

# COM(2024) 210 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 23 mai 2024

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 23 mai 2024

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,  
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 16e réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système "Matériel roulant –Wagons de marchandises" (PTU WAG), au sous-système "Matériel roulant –Bruit" (PTU Bruit), à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) et au sous-système "Applications télématiques au service du fret" (PTU ATF)**





Bruxelles, le 15 mai 2024  
(OR. en)

9960/24

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2024/0115(NLE)

---

---

TRANS 230

### PROPOSITION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 mai 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 210 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 16 <sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système "Matériel roulant — Wagons de marchandises" (PTU WAG), au sous-système "Matériel roulant — Bruit" (PTU Bruit), à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) et au sous-système "Applications télématiques au service du fret" (PTU ATF)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 210 final.

---

p.j.: COM(2024) 210 final



Bruxelles, le 15.5.2024  
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Proposition de

## **DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 16<sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG), au sous-système «Matériel roulant — Bruit» (PTU Bruit), à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCD) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)**

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. OBJET DE LA PROPOSITION**

La 16<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) se tiendra à Berne les 11 et 12 juin 2024. Les propositions suivantes sont inscrites à l'ordre du jour de la réunion en vue de leur adoption:

- révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG);
- révision de la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Matériel roulant — Bruit» (PTU Bruit);
- révision de la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI);
- modification de l'appendice I (références aux documents techniques) à la prescription technique uniforme applicable au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF).

L'ordre du jour de la réunion et les documents relatifs aux propositions présentées en vue d'une adoption sont disponibles sur le site web de l'OTIF [https://otif.org/en/?page\\_id=590](https://otif.org/en/?page_id=590).

L'OTIF élabore des régimes juridiques uniformes pour le transport ferroviaire international dans trois grands domaines d'activité: l'interopérabilité technique, les marchandises dangereuses et le droit des contrats ferroviaires.

### **2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **2.1. La convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)**

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après la «COTIF»), est un accord international auquel l'Union et 25 États membres<sup>1</sup> sont parties contractantes.

Le 16 juin 2011, le Conseil a adopté la décision 2013/103/UE du Conseil relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'OTIF concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 («accord UE-COTIF relatif à l'adhésion»)<sup>2</sup>.

Cet accord est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Conformément à l'article 2, § 1, de la COTIF, l'OTIF a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des régimes de droit uniforme dans différents domaines juridiques relatifs au trafic

---

<sup>1</sup> Seuls Chypre et Malte ne sont pas parties contractantes.

<sup>2</sup> Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

international ferroviaire. La COTIF régit aussi le fonctionnement de l'Organisation, ses objectifs, ses attributions, ses relations avec les États contractants et ses activités en général.

Par conséquent, la COTIF couvre divers aspects juridiques et techniques de la législation ferroviaire, répartis en deux volets: la convention proprement dite, qui régit le fonctionnement de l'OTIF, et ses huit appendices établissant un droit ferroviaire uniforme:

- Appendice A – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)
- Appendice B – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)
- Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
- Appendice D – Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)
- Appendice E – Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)
- Appendice F – Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU)
- Appendice G – Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF)
- Appendice H – Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST)

Les appendices F et G de la COTIF contiennent dix-huit prescriptions techniques uniformes (PTU) régissant l'interopérabilité technique. Les PTU adoptées dans le cadre de la COTIF ont la même finalité que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE pour l'admission au trafic international, telles que définies au chapitre II de la directive (UE) 2016/797<sup>3</sup>.

Les appendices F et G sont appliqués par 42 des 47 États qui sont parties à la COTIF, dont les 25 États membres de l'UE déjà mentionnés.

Sur la base de l'appendice H de la COTIF, il existe 4 annexes relatives aux méthodes de sécurité communes. Les annexes aux RU EST dans le cadre de la COTIF ont la même finalité que les méthodes de sécurité communes (CSM) de l'UE pour l'admission au trafic international, telles que définies au chapitre II de la directive (UE) 2016/798<sup>4</sup>.

Le processus d'approbation de l'appendice H par les deux tiers des États parties à l'OTIF, qui conditionne l'entrée en vigueur dudit appendice, est toujours en cours.

---

<sup>3</sup> 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 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>)

<sup>4</sup> Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>)

## **2.2. La Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF**

La CTE est instituée par l'article 13, § 1, lettre f), de la COTIF. Elle se compose des États membres de l'OTIF qui appliquent les appendices F (APTU) et G (ATMF) de la COTIF.

La CTE est compétente en matière d'interopérabilité et d'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire et de procédures d'agrément technique. Elle fait évoluer les appendices APTU et ATMF et leurs règles uniformes, applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui concernent en particulier:

- l'adoption de prescriptions techniques pour les véhicules et l'infrastructure et la validation de normes;
- les procédures d'évaluation de la conformité des véhicules;
- les dispositions pour la maintenance des véhicules;
- les responsabilités pour la composition des trains et l'utilisation en toute sécurité des véhicules;
- les dispositions pour l'évaluation et l'appréciation des risques;
- les spécifications relatives aux registres.

La CTE dispose actuellement d'un groupe de travail permanent (WG TECH) chargé de préparer ses décisions.

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et conformément à l'article 6 de l'appendice F (APTU), la CTE est compétente pour adopter ou modifier les PTU.

## **2.3. L'adoption d'actes par la CTE**

Conformément à l'article 6 des RU APTU, la CTE décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16 et 20 et à l'article 33, § 6, de la convention. Ces décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.

## **2.4. Les actes dont l'adoption par la CTE est envisagée lors de la session des 11 et 12 juin 2024**

### *2.4.1. Révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG)*

La PTU WAG fixe des exigences fonctionnelles et techniques pour l'admission de wagons de marchandises au trafic international sur le territoire de tous les États contractants de la COTIF, conformément aux RU ATMF. Elle couvre les exigences techniques de conception et de production et les procédures de vérification.

La proposition a pour but de réviser la PTU Wagons afin de l'aligner sur les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne et de mettre à jour les cas spécifiques et les règles particulières de mise en œuvre. En outre, la proposition contient des clarifications concernant l'application de la PTU Wagons aux véhicules adaptés à la libre circulation et à l'exploitation générale.

Les modifications proposées comprennent:

- des modifications rédactionnelles à des fins d'harmonisation de la rédaction et de la terminologie avec les dernières pratiques;



- la mise à jour de références à la législation de l'UE;
- l'ajout de références à la PTU CTCI sur la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire;
- de nouvelles dispositions relatives à la facilitation des transports combinés;
- de nouvelles dispositions relatives aux fonctions de détection et de prévention des déraillements;
- des dispositions supplémentaires concernant la reconnaissance mutuelle de la première admission, applicables aux wagons dotés d'équipements embarqués électriques ou électroniques;
- la mise à jour des règles de mise en œuvre, avec en particulier la suppression des délais de validité (phases A et B) pour les véhicules et types de véhicules conformes aux précédentes versions de la PTU;
- l'ajout de cas spécifiques et de règles de mise en œuvre particulières pour la Norvège et le Royaume-Uni.

#### 2.4.2. *Révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Bruit» (PTU Bruit)*

La PTU Bruit fixe le niveau optimal de spécifications harmonisées pour le sous-système «Matériel roulant» destiné à limiter les émissions sonores des véhicules utilisés en trafic international relevant du champ d'application des RU ATMF.

La proposition a pour but de réviser la PTU Bruit afin de l'aligner sur les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne et de mettre à jour les cas spécifiques et les règles particulières de mise en œuvre.

Les modifications proposées comprennent:

- l'ajout d'une méthode d'évaluation de la conformité des éléments de frottement pour freins agissant sur la table de roulement (semelles de frein) en tant que constituants d'interopérabilité;
- l'alignement sur les dernières pratiques rédactionnelles pour les PTU;
- la mise à jour de références à la législation de l'UE;
- l'ajout de références à la PTU CTCI sur la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire;
- la mise à jour des règles de mise en œuvre, avec en particulier la suppression des délais de validité (phases A et B) pour les véhicules et types de véhicules conformes aux précédentes versions de la PTU;
- l'ajout de cas spécifiques et de règles de mise en œuvre particulières pour la Norvège et le tunnel sous la Manche.

#### 2.4.3. *Révision de la PTU applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI)*

La PTU CTCI établit des dispositions relatives aux responsabilités des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure pour la composition des trains destinés à être exploités

en trafic international et la vérification de la compatibilité entre les trains et les itinéraires qu'ils doivent emprunter.

La proposition a pour but de réviser la PTU CTCI afin de l'aligner sur les évolutions juridiques au sein de l'Union européenne.

Les modifications proposées comprennent:

- l'ajout de définitions et d'exigences relatives au transport combiné;
- la mise à jour des exigences relatives à la vérification de la compatibilité entre les véhicules et les systèmes de détection des trains;
- des améliorations rédactionnelles;
- la mise à jour des références aux règles de l'UE.

#### 2.4.4. *Modification de la PTU «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)*

La PTU ATF définit des exigences pour le processus de communication entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, pour les bases de données destinées au suivi de la circulation des trains et des wagons et pour les informations à fournir aux clients du fret.

La proposition vise à aligner les références aux documents techniques STI ATF de l'ERA énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

Les documents techniques énumérés à l'appendice I de la PTU ATF doivent être modifiés afin de corriger des erreurs, de tenir compte des retours reçus, de suivre les évolutions technologiques et de préserver l'équivalence avec les spécifications appliquées au sein de l'UE.

- Correction d'erreurs décelées dans le document technique ERA-TD-105: STI ATF — Annexe D.2: Appendice F — STI ATF Data and Message Model
- Ajout de nouveaux éléments ou modification d'éléments facultatifs dans le document technique ERA-TD105: STI ATF — Annexe D.2: Appendice F — STI ATF Data and Message Model
- Introduction de modifications aux listes de code et à la documentation ERA-TD-105: STI ATF — Annexe D.2: Appendice F — STI ATF Data and Message Model

### **3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION**

#### **3.1. Compétence et droits de vote de l'Union**

En vertu de l'article 6 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'UE à la COTIF, approuvé par la décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011:

«1. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, l'Union exerce les droits de vote de ses États membres aux termes de la convention.

2. En ce qui concerne les décisions relatives aux matières pour lesquelles l'Union a une compétence partagée avec ses États membres, soit l'Union, soit ses États membres votent.

3. Sous réserve de l'article 26, paragraphe 7, de la convention, l'Union dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses États membres qui sont également parties à la convention. Lorsque l'Union vote, ses États membres ne votent pas.»

En vertu de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence exclusive en ce qui concerne les engagements internationaux à prendre dans le cadre de la COTIF, y compris les instruments juridiques adoptés en vertu de celle-ci, lorsque ces engagements sont susceptibles d'affecter des règles existantes de l'Union ou d'en altérer la portée.

Les décisions proposées visent à:

- aligner la PTU WAG, la PTU Bruit et la PTU CTCI sur le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission<sup>5</sup>,
- aligner les références aux documents techniques de la STI ATF de l'ERA énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.

Ces décisions relèvent du domaine du transport ferroviaire. Le domaine du transport ferroviaire est largement couvert par des règles de l'Union qui sont susceptibles d'être affectées ou altérées par l'adoption de ces décisions. L'Union, représentée par la Commission, exerce par conséquent les droits de vote en ce qui concerne l'adoption de ces décisions.

### 3.2. Conclusions proposées

Pour toutes les raisons exposées respectivement aux paragraphes 2.4.1 à 2.4.4, l'Union devrait voter comme proposé ci-dessous, respectivement aux paragraphes 3.2.1 à 3.2.4.

#### 3.2.1. Révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG)

l'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU WAG proposée par l'OTIF, sous réserve des modifications suivantes:

- au point «0.3.
  - remplacer le titre par “Véhicules adaptés à la libre circulation et véhicules interchangeables”;
  - au troisième paragraphe, deuxième tiret, remplacer le texte par “interchangeable” signifie qu'un véhicule remplit les exigences pour la libre circulation et qu'il est de plus équipé d'interfaces intervéhicules normalisées permettant son intégration dans la composition d'un train à côté d'autres véhicules interchangeables. Les wagons remplissant ces critères peuvent être marqués “GE” ou “CW”, en plus du marquage RTE.»
  - au quatrième paragraphe, point 3, remplacer «exploitation générale» par «véhicules interchangeables»;
- au point 4.2.1 «Généralités», s'opposer à la suppression proposée du texte suivant:

---

<sup>5</sup> Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1694/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj))

«Lorsque les spécifications fonctionnelles et techniques qui sont nécessaires afin d'assurer l'interopérabilité et de satisfaire aux exigences essentielles n'ont pas été développées en ce qui concerne un aspect technique particulier, cet aspect est indiqué comme point ouvert dans le point pertinent. Comme le requiert

l'article 8, § 7, des APTU

l'article 4, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/797.

Tous les points ouverts sont énumérés à l'appendice A»;

- au point 4.2.3.5.3.4 «Fonction de détection du déraillement et d'actionnement (DDAF - Derailment detection and actuation function) », troisième alinéa, remplacer «règlement d'exécution (UE) n° 402/2013» par «PTU GEN-G»;
- au point 6.1.2.1 «Organes de roulement», quatrième alinéa, remplacer «Si la charge minimale à l'essieu n'est pas atteinte par la masse du véhicule à vide, peuvent être appliquées au wagon des conditions d'utilisation qui exigent » par «Si la masse du véhicule ne lui permet pas d'atteindre sa charge minimale à l'essieu à vide, peuvent être appliquées au wagon des conditions d'utilisation qui exigent».

### 3.2.2. Révision de la PTU applicable au sous-système «Matériel roulant — Bruit» (PTU Bruit)

L'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU Bruit proposée par l'OTIF.

### 3.2.3. Révision de la PTU applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI)

L'Union européenne devrait voter en faveur de la révision de la PTU CTCI proposée par l'OTIF.

### 3.2.4. Modification de la PTU «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)

L'Union européenne devrait voter en faveur de la modification de la PTU ATF proposée par l'OTIF.

## 4. BASE JURIDIQUE

### 4.1. Base juridique procédurale

#### 4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord<sup>6</sup>.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»<sup>7</sup>.

#### 4.1.2. *Application en l'espèce*

La CTE est un organe créé par un accord, à savoir la COTIF, en particulier son article 13, § 1, lettres c) et f).

Les actes que la CTE est appelée à adopter lors de sa 16<sup>e</sup> session constituent des actes ayant des effets juridiques.

Les actes envisagés modifient le cadre juridique de l'OTIF. L'Union étant partie contractante à part entière à la COTIF<sup>8</sup>, les actes envisagés seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément à l'article 6, § 1, des RU APTU et à l'article 35, § 3 et § 4 de la COTIF.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

### 4.2. **Base juridique matérielle**

#### 4.2.1. *Principes*

La base juridique matérielle d'une décision relevant de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend en premier lieu de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est adoptée au nom de l'Union.

#### 4.2.2. *Application en l'espèce*

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le transport ferroviaire international.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

### 4.3. **Conclusion**

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

---

<sup>6</sup> Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

<sup>7</sup> Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

<sup>8</sup> Voir la décision 103/2013/UE du Conseil relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JO L 51 du 23.2.2013, p. 1)

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 16<sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts techniques de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises» (PTU WAG), au sous-système «Matériel roulant — Bruit» (PTU Bruit), à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF)**

### LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union a adhéré à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (ci-après dénommée «COTIF»), conformément à la décision 2013/103/UE<sup>9</sup> du Conseil et à l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention COTIF (ci-après dénommé l'«accord»)<sup>10</sup>.
- (2) La Commission d'experts techniques (la «CTE») de l'OTIF a été créée en application de l'article 13, § 1, lettre f), de la COTIF.
- (3) En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et conformément à l'article 6, § 1, des règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU) — appendice F de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter ou modifier, notamment, les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système: «Matériel roulant – Wagons de marchandises» (PTU WAG), au sous-système «Matériel roulant – Bruit» (PTU Bruit), à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF).

---

<sup>9</sup> Décision 2013/103/UE du Conseil du 16 juin 2011 relative à la signature et à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (JO L 51 du 23.2.2013, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj))

<sup>10</sup> JO L 51 du 23.2.2013, p. 8.

- (4) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 16<sup>e</sup> session, qui aura lieu les 11 et 12 juin 2024, des propositions de décisions visant à réviser la PTU WAG, la PTU Bruit et la PTU CTCI, et à modifier l'appendice I de la PTU ATF.
- (5) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, dès lors que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union conformément à l'article 6, § 1, de l'APTU et à l'article 35, § 3 et 4 de la COTIF.
- (6) Ces décisions ont pour but d'aligner la PTU WAG, la PTU Bruit et la PTU CTCI sur le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission<sup>11</sup>, et d'aligner les références aux documents techniques STI ATF de l'ERA énumérés à l'appendice I de la PTU ATF.
- (7) Les décisions de l'OTIF envisagées sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union, dès lors qu'elles contribuent à l'harmonisation de la législation de l'OTIF avec les dispositions équivalentes du droit de l'Union, et devraient donc recueillir l'appui de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 16<sup>e</sup> réunion de la CTE de la Convention concernant les transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 en ce qui concerne la révision de la PTU WAG applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises», la révision de la PTU Bruit applicable au sous-système «Matériel roulant — Bruit», la révision de la PTU CTCI applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, et la mise à jour des références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, est la suivante:

- (1) voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU WAG applicable au sous-système «Matériel roulant — Wagons de marchandises», telle qu'énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-24003 PTU WAG», sous réserve des modifications suivantes:
  - (a) au point «0.3.
    - remplacer le titre par “Véhicules adaptés à la libre circulation et véhicules interchangeables”;
    - au troisième paragraphe, deuxième tiret, remplacer le texte par “interchangeable” signifie qu'un véhicule remplit les exigences pour la libre circulation et qu'il est de plus équipé d'interfaces intervéhicules normalisées permettant son intégration dans la composition d'un train à côté d'autres véhicules interchangeables. Les wagons remplissant ces critères peuvent être marqués “GE” ou “CW”, en plus du marquage RTE.»
    - au quatrième paragraphe, point 3, remplacer «exploitation générale» par «véhicules interchangeables»;

---

<sup>11</sup> Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1694/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj))

- (b) au point 4.2.1 «Généralités», s’opposer à la suppression proposée du texte suivant:

«Lorsque les spécifications fonctionnelles et techniques qui sont nécessaires afin d’assurer l’interopérabilité et de satisfaire aux exigences essentielles n’ont pas été développées en ce qui concerne un aspect technique particulier, cet aspect est indiqué comme point ouvert dans le point pertinent. Comme le requiert

l’article 8, § 7, des APTU | l’article 4, paragraphe 6, de la  
directive (UE) 2016/797.

Tous les points ouverts sont énumérés à l’appendice A»;

- (c) Au point 4.2.3.5.3.4 «Fonction de détection du déraillement et d’actionnement (DDAF - Derailment detection and actuation function) », troisième alinéa, remplacer «règlement d’exécution (UE) n° 402/2013» par «PTU GEN-G»;
- (d) au point 6.1.2.1 «Organes de roulement», quatrième alinéa, remplacer «Si la charge minimale à l’essieu n’est pas atteinte par la masse du véhicule à vide, peuvent être appliquées au wagon des conditions d’utilisation qui exigent » par «Si la masse du véhicule ne lui permet pas d’atteindre sa charge minimale à l’essieu à vide, peuvent être appliquées au wagon des conditions d’utilisation qui exigent»;
- (2) voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU Bruit applicable au sous-système «Matériel roulant — Bruit», telle qu’énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-24004 PTU Bruit»;
- (3) voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU CTCI applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l’itinéraire, telle qu’énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-24005 PTU CTCI»;
- (4) voter en faveur de la proposition de la CTE visant à mettre à jour les références aux documents techniques de la STI ATF énumérés à l’appendice I de la PTU ATF, telle qu’énoncée dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-24005 PTU ATF».
- (5) La Commission peut accepter que des modifications mineures soient apportées aux actes visés au présent article, sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

## *Article 2*

Les décisions de la Commission d’experts techniques, une fois adoptées, sont publiées au *Journal officiel de l’Union européenne*, avec une indication de la date de leur entrée en vigueur.



*Article 3*

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*

*Le président*