Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1251

27.6.2025

DÉCISION (UE) 2025/1251 DU CONSEIL

du 16 juin 2025

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 17e session 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 — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs», à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, au marquage des véhicules, au sous-système «Infrastructure» et au sous-système «Applications télématiques au service du fret», ainsi qu'en ce qui concerne la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF

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»), par la décision 2013/103/UE du Conseil [1] et 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 COTIF [2].

(2) La Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF a été créée en application de l'article 13, paragraphe 1, point f), de la COTIF.

(3) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point b), de la COTIF et conformément à l'article 6, paragraphe 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 (règles uniformes APTU) — appendice F de la COTIF, la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-système «Infrastructure» (PTU INF) et au sous-système «Applications télématiques au service du fret» (PTU ATF).

(4) En vertu de l'article 20, paragraphe 1, point e), de la COTIF et conformément à l'article 21, paragraphe 4, des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF — appendice G de la convention), la CTE est compétente pour adopter ou modifier, entre autres, le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.

(5) La CTE a inscrit à l'ordre du jour de sa 17e session, qui aura lieu les 17 et 18 juin 2025, des propositions de décision visant à réviser la PTU LOC&PAS, la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF, à modifier l'appendice I de la PTU ATF et à mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF.

(6) Les actes envisagés de la CTE produiront des effets juridiques.

(7) Il y a lieu d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CTE, étant donné que les décisions proposées seront contraignantes pour l'Union, en application de l'article 6, paragraphe 1, des règles uniformes APTU et de l'article 35, paragraphes 3 et 4, de la COTIF.

[1] 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].

[2] 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(8) Les objectifs de ces décisions sont d'aligner la PTU LOC&PAS, la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF sur le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission ([3]) (ci-après dénommé «paquet STI de 2023»), d'aligner les références aux documents techniques de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) des spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux «applications télématiques au service du fret» (STI ATF) énumérés à l'appendice I de la PTU ATF sur le règlement (UE) nº 1305/2014 de la Commission ([4]) et de mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF en tenant compte du retour d'expérience des États parties à la COTIF.

(9) Les décisions de l'OTIF envisagées visant à réviser la PTU PMR, la PTU Marquage et la PTU INF sont conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union, dès lors qu'elles contribuent à l'alignement de la législation de l'OTIF sur les dispositions correspondantes du droit de l'Union, et devraient donc recueillir l'appui de l'Union.

(10) Les décisions de l'OTIF envisagées visant à réviser la PTU LOC&PAS et à modifier l'appendice I de la PTU ATF sont aussi généralement conformes au droit et aux objectifs stratégiques de l'Union et contribuent à l'alignement de la législation de l'OTIF sur les dispositions équivalentes du droit de l'Union. Toutefois, certaines des modifications proposées par l'OTIF devraient être alignées sur le «paquet STI de 2023». Il est donc nécessaire de proposer des amendements aux décisions envisagées de l'OTIF visant à réviser la PTU LOC&PAS et à modifier l'appendice I de la PTU ATF, dans un souci d'alignement sur l'acquis de l'Union tel qu'il a été modifié en dernier lieu par le paquet STI de 2023. L'Union devrait par conséquent soutenir les décisions envisagées, à condition que lesdits amendements soient introduits,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 17e session de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) en ce qui concerne la révision des prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs» (PTU LOC&PAS), à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), au marquage des véhicules (PTU Marquage), au sous-système «Infrastructure» (PTU INF), en ce qui concerne la mise à jour des références aux documents techniques des spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux «applications télématiques au service du fret» (STI ATF) énumérés à l'appendice I des PTU relatives aux «applications télématiques au service du fret» (PTU ATF), et en ce qui concerne la mise à jour du Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF est la suivante:

1) Voter en faveur de la révision, proposée par la CTE, de la PTU LOC&PAS applicable au sous-système «Matériel roulant — Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs», telle qu'elle figure dans le document de travail de la CTE portant la référence «TECH-25003 PTU LOC&PAS», sous réserve des amendements suivants:

   a) à la section 1 (Introduction) de l'annexe, deuxième alinéa, remplacer les mots «l'infrastructure» par «le(s) réseau(x)»;

   b) au point 2.1 (Sous-système «matériel roulant» en tant que composante du système ferroviaire) de l'annexe, quatrième alinéa, supprimer «, Wagons»;

   c) au point 2.2.1 (Composition d'un train), paragraphe 1, remplacer les termes «l'admission technique OTIF» par «la procédure de vérification PTU»;

   d) supprimer les points 3.2.1 (Exigences de portée générale, exigences liées à la maintenance et à l'exploitation) et 3.2.2 (Exigences particulières à chaque sous-système);

   e) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), remplacer le titre du paragraphe d) (Interfaces entre l'unité et le sous-système de contrôle-commande et de signalisation) par «Exigences complémentaires concernant l'interface avec la partie embarquée du sous-système "Contrôle-commande et signalisation"»;

([3]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1300/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014 et (UE) nº 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).

([4]) Règlement (UE) nº 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant le règlement (CE) nº 62/2006 (JO L 356 du 12.12.2014, p. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

f) au point 4.2.3.4.2 (Comportement dynamique), paragraphe 8; au point 4.2.4.3 (Type de système de freinage), paragraphes 3 et 4; au point 4.2.4.4.1 (Commande de freinage d'urgence), paragraphe 3; au point 4.2.4.4.2 (Commande de freinage de service), paragraphe 5; au point 4.2.4.4.4 (Commande de freinage dynamique), paragraphe 4; au point 4.2.4.8.2 (Frein magnétique appliqué sur le rail), paragraphe 6; au point 4.2.4.8.3 (Frein à courants de Foucault), paragraphe 9; au point 4.2.5.5.6 (Ouverture des portes), paragraphe 2; au point 4.2.8.1.2 (Exigences de performance), paragraphe 8; au point 4.2.8.2.4 (Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact), paragraphe 4; au point 4.2.8.2.9.8 [Franchissement des phases ou des sections de séparation de phases ou de systèmes (niveau matériel roulant)], paragraphe 5, deuxième alinéa; au point 4.2.9.1.6 (Pupitre de conduite — Ergonomie), paragraphes 5 et 6; au point 4.2.9.3.6 (Fonction de radiocommande exercée par le personnel pour les opérations de manœuvre), paragraphe 4; aux points 4.2.9.3.8.1 (Mode veille), 4.2.9.3.8.2 (Mouvements de manœuvre non télécommandés), 4.2.9.3.8.3 (Non titulaire), 4.2.9.3.9 (État de la traction); au point 4.2.10.4.2 (Contrôle des fumées), paragraphe 5; au point 4.2.13 (Exigences d'interface avec l'exploitation automatisée des trains):

— remplacer «système de signalisation» par «sous-système "Contrôle-commande et signalisation"»;

— supprimer «Voir point 4.3.4.»;

g) au point 4.2.4.6.1 (Limite du profil d'adhérence roue-rail), supprimer la mention «Remarques sur les paragraphes 1 à 4:»;

h) au point 4.2.4.7 (Freinage dynamique — Systèmes de freinage liés au système de traction), remplacer le troisième alinéa par: «Pour les unités électriques, si la présence, à bord de l'unité, de la tension fournie par l'alimentation électrique extérieure est une condition d'activation du frein dynamique, l'analyse de sécurité doit couvrir les défaillances provoquant l'absence de cette tension à bord de l'unité.»;

i) au point 4.2.7.1.4 (Commande des feux), paragraphe 3, remplacer «avec mode clignotant» par «avec mode clignotant automatique»;

j) au point 4.2.9.6 (Dispositif enregistreur), paragraphe 1, remplacer le quatrième alinéa par «L'enregistrement de données supplémentaires relatives à la partie embarquée du sous-système "Contrôle-commande et signalisation" peut être requis.»;

k) au point 4.2.12.2 (Documentation générale), paragraphe 24:

— au premier tiret, remplacer «de l'équipement de signalisation» par «du sous-système "Contrôle-commande et signalisation"»;

— remplacer le deuxième tiret par «les conditions d'installation de la partie embarquée du sous-système "Contrôle-commande et signalisation" (par exemple, mécanique, électrique, etc.).»;

l) au point 6.2.6 (Évaluation de la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance), paragraphe 1, remplacer «le demandeur et l'organisme d'évaluation constituent» par «le demandeur constitue»;

m) au point 7.3.2 (Liste des cas spécifiques), supprimer tous les cas spécifiques du Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

2) Voter en faveur des modifications de la PTU PMR applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, proposées par la CTE, telles qu'elles figurent dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25004 PTU PMR.

3) Voter en faveur des modifications de la PTU Marquage applicable au marquage des véhicules, proposées par la CTE, telles qu'elles figurent dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25005 PTU Marquage.

4) Voter en faveur des modifications de la PTU INF applicable au sous-système «Infrastructure», proposées par la CTE, telles qu'énoncées dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25006 PTU INF.

5) Voter en faveur de la proposition de la CTE visant à aligner les références aux documents techniques de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) relatifs aux «applications télématiques au service du fret» (PTU ATF), énumérés à l'appendice I de la PTU ATF, du règlement (UE) nº 1305/2014, telle qu'elle figure dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25007 UTP TAF, sous réserve de l'amendement suivant:

— dans le tableau de l'appendice I, remplacer la ligne 6 par le texte suivant:

6	ERA-TD-105	TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024

6) Voter en faveur de la proposition de la CTE visant à mettre à jour le Guide pour la mise en œuvre et l'application des règles uniformes APTU et ATMF, telle qu'elle figure dans le document de travail de la CTE portant la référence TECH-25011 Handbook, sous réserve des amendements suivants:

— point 5.3.3 — LES CAS SPÉCIFIQUES

— au premier tiret, remplacer les termes «un cas spécifique sert principalement à» par «un cas spécifique sert à»;

— au premier tiret, après les termes «déviation par rapport à une exigence de la PTU» insérer les termes «en raison de contraintes techniques affectant la compatibilité avec le système existant.»;

— au premier tiret, remplacer les termes «, alors qu'une spécification technique nationale établit des exigences en complément à la PTU» par «Il convient d'utiliser une spécification technique nationale pour définir une exigence autre que celles prévues dans les PTU.»;

— au cinquième tiret, remplacer les termes «le cas spécifique peut renvoyer à une spécification technique nationale à cet effet» par «le cas spécifique figurant dans la PTU peut renvoyer en lieu et place à une spécification technique nationale donnée qui définit la méthode d'évaluation correspondante»;

— point 5.4 — LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

— au quatrième alinéa, remplacer les termes «Dans certains cas, une STN peut être transférée en tout ou en partie dans un PTU sous la forme d'un cas spécifique» par «Si une spécification technique nationale relève, en tout ou en partie, du champ d'application d'une exigence prévue dans la PTU, elle devrait être transférée dans la PTU sous la forme d'un cas spécifique»;

— point 10.3 — CORRÉLATION AVEC LE DROIT DE L'UE

— au deuxième alinéa, remplacer les termes «que l'ECE» par «que leur ECE»;

— au quatrième alinéa, premier tiret, remplacer les termes «doit être acceptée» par «doit être acceptée en trafic international»;

— au quatrième alinéa, second tiret, remplacer les termes «aux fins de la fourniture de services des ECE» par «aux fins de la fourniture de service des ECE sur le territoire d'un État partie» et les termes «les États parties peuvent requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur leur territoire» par «l'État partie en question peut requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur son territoire».

7) La Commission peut accepter que des modifications mineures soient apportées aux actes de la CTE visés au présent article, sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

Article 2

Les décisions de la CTE, 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 présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Luxembourg, le 16 juin 2025.

Par le Conseil

La présidente

P. HENNIG-KLOSKA