à suivre. L'UE confirme que certains États membres de l'UE ont également rencontré des problèmes avec le moteur de conversion entre le RNV et le serveur central, hébergé et entretenu par l'ERA.

En réponse au commentaire du Président sur la nécessité de lister systématiquement les problèmes, l'**ERA** indique que le processus d'identification des problèmes a déjà commencé. ME est invité à contacter l'ERA pour obtenir de l'aide à ce sujet.

Conclusion :

La CTE prend note du document et des explications du Secrétariat sans autres commentaires. La CTE note également que les pays rencontrant des difficultés de programmation du logiciel pour l'application du RVV CE doivent contacter l'ERA. L'ERA les aidera alors à résoudre ce problème.

11. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2014 et à l'avenir (pour discussion)

Document :

[A 92-03/1.2014 v01](#)

Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2014 et 2015

Le **Secrétariat** explique que l'objectif est ici de donner un aperçu général détaillé des priorités et des mandats pour la prochaine période de travail, c.-à-d. sur quoi le WG TECH doit travailler pour préparer la prochaine session de la CTE. Le Secrétariat informe la CTE que le service de la technique ferroviaire avait de l'avance sur le calendrier des travaux initialement prévu pour presque tous les aspects du niveau 2 – Voitures de voyageurs (prévu pour 2015):

- PTU LOC&PAS avec dispositions liées aux véhicules pour PMR et SRT, la CTE 7 ayant adopté les documents correspondants,
- dispositions pour la gestion de la sécurité, la CTE 7 ayant proposé des amendements aux ATMF à la Commission de révision,
- admission unique des voitures de voyageurs, dont il a été débattu au sein de l'atelier commun OTIF-ERA sur les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs en février à Bonn, à la suite duquel l'ERA a instauré un groupe de travail pour ajouter des conditions à l'application de l'article 23, § 1, de la directive sur l'interopérabilité

(autorisation unique) à la STI LOC&PAS. Le Secrétariat de l'OTIF a également participé à ce groupe de travail.

Le **Secrétariat** a préparé le document A 92-03/1.2014 v01 – Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2014 et 2015 et propose que le service de la Technique ferroviaire de l'OTIF concentre ses activités sur les priorités suivantes :

- élaboration d'une nouvelle PTU couvrant les responsabilités opérationnelles des principaux acteurs de l'exploitation (à savoir EF, détenteurs, ECE), sur la base des nouvelles ATMF ;
- développement d'exigences supplémentaires pour une admission unique des voitures de voyageurs, à annexer à la PTU comme à la STI LOC&PAS, dans le cadre d'un groupe de travail de l'ERA ;
- analyse de la nécessité d'une définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces véhicule-véhicule des voitures de voyageurs, à partir des commentaires de la CER (comme suite à l'atelier commun OTIF-ERA) ;
- révision de la PTU NOI à la suite de l'adoption par l'UE de la STI associée (le Secrétariat soumettra au prochain WG TECH un projet de PTU NOI révisée) ;
- amendements à la PTU WAG, s'ils s'avèrent nécessaires en raison par exemple :
 - de la clôture des points ouverts de la STI CCS, qui imposera la révision de l'appendice H à la PTU WAG,
 - de la révision de la STI OPE, qui imposera la révision de l'appendice I à la PTU WAG ;
- étude d'amendements pour la PTU GEN-D (procédures d'évaluation) en fonction des développements au sein de l'UE ;
- étude d'amendements pour l'annexe A des ATMF (règles pour les ECE) en fonction des développements au sein de l'UE ;
- élaboration de guides d'application, en particulier pour la PTU LOC&PAS (sur le modèle de celui pour la PTU WAG) ;
- poursuite du développement d'activités liées à la diffusion d'informations et au contrôle de la réglementation de l'OTIF ;
- réalisation d'études dans des domaines stratégiques.

La **CER** informe la CTE qu'à la suite de l'atelier commun OTIF-ERA, la lettre finale à l'OTIF et à l'ERA⁶ sera envoyée à la fin de la semaine prochaine (pour le 13 juin 2014). La CER s'inquiète de la tournure que prend le groupe de travail de l'ERA (pour la STI LOC&PAS), premièrement parce qu'il n'y a pas eu de retour au sujet de la lettre susmentionnée, et deuxièmement parce qu'il travaillera sur tous les types de véhicules, qu'il y ait des problèmes non résolus pour les voitures ou non. En ce qui concerne la proposition initiale pour une nouvelle PTU concernant les responsabilités opérationnelles, la CER informe la CTE des travaux du GRB (*Group of Representative Bodies*) présidé par Gilles Peterhans de l'UIP, qui produira un document basé sur un cas particulier qui déterminera les obligations et responsabilités de tous les intervenants dans le

⁶ Lettre concernant les exigences en termes d'harmonisation des dispositions pour les voitures de voyageurs en trafic international.

processus de transport (expéditeur, chargeur, EF, ECE, constructeur, destinataire). Ce sera document sera finalisé et envoyé à l'ANS et à l'ERA d'ici la fin juillet.

L'**UIP** s'inquiète également du fait que trois groupes de travail différent discutent du même sujet, les responsabilités opérationnelles, au même moment. Cela devrait selon elle être évité. L'**UIP** interroge le Secrétariat de l'OTIF sur ses projets de travaux dans lesquels la nouvelle PTU couvrirait les responsabilités opérationnelles : serait-il plus utile de travailler en parallèle ou d'attendre les résultats de l'autre groupe de travail ?

Le **Secrétariat** répond que l'OTIF a préparé l'article 15a des ATMF et les appendices aux PTU WAG et LOC&PAS, qui définissent la préparation des trains et les responsabilités pour l'utilisation correcte des véhicules. L'OTIF doit essayer de trouver le plus large terrain d'entente possible pour la définition des responsabilités opérationnelles, en particulier en lien avec la réglementation de l'UE. La préoccupation principale de l'OTIF est de donner un fondement juridique à l'interopérabilité entre ses États parties, en ce qui concerne les aspects communs d'exploitation et de sécurité.

Le **Secrétaire général** convient avec l'UIP qu'il n'est pas pertinent de développer une réglementation autonome sur les responsabilités opérationnelles. L'OTIF attendra la lettre de la CER et les résultats du GRB.

Le **représentant de l'UE** indique que l'UE ne prévoit pas de développer des responsabilités opérationnelles distinctes pour tous les acteurs ferroviaires et que cette question doit être clarifiée. L'UE suggère que l'OTIF prépare un guide établissant les responsabilités de chaque participant. Elle appuie les autres points du programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF. Faisant référence aux commentaires de la CER sur le groupe de travail de l'ERA pour la STI LOC&PAS, l'UE demande au Secrétariat de l'OTIF quelle en a été son impression lorsqu'il y a participé.

Le **Secrétariat** confirme qu'il a participé au groupe de travail de l'ERA. Il partage les inquiétudes de la CER concernant l'intention de l'ERA de couvrir tous les types de véhicules dans la STI LOC&PAS. Il semble plus pragmatique de commencer par les voitures de voyageurs, pour deux raisons : d'une part, la complexité des voitures est limitée et des résultats pourraient donc rapidement être atteints ; d'autre part, il y a un besoin pratique pour les voitures maintenant que l'admission n'est plus basée sur le RIC. L'OTIF a exprimé cette position à la première réunion du groupe de travail de l'ERA⁷.

Le **Président** suggère que le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA discutent des voitures de voyageurs dans un premier temps, puis des autres véhicules seulement ultérieurement.

Le **Secrétariat** propose d'adapter comme suit le libellé du point du programme de travail concernant les responsabilités opérationnelles en fonction des discussions : « élaboration ~~d'une nouvelle~~ PTU d'un nouveau document/instrument couvrant/explicant les responsabilités opérationnelles des principaux acteurs de l'exploitation (à savoir EF, détenteurs, ECE), sur la base des nouvelles ATMF ; ».

Le **Président** résume le débat et propose de laisser au WG TECH le soin de prendre une décision quant à une nouvelle PTU ou un autre document de référence. Le Président souligne également le

⁷ STI LOC&PAS – Groupe de travail « Autorisation unique » qui s'est réuni une fois dans les locaux de l'ERA à Lille, le 8 avril 2014.

travail de l'UIP, grâce auquel tous les acteurs ferroviaires disposeront de responsabilités propres et clairement définies.

DE s'exprime sur la question de la participation aux discussions sur les responsabilités opérationnelles. Il était convenu qu'au terme des discussions entre la CER, l'UIP et le secteur, les autorités de sécurité se joindraient à la seconde étape des débats. Cette information peut être intéressante en vue de définir le bon moment pour que l'OTIF rejoigne ces discussions.

La **CER** soutient **DE** et demande si l'ERA pourra également participer.

Le **Président** conclut que la CTE a discuté du programme de travail pour 2014 et à l'avenir. Les trois premiers points ont été traités avec attention. La CTE note qu'il importe d'assurer la bonne coordination de l'OTIF et de l'UIP et que le travail sur les voitures de voyageurs doit se focaliser sur la question de l'admission unique, comme au point 7.1.2 de la PTU WAG.

12. Divers

Harmonisation du RID et des ATMF

Le **représentant de l'UE** explique que cette proposition résulte d'une part de débats menés par les comités de l'UE (pour l'interopérabilité et la sécurité et pour les marchandises dangereuses) et d'autre part de certaines prescriptions du RID. Bien que le RID ait existé bien avant les ATMF, la CTE et même avant que le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) ne développe la directive sur l'interopérabilité et les STI, les deux approches différentes du RID et des ATMF devraient aujourd'hui être conciliées.

Le **représentant de l'UE** signale certaines incohérences : selon l'article 3, § 2, des ATMF, les véhicules ferroviaires doivent satisfaire aux prescriptions de construction et d'équipement du RID, ce qui signifie que la PTU WAG n'est pas en elle-même suffisante pour l'admission des wagons. Pourquoi toutes les dispositions sur les wagons ne sont-elles pas incluses dans la PTU WAG ? Une autre incohérence avec la PTU se trouve au chapitre 6.8 du RID où il n'est pas clairement énoncé qui est l'organisme d'évaluation de la conformité et comment une telle prescription est contrôlée avant l'admission d'un wagon à l'exploitation.

La CTE est habilitée à adopter de nombreuses prescriptions techniques, qui devraient être applicables à tous les wagons de fret, y compris ceux pour les marchandises dangereuses.

L'UE propose que la CTE et la Commission d'experts du RID créent un groupe de travail commun dans le but d'harmoniser les annexes aux APTU avec le RID lorsque cela est nécessaire.

Le **Secrétaire général** de l'OTIF appuie la proposition de l'UE, qui est conforme à l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA. Cette question a également été débattue avec le chef de la section RID de l'OTIF. L'OTIF ajoute deux commentaires concernant le groupe de travail proposé. Le premier concerne le cadre des travaux, c.-à-d. le mandat du groupe de travail commun. Le RID est harmonisé avec l'ADR et l'annexe 2 au SMGS et ses prescriptions ont donc un champ d'application plus large que l'OTIF et l'UE. Le second concerne les questions juridiques relatives à la transposition des prescriptions du RID dans la législation européenne directement via une

directive de l'UE. En conséquence, les questions relatives aux ATMF et au RID doivent être très clairement distinguées.

Le **Président** souligne la complexité de la tâche et remarque que la CTE peut également considérer des tâches spécifiques pour la CTE et la Commission d'experts du RID. Le Président résume en disant que les travaux seront poursuivis, soit avec la constitution d'un groupe de travail commun, soit avec la désignation de personnes ou d'un organisme chargé de définir le cadre des travaux du groupe de travail.

DE indique qu'elle n'est pas en mesure de donner son opinion sur la proposition et ne peut appuyer la création d'un groupe de travail commun, car les responsables pour les ATMF et le RID n'ont pas eu le temps nécessaire pour se coordonner. De plus, DE ne peut accepter que la CTE prenne une décision à ce sujet sans consulter la Commission d'experts du RID. Si la CTE et la Commission d'experts du RID ne concluent pas toutes deux que ce groupe de travail commun est nécessaire, la CTE devra faire face à un problème identique à celui déjà mentionné par l'UE.

Le **Secrétaire général** de l'OTIF informe la CTE que cette question sera débattue à la prochaine réunion du RID. L'**UIP** déclare qu'elle ne peut donner son opinion, car elle n'a pas eu le temps d'organiser une consultation interne. Faisant référence aux nombreuses réunions tenues sous l'égide de l'ONU, l'UIP se demande comment cette proposition pourra s'accorder avec les procédures de l'ONU et la procédure d'amendement de la réglementation sur les marchandises dangereuses.

Le **Secrétaire général** de l'OTIF confirme que la proposition traite de points très complexes, mais il faut bien commencer quelque part. Il explique que du point de vue de l'OTIF, il importe principalement de créer un groupe de travail pour clarifier la situation. Il constate également qu'à ce stade, la CTE ne pourra parvenir à une conclusion.

La **CER** appuie la proposition selon laquelle toutes les prescriptions concernant les wagons devraient être en un seul et même endroit.

Le **représentant de l'UE** indique que nonobstant la coordination des différentes entités traitant des marchandises dangereuses, y compris l'ONU, le RID fait partie du droit de la COTIF et que la Commission d'experts du RID est donc compétente pour en adopter des modifications. L'UE est en faveur de futures discussions entre la CTE et la Commission d'experts du RID en vue d'aligner les deux appendices à la COTIF.

Le **Secrétaire général** de l'OTIF appuie l'idée de créer un groupe de travail commun. Bien que le Secrétaire général soit compétent pour instituer ce groupe de travail, il conviendrait de l'annoncer en amont aux deux commissions concernées afin qu'elles puissent s'exprimer à ce sujet. Au vu des discussions, le **Secrétaire général** constate qu'il n'y a pas d'objection de principe de la part de la CTE, puisqu'un seul État n'est pas en mesure de donner son opinion et d'énoncer sa position officielle. Il est donc possible de présumer que l'OTIF doit continuer à rechercher des solutions et mettre cette question à l'ordre du jour de la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014.

Le **Président** conclut que la CTE prend note de la proposition de l'UE. L'OTIF devra essayer de s'assurer que cette question sera débattue par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à la fin de l'année et, s'il en est convenu ainsi, un groupe de travail commun pourra être instauré au début 2015 pour traiter de ces questions sur le fond.

Représentation de l'OTIF aux groupes de travail de l'ERA par des experts des États membres (pour information)

Le **Secrétariat** explique que cette question est liée à l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA.

L'idée est que le Secrétariat rédige un document expliquant ce qui est attendu des experts de l'OTIF (qui ne sont pas des membres du Secrétariat de l'OTIF mais des représentants des États parties non membres de l'UE) lorsqu'ils participent aux réunions de l'ERA. Le document indiquera, par exemple, que les commentaires des experts doivent s'appuyer sur la COTIF, qu'ils devront parler au nom de l'OTIF pour tous les États parties non membres de l'UE et qu'ils devront présenter au Secrétariat un compte-rendu écrit de la réunion. Le Secrétariat préparera un bref document de position sur les questions à traiter avant la (première) réunion, qui pourra servir de ligne directrice pour l'expert de l'OTIF. Un document intitulé « procédure écrite pratique pour l'implication d'experts externes » reprendra entre autres tous ces éléments.

Le **Président** conclut que la CTE prend note des informations du Secrétariat sans autres commentaires. La CTE note également que les États de l'OTIF non membres de l'UE peuvent contacter le Secrétariat de l'OTIF pour organiser de tels travaux.

13. Prochaine session

Le **Secrétariat** propose que la prochaine (8^e) session de la CTE ait lieu les 10 et 11 juin 2015, probablement à Berne.

Il propose également les dates suivantes pour les prochaines sessions du groupe de travail permanent WG TECH :

- 23^e session, les 10 et 11 septembre 2014 à Berne ;
- 24^e session, les 2 et 3 décembre 2014 (lieu à déterminer) ;
- 25^e session, en février 2015 (date et lieu à déterminer).

La **CTE** convient de ces dates.

REMARQUES FINALES

Le **Président** conclut en disant que la CTE a bien travaillé, trois PTU ayant été adoptées. Il remercie tous ceux qui ont œuvré en coulisse, c.-à-d. le service de la technique ferroviaire de l'OTIF qui a préparé tous les documents, avec l'aide de l'ERA et de la Commission européenne. Il remercie également le secrétariat général de l'OTIF qui a veillé à la préparation de la salle de réunion et à ce que toutes les dispositions organisationnelles soient prises. Ses remerciements vont également aux observateurs, qui sont en fait les utilisateurs des spécifications adoptées par la CTE. Il souligne l'esprit de coopération grâce auxquels de nombreux obstacles apparent ont pu être surmontés. Il remercie les interprètes et déclare la 7^e session de la CTE close. Enfin, il remercie tout particulièrement Peter Sorger et Bernard Alibert qui profiteront bientôt d'une retraite bien méritée.

Le **représentant de l'UE** remercie le Secrétariat de l'OTIF d'avoir préparé les documents et les PTU si rapidement. Il remercie en particulier Peter Sorger pour son travail et sa coopération lorsque la médiation entre l'OTIF et l'UE était en cours.


Le **Secrétaire général** de l'OTIF remercie le Président pour son excellente gestion de la réunion et pour avoir traité l'ensemble de l'ordre du jour. Il remercie tous les participants de leur participation à la CTE et de leurs contributions constructives. Enfin, il remercie Peter Sorger qui a été un grand atout pour l'OTIF, et Bernard Alibert, dont les connaissances, l'honnêteté et la modestie ont énormément apporté aux réunions de la CTE.

Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Michael Schmitz


Leiter Stabsstelle 92
Eisenbahn-Bundesamt
Annerkennungsstelle für Benannte Stellen,
internationale Angelegenheiten
Heinemannstrasse 6
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 9826 160
Fax +49 (228) 9826 9160
E-mail SchmitzM@eba.bund.de

Bosnie-Herzégovine/Bosnien und Herzegowina/Bosnia and Herzegovina

M./Hr./Mr. Mirko Vulić

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

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

Bosnie-Herzégovine/Bosnien und Herzegowina/Bosnia and Herzegovina

M./Hr./Mr. Damjan Glamocanin


ECM Coordinator
Railways Regulatory Board (Regulatorni Odbor
Željeznica)
Svetog Save bb
BA-74 000 Dobož


Fax
E-mail damjan.glamocanin@mkt.gov.ba

Grèce/Greichenland/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

Norvège/Norwegen/NorwayM^{me}/Fr./Ms Ingunn Rognes

Ministry of Transport and Communications
 Department for Public and Rail Transport
 Akersgata 59
 Postboks 8010 Dep
 NO-0030 Oslo

 +47 (22) 24 82 67


Fax +47 (22) 24 95 71

E-mail ingunn.rognes@sd.dep.no

Italie/Italien/Italy

M./Hr./Mr. Rocco Cammarata

Head of Technical Standards of Vehicles Office
 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle
 Ferrovie
 Piazza della Stazione 45
 IT-50123 Firenze

 +39 (055) 298 97 19


Fax +39 (055) 238 25 09

E-mail rocco.cammarata@ansf.it

Portugal

M./Hr./Mr. Paulo Taveira

Head of Railways Department
 Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres
 (IMTT)
 Av. das Forças Armadas, nº 40
 PT-1649-022 Lisboa

 +351 (21) 794 90 07


Fax +351 (21) 794 90 03

E-mail pftaveira@imtt.pt

Monténégro/Montenegro

M./Hr./Mr. Zoran Vuković


Advisor for International Affairs
 Railway Directorate of Montenegro
 Hercegovačka 75
 ME-81000 Podgorica

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

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Milan Popović

Head of the department for regulations
 Directorate for Railways
 Direkcija za železnice
 Nemanjina 6
 RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 67 96
 Fax +381 (11) 361 82 91
 E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs

Slovaquie/Slovakei/Slovakia

S'est excusée.
 Hat sich entschuldigt.
 Send apologies

Slovénie/Slowenien/Slovenia

S'est excusée.
 Hat sich entschuldigt.
 Send apologies


Suède/Schweden/Sweden

S'est excusée.
 Hat sich entschuldigt.
 Send apologies

Suisse/Schweiz/Switzerland

M./Hr./Mr. Roland Bacher

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

 +41 58 464 12 12
 Fax +41 58 462 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 58 463 00 92
Fax +41 58 462 58 11
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch**Tunisie/Tunesien/Tunisia**

M./Hr./Mr. Ben Mohamed Nizar

Ministère des Transport
Chef de service au Ministère des Transport
13 Rue Borjin - Montplaisir
TN-1002 Tunis☎ +216 (97) 550 736
Fax +216 (71) 905 984
E-mail nizarazou50@yahoo.fr**Tunisie/Tunesien/Tunisia**

M./Hr./Mr. Chaouki Belhadj

Inspecteur
67 Avenue Farhat Hached
TN-1001 Tunis☎ +216 (93) 876 022
Fax +216 (002) 271 339 915
E-mail**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. Muhsin Sasmaz

Genel Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCCD)
Assistant Director of Department
TR-Ankara☎ +90 (312) 309 05 15 /242
Fax
E-mail muhsinsasmaz@tccd.gov.tr**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. Ferhat Demirkiran


Interpreter
Foreign Relations Department of TCDD
TCDD Genel Müdürlüğü
Dışilişkiler Dairesi Başkanlığı
TR-06330 Ankara☎ +90 (312) 309 05 15 / 4457
Fax +90 (312) 312 50 42
E-mail did@tccd.gov.tr

**Union européenne/Europäische
Union/European Union**

**Commission européenne/Europäische
Kommission/European Commission**

M./Hr./Mr. Patrizio Grillo


Deputy Head of Unit, Single European Rail Area
Unit
European Commission - DG MOVE
EC - DG MOVE - B2
DM28 4/51
B-1049 Brussels/Belgium

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

**Union européenne/Europäische
Union/European Union
ERA**

M^{me}/Fr./Ms Desislava Dimitrova


Project Officer
European Railway Agency (ERA)
Interoperability Unit
120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59300 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 65 81
Fax +33 (3) 27 09 66 81
E-mail desislava.dimitrova@era.europa.eu

**Union européenne/Europäische
Union/European Union
ERA**

M./Hr./Mr. Andreas Schirmer

Head of Coordination Sector
European Railway Agency (ERA)
Interoperability Unit
120 rue Marc Lefranq
BP 20932,
F-59300 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 27 09 67 89
Fax +33 (3) 27 09 68 89
E-mail andreas.schirmer@era.europa.eu

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

CER

M./Hr./Mr. Bernard Alibert

Director Interoperability & Standardization
 SNCF
 Siège SNCF
 2 place aux étoiles
 FR-92633 La Plaine Saint-Denis

 +33 (1) 71 82 57 20

Fax

E-mail bernard.alibert@sncf.fr**CER**

M./Hr./Mr. Christian Chavanel

Interoperability & Standardization Director
 SNCF
 Campus Etoiles
 2 place aux étoiles
 Bureau 5 C19
 FR-93633 La Plaine Saint Denis



Fax

E-mail christian.chavanel@sncf.fr**CER**

M./Hr./Mr. Jean Baptiste Simonnet

Senior Adviser on ERA an Research-related Issues
 Community of European and Infrastructure
 Companies (CER) AISBL
 Avenue des Arts 53
 BE-1000 Brussels



Fax

E-mail jean-baptiste.simonnet@cer.be**UIP**

M./Hr./Mr. Gilles Peterhans

Secretary General
 International Union of Wagon Keepers (UIP)
 Av. Hermann-Debroux 15A
 BE-1160 Bruxelles




+32 (2) 672 88 47

Fax +41 44 491 28 80 / +32 2 672 81 14

E-mail gilles.peterhans@uiprail.org


Secrétariat / Sekretariat / Secretariat
M./Hr./Mr. François Davenne

Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail francois.davenne@otif.org


M./Hr./Mr. Bas Leermakers

Head of department

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


M./Hr./Mr. Peter Sorger

First Officer

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


M./Hr./Mr. Dragan Nešić

First Officer

 +41 (31) 359 10 24
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail dragan.nesic@otif.org


M./Hr./Mr. Jan Hampl

Young Expert

 +41 (31) 359 10 24
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail jan.hampl@otif.org

M./Hr./Mr. Ayoub Elkaroubi

Young Expert

 +41 (31) 359 10 29
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail ayoub.elkaroubi@otif.org

Interprètes / Dolmetscher / Interpreters

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

M^{me}/Fr./Ms Irène **Kruse**

M^{me}/Fr./Ms Dominique **Baz**

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

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