



OTIF

**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

Commission d'experts techniques

8^e session

Procès-verbal

Berne, le 10 juin 2015

Sommaire

1.	Adoption de l'ordre du jour	3
2.	Présence et quorum	3
3.	Élection du président	4
4.	Pour information	4
4.1.	Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques (pour information)	4
4.2.	État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU	5
4.3.	Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques)	6
4.4.	État de développement des RNV dans les États parties	6
5.	Pour adoption	7
5.1.	Révision de la PTU Bruit	7
5.2.	Amendement des règles ECE (ajout de l'annexe V)	9
5.3.	PTU WAG – Mise à jour des références dans les appendices G et J à M	11
6.	Pour discussion	12
6.1.	STI ATF : étude et prochaines étapes	12
6.2.	Document explicatif sur les ATMF	15
6.3.	Coordination RID/CTE	18
6.4.	Voitures interchangeables	19
6.5.	Programme de travail de la CTE pour 2015-2016 et au-delà	20
6.6.	Divers	22
6.7.	Prochaine session	22
7.	Remarques finales	23
Liste des participants	Annexe I	24
Ordre du jour	Annexe II	34

DISCUSSIONS

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Bas Leermakers ouvre la 8^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants et aux interprètes. Il annonce que la session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français, et qu'il en sera également fait un enregistrement¹. La liste des participants est jointe au présent procès verbal comme [annexe 1](#).

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 7^e session de la CTE.

1. Adoption de l'ordre du jour

Au nom du **Secrétariat de l'OTIF** (ci-après dénommé le « **Secrétariat** »), M. Leermakers explique que l'ordre du jour provisoire et les documents pour la 8^e session de la CTE ont été envoyés aux participants le 9 avril 2015 avec la circulaire [A.92-03/507.2015](#). En l'absence de demandes de modifications, l'ordre du jour est adopté tel que le Secrétariat l'a proposé à la CTE 8.

Conclusion : La CTE adopte l'ordre du jour de la 8^e session (cf. [annexe II](#)).

En ce qui concerne les événements survenus depuis la dernière réunion de la CTE, le **Secrétariat** informe l'assemblée que l'Italie a ratifié la COTIF 1999 sans réserves et que la Norvège a retiré les siennes. De plus, l'Azerbaïdjan est en passe de devenir le 50^e État membre de la COTIF (en n'en appliquant que les appendices CIM et RID), la France appliquera les ATMF à compter du 1^{er} juillet 2015 et la Suède est en train d'achever la procédure de retrait de ses réserves.

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 50 États membres de l'OTIF au moment de la session.

Le **Secrétariat** avise la CTE qu'à la date de la session, deux États parties n'ont 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 5.2 de l'ordre du jour). Il annonce que l'UE exercera le droit de vote de tous ses États membres qui sont également parties à la COTIF pour les points 5.1 et 5.3 (représentation de 21 de ses États membres) et le point 5.2 (représentation de 20 de ses États membres).

APTU – Le quorum pour l'adoption de la réglementation APTU est de **18** États (la moitié des 36 États parties disposant du droit de vote). **21** États parties de l'OTIF membres de l'UE et **4** États parties de l'OTIF non membres de l'UE sont présents ou représentés à la session. Il y a donc 25 États habilités à voter.

¹ Malheureusement, par suite de circonstances non imputables au Secrétariat de l'OTIF, la CTE 8 n'a pas été enregistrée.

Pour les décisions concernant les APTU, le quorum est donc atteint (dépassé de 7 voix).

ATMF – Le quorum pour l’adoption de la réglementation ATMF est de **17** États (sur 34 États parties disposant du droit de vote). **20** États parties de l’OTIF membres de l’UE et **4** États parties de l’OTIF non membres de l’UE sont présents ou représentés et il y a donc 24 États habilités à voter.

Pour les décisions concernant les ATMF, le quorum est donc atteint (dépassé de 7 voix).

Le **Secrétariat** explique la procédure d’adoption des documents pour le point 5 : tous les documents soumis au vote ont été mis en ligne sur le site de l’OTIF deux mois avant la session. Les États membres ont ensuite transmis au Secrétariat un certain nombre de commentaires pour les améliorer. Le Secrétariat les a analysés, traduits et consignés dans un document de séance² mis à la disposition des délégués. Ces documents mis en ligne ainsi que les amendements notés dans le document de séance constituent la proposition 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.

Le Secrétariat propose que la CTE vote simultanément sur les trois versions linguistiques.

La procédure décrite est tacitement adoptée et suivie par la CTE pour ses travaux.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** décrit la procédure d’élection du président.

Conformément à cette procédure, le **Secrétariat** propose de nommer la Suisse (M. Bacher) à la présidence de la session et demande si les délégués souhaitent proposer d’autres candidats. Aucune autre candidature n’est cependant présentée. M. Roland Bacher accepte de se présenter et la **CTE** élit à l’unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de la session.

Le **Président** remercie 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. Pour information

4.1. 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 2014). Le Secrétariat a préparé un rapport (document CTE 8/4.1) et en résume brièvement la teneur.

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

- Septembre 2014 à Berne (WG TECH 23), objet des discussions :
 - Révision de la PTU Bruit
 - Élaboration des guides d’application des PTU
 - Annexe V des règles ECE

² Des extraits de ce document de séance sont reproduits dans le présent document.

- Voitures interchangeables
- Étude de la STI ATF
- Décembre 2014 à Lille (WG TECH 24), objet des discussions/révisions :
 - Voitures interchangeables
 - Révision de la PTU Bruit (document CTE 8/5.1 – PTU Bruit)
 - RID et ATMF
 - Annexe V des règles ECE (document CTE 8/5.2 – Annexe A, ECE)
 - Guide d'application de la PTU LOC&PAS
 - Guide d'application de la PTU Bruit
 - Étude de la STI ATF
- Février 2015 à Berne (WG TECH 25), objet des discussions/révisions :
 - Voitures interchangeables
 - RID et ATMF
 - Guide d'application de la PTU PMR
 - Étude de la STI ATF
 - Préparation de la CTE 8 et approbation de son ordre du jour provisoire

Le **Président** demande s'il y a des questions ou commentaires et conclut que le rapport du groupe permanent WG TECH ne soulève pas de questions et que la CTE prend donc note du rapport.

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

Le **Secrétariat** rappelle aux États parties que les spécifications techniques nationales ne restent valides que si leur notification est reçue par le Secrétaire général dans les 6 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la disposition technique concernée ou de son amendement. Le **Secrétariat** informe la CTE de l'état des notifications (référence sur le site de l'OTIF www.otif.org/fr/technique/reglementation-en-vigueur.html) :

PTU	Référence	Entrée en vigueur	Date limite
WAG	PTU WAG	1.1.2014	1.7.2014
LOC&PAS	PTU LOC&PAS 2015	1.1.2015	1.7.2015
Bruit	A 94-04/2.2012 v.03	1.12.2012	1.6.2013
Marquage	PTU Marquage 2015	1.12.2012 pour WAG	1.6.2013
		1.1.2015 pour LOC&PAS	1.7.2015
PMR	PTU PMR 2015	1.1.2015	1.7.2015

CH informe la CTE 8 qu'elle notifiera ses spécifications techniques nationales à l'OTIF et l'UE d'ici la fin du mois de juin. Bien qu'elle l'ait retiré, CH attire l'attention sur son cas spécifique dans la PTU Bruit et son importance en matière de réglementation nationale.

Conclusion :

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

4.3. Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée que depuis la 7^e session de la CTE, une seule consultation a eu lieu, dont l'objet était le projet d'amendement proposé par l'Agence ferroviaire européenne pour la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et l'appréciation des risques (règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission européenne).

La procédure de consultation des États parties de l'OTIF non membres de l'UE portait sur un document de travail de l'Agence. Le Secrétariat rappelle à l'assemblée que depuis le 1^{er} janvier 2014, il y a équivalence pleine et entière entre la PTU GEN-G de l'OTIF (document A 94-01G/1.2012 v.03) et le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission européenne et que cette équivalence doit être maintenue.

Le **représentant de l'UE** informe l'assemblée de l'état d'avancement des amendements à la MSC. L'un des principaux changements concerne la terminologie utilisée dans la MSC, à savoir que l'expression « critères d'acceptation des risques » sera remplacée par « objectifs de conception harmonisés » pour les systèmes techniques. Du côté de l'UE, les amendements à la MSC ont été discutés et votés au sein du RISC 73 du 4 juin 2015. À la suite de cette décision, la Commission européenne a lancé la procédure de promulgation de la législation. Il est prévu que les amendements à la MSC entrent en vigueur d'ici la fin 2015.

Le **Président** rappelle à l'assemblée que la CTE travaille de manière à ce que les processus au sein de l'OTIF suivent les changements au sein de l'UE, en impliquant le Secrétariat de l'OTIF dans le processus de production de l'UE. Bien que tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE aient été priés de commenter les amendements à la MSC, seul un d'entre eux l'a fait. Au vu de l'importance de la consultation aux fins de l'évolution de la législation ferroviaire internationale et étant donné que lors de la phase de consultation, les États parties de l'OTIF non membres de l'UE peuvent proposer des amendements au projet de texte révisé, la CTE 8 encourage ses participants à profiter de cette opportunité. Le Président souligne également combien il est important de coordonner les processus législatifs de l'UE et de l'OTIF.

Conclusion :

La CTE 8 prend note des amendements à la MSC de l'UE et demande au WG TECH de réagir à ces changements afin de maintenir l'équivalence entre les règles de l'OTIF et celles de l'UE.

4.4. État de développement des RNV dans les États parties

Le **Secrétariat** informe la CTE de l'état de développement des RNV dans les États parties au 5 mai 2015. Les informations sont basées sur le RVV CE 1.5, opérationnel et disponible pour les États membres de l'OTIF depuis novembre 2014. 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 :

- **22 États de l'OTIF membres de l'UE et la Norvège** ont connecté leur RNV au RVV CE : l'Allemagne³, l'Autriche, la Belgique, la Croatie*, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Suède ;
- **3 États de l'OTIF non membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE : la Bosnie-Herzégovine*, la Serbie et la Suisse ;
- **2 États de l'OTIF non membres de l'UE** possèdent un RNV à un stade avancé de développement : le Monténégro et la Turquie.

Conclusion :

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

5. Pour adoption

5.1. Révision de la PTU Bruit

Document : [CTE 8/5.1 « PTU Bruit »](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document CTE 8/5.1 « PTU Bruit », qui a été soumis à la CTE deux mois avant la session. Le document a été élaboré conformément à la décision prise à la CTE 7, qui avait mandaté le WG TECH de développer le projet de PTU Bruit révisée, et établi à partir du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission européenne. La PTU Bruit révisée abrogera la PTU Bruit existante en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2012. Toutefois, la version entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2012 pourra continuer à s'appliquer conformément aux dispositions prévues au chapitre 7 de la PTU Bruit révisée.

La révision comprend les modifications suivantes :

- exigences couvrant non seulement le matériel roulant conventionnel mais aussi le matériel roulant à grande vitesse,
- application à tous les véhicules relevant de la PTU WAG et de la PTU LOC&PAS,
- introduction de valeurs limites supplémentaires pour le bruit intermittent (compresseur d'air principal) et par impulsion (soupape d'échappement),
- remplacement à l'appendice du texte de la norme prEN par des références à la norme EN/ISO 3095.

Le premier projet a été soumis au WG TECH 23. Le WG TECH 24 a validé la PTU Bruit révisée à soumettre à la CTE et les États parties de l'OTIF non membres de l'UE ont été priés d'informer le Secrétariat de leurs éventuels cas spécifiques. En plus du texte de la STI, la PTU Bruit révisée comportait un cas spécifique pour la Suisse. Le 11 mai 2015, la Suisse a informé le Secrétariat qu'elle retirait sa demande de cas spécifique. Le document de séance fait état de ce retrait :

³ (*) Techniquement connectés, mais sans données dans le RVV.

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1a	EN	7.3.2.2. (Page 23)	7.3.2.2 Limits for pass by noise (4.2.3.) Specific Case Switzerland (“P”) Freight wagons moving on the Swiss normal gauge network have to comply with the limit values for pass by noise according to item 4.2.3. of this UTP as of 1 January 2020.	CH withdrew proposal
1b	DE	7.3.2.2 Seite 23	7.3.2.2 Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch (4.2.3.) Sonderfall Schweiz (“P”) Auf dem Schweizer Normalspurnetz verkehrende Güterwagen müssen den Emissionsgrenzwert für das Vorbeifahrgeräusch gemäß Ziffer 4.2.3 dieser ETV ab dem 1. Januar 2020 einhalten.	CH hat den Vorschlag zurückgezogen
1c	FR	7.3.2.2. Page 24	7.3.2.2 Valeurs limites pour le bruit au passage (point 4.2.3.) Cas spécifique de la Suisse (« P ») À compter du 1^{er} janvier 2020, les wagons de marchandises circulant sur le réseau d'écartement normal suisse doivent respecter les valeurs limites pour le bruit au passage fixées au point 4.2.3 de la présente PTU. Freight wagons moving on the Swiss normal gauge network have to comply with the limit values for pass by noise according to item 4.2.3. of this UTP as of 1 January 2020.	CH a retiré sa proposition. Dans la version française, le texte anglais avait malencontreusement été ajouté au texte français. Ils sont tous deux supprimés.

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

Vote :

Le résultat du vote sur la révision de la PTU Bruit (document CTE 8/5.1 « PTU Bruit ») avec l'amendement listé ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 8 adopte la PTU Bruit révisée telle qu'elle est proposée, avec les amendements apparaissant dans le document de séance.

5.2. Amendement des règles ECE (ajout de l'annexe V)**Document : [CTE 8/5.2 « Annexe A – ECE »](#)**

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document CTE 8/5.2 « Annexe A – ECE », qui a été soumis à la CTE deux mois avant la session. Le projet a été soumis au WG TECH 23 et discuté au sein des WG TECH 23, 24 et 25, ce dernier ayant validé le document présenté à la CTE 8 pour adoption.

L'amendement des règles ECE (ajout de l'annexe V) comprend les modifications suivantes :

- ajout du nouveau modèle de « certificat de fonctions d'entretien », équivalent au certificat de l'UE, à l'annexe V,
- adaptations rédactionnelles en conformité avec les PTU récentes et nouvelle page de titre,
- nouvelle mise en page des définitions dans la partie 3, lettres h) à m), lesquelles apparaissent désormais dans la colonne de gauche et non plus sur toute la largeur de la page, étant donné que cette partie correspond au règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission européenne, article 3, n^{os} 1 à 6.

Les commentaires reçus par le Secrétariat sur le document CTE 8/5.2 « Annexe A – ECE » avant la session ont été pris en compte dans le document de séance :

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	EN, DE, FR	3.2, page 4	<p>h) “risk” means the rate frequency of occurrence of accidents and incidents resulting in harm (caused by a hazard) and the degree of severity of that harm;</p> <p>j) “risk evaluation” means a procedure based on the risk analysis to determine whether the an acceptable level of risk has been achieved;</p> <p>l) “risk control” (also called “risk management”) – means the systematic application of management policies, procedures and practices to the tasks of analysing, evaluating and controlling risks;</p>	Correct reference to EU Regulation 402/2013

2	DE	3.2, Seite 4	<p>(h) „Risiko“: die Kombination der Wahrscheinlichkeit Häufigkeit des Eintretens von (durch Gefährdungen verursachten) Unfällen und Zwischenfällen, die zu einem Schaden führen, verbinden mit den und des Ausmaßes dieses Schadens;</p> <p>(i) „Risikoanalyse“: die systematische Auswertung aller verfügbaren Informationen zur Identifizierung Ermittlung von Gefährdungen und Abschätzung von Risiken;</p> <p>(k) „Risikobewertung“: der den aus Risikoanalyse und Risikoevaluierung bestehenden Gesamtprozess;</p> <p>(l) „Risikomanagement“: die systematische Anwendung von Managementstrategien, -verfahren und -praktiken bei der Analyse, Evaluierung und Kontrolle Beherrschung von Risiken;</p> <p>(m) „Sicherheit“: die Abwesenheit das Nichtvorhandensein von unvertretbaren Schadensrisiken;</p>	Korrektur Verweis auf die EU-Verordnung 402/2013
3	FR	3.2, page 4	<p>h) « risque », le taux la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage ;</p> <p>k) « appréciation des risques », le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation de des risques ;</p> <p>l) « gestion des risques », l'application systématique de politiques, procédures et pratiques méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de contrôle maîtrise des risques ;</p>	Correction de la référence au règlement n° 402/2013 de l'UE
4a	EN, DE, FR	Footnote 4, page 4	⁴ EU Commission Implementing Regulation (EU) 2009/352/EC No 402/2013 Article 3, point 1-6	Reference update
4b	DE	Fußnote 4, Seite 4	⁴ Durchführungsverordnung (EG) Nr. 2009/352/402/2013 der Kommission, Artikel 3, Punkt 1-6	Aktualisierung des Verweises
4c	FR	Note de bas de page 5, page 4	⁴ Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission européenne n° 2009/352/CE , article 3, points 1 à 6.	Mise à jour de la référence

5a	EN, DE, FR	Annex V “Maintenance Functions certificate”	ECM Identification Number *: __ / __ / __ __ / ____ ECM Identification Number of the previous certificate: *: __ / __ / __ __ / ____	The number does not refer to an ECM identification number, but to a maintenance function certificate.
5b	DE	Anlage V „Instand- haltungs- funktions- bescheini- gung“	ECM Kennnummer *: __ / __ / ____ / __ -- ECM Kennnummer der vorherigen Bescheinigung *: __ / __ / ____ / __ --	Die Nummer bezieht sich nicht auf eine ECM- Kennnummer, sondern auf eine Instandhaltungs- funktions- bescheinigung.
5c	FR	Annexe V « Certificat de fonction de mainte- nance »	Numéro d’identification de l’ECE *: __ / __ / ____ / ____ Numéro d’identification du certificat antérieur de l’ECE * : __ / __ / ____ / __ -----	Le numéro ne renvoie pas à un numéro d’identification d’ECE, mais à un certificat de fonction de maintenance.

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

Vote :

Le résultat du vote sur l’amendement des règles ECE (document CTE 8/5.2 « Annexe A – ECE ») avec les modifications listées ci-dessus est de : 24 voix pour (unanimité).

Décision :

La CTE 8 adopte l’amendement des règles ECE (ajout de l’annexe V), avec les modifications apparaissant dans le document de séance.

5.3. PTU WAG – Mise à jour des références dans les appendices G et J à M

Document : [CTE 8/5.3 « PTU WAG, appendices G et J à M »](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document CTE 8/5.3 « PTU WAG, appendices G et J à M ». La mise à jour, qui fait suite à des modifications de la législation de l’UE, comprend :

- l’actualisation de la référence à la liste la plus récente des semelles de frein composites approuvées pour le transport international apparaissant à l’appendice G de la PTU WAG et de la STI WAG,
- l’actualisation de la référence à la version mise à jour du document technique ERA/TD/2012-04/INT version 1.3 de l’Agence ferroviaire européenne, certaines erreurs rédactionnelles ayant été corrigées, en particulier à la figure 7 « Positions des mains courantes d’attelage », où ≥ 210 mm était erroné et a été remplacé par ≤ 210 mm.

De plus, les modifications incluent également la suppression de la lettre K qui ne met en avant qu'un seul des types de semelles de frein composites. Cet amendement, requis dans la seule version anglaise, apparaît dans le document de séance :

Numéro d'amendement	Langue	Libellé actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/ commentaire
1	EN	2.1, page 1	“This Appendix is the “List of fully approved K -composite brake blocks for international transport”, reference: ERA/TD/2009-02/INT version 14.0 of 20 January 2015.”	The list comprises K and LL-type brake blocks. The French and German text did not make reference to “K-blocks” and therefore need not to be amended.

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

Vote :

Le résultat du vote sur la mise à jour des références dans les appendices G et J à M (document CTE 8/5.3 « PTU WAG, appendices G et J à M ») avec l'amendement listé ci-dessus est de : 25 voix pour (unanimité).

Décision :

- La CTE 8 adopte les amendements aux appendices G et J à M présentés au point 2 du document CTE 8/5.3 du 5 mars 2015 et dans le document de séance.
- Le Secrétariat publiera les amendements à la PTU WAG 2015 sur le site internet de l'OTIF, sur la même page que la PTU WAG 2015.

6. Pour discussion

6.1. STI ATF : étude et prochaines étapes

Le **Secrétariat** informe l'assemblée de l'avancement de l'étude sur la STI ATF, ses premières conclusions ayant été présentées au WG TECH 23 et discutées aux 23^e, 24^e et 25^e réunions du WG TECH. Le WG TECH 25 a noté que les discussions sur ces conclusions constitueraient la première étape de conceptualisation de la future PTU ATF. En s'appuyant sur les observations de l'Agence ferroviaire européenne, de la Commission européenne, de la CER, de l'UIP et de RNE, le Secrétariat a préparé une version finale de l'étude qui envisage deux scénarios, accompagnés de sous-scénarios :

- Ne pas transposer la STI ATF :
 - Ne rien faire du côté de l'OTIF.
 - Promouvoir l'utilisation volontaire des solutions de la STI ATF.
 - Utilisation volontaire et guide d'application publié par l'OTIF.
- Transposer la STI ATF dans la réglementation de l'OTIF :

- Transposition de la STI ATF dans le droit de l'OTIF (PTU ATF avec les appendices techniques).
- Transposition partielle (PTU ATF avec renvoi sur le site internet de l'Agence pour les appendices techniques).

Eu égard aux conclusions du WG TECH, le Secrétariat rappelle à l'assemblée que la CTE 8 doit donner des directives sur la manière dont l'OTIF doit procéder avec la STI ATF et suggère à cet effet l'approche suivante :

- Transposer la STI ATF en une PTU :
 - Transposition de la STI en PTU ATF sans les appendices techniques pour lesquels il sera fait référence au site internet de l'Agence).
 - Transposition de la STI ATF de manière à ce que son application soit volontaire dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.
 - Les appendices techniques de la STI ATF sont disponibles comme documents *open source* sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne et ceux désirant appliquer la PTU ATF pourraient les utiliser.

Le **Président** remercie l'UE de ses propositions. Il souligne également l'importance de la télématique dans la facilitation du transport ferroviaire international de marchandises et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** rappelle les raisons qui ont conduit à l'élaboration d'une STI ATF au sein de l'UE. L'une des principales réalisations rendues possibles par la STI ATF est la création d'un environnement informatique interactif entre les commissionnaires de transport, les EF et les GI, qui a permis d'améliorer la qualité des données des applications informatiques, la qualité des services de fret et la compétitivité. Il souligne également que la STI ATF et son protocole de données ouvertes préviennent toute discrimination, en dépit de la structure de propriété des EF. De l'avis de l'UE, ce système d'échange de données serait particulièrement important dans les corridors franchissant ses frontières extérieures. Pour ce qui est de la transposition de la STI ATF en une PTU ATF et de son application volontaire, le représentant de l'UE pense que combiner des exigences obligatoires et de simples recommandations au sein d'un même règlement n'est pas idéal d'un point de vue juridique. Vis-à-vis de l'étude sur la STI ATF, il est d'avis qu'une analyse d'impact plus poussée est nécessaire.

L'**Agence ferroviaire européenne** considère que l'application de la STI ATF au sein de l'UE a amélioré la disponibilité des produits ferroviaires pour les clients, ce qui était nécessaire pour concurrencer les transports routiers où le suivi est complètement intégré. Elle présente également un grand potentiel et ouvre de nouveaux marchés ferroviaires, en permettant par exemple l'échange de la lettre de voiture électronique avec des données CIM/SMGS⁴. L'Agence est convaincue que les applications télématiques favoriseront l'essor du fret ferroviaire intercontinental. Elle est d'avis que l'application volontaire de la STI ATF nécessite une analyse plus poussée car elle pourrait créer une « île informatique »⁵ qui aurait potentiellement des répercussions sur la fonctionnalité des autres éléments du système informatique. Certains processus et protocoles d'échange de données décrits dans la STI ATF ont déjà été mis en place dans certains États parties de l'OTIF non membres de l'UE⁶. Ces

⁴ Règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission, en vigueur depuis décembre 2014.

⁵ Île informatique sans aucune information, ni même de code de localisation pour la circulation du train.

⁶ Par exemple, des EF non UE utilisent déjà des procédures d'attribution de sillons (« demande de sillon » dans la STI ATF), d'échange de données sur la composition des trains (« préparation du train »), de suivi de la

processus sont tous mis en œuvre entre les GI et les EF, quel que soit leur degré d'intégration au sein d'une même société. Afin qu'il se familiarise avec les évolutions de la STI ATF, l'Agence invite le Secrétariat de l'OTIF à participer à son groupe de travail sur la STI ATF.

RS estime que la CTE a besoin de davantage d'informations sur la manière de mettre en œuvre la STI ATF et propose que le WG TECH l'analyse plus avant et donne son avis avant la prochaine CTE.

Le **représentant de l'UE** appuie les propositions de l'Agence et de RS. Par ailleurs, l'UE propose de faire une présentation sur les évolutions et l'état d'avancement de la mise en œuvre de la STI ATF au cours du prochain WG TECH. L'UE estime que ce sujet pourrait également être discuté au sein d'un atelier consacré à la STI ATF où ses principes et ses avantages seraient expliqués aux États de l'OTIF non membres de l'UE.

Le **Secrétariat** fait bon accueil à la suggestion d'organiser un atelier et note qu'il nécessiterait l'appui de l'Agence et de l'UE, étant donné que le Secrétariat de l'OTIF a une connaissance limitée des applications télématiques et peu d'expérience en la matière. Il pourrait avoir lieu en Turquie par exemple, ou dans la région des Balkans compte tenu de ses importantes liaisons ferroviaires avec l'UE.

Le **Secrétariat** souligne que la transposition de la STI ATF en une PTU ATF, avec des prescriptions obligatoires, pourrait occasionner des investissements obligatoires aux fins de l'application. Il considère que la COTIF n'est pas destinée à imposer des investissements financiers à ses États parties et pense donc que l'application de la STI ATF devrait être volontaire. Par ailleurs, il estime que le processus d'élaboration d'exigences ATF au sein de l'OTIF requiert davantage de discussions et la forte implication des experts en la matière, par exemple dans le cadre d'un projet supplémentaire ou au sein d'un petit sous-groupe d'experts mandaté par la CTE ou le WG TECH.

RS pense qu'il est peut-être prématuré de créer un groupe de travail ad hoc, puisqu'il n'existe encore ni mandat clair pour ce groupe, ni analyse complémentaire des répercussions des ATF pour les États de l'OTIF non membres de l'UE. **RS** appuie la proposition de l'UE sur l'organisation d'un atelier sur la STI ATF. Des commentaires sur les possibles avantages et inconvénients de diverses questions relatives aux ATF pourraient être recueillis.

Le **représentant de l'UE** appuie le point de vue de RS. Il suggère que toutes les options décrites dans l'étude de l'OTIF soient analysées plus avant et prend pour exemple l'option consistant à rendre l'application des spécifications ATF obligatoires seulement en cas d'investissements ou de renouvellement des applications télématiques. L'examen des options pourrait être soit réalisé au sein d'un autre sous-groupe, soit externalisé. Quelle que soit la décision, l'UE est d'avis que la CTE devrait attendre les conclusions du WG TECH.

Le Président résume les débats et conclut que :

- la CTE 8 mandate le WG TECH de poursuivre ses travaux sur la STI ATF, d'identifier toutes les options possibles et les propositions correspondantes (scénarios) pour que les spécifications sur les ATF soient disponibles à l'échelle de l'OTIF et d'émettre un avis d'ici la prochaine réunion de la CTE ;
- la CTE 8 est d'avis qu'il est prématuré de mettre en place un groupe de travail ad hoc consacré aux questions sur les ATF, avant qu'il n'y ait un débat de fond au sein du WG TECH ;

- la CTE 8 suggère qu'en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, l'OTIF organise un atelier sur la STI ATF afin d'en expliquer les principes et avantages aux États non membres de l'UE.

6.2. Document explicatif sur les ATMF

Le **Secrétariat** a préparé le document CTE 8/6.2 « Document explicatif sur les ATMF 2015 » qui énonce les principes généraux sous-jacents aux ATMF dans leur version entrant en vigueur au 1^{er} juillet 2015 et qui résume les tâches et responsabilités des différents acteurs impliqués dans leur mise en application. L'objectif est de faciliter la compréhension des ATMF. Le Secrétariat a reçu des commentaires avant la session, qui ont été pris en compte dans le document de séance :

Amendment number Änderungsnummer N° de la modification	Language version Sprachfassung Version linguistique	Point as it is now (section and page) Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite) Point actuel (section et page)	Amendment proposal Änderungsvorschlag Proposition de modification	Justification/ comment Begründung/ Kommentar Motif/remarque
1	DE	Seite 3, Absätze 1 und 2	<p>“Des Weiteren muss es einen ZugTriebfahrzeugführer geben, der über die für den sicheren Betrieb des Zuges nötigen Informationen verfügt, und eine festgelegte Strecke für den Zug usw.</p> <p>Ein Zug ist eine betriebsfähige Zusammenstellung aus einem oder mehreren Fahrzeugen, einem ZugTriebfahrzeugführer und einer Strecke, die von einem Eisenbahnunternehmen betrieben (für den Betrieb vorbereitet) wird.</p>	Korrektere Begrifflichkeit im Deutschen
2	DE	Seite 5, Absatz 4	Güterwagen, die zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden sollen, sollen müssen zusätzliche zu den ETV auch die entsprechenden Fahrzeuganforderungen des RID (Anhang C zum COTIF) erfüllen.	Von der EU geforderte Änderung, da besser an den Kontext angepasst.
3	DE	Seite 9, Absatz 2	Ein Eisenbahnunternehmen darf ein Fahrzeug nur nutzen, wenn im diesem eine ECM zugeteilt ist. Es kann der ECM die für den Betrieb des Fahrzeugs relevanten Informationen, einschließlich Kilometerstand und Unfälle/Zwischenfälle, entweder direkt oder über den Halter zukommen lassen.	Zur Klarstellung, dass die ECM dem Fahrzeug und nicht dem Eisenbahnunternehmen zugeteilt ist.

4a	EN	Page 9, International agreements, first paragraph	<p>The text</p> <p>“If these sets of rules are complete, fully equivalent and do not contain open points, then a vehicle which meets the TSI requirements and is authorised in the EU will also be deemed to be authorised outside the EU and vice versa. The principle is illustrated in the diagram below.”</p> <p>Is replaced with:</p> <p>“If these sets of rules are complete and fully equivalent, then a vehicle which</p> <ul style="list-style-type: none"> • meets the TSI requirements and • is not subject to open points related to the technical compatibility with the network, and • is not subject to specific cases, and • is authorised in the EU, <p>will also be deemed to be authorised outside the EU and vice versa. The principle is illustrated in the following diagram.”</p>	The EU requested to include an exhaustive list of applicable conditions.
----	----	---	--	--

4b	DE	Seite 10, Internationale Abkommen, erster Absatz	<p>Der Text:</p> <p>„Wenn diese Regelwerke vollständig und äquivalent sind und keine offenen Punkte enthalten, dann gilt ein Fahrzeug, das alle TSI-Anforderungen erfüllt und in der EU eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, auch außerhalb der EU als zugelassen und umgekehrt. Dieses Prinzip wird in folgendem Schaubild verdeutlicht.“</p> <p>wird ersetzt durch:</p> <p>„Wenn diese Regelwerke vollständig und äquivalent sind, dann gilt ein Fahrzeug,</p> <ul style="list-style-type: none"> • das alle TSI-Anforderungen erfüllt und • für das keine offenen Punkte in Bezug auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bestehen und • für das keine Sonderfälle gelten und • das in der EU eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, <p>auch außerhalb der EU als zugelassen und umgekehrt. Dieses Prinzip wird in folgendem Schaubild verdeutlicht.“</p>	Von der EU geforderte Änderung, zur Vervollständigung der Liste anwendbarer Bedingungen.
4c	FR	Page 10, Accords internationaux, premier paragraphe	<p>« Lorsque ces règles sont complètes, pleinement équivalentes, et ne comportent pas de points ouverts, alors un véhicule satisfaisant aux prescriptions de la STI et autorisé en UE est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-dessous. »</p> <p>est remplacé par :</p> <p>« Lorsque ces règles sont complètes et pleinement équivalentes, alors un véhicule :</p> <ul style="list-style-type: none"> • satisfaisant aux prescriptions de la STI, • ne faisant l'objet d'aucun point ouvert lié à la compatibilité technique du réseau, • ne faisant l'objet d'aucun cas spécifique, • et autorisé en UE, <p>est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-après. »</p>	L'UE a demandé l'inclusion d'une liste exhaustive des conditions applicables.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un texte réglementaire et qu'il ne doive donc pas être formellement adopté, le **Secrétariat** déclare souhaiter qu'au vu de son importance, la CTE 8 valide ce document. Après validation, le Secrétariat entend le publier sur le site de l'OTIF parallèlement à l'entrée en vigueur de la nouvelle version des ATMF, à savoir le 1^{er} juillet 2015.

L'UE remercie le Secrétariat d'avoir accepté d'introduire cette proposition et, à des fins de clarification, propose que l'amendement 4a soit également modifié comme suit :

« L'objectif est de faire en sorte que lorsque ces règles sont complètes, pleinement équivalentes et ne comportent pas de points ouverts liés à la compatibilité technique avec le réseau, alors un véhicule :

- satisfaisant aux prescriptions de la STI,
- ne faisant l'objet d'aucun cas spécifique,
- et autorisé en UE,

est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-après. »

Le **Président** rappelle à l'assemblée que les ATMF amendées entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2015 et note que la CTE 8 valide le document CTE 8/6.2 « Document explicatif sur les ATMF 2015 » tel que l'a proposé le Secrétariat, avec les amendements listés dans le document de séance et l'amendement n° 4a reformulé proposé par l'UE, et charge le Secrétariat de le publier dans les trois langues de travail sur le site de l'OTIF.

6.3. Coordination RID/CTE

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée les raisons pour lesquelles il est nécessaire de coordonner les travaux portant sur l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G de la COTIF et l'informe des éléments nouveaux. Un document commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne résumant cette approche a été publié le 18 décembre 2014 (document CTE 8/6.3⁷). Le Secrétariat informe la CTE 8 qu'une présentation identique sur la coordination générale entre le RID et les ATMF a été donnée dans le cadre des comités TMD et RISC⁸ pour l'UE et des réunions du groupe de travail permanent RID et du WG TECH pour l'OTIF. Le Secrétariat informe également l'assemblée que la CTE 8 doit décider si elle soutient ou non la proposition du document commun de créer un groupe de travail commun.

Le **représentant de l'UE** souligne que le document reflète les vues tant de l'OTIF que de la Commission européenne et informe l'assemblée de l'approche coordonnée au sein des États membres de l'UE visant à appuyer la création de ce groupe. Il avise également l'assemblée que la Commission européenne a reçu des commentaires quant au futur mandat du groupe de travail commun. Il est attendu, entre autres, que le groupe de travail commun soit chargé de l'introduction des ECE dans le RID, d'une étude d'impact des amendements à la législation, d'une analyse de risques, de la clarification de la procédure d'autorisation, etc.

Le **Président** résume les débats et conclut que la CTE 8 prend note de la présentation par le Secrétariat du document qu'il soumet conjointement avec la Commission européenne sur

⁷ Document commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne sur l'interaction entre le RID et les ATMF et l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G à la COTIF.

⁸ Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) – Transport des marchandises dangereuses (TMD).

l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G à la COTIF (document CTE 8/6.3) et qu'elle appuie la proposition de création d'un groupe de travail commun constitué d'experts du RID et de la réglementation ferroviaire générale.

6.4. Voitures interchangeables

Le **Secrétariat** informe l'assemblée des travaux liés à l'interchangeabilité des voitures, entamés au cours de l'atelier de février 2014 à Berne, et rappelle les principes généraux concernant les voitures interchangeables. Il rappelle que les PTU et STI définissent les exigences minimales pour l'interopérabilité des trains, ce qui inclut les spécifications techniques pour les interfaces avec le réseau (générique). Elles ne spécifient cependant pas en termes techniques les interfaces intervéhicules harmonisées desquelles dépend l'échange de véhicules. En conséquence, l'interchangeabilité des voitures ne peut être garantie par la seule application des PTU et STI.

Le document CTE 8/6.4 présente les travaux entrepris depuis 2014 afin de rendre la spécification pour les interfaces intervéhicules accessible à l'échelle internationale.

Eu égard à l'évaluation des voitures interchangeables par les organismes notifiés, **RS** se soucie de savoir où les dispositions techniques facultatives pour les voitures interchangeables devraient figurer. RS est d'avis que cette évaluation devrait suivre le principe appliqué pour les wagons, c.-à-d. que les spécifications requises devraient être définies comme dans la PTU WAG au point 7.1.2 et à l'appendice C.

À la suite d'une demande en ce sens du secteur, **DE** plaide pour inclure dans la STI et la PTU LOC&PAS quelque chose de similaire au point 7.1.2 et à l'appendice C de la STI WAG. DE est en faveur de la poursuite de la coopération avec la CER et l'UNIFE, qui aideront la CTE à passer en revue tous les avantages et inconvénients de cette demande du secteur. DE déclare qu'au cas où il serait décidé d'adopter une approche similaire à celle pour les wagons, le point 7.1.2 et l'appendice C devraient être appliqués dans leur intégralité et non partiellement, c'est-à-dire qu'il n'y aurait déclaration ou marquage pour une voiture que si elle satisfait à toutes les conditions pour l'interchangeabilité.

Soulignant les similarités entre la PTU WAG et la PTU LOC&PAS, la **CER** est d'avis, comme DE, que les voitures de voyageurs devraient suivre le principe s'appliquant aux wagons. La CER considère que l'évaluation par les organismes notifiés serait peut-être plus aisée si toutes les conditions étaient fixées dans la PTU LOC&PAS. La CER note que les conditions pour l'interchangeabilité seraient appliquées volontairement et seulement à certains véhicules particuliers sur demande d'une EF, c'est-à-dire qu'elles ne vaudraient que si l'EF décide que les véhicules doivent être interchangeables.

Le **représentant de l'UE** réaffirme qu'il est selon lui prématuré de discuter d'où les spécifications doivent figurer tant que celles-ci ne sont pas disponibles. Bien qu'il soit possible d'inclure les spécifications dans la PTU LOC&PAS ou de les définir dans une norme, l'UE est d'avis qu'il faut examiner toutes les solutions basées sur des accords privés, c.-à-d. dans le cadre des RU CUV ou du CUU⁹, ou tenir compte de l'expérience acquise avec les normes déjà appliquées au marquage des conteneurs. C'est seulement lorsqu'une analyse d'impact de toutes ces options sera disponible que la CTE pourra prendre une décision appropriée.

En réponse au Président qui demande si la CTE doit prendre une décision sur les conditions d'interchangeabilité à la CTE 9 (juin 2016) ou à la CTE 10 (juin 2017), le **représentant de**

⁹ Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV) ou Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU).

L'UE note que la position coordonnée de l'UE sur la question ne sera pas prête avant septembre 2016 au plus tôt. Il rappelle à l'assemblée que les procédures d'adoption de l'OTIF et de l'UE diffèrent. L'une des différences est que le RISC se réunit trois fois par an alors qu'il n'y a qu'une réunion annuelle de la CTE.

Comme l'UE, l'UNIFE estime que la mise au point des conditions de l'interchangeabilité ne pourra être achevée en 2016. Selon elle, toutes les conditions ne sont pas prêtes et certaines, même parmi celles listées, ne devraient de préférence pas apparaître dans des normes. À ce propos, la CTE devrait également tenir compte de la durée de la procédure du CENELEC¹⁰ pour la publication des normes. L'UNIFE est d'avis que les conditions d'interchangeabilité devraient relever du droit privé et non du droit public, qui n'a pas de flexibilité (juridique). Le droit privé offre davantage de flexibilité pour les contrats directs entre exploitants (EF) et constructeurs. Grâce à cette flexibilité, les parties contractantes pourront se référer aux normes déjà publiées. Si les conditions se retrouvent dans une STI/PTU, l'UNIFE souligne que les organismes notifiés devraient également être consultés à leur sujet car il faudra veiller à ce que toutes les spécifications soient évaluables.

La CER ne préconise ni le droit privé, ni les solutions contractuelles ou de normalisation. Elle soutient que la meilleure solution serait une annexe à la PTU/STI. Contrairement à l'UNIFE, la CER estime que les conditions nécessaires sont au point et qu'il faudrait dès que possible commencer à les intégrer dans la STI/PTU. Selon elle, la proposition sur les conditions de l'interchangeabilité pourrait déjà être préparée pour la prochaine CTE (CTE 9).

Rappelant aux délégués le processus décisionnel au sein de l'OTIF, le **Secrétariat** informe l'assemblée que la CTE se réunit régulièrement et plus d'une fois par an si nécessaire. Une réunion supplémentaire aurait toutefois des conséquences sur le budget, ce qui impliquerait le Comité administratif. Une autre possibilité serait que le Président demande un vote par voie de procédure écrite, conformément au règlement intérieur de la CTE.

Le Président résume les débats et conclut que la CTE 8 note l'état d'avancement du projet et appuie ses objectifs. La CTE 8 encourage la CER et l'UNIFE à coopérer pour mettre à jour une liste détaillée des conditions et l'envoyer au Secrétariat de l'OTIF, à l'Agence ferroviaire européenne et à la Commission européenne, après quoi le WG TECH analysera leur intégration dans la réglementation, que ce soit dans les dispositions de la PTU/STI, comme norme ou comme faisant partie d'accords privés. La CTE 8 suggère également que la CER et l'UNIFE déterminent comment les organismes d'évaluation peuvent évaluer la conformité de chacune des conditions avec les spécifications. Elle conclut que le WG TECH continuera à travailler sur cette question en étroite collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne et que des dispositions équivalentes devraient être adoptées par l'OTIF et l'UE. Selon ses estimations, l'adoption de ces conditions pourrait avoir lieu au plus tôt fin 2016 dans le cadre d'une procédure écrite, ou en 2017 au cours de la CTE 10.

6.5. Programme de travail de la CTE pour 2015-2016 et au-delà

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. ce sur quoi le WG TECH doit travailler pour préparer la prochaine session de la CTE. Le Secrétariat informe la CTE des activités suivantes prévues pour après la CTE 7 :

1. Collaboration avec les experts du RID pour améliorer la cohérence entre ATMF et RID.
2. Mise au point d'exigences supplémentaires pour une admission unique du matériel roulant destiné au transport de voyageurs.

¹⁰ Comité européen de normalisation électrotechnique.

3. Définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs.
4. Programme de formation.
5. Mise au point d'instruments appropriés (p. ex. guides ou règlements) couvrant les responsabilités des acteurs de l'exploitation.
6. Suivi des activités de l'Agence ferroviaire européenne.
7. Conception de documents explicatifs.
8. Diffusion, coordination et contrôle des États parties de l'OTIF non membres de l'UE en particulier.
9. Élaboration de la PTU ATF.

Le **Secrétariat** a préparé le document CTE 8/6.5 « Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2015 et 2016 » et propose que le service de la technique ferroviaire de l'OTIF concentre ses activités sur les priorités suivantes :

1. Mise au point d'exigences supplémentaires pour une admission unique du matériel roulant destiné au transport de voyageurs dans le cadre d'un groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne : l'admission unique devrait être valide dans tous les États parties. Il est prévu que ces exigences soient annexées à la PTU et à la STI LOC&PAS.
2. Mise à disposition à l'échelle internationale de la définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces intervéhicules pour les voitures de voyageurs : le secteur (guidé par exemple par la CER et/ou par l'UNIFE et l'UIC) devrait recueillir et définir un ensemble complet de spécifications requises en plus de la PTU/STI LOC&PAS. Lorsque ces spécifications seront complètes, le WG TECH pourra analyser ces solutions techniques et réfléchir à la manière de les intégrer dans le cadre des exigences pour les véhicules comme norme ou règle d'application volontaire.
3. Mise au point d'instruments appropriés (p. ex. guides ou règlements) couvrant les responsabilités des acteurs de l'exploitation (c.-à-d. EF, détenteurs et ECE) afin de clarifier plus avant le nouvel article 15a des ATMF en vue de faire progresser la vision de l'interopérabilité en dehors de l'UE. L'objectif premier serait d'analyser la situation et d'identifier la nécessité et la base légale des évolutions futures.
4. Collaboration avec les experts du RID pour améliorer la cohérence entre ATMF et RID.
5. Définition de principes de rédaction juridique pour l'amendement ou la révision des PTU et leur publication subséquente.
6. Suivi des activités de l'Agence ferroviaire européenne, en particulier dans les domaines où l'OTIF et l'UE possèdent des règles équivalentes : le cas échéant et en coopération avec l'Agence, le service technique informera le WG TECH des évolutions de la réglementation et des dispositions à prendre.
7. Conception de documents explicatifs pour :
 - les APTU,
 - la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (PTU GEN-G),
 - les procédures d'évaluation de la conformité (PTU GEN-D).

8. Activités de contrôle et de diffusion en particulier pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Le représentant de l'UE appuie le document. Vis-à-vis du point 3 des priorités pour 2015/2016, l'UE demande si la CTE peut envisager l'élaboration de dispositions harmonisées pour la sécurité dans le champ d'application de la COTIF. Elle se propose en outre de faire une présentation au prochain WG TECH, exposant les évolutions dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire de l'UE en termes de responsabilités d'exploitation, c'est-à-dire d'expliquer le cadre réglementaire de l'UE.

L'**UNIFE** propose à la CTE d'engager la coopération entre NB-Rail¹¹ et des organismes d'évaluation non-UE. Elle est d'avis que les discussions¹² entre les organismes notifiés de l'UE au sein de NB-Rail, qui se concrétisent par des recommandations d'utilisation, directives et documents de travail, pourraient être utiles aux États de l'OTIF non membres de l'UE.

Au sujet de la proposition de l'UE sur l'élaboration de responsabilités d'exploitation, le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée 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. Le Secrétariat est d'avis que 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 Secrétariat appuie également la proposition de l'UNIFE d'engager la coopération entre les organismes notifiés et les organismes d'évaluation non UE.

Conclusion :

Le **Président** note que la CTE 8 a discuté du programme de travail pour 2015-2016 et au-delà sur la base d'un document préparé par le Secrétariat de l'OTIF. La CTE 8 note également que le WG TECH devrait travailler à amender les Règles uniformes afin qu'elles restent équivalentes à la réglementation de l'UE. En sus des travaux actuels sur les voitures interchangeables, sur la coordination entre la CTE et le RID et sur les applications télématiques, le WG TECH pourrait également analyser plus avant l'élaboration de dispositions harmonisées pour la sécurité dans le champ d'application de la COTIF. Le WG TECH est prié de suivre les évolutions de la réglementation de l'UE dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire et d'analyser si elles devraient être répercutées dans les activités de l'OTIF. Il est également chargé de voir si l'expérience et les recommandations des organismes notifiés de l'UE peuvent être mis à la disposition des organismes d'évaluation dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.

6.6. Divers

Le **Président** note qu'il n'y a pas de propositions à discuter pour ce point de l'ordre du jour.

6.7. Prochaine session

Le **Secrétariat** propose que la prochaine (9^e) session de la CTE ait lieu les 7 et 8 juin 2016 à Berne.

¹¹ NB-RAIL – Groupe de coordination des organismes notifiés pour la directive n° 2008/57/CE sur l'interopérabilité ferroviaire.

¹² Sur l'application des STI pertinentes, les procédures de vérification des sous-systèmes et d'évaluation de la conformité et les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi pour les constituants d'interopérabilité.

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

- 26^e session, les 9 et 10 septembre 2015 à Amiens ;
- 27^e session, les 17 et 18 novembre 2015 à Berne ;
- 28^e session, les 17 et 18 février 2016 (lieu à déterminer) ;

La **CTE** convient de ces dates.

7. Remarques finales

Le **Président** conclut en disant que la CTE a bien travaillé, trois documents ayant été adoptés. Il remercie le service de la technique ferroviaire de l'OTIF, qui a préparé tous les documents. Ses remerciements vont également aux observateurs, qui sont en fait les utilisateurs des spécifications adoptées par la CTE. Il note le bon esprit de coopération entre tous les principaux acteurs, remercie les interprètes et déclare la 8^e session de la CTE close.

Liste des participants
Annexe I

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 Doboij

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

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Sébastien **Vignot**

Chargé d'affaires européennes
 Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)
 60 rue de la Vallée
 CS 11758
 FR-80017 Amiens Cedex 1

☎ +33 (03) 22 33 95 95
 Fax +33 (03) 22 33 95 99
 E-mail sebastien.vignot@securite-ferroviaire.fr

Grèce/Greichenland/Greece


M./Hr./Mr. Georgios **Vetsis**

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

☎ +30 (210) 529 75 18
 Fax
 E-mail g.vetsis@osenet.gr


Italie/Italien/ItalyM./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


Italie/Italien/ItalyM./Hr./Mr. **Giorgio Morandi**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Direzione generale per il Trasporto Ferroviario - Div 5
 Direzione generale per le investigazioni ferroviarie
 Via Caraci 36
 IT-00157 Roma

 +39 (06) 415 835 41
 Fax +39 (06) 415 835 77
 E-mail giorgio.morandi@mit.gov.it


Norvège/Norwegen/NorwayM^{me}/Fr/Ms **Elisabeth Classon**

Senior Legal Adviser
 Ministry of Transport and Communications
 Railway section
 PO Box 8010 Dep
 NO-0030 Oslo

 +47 (22) 24 82 19
 Fax +47 (22) 249 572
 E-mail elisabeth.classon@sd.dep.no

Roumanie/Rumänien/RomaniaM./Hr./Mr. **Mihail Nanu**

State Inspector
 Railway Safety Authority
 393 Calea Grivitei
 Sector Bucuresti
 RO- Bucarest

 +40 (2) 130 722 85
 Fax +40 (2) 130 779 76
 E-mail nanu.mihail@ofer.ro


Roumanie/Rumänien/RomaniaM^{me}/Fr./Ms Paulina **Miller**Expert
Railway Safety Authority
393 Calea Grivitei
Sector Bucuresti
RO- Bucarest☎ +40 (2) 130 722 05
Fax +40 (2) 130 768 06
E-mail carmen.miller@afer.ro**Serbie/Serbien/Serbia**M./Hr./Mr. Sinisa **Trkulja**Assistant Director
Direkcija za Železnice
Nemanjina 6
RS-1000 Beograd☎ +381 (11) 265 65 18
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail sinisa.trkulja@raildir.gov.rs**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**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Roland **Bacher**Stellvertretender Sektionschef
Bundesamt für Verkehr
Sektion Zulassungen + Regelwerke
CH-3003 Berne☎ +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 Berne☎ +41 58 463 00 92
Fax +41 58 462 58 11
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch

Turquie/Türkei/Turkey

S'est excusée.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies

**Union européenne/Europäische
 Union/European Union****Commission européenne/Europäische
 Kommission/European Commission**M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Chef d'unité adjoint « Espace ferroviaire européen
 unique »
 Commission européenne – DG MOVE
 CE – DG MOVE – B2
 DM28 4/51
 BE-1049 Bruxelles

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


**Commission européenne/Europäische
 Kommission/European Commission**M^{me}/Fr./Ms **Ainhua San Martin**

Policy Officer
 Commission européenne
 Rue de Mot 28
 BE-1040 Bruxelles

 +32 (2) 229 862 60
 Fax
 E-mail ainhoa.san-martin@ec.europa.eu

**Commission européenne/Europäische
 Kommission/European Commission****ERA**M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

Agence ferroviaire européenne
 Unité « Interopérabilité »
 120 rue Marc Lefrancq
 BP 20392
 FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 67 90
 Fax +33 (3) 27 09 68 90
 E-mail christoph.kaupat@era.europa.eu

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

M./Hr./Mr. **Andreas Schirmer**

Head of Coordination Sector
Agence ferroviaire européenne
Unité « Interopérabilité »
120 rue Marc Lefrancq
BP 20932
FR-59300 Valenciennes Cedex



+33 (3) 27 09 67 89

Fax +33 (3) 27 09 68 89


E-mail andreas.schirmer@era.europa.eu

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

Azerbaïdjan/Aserbaidhschan/Azerbaijan

M./Hr./Mr. **Aydin Suleymanli**


Head of Legal Department
 Ministry of Transport
 1054 Tbilisi Avenue
 AZ-1122 Bakou

 +994 12 430 99 23
 Fax +994 12 431 85 94
 E-mail a.suleymanli@mintrans.az

Azerbaïdjan/Aserbaidhschan/Azerbaijan

M./Hr./Mr. **Hicran Valehov**

Advisor of Chairman of the Azerbaijan Railways
 Azerbaijan Railways LTD
 Dilara Aliyeva 230
 AZ-1010 Bakou
 République d'Azerbaïdjan

 +994 12 499 44 99
 Fax +994 12 499 46 94
 E-mail office@railway.gov.az

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

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel**

Directeur de l'interopérabilité et de la normalisation
 SNCF
 Campus Étoiles
 2 place des 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
 Communauté européenne du rail (CER) AISBL
 Avenue des Arts 53
 BE-1000 Bruxelles



Fax

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

UNIFE

M./Hr./Mr. Sebastian **Giera**

Legal Counsel CTO - Specialist Engineering
 Bombardier Transportation GmbH
 Schoeneberger Ufer 1-3
 DE-10785 Berlin



+49 (03) 98 607 19 79

Fax

E-mail

sebastian.giera@de.transport.bombardier.com

UNIFEM./Hr./Mr. Christian **Zumpe**

Senior Engineer
Homologation Manager
SIEMENS AG
Division « Mobilité »
MO MLT AR RA1
Werner-von-Siemens-Str.67
DE-91052 Erlangen



+49 9131 7 26955


Fax

E-mail christian.zumpe@siemens.com

Secrétariat / Sekretariat / Secretariat


M./Hr./Mr. Bas **Leermakers**

Premier secrétaire

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


M^{me}/Fr./Ms Margarethe **Koschmider**

Deuxième secrétaire

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


M./Hr./Mr. Dragan **Nešić**

Deuxième secrétaire

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

M./Hr./Mr. Sinan **Oguz**

Participant au programme de formation de l'OTIF venant du ministère des transports, des affaires maritimes et des communications de Turquie

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

Interprètes / Dolmetscher / Interpreters

M ^{me} /Fr./Ms	Viviane Vaucher	
M ^{me} /Fr./Ms	Dominique Baz	
M ^{me} /Fr./Ms	Marlène Mitzmacher	
M./Hr./Mr	David Ashman	OTIF
M ^{me} /Fr./Ms	Joana Meenken	OTIF

Ordre du jour**Annexe II**

- 1. Adoption de l'ordre du jour**
- 2. Présence et quorum**
- 3. Élection du président**
- 4. Pour information**
 - 4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques
Document : [CTE 8/4.1 « Rapport du WG TECH »](#)
 - 4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
Pas de document
 - 4.3. Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques)
Pas de document
 - 4.4. État de développement des RNV dans les États parties
Pas de document
- 5. Pour adoption**
 - 5.1. Révision de la PTU Bruit
Document : [CTE 8/5.1 « PTU Bruit »](#)
 - 5.2. Amendement des règles ECE (ajout de l'annexe V)
Document : [CTE 8/5.2 « Annexe A – ECE »](#)
 - 5.3. PTU WAG – Mise à jour des références dans les appendices G et J à M
Document : [CTE 8/5.3 « PTU WAG, appendice G »](#)
- 6. Pour discussion**
 - 6.1. STI ATF : étude et prochaines étapes
Document : [CTE 8/6.1 « Étude sur la STI ATF »](#)
 - 6.2. Document explicatif sur les ATMF
Document : [CTE 8/6.2 « Document explicatif sur les ATMF »](#)
 - 6.3. Coordination RID/CTE
Document : [CTE 8/6.3 « Coordination RID/CTE »](#)
 - 6.4. Voitures interchangeables
Document : [CTE 8/6.4 « Voitures interchangeables »](#)
 - 6.5. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2015-2016 et au-delà
Document : [CTE 8/6.5 « Programme de travail 2015-2016 de la CTE »](#)
 - 6.6. Divers
Pas de document
 - 6.7. Prochaine session

* * * * *