



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Commission d'experts techniques**

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

## **Procès-verbal**

Berne, 7 et 8 juin 2016

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Adoption de l'ordre du jour</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Présence et quorum</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Élection du président</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Pour information</b>	<b>4</b>
<b>4.1.</b>	<b>Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques</b>	<b>4</b>
<b>4.2.</b>	<b>État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU</b>	<b>5</b>
<b>4.3.</b>	<b>Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (révision de la STI CCS)</b>	<b>6</b>
<b>4.4.</b>	<b>État de développement des RNV dans les États parties</b>	<b>6</b>
<b>4.5.</b>	<b>Informations sur les progrès du groupe de travail RID-ATMF et du groupe de travail sur la détection de déraillements</b>	<b>7</b>
<b>4.6.</b>	<b>Informations sur les dernières évolutions concernant les voitures interchangeables</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Pour adoption</b>	<b>9</b>
<b>5.1.</b>	<b>PTU WAG : Prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises »</b>	<b>9</b>
<b>5.2.</b>	<b>PTU GEN-G</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Pour discussion</b>	<b>12</b>
<b>6.1.</b>	<b>STI ATF : Transposition et calendrier</b>	<b>12</b>
<b>6.2.</b>	<b>Document explicatif sur la PTU GEN-D</b>	<b>13</b>
<b>6.3.</b>	<b>L'interopérabilité au-delà de l'UE</b>	<b>15</b>
<b>6.4.</b>	<b>Programme de travail 2016-2017 de la CTE</b>	<b>18</b>
<b>7.</b>	<b>Divers</b>	<b>19</b>
<b>8.</b>	<b>Prochaine session</b>	<b>19</b>
<b>9.</b>	<b>Remarques finales</b>	<b>20</b>
Liste des participants	Annexe I	21
Ordre du jour	Annexe II	26
Document de séance	Annexe III	27

## DISCUSSIONS

### Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Bas Leermakers, chef du département technique de l'OTIF, ouvre la 9<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants, aux interprètes et en particulier à l'Azerbaïdjan qui participe pour la première fois à une session. Il annonce que la session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français, et qu'il en sera également fait un enregistrement. La liste des participants est jointe au présent procès-verbal comme [annexe I](#).

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.

### 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 9<sup>e</sup> session de la CTE ont été envoyés aux participants le 6 avril 2016 avec la circulaire [TECH16022 f Circulaire CTE 9](#). En l'absence de demandes de modifications, l'ordre du jour est adopté tel que le Secrétariat l'a proposé à la CTE 9.

**Conclusion** : La CTE adopte l'ordre du jour de la 9<sup>e</sup> session ([annexe II](#)).

Le **Secrétariat** informe la CTE que depuis la dernière session, la Suède et l'Irlande ont ratifié la COTIF 1999 sans réserves tandis que la France, Monaco, la Slovaquie et le Royaume-Uni ont retiré les leurs. De plus, l'Azerbaïdjan est devenu le 50<sup>e</sup> État membre de l'OTIF et applique les appendices CIM et RID à la COTIF.

### 2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que les membres de la CTE habilités à voter sont les États membres de l'OTIF appliquant les APTU et ATMF, à savoir 42 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 que l'UE exercera le droit de vote de tous ses États membres qui sont également parties à la COTIF, soit 25 États membres de l'UE disposant du droit de vote, pour les points 5.1 et 5.2.

Le quorum pour l'adoption de la réglementation APTU (PTU WAG et PTU GEN-G) est de **21** États (la moitié des 42 États parties disposant du droit de vote). **25** 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 29 États habilités à voter.

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

Le **Secrétariat** explique la procédure d'adoption des documents pour le point 5. Une proposition est adoptée si le nombre de voix pour atteint au moins le tiers des membres de la CTE représentés au moment du vote et est supérieur au nombre de voix contre<sup>1</sup>.

Tous les documents soumis au vote ont été mis en ligne sur le site de l'OTIF deux mois avant la session. L'UE a ensuite transmis au Secrétariat un certain nombre de commentaires pour les améliorer. Le Secrétariat les a analysés, traduits et consignés dans un document de séance<sup>2</sup> mis à la disposition des délégués. Les 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.

La CTE vote simultanément sur les trois versions linguistiques.

### 3. Élection du président

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

Le **Secrétariat** demande aux délégués si des candidats sont proposés. Les délégués ne présentant aucune proposition, le **Secrétariat** suggère que la Suisse, en la personne de **M. Roland Bacher**, préside cette session. Aucune autre candidature n'est déposée. M. Bacher accepte de se présenter et la **CTE** élit à l'unanimité la Suisse et M. Bacher à la présidence de la session.

Le **Président** remercie l'assemblée pour la confiance qui lui est témoignée. Il attire l'attention sur le point 6 de l'ordre du jour dans le cadre duquel seront discutées les futures évolutions de la législation de l'OTIF et espère que la CTE traitera tous 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

Document : [TECH-16017-CTE9-4.1-f-Rapport WG TECH](#)

Le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du WG TECH, conformément aux décisions de la précédente session de la CTE (juin 2015). Le Secrétariat a préparé un rapport et en résumé brièvement les éléments pertinents pour les travaux de la CTE 9. Il souligne qu'en raison du nombre croissant des règles techniques de l'OTIF, préserver l'équivalence établie entre les règles de l'OTIF et de l'UE devient une partie importante des travaux.

Le WG TECH s'est réuni à trois reprises depuis la 8<sup>e</sup> session de la CTE et a débattu des sujets suivants :

- les modifications à la PTU WAG (26<sup>e</sup>, 27<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions),
- les modifications à la PTU GEN-G (26<sup>e</sup>, 27<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions),
- les registres de véhicules (26<sup>e</sup>, 27<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions),

<sup>1</sup> Article 21 du règlement intérieur de la CTE.

<sup>2</sup> Des extraits de ce document de séance sont reproduits dans le présent document.

- l'avancée des travaux des groupes de travail RID/ATMF et DDD (28<sup>e</sup> session),
- les voitures interchangeables (26<sup>e</sup>, 27<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions),
- la STI ATF, transposition et calendrier (26<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions),
- le document explicatif sur la PTU GEN-D (28<sup>e</sup> session),
- l'interopérabilité au-delà de l'UE (28<sup>e</sup> session).

Avant d'ouvrir les débats, le **Président** met en avant les importantes contributions des États membres de l'OTIF et des représentants des organisations ferroviaires et note l'excellente et bénéfique coopération entre le Secrétariat de l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne<sup>3</sup>.

La **représentante de l'UE** déclare que le rapport reflète avec grande précision la qualité des discussions au sein du WG TECH et les travaux réalisés. Elle informe la CTE que le quatrième paquet ferroviaire, c'est-à-dire les trois textes juridiques du « pilier technique », ont été publiés et entreront en vigueur le 15 juin 2016<sup>4</sup>.

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

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

Le **Secrétariat** informe la CTE que la Suisse et l'UE ont notifié des spécifications techniques nationales au Secrétaire général en vertu de l'article 12 des APTU, lesquelles sont disponibles sur le site Web de l'OTIF (cf. <http://www.otif.org/fr/technique/reglementation-en-vigueur.html>).

**RS** se demande si les spécifications techniques nationales déjà notifiées doivent être mises à jour.

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. Cela peut expliquer pourquoi les spécifications notifiées en lien avec une version obsolète d'une PTU ne sont plus publiées.

Lorsque de telles spécifications sont notifiées, le Secrétariat n'en vérifie pas la validité car il n'est pas compétent pour décider si elles sont ou non justifiées. Il les publie sur le site Web de l'OTIF.

<sup>3</sup> Fondée sur l'arrangement administratif de 2013, cf.

[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](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)

<sup>4</sup> JO de l'UE L 138 du 26.5.2016 :

- Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) no 881/2004
- Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire

La **représentante de l'UE** informe la CTE du projet de l'Agence ferroviaire européenne pour la mise à jour des règles nationales au sein de l'UE et leur harmonisation avec le droit de l'UE via la suppression des règles obsolètes et superflues dans un délai de trois ans.

Le **Président** souligne que dans l'état actuel des choses, les spécifications techniques nationales ne peuvent être évitées. Cependant, au sein d'un espace juridique unifié dans le cadre de la COTIF, l'existence d'un grand nombre de spécifications techniques nationales n'est pas viable. Les autorités nationales devraient donc se préparer à une mutation, analyser leurs spécifications et ne garder que celles qui sont importantes et nécessaires. D'autre part, certaines prescriptions techniques uniformes pourraient devoir être harmonisées avec le droit de l'UE ou complétées dans une certaine mesure par des dispositions nationales, sachant que les espaces ferroviaires de l'UE et de l'OTIF ne sont ni physiquement ni techniquement unifiés.

#### **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 (révision de la STI CCS)**

Le **Secrétariat** informe l'assemblée qu'une seule consultation a eu lieu depuis la 8<sup>e</sup> session de la CTE, concernant la refonte de la STI relative aux sous-systèmes contrôle-commande et signalisation (STI CCS).

La procédure de consultation des États parties de l'OTIF non membres de l'UE s'est appuyée sur un document de travail de l'Agence. Le Secrétariat explique que même si le système COTIF ne comporte pas de dispositions équivalentes, la refonte de la STI est susceptible d'influencer le futur développement de la réglementation de l'OTIF et d'avoir des répercussions pour le trafic international des États de l'OTIF non membres de l'UE à destination et en provenance de l'UE. Le Secrétariat avise également l'assemblée qu'il a reçu des commentaires de la part d'un des États parties de l'OTIF non membres de l'UE (la Suisse) et les a transmis à l'Agence, laquelle a livré ses réponses au Secrétariat et à la Suisse.

Le **Président** rappelle à l'assemblée l'importance des consultations en termes d'évolutions législatives pour les États de l'OTIF non membres de l'UE puisqu'elles leur donnent l'occasion d'influencer et de participer au processus législatif de l'UE, ce qu'il les encourage à faire. Tout comme le représentant de la Suisse, le Président confirme que l'Agence répond toujours aux documents de position qui lui sont soumis et étudie et évalue les propositions.

La **représentante de l'UE** annonce à la Commission qu'à sa 75<sup>e</sup> session, le comité RISC de l'UE a voté en faveur de la refonte de la STI CCS et que son texte définitif adopté la semaine passée sera bientôt publié dans le Journal officiel de l'UE.

#### **Conclusion :**

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

### **4.4. État de développement des RNV dans les États parties**

Le **Secrétariat** informe la CTE de l'état des connections des RNV au RVV CE dans les États parties au 15 mai 2016 :

- **Tous les États parties de l'OTIF membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE.
- **4 États parties de l'OTIF non membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE : la Norvège, la Serbie, la Suisse et la Turquie.
- **2 États parties de l'OTIF non membres de l'UE** ont acheté le logiciel RNV de l'Agence ferroviaire européenne mais ne sont pas connectés au RVV CE : la Bosnie-Herzégovine et le Monténégro.

Le Secrétariat indique également à la CTE que le 25 mai 2016, l'Agence ferroviaire européenne a organisé une formation sur l'utilisation de son logiciel à laquelle elle a invité certains États non membres de l'UE<sup>5</sup>, indépendamment de leur statut de connexion au RVV CE. Il salue cette initiative.

En réponse au Président qui demande si des améliorations sont nécessaires, le Secrétariat rappelle à l'assemblée que le RNV est un outil important pour le trafic international et l'échange de véhicules aux frontières et constitue le principal moyen pour les autorités compétentes et les EF de s'assurer que les véhicules ont été autorisés. Les véhicules venant d'États dont le RNV n'est pas connecté au RVV peuvent être arrêtés à la frontière. Le Secrétariat invite les États qui appliquent les appendices F et G à s'assurer que leur registre est connecté au RVV, pour éviter toute entrave au trafic international.

#### **Conclusion :**

La CTE prend note des informations du Secrétariat. Elle appuie la remarque de celui-ci et exhorte les États membres qui n'ont pas encore complètement mis en place leur RNV ou ne l'ont pas encore connecté au RVV à vérifier leur situation nationale et à y remédier aussi rapidement que possible.

#### **4.5. Informations sur les progrès du groupe de travail RID-ATMF et du groupe de travail sur la détection de déraillements**

Le **Secrétariat** informe l'assemblée des conclusions du groupe de travail sur la détection de déraillements institué par la Commission d'experts du RID, mais auquel les experts de la CTE étaient également invités à participer.

Le groupe de travail a décidé que l'utilisation des détecteurs de déraillement mécaniques devrait rester volontaire, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire de modifier le RID et en particulier le nota au 7.1.1., et que l'utilisation en toute sécurité des détecteurs de déraillement resterait de la responsabilité des entreprises ferroviaires. Selon lui, des spécifications techniques harmonisées devraient cependant être établies par l'Agence ferroviaire européenne afin de garantir l'interopérabilité et la sécurité de l'utilisation des fonctions de détection et de prévention des déraillements. Ces spécifications techniques devraient couvrir deux types de détecteurs :

- ceux qui déclenchent les freins au sein de la composition du train (après un déraillement),
- ceux qui envoient des alertes à la cabine (soit avant, soit après un déraillement).

Le groupe de travail a également encouragé la poursuite du développement de détecteurs électroniques émettant des alertes.

---

<sup>5</sup> Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Serbie, Suisse et Turquie.

En réponse à FR qui demande ce que doit faire la CTE de cette information, le **Secrétariat** explique qu'elle ne doit ni valider les conclusions du groupe de travail ni voter, mais que les décisions lui sont simplement communiquées.

La **représentante de l'UE** indique que cette question a déjà été débattue au sein du Conseil de l'UE. Si les États membres de l'UE ont encore des questions, elles pourront être discutées une fois que l'Agence aura préparé des informations actualisées sur les prochaines étapes.

En ce qui concerne le groupe de travail commun RID-ATMF du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne, le **Secrétariat** rappelle les raisons qui ont amené à coordonner les travaux d'harmonisation des appendices C et G à la COTIF et communique à l'assemblée la liste des éléments dressée pendant la première réunion des 3 et 4 février 2016 à Berne. La seconde réunion est prévue pour les 9 et 10 juin, à Berne également.

#### **Conclusion :**

Le Président remercie le Secrétariat de ces informations. La CTE prend note des informations du Secrétariat concernant les décisions du groupe de travail sur la détection de déraillements. Elle prend également note des informations sur les progrès du groupe de travail commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne sur le RID et les ATMF et se réjouit de l'amélioration de la coordination entre les deux commissions de l'OTIF.

### **4.6. Informations sur les dernières évolutions concernant les voitures interchangeables**

**Document :** [TECH-16012-CTE9-4.6-f-Voitures interchangeables](#)

Le **Secrétariat** expose à l'assemblée les raisons pour lesquelles des exigences ont été mises au point pour les voitures interchangeables de voyageurs et souligne que c'est la première fois qu'un sujet abordé d'abord par le WG TECH est transféré à un groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne pour être approfondi. Il rappelle également que les spécifications sont réparties en trois catégories :

- l'autorisation unique, avec laquelle le véhicule ne doit pas être soumis à des cas spécifiques qui ont une incidence sur la compatibilité avec le réseau ;
- l'harmonisation des interfaces intervéhicules, avec laquelle il ne devrait y avoir aucun point ouvert dans la PTU/STI lié à la compatibilité avec l'infrastructure ;
- les accords entre les entreprises ferroviaires et/ou les fabricants pour l'utilisation, par exemple, des concepts harmonisés pour l'exploitation et les communications.

Le Secrétariat souligne que l'application de toute ces exigences sera volontaire.

Avant d'ouvrir les débats, le **Président** signale que la CTE doit convenir des prochaines étapes décrites au point 6 du document publié.

Pour sa part, l'**Agence** souligne qu'il existe deux procédures différentes, à savoir la procédure d'autorisation unique, pour laquelle la recommandation a déjà été transmise à la Commission européenne, et la procédure visant à assurer la compatibilité des voitures RIC.



La **représentante de l'UE** confirme que la recommandation pour l'autorisation unique a déjà été soumise à la Commission et que celle pour les interfaces des véhicules devrait l'être d'ici la fin 2016. Elle sera alors examinée par le RISC<sup>6</sup>.

La **CER** apprécie le travail du Secrétariat, de la Commission européenne et de l'Agence et est satisfaite des progrès accomplis jusqu'ici.

### **Conclusion :**

La CTE prend note des nouvelles informations sur les voitures interchangeables et se félicite des progrès réalisés. Elle convient des prochaines étapes énoncées au point 6 du document TECH-16012-CTE9-4.6-f-Voitures interchangeables publié sur le site de l'OTIF.

## **5. Pour adoption**

### **5.1. PTU WAG : Prescription technique uniforme concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises »**

**Document :** [TECH-16016-CTE9-5.1a-f-Décision PTU WAG](#)

**Document :** [TECH-16014-CTE9-5.1b-f-PTU WAG](#)

Deux mois avant la session, le **Secrétariat** a soumis deux documents à la CTE :

- a) le document TECH-16016-CTE9-5.1a-f-Décision PTU WAG avec la proposition de décision pour adoption,
- b) le document TECH-16014-CTE9-5.1b-f-PTU WAG, version consolidée de la PTU WAG avec suivi des modifications, pour information.

Les changements sont principalement les suivants :

- la révision des appendices F et G à la COTIF applicables depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015,
- les modifications apportées à la STI WAG, qui portent en particulier sur l'introduction du constituant d'interopérabilité « élément de frottement pour freins agissant sur la table de roulement », les méthodes d'évaluation pour ce CI, la validité de ses certificats d'examen et les dispositions transitoires le concernant,
- les modifications demandées par les États parties de l'OTIF pendant les réunions du WG TECH afin d'harmoniser davantage la PTU et la STI, en particulier pour ce qui est de la traçabilité des essieux,
- des améliorations rédactionnelles et des mises à jour des références juridiques.

Le Secrétariat explique que le premier projet, basé sur le règlement d'exécution (UE) n° 2015/924 de la Commission européenne, a été soumis au WG TECH 26. Il a été examiné et discuté au sein des WG TECH 26, 27 et 28, puis validé par ce dernier pour soumission à la CTE 9.

À la suite de la publication de la PTU pour la session, le Secrétariat a reçu quelques modifications (mineures) de la part de l'UE, qui ont été intégrées dans le document de séance joint au présent procès-verbal comme [annexe III](#).

---

<sup>6</sup> Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires : le comité de l'UE compétent pour l'examen des recommandations de l'Agence avant qu'elles ne soient adoptées par la Commission européenne.

Le **Président** propose que ce document de séance, qui liste les modifications proposées par rapport au document soumis deux mois avant la session, serve désormais de base aux discussions.

Le Secrétariat présentera chaque modification par rapport au document soumis deux mois avant la session, avant qu'elle ne soit discutée par l'assemblée. Au terme des débats et une fois qu'un consensus sera trouvé pour chaque point, la CTE votera sur le document de décision dans les trois versions linguistiques avec les modifications éventuellement décidées par l'assemblée.

Conformément à cette explication, la CTE 9 discute des points suivants :

1. Notant que le quorum est atteint, le Secrétariat rappelle à l'assemblée les procédures d'adoption et de notification, puis explique la première modification telle qu'elle apparaît dans le document de séance. Son principal motif est de maintenir l'équivalence avec les dispositions de l'UE.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la première modification.

2. En ce qui concerne la seconde modification<sup>7</sup>, l'UE estime que la phrase ne devrait pas comprendre les seuls certificats d'examen de type, mais les certificats d'examen en général.

**RS** se demande si la terminologie employée est cohérente : ne faudrait-il pas parler de « certificat de conformité » plutôt que de « certificat d'examen » ? Pour lui, l'évaluation de la conformité de l'élément de frottement (comme élément de construction ou CI) devrait s'appliquer et un « certificat de conformité » devrait donc être délivré. Il renvoie également aux termes utilisés dans la PTU GEN-D.

Eu égard au commentaire de **RS**, la **représentante de l'UE** pose une question de principe : la CTE 9 va-t-elle également adopter une partie explicative du document de décision ?

Le **Secrétariat** est d'avis que le terme « certificat d'examen » convient car il est plus général et neutre. Pour ce qui est de la question de l'UE, le Secrétariat considère que cette formulation est une partie explicative du document et qu'en tant que telle, elle ne devrait pas faire l'objet d'un vote.

L'**Agence** estime qu'il faut procéder à la suppression proposée, faute de quoi le libellé actuel devrait être élargi pour englober les certificats d'examen de type et de la conception. La suppression proposée permet de couvrir les deux certificats d'examen et est plus courte.

Le **Président** rappelle à l'assemblée que la PTU GEN-D renvoie à l'intégralité de la procédure d'examen de la conformité et n'est pas limitée au seul « certificat d'examen de la conception ». Par conséquent, la modification proposée dans le document de séance est correcte. **RS** en convient. Le Président note qu'il y a consensus pour la suppression de « de la conception » et la deuxième modification est donc adoptée telle qu'elle apparaît dans le document de séance.

3. Le **Secrétariat** explique que la troisième modification est simplement d'ordre rédactionnel et porte sur la correction d'une référence.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la troisième modification.

---

<sup>7</sup> Les modifications 2a, 2b et 2c correspondent respectivement à l'anglais, à l'allemand et au français. Le même principe s'applique pour toutes les autres modifications.

4. Le **Secrétariat** explique que sans la quatrième modification, la dernière phrase de la partie 3 pourrait prêter à confusion et créer des ambiguïtés et il est donc proposé de la supprimer.

La **représentante de l'UE** remercie le Secrétariat d'avoir accepté cette proposition.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la quatrième modification.

5. Le **Secrétariat** explique que la cinquième modification vise à préserver l'équivalence avec les dispositions de l'UE et ne concerne que la version anglaise du document.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la cinquième modification.

6. Le **Secrétariat** explique que la sixième modification correspond à une harmonisation linguistique avec le texte de l'UE.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la sixième modification.

7. Le **Secrétariat** explique que la septième modification est la correction d'une référence qui n'était pas incluse dans le document de décision.

Le **Président** note qu'il y a consensus en faveur de la septième modification.

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

#### **Vote :**

Le vote porte sur l'adoption de la décision énoncée dans le document « TECH-16016-CTE9-5.1a-f-Décision PTU WAG » avec les modifications présentées dans le document de séance.

Le résultat du vote est de : 29 voix pour (unanimité).

#### **Décision :**

La CTE 9 adopte à l'unanimité la PTU WAG révisée telle qu'elle est proposée, dans les trois versions linguistiques et avec les amendements apparaissant dans le document de séance.

## **5.2. PTU GEN-G**

**Document :** [TECH-16015-CTE9-5.2a-f-Décision PTU GEN-G](#)

**Document :** [TECH-16015-CTE9-5.2b-f-UTP GEN G](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour adoption le document TECH-16015-CTE9-5.2a-f-Décision PTU GEN-G, qui a été soumis à la CTE deux mois avant la session. Le premier projet, basé sur le règlement d'exécution (UE) n° 2015/1136 de la Commission européenne, a été soumis au WG TECH 26. Il a été examiné et discuté à la 26<sup>e</sup>, à la 27<sup>e</sup> et à la 28<sup>e</sup> session du WG TECH lors de laquelle il a été validé pour être mis aux voix pendant la CTE 9.

La révision de la PTU GEN-G comprend principalement les modifications suivantes :

- l'inclusion de critères supplémentaires d'acceptation des risques, conformément aux modifications de l'UE en 2015 ;
- la facilitation de la reconnaissance mutuelle entre les États des résultats des évaluations, en particulier lorsqu'il a été fait recours à une estimation explicite du risque ;

- la possibilité d'utiliser, en cas de recours à une estimation explicite du risque, des objectifs de conception harmonisés pour démontrer l'acceptabilité des risques résultant de défaillances des fonctions d'un système technique ;
- le remplacement, pour les systèmes techniques, du terme « critères d'acceptation des risques » par « objectifs de conception harmonisés » afin de distinguer l'acceptation des risques associés aux systèmes techniques de l'acceptation des risques d'exploitation et du risque général à l'échelle du système ferroviaire.

Après la publication du texte pour la CTE 9, l'UE a prié le Secrétariat de procéder à une modification d'ordre rédactionnel dans la version anglaise du document de décision : à la page 3 de l'annexe, aux points 36 et 37, « 10-9 » devait être remplacé par « 10<sup>-9</sup> » et « 10-7 » par « 10<sup>-7</sup> ». Le Secrétariat a décidé de ne pas inclure cette modification dans le document de séance, mais de simplement la montrer à l'écran.

Le **Président** note que la modification fait l'unanimité et que l'assemblée peut donc passer au vote.

#### **Vote :**

Le vote porte sur l'adoption de la décision énoncée dans le document « TECH-16015-CTE9-5.2a-f-Décision PTU GEN-G » avec la modification susmentionnée.

Le résultat du vote est de : 29 voix pour (unanimité).

#### **Décision :**

La CTE 9 adopte à l'unanimité toutes les versions linguistiques des modifications à la PTU GEN-G proposées, avec la modification rédactionnelle susmentionnée.

## **6. Pour discussion**

### **6.1. STI ATF : Transposition et calendrier**

#### **Document : [TECH-16010-CTE9-6.1-f-ATF](#)**

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que la CTE 8 a chargé 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 pour la réunion suivante de la CTE. Il a par ailleurs été prié d'organiser, en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, un atelier sur la STI ATF afin d'en expliquer les principes et avantages aux États de l'OTIF non membres de l'UE.

Pour cette session, le Secrétariat a préparé un document qui résume les conclusions dégagées jusqu'à présent afin d'aider la CTE à décider des prochaines étapes et suggère un mode de transposition de la STI ATF dans la réglementation COTIF.

Le Secrétariat informe l'assemblée de l'atelier conjointement organisé avec l'Agence qui a eu lieu le 27 avril 2016 à Vienne. Les représentants d'autorités compétentes et d'entreprises privées et de logistique de Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Pays-Bas, Serbie, Suisse et Turquie ainsi que de l'UIP, de RAILDATA, de l'UNIFE, de Hitrail et du groupe sectoriel commun sur la télématique (JSG) ont participé à cet atelier accueilli par RailNetEurope (RNE). À l'issue de l'atelier, les principales idées étaient les suivantes :

- La mise en place d'ATF pourrait sensiblement accroître l'efficacité et la coordination internationale du fret ferroviaire.
- De nombreuses solutions disponibles sur le marché peuvent aider à mettre en œuvre la STI ATF de manière efficace.
- Le Secrétariat de l'OTIF pourrait participer au groupe de coordination pour la STI ATF et permettre ainsi aux États de l'OTIF non membres de l'UE d'en influencer les futurs développements.

Eu égard aux conclusions du WG TECH (26<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> sessions), aux idées discernées avec l'atelier sur les ATF et à l'étude de l'OTIF intitulée « Analyse : Comment l'OTIF doit-elle s'y prendre avec la STI ATF ? », le Secrétariat propose la démarche suivante :

- Transposition de la STI ATF en PTU ATF sans les appendices techniques pour lesquels il sera fait référence au site internet de l'Agence.
- Mise en application de la PTU ATF volontaire pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE.
- Disponibilité des appendices techniques de la STI ATF sur le site de l'Agence.
- Accord sur les conditions permettant aux États de l'OTIF non membres de l'UE et au Secrétariat de l'OTIF de participer à la mise au point des appendices techniques gérés par l'Agence.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour ses propositions très claires et ouvre les débats.

La **représentante de l'UE** réaffirme sa position précédente concernant la transposition de la STI ATF dans le droit COTIF et insiste sur le fait que les éventuels investissements et évolutions informatiques devraient être harmonisés et s'appuyer sur des exigences compatibles. L'UE accueille donc favorablement la transposition des exigences sur les ATF dans le cadre juridique de la COTIF.

L'**Agence** informe l'assemblée de la tenue à Rome les 7 et 8 juin 2016 du 4<sup>e</sup> Atelier régional sur la STI ATF auquel des représentants de la Serbie et de la Bosnie-Herzégovine ont confirmé participer. L'Agence est d'avis qu'il est loisible au Secrétariat de l'OTIF et à ses États membres non membres de l'UE de participer ou d'organiser avec elle des ateliers similaires.

Le **Président** résume les débats et conclut que :

- la CTE 9 remercie les organisateurs de l'atelier sur les ATF à Vienne, lequel visait à expliquer les principes et avantages de la STI ATF aux États non membres de l'UE,
- la CTE 9 prend note des possibilités et de l'importance de la télématique pour la facilitation du fret international,
- la CTE 9 appuie la démarche proposée dans le document TECH-16010-CTE9-6.1-f-ATF, avec pour objectif d'adopter la PTU ATF à la prochaine session de la CTE.

## 6.2. Document explicatif sur la PTU GEN-D

**Document :** [TECH-16013-CTE9-6.2-f-doc. explic. PTU GEN-D](#)

Le **Secrétariat** a préparé le document TECH-16013-CTE9-6.2-f-doc. explic. PTU GEN-D qui explique les principes et la structure de la procédure d'évaluation de la PTU et des constituants d'interopérabilité en conformité avec la COTIF, afin d'aider le lecteur à

comprendre la PTU GEN-D. L'idée de préparer ce document vient des commentaires reçus sur le manque de clarté de la procédure d'évaluation. Le premier projet a été présenté au WG TECH 28 avant d'être traduit en allemand et en français sans autres commentaires et publié comme document devant être examiné par la CTE 9. Le Secrétariat a suggéré de ne le mettre en ligne sur le site de l'OTIF qu'une fois revu par la CTE.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et propose que la CTE détermine d'abord si le document explicatif est prêt à être mis en ligne, puis débattre de l'application des procédures d'évaluation (modules) dans la pratique.

La **représentante de l'UE** approuve le document et, n'ayant reçu aucun commentaire des experts de l'Agence ou des États membres de l'UE, est en faveur de sa mise en ligne. Aucune autre délégation n'a d'observation.

Le **Président** conclut que la CTE est favorable à la publication du document explicatif sur le site Internet de l'OTIF.

L'autorité compétente de Bosnie-Herzégovine est confrontée à la situation suivante en matière d'application pratique des modules :

- Un certificat d'examen de type basé sur le module SB est délivré pour un nouveau type de wagon au fabricant A.
- Le fabricant B, dans un autre État partie, produira ce type de wagon.
- Le fabricant B reçoit la documentation technique de la part du fabricant A afin qu'il puisse produire le wagon conformément au type.
- Chaque wagon produit sera certifié par l'application du module SD.

**RS** et **BA** demandent si l'organisme d'évaluation peut légalement délivrer un certificat PTU de vérification (module SD) au fabricant B alors que le certificat d'examen de type (module SB) a été délivré pour la conception technique d'un autre demandeur dans un autre État ? En d'autres termes, le fabricant d'un type de wagon peut-il utiliser un certificat d'examen de type (module SB) délivré en amont à un autre fabricant ?

D'après les explications de **RS**, **DE** est d'avis que dans ce cas précis, une fois que le module SB a été exécuté, l'organisme d'évaluation délivre un certificat d'examen de type sur la base duquel le fabricant A peut émettre une déclaration de vérification. Par ailleurs, les documents techniques sont remis par le fabricant A au fabricant B de sorte que celui-ci doit s'assurer avec son système de gestion de la qualité qu'il sait quel type de wagon est construit et, comme le fabricant A, qu'il l'est correctement en série. De plus, l'organisme notifié doit évaluer le système de gestion de la qualité du fabricant B et délivrer à son tour un certificat en utilisant le module SB. **DE** ne voit donc pas de problème sur le principe mais n'a pas d'expérience pratique avec un tel cas. S'il ne s'agit pas du même organisme, la procédure est plus compliquée. **DE** indique qu'en Allemagne, il est relativement fréquent que le lieu de production change, mais au sein d'une même entreprise. En pratique, après avoir reçu le certificat du module SB, le fabricant délivre via son système le certificat SD et décide de poursuivre la fabrication ailleurs. Il doit toutefois s'assurer qu'au nouveau lieu de fabrication, le véhicule est fabriqué conformément au module SD, avec le même degré de qualité qu'au premier lieu de fabrication. De son point de vue, il importe que le document soit remis et que le nouveau fabricant ait pris connaissance des documents techniques et veille à ce que le type produit est conforme au type. Il importe également que l'organisme notifié (si ce n'est pas le même que pour le module SB) contrôle minutieusement les examens du module SD pour le type et qu'il soit donc en mesure de l'évaluer pleinement.

La **CER** est d'avis que le certificat d'examen de type (module SB) est pour les demandeurs et le certificat de vérification (module SD) pour les ateliers. Selon elle, le même certificat SD doit être délivré aux deux fabricants pour le même type de véhicule avec le même dossier technique, s'il est garanti que la qualité de la fabrication est au moins identique.

Complétant les informations initiales, **RS** précise que c'est le même organisme notifié qui délivre le certificat d'examen de type (SB) au fabricant A et approuve le système de gestion de la qualité (SD) du fabricant B. RS se demande à qui le certificat de vérification est délivré lorsque les modules SB et SD ou SB et SF sont combinés : au fabricant A, au fabricant B ou aux deux ?

Pour la **représentante de l'UE** cette question est très importante et pourrait être débattue au cours du prochain WG TECH. Elle propose de discuter de ce cas avec un groupe d'experts plus large.

Le **Président** prend note de la proposition de l'UE et suggère que cette question soit également étudiée. Il est possible que le groupe de coordination NB Rail ait déjà discuté d'un tel cas.

Le **Secrétariat** est d'avis qu'un certificat délivré conformément au module SB se rapporte à la conception technique d'un type et non au fabricant. Par conséquent, le cas en question ne pose pas de problème juridique. D'un point de vue pratique, la déclaration de vérification intermédiaire<sup>8</sup> peut s'avérer utile : dans un tel cas, une déclaration de vérification intermédiaire délivrée au fabricant A conformément au module SB peut être utilisée par le fabricant B pour fabriquer le produit et mener la procédure de certification du module SD. Le fabricant B doit alors s'assurer que tous les éléments de la conception technique certifiée sont présents dans le produit final.

**FR** se demande si la référence à la directive sur l'interopérabilité 2008/57/CE au point 6 du document est correcte, étant donné qu'il y en a eu une « refonte ». L'équivalence s'en trouve-t-elle affectée et le document doit-il être mise à jour en conséquence ?

Le **Secrétariat** explique que pour l'heure, la référence est correcte puisque la PTU GEN-D est harmonisée avec la directive 2008/57/CE. Il faudra toutefois à l'avenir voir si une mise à jour est nécessaire.

Le **Président** résume les débats et conclut que :

- la CTE 9 convient de la publication du document TECH-16013-CTE9-6.2-f-doc. explic. PTU GEN-D sur le site Internet de l'OTIF,
- la CTE 9 invite les États membres à soumettre toute question sur la mise en place du système d'évaluation de la conformité par courriel au Secrétariat de l'OTIF d'ici la fin juin 2016,
- le Secrétariat de l'OTIF transmettra toutes les questions reçues à la Commission européenne et les soumettra pour discussion au prochain WG TECH.

### 6.3. L'interopérabilité au-delà de l'UE

**Document :** [TECH-16018-CTE9-6.3-f-Interopérabilité au-delà de l'UE](#)

Le **Secrétariat** a préparé le document TECH-16018-CTE9-6.3-f-Interopérabilité au-delà de l'UE pour discussion par la CTE 9 et souligne l'importance de cette question, qui a été notée à

---

<sup>8</sup> Vérification pour certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

la 12<sup>e</sup> Assemblée générale. Il rappelle à l'assemblée qu'à l'heure actuelle, la COTIF comporte des exigences pour l'échange de véhicules de voyageurs ou de marchandises aux frontières, mais pas toutes les dispositions nécessaires pour l'exploitation transfrontalière de trains complets ou « interopérabilité ». Pour en expliquer l'idée générale et ce qui doit être fait pour ancrer l'interopérabilité dans la COTIF, le Secrétariat a recours à un modèle à quatre niveaux. Le premier dans le processus d'élaboration de règlements ferroviaires internationaux harmonisés est nécessaire pour inspirer la confiance et que les voyageurs et clients du fret utilisent les chemins de fer comme mode de transport. Il correspond aux accords CIM et CIV, c'est-à-dire aux relations contractuelles entre les transporteurs et leurs clients. Le deuxième niveau garantit que les véhicules ferroviaires peuvent être exploités et échangés internationalement. Il inclut les Règles uniformes CUV, c'est-à-dire les dispositions contractuelles entre le détenteur et le transporteur, ainsi que les Règles uniformes APTU et ATMF, qui définissent les exigences et responsabilités pour la construction, l'approbation et la maintenance des véhicules. Le troisième niveau assure l'interopérabilité, c'est-à-dire l'exploitation internationale de trains complets sans obstacles techniques ou opérationnels. En pratique, cela signifie que plus d'une EF étrangère est active sur le réseau d'un GI. Ce troisième niveau n'est pas entièrement couvert dans la COTIF. Le quatrième niveau correspond aux conditions auxquelles les États permettent aux EF étrangères d'exploiter des trains complets. Il porte sur la réglementation du marché, par exemple la concurrence dans le champ de la COTIF.

Le Secrétariat suggère de poursuivre le développement du troisième niveau ce qui comprendra probablement la création d'un nouvel appendice à la COTIF d'application volontaire et de dispositions dérivées pour la sécurité et l'exploitation.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et propose que la CTE discute d'abord de l'idée générale, puis commente le document soumis, avant de traiter si nécessaire de points supplémentaires et enfin de déterminer la future marche à suivre. La CTE accepte tacitement cette proposition et le Président ouvre les débats.

**RS** soutient l'idée générale, mais se demande s'il est possible de créer un nouvel appendice dans le cadre juridique actuel de la COTIF.

Le **Secrétariat** explique que la CTE est la première commission de l'OTIF à débattre de cette question. Il n'est pas du ressort de la CTE de décider d'ajouter un appendice à la COTIF car cela relève de la compétence exclusive de l'Assemblée générale. Toutefois, la discussion doit commencer quelque part et le Secrétariat estime que les connaissances et l'expérience nécessaires pour rédiger des dispositions sur l'interopérabilité sont plus étroitement liées à la CTE qu'à aucune autre commission de l'OTIF. L'idée d'un nouvel appendice est évoquée avec un objectif : permettre à chaque État membre de l'OTIF de décider de l'appliquer ou non. Le Secrétariat considère que la mise au point de dispositions sur l'interopérabilité serait compatible avec la COTIF et ses objectifs car elle pourrait faciliter le trafic international.

Le représentant de la **CER** soutient l'idée générale. De son point de vue, c'est l'occasion pour tout le secteur d'harmoniser le système ferroviaire. Il conseille à l'assemblée d'éviter toute duplication des travaux et de s'assurer de leur cohérence globale, eu égard au fait que le Secrétariat de l'OTIF met la dernière main aux travaux sur l'interopérabilité réalisés par l'UE. Selon lui, certaines règles d'exploitation devraient également être mises au point ce qui requerra une bonne coopération entre le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence.

La **représentante de l'UE** soutient l'idée générale. Elle estime comme le Secrétariat que cela permettra de faciliter et d'accroître le trafic international ferroviaire. Elle rappelle toutefois à l'assemblée que le WG TECH doit encore trouver des arrangements et solutions pratiques.



Concernant le diagramme à la page 5 du document, elle remarque qu'une distinction devrait être faite entre les organismes de normalisation reconnus<sup>9</sup> qui appliquent certains principes dans leur travaux comme le consensus et la transparence (CEN, ISO, CENELEC, GOST) et les organisations qui dispose d'une expertise technique mais ne peuvent rédiger de normes (UIC). Elle note également que l'OSJD, qui est une organisation internationale, ne devrait pas être considérée comme une organisation pour l'harmonisation technique, mais apparaît ailleurs dans le diagramme. Elle demande donc que le diagramme soit modifié en conséquence.

Le **Secrétariat** remercie la représentante de l'UE de ses commentaires. Il confirme que les organismes de normalisation d'une part et les organisations pour l'harmonisation du secteur d'autre part n'ont pas les mêmes activités et qu'il serait donc justifié d'inclure différents niveaux dans le diagramme. En ce qui concerne l'OSJD, le Secrétariat explique qu'en plus des gouvernements, des entreprises ferroviaires sont également membres de l'OSJD et que certaines de leurs tâches sont comparables à celles de l'UIC. Par exemple, des procédures harmonisées pour l'exploitation des trains pourraient être élaborées par l'UIC tout comme par les entreprises ferroviaires membres de l'OSJD. Le diagramme devait refléter cet état de fait. Il a été construit ainsi pour montrer que des paramètres des STI/PTU pourraient être mis en œuvre via l'application de normes techniques EN ou ISO, mais aussi dans certains cas directement par le secteur, sans interface avec des normes. La mise en œuvre des ATF en est un exemple : ce sont principalement des produits harmonisés créés par les associations du secteur comme l'UIC qui ont été utilisés.

**DE** rappelle à l'assemblée que la question des exigences en matière d'exploitation a déjà été discutée et a débouché sur l'extension des articles 15 et 15a des ATMF. Parallèlement, il a été décidé que les éléments comme le système de gestion de la sécurité et les certificats de sécurité ne devaient pas être inclus dans les ATMF. Néanmoins, DE estime que le Secrétariat de l'OTIF doit continuer à réfléchir à la manière dont ces questions devraient être affinées dans la COTIF, notamment pour atteindre la compatibilité avec le système de l'UE, et supporte donc l'idée proposée. Elle est également d'avis que la compatibilité déjà atteinte entre la COTIF et le droit de l'UE devrait être préservée, en particulier si les ATMF sont étendues ou un nouvel appendice créé, auquel cas un large éventail de règles et activités existant déjà au sein de l'UE devront également être prises en compte<sup>10</sup>. Elle suggère également qu'il pourrait être nécessaire de transférer certaines règles des ATMF vers le nouvel appendice. En ce qui concerne la distinction conceptuelle établie par le Secrétariat de l'OTIF pour les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité entre la COTIF (et son approche fondée sur des règles) et le droit de l'UE (et son approche fondée sur des risques), DE ajoute que l'approche de l'UE est également fortement basée sur les règles, par exemple pour les autorisations de véhicules. Elle soutient la proposition de l'UE pour des discussions plus poussées.

**RS** se demande s'il est nécessaire, en plus des règles supplémentaires pour l'interopérabilité liées aux véhicules, d'adopter des règles concernant l'infrastructure (STI Infrastructure, STI Énergie, STI CCS ou STI Exploitation).

En ce qui concerne la question du Président sur la manière d'avancer et la nécessité ou non d'instituer un groupe de travail particulier, **DE** est d'accord en termes de procédure. Elle

---

<sup>9</sup> Au sens de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur les obstacles techniques au commerce (OTC).

<sup>10</sup> Système de gestion de la sécurité, exigences supplémentaires en matière d'exploitation, règles de sécurité et de responsabilité, certificats pour les conducteurs de locomotives, enquêtes sur les accidents, etc.

estime cependant que le WG TECH devra examiner cette question une fois que le Secrétariat de l'OTIF aura préparé un projet initial sur l'extension de l'interopérabilité au sein du cadre juridique de la COTIF. Ce projet devra inclure tous les sujets pertinents possibles, à savoir les implications qu'aurait un nouvel appendice pour le cadre juridique actuel de la COTIF et le droit international, les responsabilités en matière de sécurité, les certificats de sécurité, les permis des conducteurs, etc.

La **représentante de l'UE** appuie la proposition de DE et offre à l'OTIF son expertise pendant la phase initiale de rédaction.

Le **Président** suggère que les discussions sur les possibles implications pour d'autres sous-systèmes, comme l'infrastructure, aient lieu à un stade ultérieur. Il résume les débats et conclut que :

1. la CTE 9 prend note du document TECH-16018-CTE9-6.3-f-Interopérabilité au-delà de l'UE ;
2. de manière générale, la CTE 9 appuie les idées du Secrétariat de l'OTIF pour l'extension de l'interopérabilité au sein du cadre juridique de la COTIF et convient que cette question doit être étudiée plus avant ;
3. la CTE 9 charge le WG TECH :
  - 3.1 d'identifier et d'analyser les conditions de réalisation des éléments d'interopérabilité dans le cadre juridique de la COTIF sur la base d'un premier projet devant être fourni par le Secrétariat de l'OTIF,
  - 3.2 d'évaluer quels éléments peuvent être couverts par le droit international en distinguant ceux qui peuvent entrer dans le champ d'application des APTU et ATMF et ceux qui devraient être régis par un nouvel appendice à la COTIF,
  - 3.3 de préparer une feuille de route soulignant les principaux éléments et leurs interactions,
  - 3.4 de rendre compte de ses conclusions à la prochaine CTE.

#### 6.4. Programme de travail 2016-2017 de la CTE

**Document :** [TECH-16021-CTE9-6.4-f-Stratégie et programme de travail](#)

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. Il définit cinq domaines d'activité principaux pour la période à venir, qui permettront de préserver l'équivalence entre la COTIF et les dispositions de l'UE :

- **Travailler dans un cadre de coordination** avec l'Agence ferroviaire européenne et la DG MOVE pour permettre à l'OTIF d'influencer les évolutions d'intérêt commun lancées au sein de l'UE.
- **Affiner la réglementation technique**, le département technique de l'OTIF centrant ses activités autour des priorités suivantes :
  1. les voitures interchangeables : garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'exigences intervéhicules harmonisées pour les voitures de voyageurs,
  2. les ATF : transposer la STI ATF sans ses annexes en PTU ATF,
  3. le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire : en analyser les conséquences sur l'équivalence avec la COTIF,
  4. l'interopérabilité : suivre l'élaboration de dispositions pour l'interopérabilité au-delà de l'UE.

- **Réviser et modifier les règles existantes** sur lesquelles travaille actuellement l'Agence ferroviaire européenne avec de possibles répercussions sur l'équivalence avec la COTIF :
  1. annexe A aux ATMF : l'Agence étudie une possible extension du champ d'application des règles pour les ECE (phase initiale),
  2. révision de la STI Exploitation,
  3. modifications de la STI Wagons (phase finale),
  4. modifications de la STI LOC&PAS (en particulier concernant l'autorisation unique et l'interchangeabilité),
  5. rationalisation des registres liés aux véhicules (RNV, RMDV),
  6. accréditation des organismes notifiés.
- **Veiller à la bonne application des dispositions techniques.** Le Secrétariat assiste notamment les États de l'OTIF non membres de l'UE à mettre correctement en œuvre des dispositions techniques en publiant des documents explicatifs et en dispensant des formations.
- **Intensifier la coordination interdisciplinaire** pour s'assurer qu'il n'y pas d'incohérence entre le RID et les APTU et ATMF.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et suggère que la CTE discute d'abord de ce document, puis de certains points particuliers si nécessaire.

**TR** supporte le document et explique que la Turquie a déjà commencé à analyser l'idée du Secrétariat sur l'interopérabilité au-delà de l'UE.

Le Secrétariat rappelle à l'assemblée que le programme en cours de l'OTIF pour la formation d'experts est ouvert aux agents des autorités compétentes des États de l'OTIF non membres de l'UE. Des brochures sont disponibles dans la salle et peuvent être téléchargées sur le site Web de l'OTIF.

Ayant lui-même participé à ce programme, le **représentant de TR** fait brièvement part de son expérience. Il en souligne tous les avantages et remercie le Secrétariat de l'OTIF de l'avoir pris en formation.

### **Conclusion :**

Le **Président** note que la CTE 9 a discuté du programme de travail pour 2016/2017 sur la base d'un document préparé par le Secrétariat de l'OTIF et l'a approuvé. La CTE note également que le WG TECH élargira ses activités courantes en examinant plus avant l'idée du Secrétariat de l'OTIF sur l'interopérabilité dans le cadre juridique de la COTIF.

## **7. Divers**

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

## **8. Prochaine session**

Le **Secrétariat** propose que la prochaine (10<sup>e</sup>) session de la CTE ait lieu dans la première quinzaine de juin 2017 à Berne.

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

- 29<sup>e</sup> session, les 7 et 8 septembre 2016 à Lille ;
- 30<sup>e</sup> session, les 16 et 17 novembre 2016 à Berne ;

- 31<sup>e</sup> session, en février 2017 (date et lieu à déterminer).


La CTE convient de ces dates. Elle note également que la CTE 10 est (provisoirement) prévue pour les 13 et 14 juin 2017.

## **9. Remarques finales**

Le **Président** conclut en disant que la CTE a bien travaillé, deux documents ayant été adoptés. Il note également que des informations importantes ont été partagées avec la CTE, à savoir les progrès concernant les voitures interchangeables, l'évolution des applications télématiques au service du fret et l'interopérabilité au sein des États membres de l'OTIF non membres de l'UE. Il remercie le département technique de son approche dynamique, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne de leur soutien inestimable, les États membres de l'OTIF membres et non membres de l'UE de leur participation active dans les débats et les observateurs qui sont les utilisateurs des spécifications adoptées par la CTE. Le Président souligne également l'atmosphère de coopération entre les différents acteurs. Il remercie enfin les interprètes et déclare la 9<sup>e</sup> session de la CTE close.

**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](mailto:SchmitzM@eba.bund.de)

**Azerbaïdjan/Aserbaidshan/  
Azerbaijan**M./Hr./Mr. Mahir **Azadli**

Senior Inspector of Transportation Rules and  
Commercial Division  
"Azerbaijan Railways" CJSC  
Dilara Aliyeva Str. 230  
1010 Baku  
Republic of Azerbaijan

 +99 (412) 499 46 22  
Fax +99 (412) 499 66 27  
E-mail [adyqsc.m@gmail.com](mailto:adyqsc.m@gmail.com)

**Azerbaïdjan/Aserbaidshan/  
Azerbaijan**M./Hr./Mr. Matlab **Zeynalov**


Head of Freight and Commercial Service  
"Azerbaijan Railways" CJSC  
Dilara Aliyeva Str. 230  
1010 Baku  
Republic of Azerbaijan

 +99 (412) 499 46 22  
Fax +99 (412) 499 66 27  
E-mail [adyqsc.m@gmail.com](mailto:adyqsc.m@gmail.com)

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

M./Hr./Mr. **Mirko Vulić**

Senior Expert Associate  
Railways Regulatory Board  
(Regulatorni Odbor Željeznica)  
Vojvode Sindelića 82A  
74 000 Doboj  
Bosnia and Herzegovina

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

**France/Frankreich/France**

M./Hr./Mr. **Canisius Gassa**


Project officer on European & international affairs  
EPSF  
60 rue de la Vallée, CS 11758  
80017 Amiens Cedex 1  
France

 +33 (3) 22 33 96 22  
Fax  
E-mail [canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr](mailto:canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr)

**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](mailto:rocco.cammarata@ansf.it)

**Italie/Italien/Italy**


M./Hr./Mr. **Giorgio Morandi**

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

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


**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](mailto:milan.popovic@raildir.gov.rs)

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

Projektleiter  
 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](mailto:roland.bacher@bav.admin.ch)

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne**

Chef de projet Interoperabilité  
 Bundesamt für Verkehr  
 Mühlestrasse 6  
 3063 Ittigen

 +41 58 461 89 65  
 Fax +41 58 462 78 26  
 E-mail [christophe.le-borgne@bav.admin.ch](mailto:christophe.le-borgne@bav.admin.ch)


**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. Çağlar **Tabak**

Transport and Communication Expert  
 Genel Müdürlüğü  
 Bulvari No 128  
 Kat. 8  
 Maltepe/Ankara  
 Turquie

 +90 (542) 518 34 68  
 Fax +90 (31) 223 13 052  
 E-mail [caglartbk@gmail.com](mailto:caglartbk@gmail.com)

**Commission européenne/Europäische  
Kommission/European Commission**M<sup>me</sup>/Fr./Ms **Ainhoa San Martin**

Policy Officer  
Commission européenne - DG Mobilité et  
transports - Unité B2  
Espace ferroviaire européen unique  
DM28 4/16  
BE-1049 Brussels/Belgium


 +32 (2) 2986236

Fax

E-mail [ainhoa.san-martin@ec.europa.eu](mailto:ainhoa.san-martin@ec.europa.eu)

**ERA**M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

ERA - European Railway Agency  
Interoperability Unit  
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](mailto:Christoph.kaupat@era.europa.eu)



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

**CER**

M./Hr./Mr. Jean Baptiste Simonnet Senior Adviser on ERA and Research-related Issues  
Community of European and Infrastructure Companies (CER) AISBL  
Avenue des Arts 53  
BE-1000 Brussels

☎ +32 (2) 213 08 65  
Fax  
E-mail [jean-baptiste.simonnet@cer.be](mailto:jean-baptiste.simonnet@cer.be)

**III. Secrétariat  
Sekretariat  
Secretariat**

M./Hr./Mr. François Davenne Secretary General  
SociétéService  
Adresse\_postale☎ +41 (31) 359 10  
10Téléphone\_bureau  
Fax +41 (31) 359 10  
11Télécopie\_bureau  
E-mail [francois.davenne@otif.org](mailto:francois.davenne@otif.org)

M./Hr./Mr. Bas Leermakers Senior OfficerTitre  
SociétéServiceAdresse\_postale  
☎ +41 (31) 359 10  
25Téléphone\_bureau  
Fax +41 (31) 359 10  
11Télécopie\_bureau  
E-mail [bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)

M./Hr./Mr. Dragan Nešić First Officer

☎ +41 (31) 359 10  
24Téléphone\_bureau  
Fax +41 (31) 359 10  
11Télécopie\_bureau  
E-mail [dragan.nesic@otif.org](mailto:dragan.nesic@otif.org)

**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 : [TECH-16017-CTE9-4.1-f-Rapport WG TECH](#)
  - 4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
  - 4.3. Consultation par l'Agence ferroviaire européenne des États de l'OTIF non membres de l'UE (révision de la STI CCS)
  - 4.4. État de développement des RNV dans les États parties
  - 4.5. Informations sur les progrès du groupe de travail RID-ATMF et du groupe de travail sur la détection de déraillements
  - 4.6. Informations sur les dernières évolutions concernant les voitures interchangeables  
Document : [TECH-16012-CTE9-4.6-f-Voitures interchangeables](#)
- 5. Pour adoption**
  - 5.1. PTU WAG  
Document : [TECH-16016-CTE9-5.1a-f-Décision PTU WAG](#)  
Document : [TECH-16014-CTE9-5.1b-f-PTU WAG](#)
  - 5.2. PTU GEN-G  
Document : [TECH-16015-CTE9-5.2a-f-Décision PTU GEN-G](#)  
Document : [TECH-16015-CTE9-5.2b-f-UTP GEN G](#)
- 6. Pour discussion**
  - 6.1. STI ATF : Transposition et calendrier  
Document : [TECH-16010-CTE9-6.1-f-ATF](#)
  - 6.2. Document explicatif sur la PTU GEN-D  
Document : [TECH-16013-CTE9-6.2-f-doc. explic. PTU GEN-D](#)
  - 6.3. L'interopérabilité au-delà de l'UE  
Document : [TECH-16018-CTE9-6.3-f-Interopérabilité au-delà de l'UE](#)
  - 6.4. Programme de travail 2016-2017 de la CTE  
Document : [TECH-16021-CTE9-6.4-f-Stratégie et programme de travail](#)
- 7. Divers**
- 8. Prochaine session**

Document de séance

Annexe III

Amendment number	Language version	Point as it is now (section and page)	Amendment proposal	Justification/comment
Änderungs-Nummer	Sprachfassung	Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
N° de la modification	Version linguistique	Point actuel (section et page)	Proposition de modification	Motif/remarque
1	EN	Page 2, section 1, last sentence	“However, these rules are subject to periodic updates and in order <b>to</b> maintain equivalence [...] needs to be amended.”	Linguistic correction
2a	EN	Page 2, section 2, point 2	“[...] the validity of its <del>design</del> examination certificates [...]”	The sentence should not be exclusive to design examination certificates
2b	DE	Seite 2, Abschnitt 2, Punkt 2	„[...] die Gültigkeit ihrer <del>Entwurfs</del> Prüfbescheinigungen [...]”	Dieser Satz sollte sich nicht ausschließlich auf Entwurfsprüfbescheinigungen beziehen.
2c	FR	Page 2, section 2, point 2	« [...] la validité de ses certificats d’examen <del>de la conception</del> [...] »	Cette phrase ne devrait pas uniquement concerner les certificats d’examen de la conception.
3a	EN	Throughout the document	Commission Regulation (EU) <del>No 924/2015</del> <b>2015/924</b>	Correction of reference
3b	DE	Im gesamten Dokument	Verordnung (EU) <del>Nr. 924/2015</del> <b>2015/924</b> der Kommission	Korrektur des Verweises
3c	FR	Dans tout le document	Règlement (UE) <del>n° 924/2015</del> <b>2015/924</b> de la Commission	Correction de la référence

4a	EN	Page 6, after point 6	<p>The following point 7 is inserted after point 6:</p> <p><b><u>“7. Article 3: the last sentence “The application of the present UTP does not ensure full compliance with these essential requirements.” is deleted.”</u></b></p> <p>As a result, original points 7-47 are renumbered</p>	<p>The sentence could be a source of confusion and after entry into force of the revised ATMF (in particular Article 7 § letter c) is no longer needed.</p>
4b	DE	Seite 6, nach Punkt 6	<p>Ein neuer Punkt 7 wird nach Punkt 6 eingefügt:</p> <p><b><u>„7. Abschnitt 3: Der gesamte letzte Absatz „Durch die Anwendung dieser ETV wird volle Konformität mit den grundlegenden Anforderungen nicht gewährleistet“ wird gestrichen.“</u></b></p> <p>Als Konsequenz werden die ursprünglichen Punkte 7-46 neu nummeriert.</p>	<p>Der Satz könnte Verwirrung stiften und wird nach dem Inkrafttreten der überarbeiteten ATMF (insbesondere Artikel 7 § 1 Buchst. c) nicht mehr benötigt.</p>
4c	FR	Page 6, après le point 6	<p>Un nouveau point 7 est ajouté après le point 6 :</p> <p><b><u>« 7. Dans la partie 3, la dernière ligne « L’application de la présente PTU ne garantit pas la satisfaction pleine et entière à ces exigences essentielles. » est entièrement biffée. »</u></b></p> <p>En conséquence, les points 7 à 46 sont renumérotés.</p>	<p>Cette phrase pourrait prêter à confusion et n’est plus nécessaire après l’entrée en vigueur des ATMF révisées (en particulier, leur article 7, § 1, lettre c).</p>
5	EN	Page 6, point 9	<p>Point 9 is deleted.</p> <p>As a result original points 10-47 are renumbered accordingly</p>	<p>Point 9 only existed in English, but is not needed.</p>
6	EN	Page 10, point 25	<p>“As an alternative to performing on-track tests [...]”</p>	<p>Linguistic alignment to EU text</p>

7a	EN	Page 13, after point 35	<p>The following point 36 is inserted after point 35.</p> <p><b><u>“36. Appendix D, second table: in the row “Manual coupling system” in the column “Standard/UIC leaflet”, the cell “6.2, 6.3.2” is amended to read as follows:</u></b></p> <div data-bbox="1016 403 1205 461" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> „ <p>As a result original points 36-47 are renumbered accordingly</p>	This modification was not covered in the decision document.
7b	DE	Seite 13, nach Punkt 35	<p>Ein neuer Punkt 36 wird nach Punkt 35 eingefügt:</p> <p><b><u>„36. Anhang D: In der zweiten Tabelle wird in der Zeile „Manuelle Kupplungssysteme“ in der Spalte „Norm/UIC-Merkblatt“ die Zelle „6.2, 6.3.2“ wie folgt geändert:</u></b></p> <div data-bbox="1016 815 1205 873" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> “ <p>Als Konsequenz werden die ursprünglichen Punkte 36-46 neu nummeriert.</p>	Diese Änderung war noch nicht im Beschlussdokument erfasst.
7c	FR	Page 13, après le point 35	<p>Un nouveau point 36 est ajouté après le point 35 :</p> <p><b><u>« 36. À l’appendice D, dans le second tableau, à la ligne « Système d’accouplement manuel », dans la colonne « Norme/brochure de l’UIC », la case « 6.2, 6.3.2 » est modifiée comme suit :</u></b></p> <div data-bbox="1016 1211 1205 1268" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> » <p>En conséquence les points 36 à 46 sont renumérotés.</p>	Cette modification n’était pas incluse dans la proposition de modification.