



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission d'experts techniques  
Fachausschuss für technische Fragen  
Committee of Technical Experts**

**TECH-16039-CTE10-6.6**

**13.04.2017**

Original : EN

**ACCREDITATION ET SURVEILLANCE DES ORGANISMES NOTIFIES  
AU SEIN DE L'UNION EUROPEENNE ET SIGNIFICATION POUR LA  
COTIF**

---

Document pour discussion préparé par le Secrétariat de l'OTIF

## 1. INTRODUCTION

Les articles 3a et 6 des ATMF disposent que les véhicules admis à l'exploitation en vertu des ATMF ou dont la mise en service a été autorisée au sein de l'UE en vertu de prescriptions techniques équivalentes peuvent être exploités à l'international. Il s'ensuit que les admissions (COTIF) et les autorisations (UE) ont une valeur similaire pour l'utilisation des véhicules en trafic international. Par conséquent, il importe que les véhicules admis au titre de la COTIF et ceux autorisés en vertu du droit de l'UE soient conçus, construits et contrôlés avec la même précision et le même soin ; la COTIF comporte donc plusieurs dispositions à cet effet. Des différences existent malgré tout entre les deux systèmes juridiques en matière de responsabilités pour l'inspection et la certification des véhicules avant qu'ils ne puissent être utilisés. Toutefois, les résultats de l'évaluation de la conformité devraient être les mêmes.

L'UE œuvre actuellement à l'amélioration du contrôle systématique des organismes d'évaluation de la conformité. Le présent document analyse dans quelle mesure ces évolutions sont pertinentes pour la COTIF et comment les résultats pourraient être mis en œuvre pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Pour que l'approbation internationale des véhicules ferroviaires en vertu des ATMF fonctionne correctement, chaque État est responsable de la mise en œuvre des procédures d'évaluation de la conformité au titre de la COTIF. Des rapports de confiance doivent être établis et entretenus entre les autorités des différents États afin que les approbations délivrées par un État ne soient pas remises en question par un autre. Des axes d'action sont ici proposés pour jeter les fondements de cette confiance.

La formation de nouvelles prescriptions n'est pas envisagée.

### 1.1. L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ AU SEIN DE L'UE

Les États de l'UE sont convenus d'unifier dans une certaine mesure leurs marchés ferroviaires en définissant des exigences produits et des méthodes d'évaluation de la conformité harmonisées. L'UE a mis en œuvre un système d'évaluation par un tiers selon lequel le demandeur (p. ex. le fabricant) ne peut demander l'autorisation de l'autorité compétente (l'autorité nationale de sécurité ou à l'avenir l'Agence de l'UE pour les chemins de fer) qu'après évaluation du véhicule par un organisme notifié (tierce partie). Selon ce modèle, c'est donc l'organisme notifié qui évalue la conformité du véhicule avec les règles applicables.

Certains États de l'OTIF non membres de l'UE comme la Suisse et la Norvège ont conclu des accords avec l'UE, en vertu desquels ils appliquent les mêmes règles pour les chemins de fer.

La notification des organismes d'évaluation de la conformité est du ressort des États, bien que les obligations soient harmonisées au niveau de l'UE. Certains États ont recours à l'accréditation<sup>1</sup> pour vérifier les compétences des organismes notifiés, mais cela n'est pas obligatoire. Les organismes notifiés peuvent offrir leurs services dans n'importe quel État de l'UE et les certificats délivrés sont valides dans l'ensemble de l'Union.

À ce jour, 63 organismes notifiés sont listés<sup>2</sup> comme compétents pour réaliser les évaluations en matière d'interopérabilité ferroviaire au sein de l'UE. Les organismes notifiés interviennent sur un marché ouvert à l'échelle de l'UE et nouent des relations contractuelles avec les demandeurs, qui sont leurs clients.

<sup>1</sup> L'accréditation est la procédure de vérification des compétences d'un organisme notifié par l'organisme d'accréditation national. Les organismes d'accréditation ont de multiples activités liées à la certification et l'enregistrement des systèmes de gestion de la qualité, des produits, des services, du personnel ou encore des systèmes de gestion de l'environnement et ne sont pas limités à l'accréditation des dispositifs ferroviaires. L'accréditation n'est pas propre aux États de l'UE : elle est utilisée par de nombreux États dans le monde entier.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir\\_id=30](http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=30) (en anglais).

Bien qu'en concurrence sur un marché ouvert, les organismes notifiés sont tenus de se coordonner en partageant leurs expériences aux fins de l'harmonisation de la qualité de leur travail. Cette coordination est organisée par le groupe de coordination NB-Rail.

## **1.2. L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ SELON LA COTIF**

La COTIF est une convention entre États souverains, selon laquelle chaque État s'engage à reconnaître, en application des ATMF, la validité des certificats délivrés par les autres États.

L'article 5 des ATMF est compatible avec la division des activités en vigueur au sein de l'UE (évaluation par un tiers), mais autorise également l'autorité compétente de tout État à procéder elle-même aux évaluations. L'autorité compétente est un organisme gouvernemental indépendant des entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, détenteurs de véhicules, ECE et concepteurs et fabricants de matériel ferroviaire. Si elle procède elle-même aux évaluations, l'autorité compétente doit satisfaire aux conditions d'indépendance et de qualification qui s'appliquent autrement à l'organisme notifié.

Le point 1.3.2 de la PTU GEN-D dispose que tout organisme notifié de l'UE est considéré comme compétent pour procéder aux évaluations relevant de la COTIF. La possibilité pour un organisme notifié d'offrir ses services dans un État de l'OTIF non membre de l'UE dépend des dispositions en vigueur dans les États.

## **2. L'UNIFORMISATION DES ÉVALUATIONS AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE**

### **2.1. LA COORDINATION DES ORGANISMES NOTIFIÉS**

Aux termes de l'article 44 de la directive (UE) 2016/797, la Commission est tenue d'assurer la coordination et la coopération entre les organismes notifiés.

Par ailleurs, l'article 30, § 6, de cette même directive fait obligation aux organismes d'évaluation de la conformité de participer aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés. Les tâches de NB-Rail en sa qualité de groupe de coordination ont été définies dans son règlement intérieur (en préparation).

De plus, les organismes notifiés se sont regroupés dans une association, dont le site internet<sup>3</sup> indique que :

*« L'association NB-Rail est une organisation internationale à but non lucratif des organismes notifiés pour l'interopérabilité du secteur ferroviaire. Elle a été constituée pour soutenir les travaux du groupe de coordination NB-Rail et les compléter par des activités non mentionnées dans son mandat de base. Ses objectifs détaillés sont :*

- a) de communiquer avec les associations et organisations professionnelles pertinentes du secteur ferroviaire comme par exemple l'UNIFE, la CER, l'UIC, le CEN, le CENELEC, ainsi qu'avec les organismes officiels comme l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la Commission européenne (également avec des directions générales autres que la DG Mobilité et transports), le Parlement européen, le Conseil et leurs représentants, et de faire mieux connaître les travaux du groupe de coordination NB-Rail à ces organisations, associations et parties prenantes ;*
- b) d'asseoir l'association comme organisme représentatif auprès de ces organisations, associations et agences dans la mesure où l'article 28 de la directive 2008/57/CE ne prévoit pas l'établissement du groupe de coordination NB-Rail comme partie prenante ;*

<sup>3</sup> [http://nb-rail.eu/as/as\\_en.html](http://nb-rail.eu/as/as_en.html) (en anglais).

- c) *de soutenir la coordination des organismes notifiés aux fins de l'harmonisation des procédures d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ainsi que des procédures d'évaluation des sous-systèmes ;*
- d) *de proposer et d'assurer la coordination et la réalisation d'études et de recherches scientifiques en vue d'améliorer la qualité et l'efficacité de la certification des organismes notifiés ;*
- e) *d'assurer la coopération pour la normalisation du plan de notification des organismes notifiés ;*
- f) *d'assurer la coopération pour l'amélioration et la normalisation des systèmes d'information comportant des données sur les certifications et utilisés pour uniformiser la certification ;*
- g) *de fournir un accès facile aux documents publics de NB-Rail via un site internet ;*
- h) *de communiquer sur ces objectifs et d'organiser des conférences et des ateliers.*

Les conclusions des débats entre organismes notifiés dans le cadre des réunions NB-Rail sont présentées dans des recommandations (*Recommendations for Use – RFU*). S'il identifie un problème lié à l'application des dispositions juridiques, NB-Rail peut également faire part de ses préoccupations à la Commission européenne sous la forme de questions et clarifications (*Questions & Clarifications – Q&C*). Les RFU et Q&C sont consultables en libre accès sur le site internet de NB-Rail.

## **2.1. LE PLAN D'ACCREDITATION DES ORGANISMES NOTIFIES**

Au fil des ans, les retours d'expérience des organismes notifiés sur le système de l'UE ont fait apparaître que la qualité du travail des différents organismes notifiés pouvait parfois varier, comme l'illustre la partie 3 du rapport de l'Agence sur l'état actuel du plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés selon la directive 2008/57/CE (ERA/ADV/2014-15/REP-001 V 2.0<sup>4</sup>) :

*« À l'occasion de plusieurs réunions du RISC, le président de NB-Rail a critiqué le manque de participation de certains organismes d'évaluation de la conformité notifiés aux réunions et activités de NB-Rail. Le rapport du représentant de la Belgique auprès du Comité, qui participe aux réunions plénières de NB-Rail en qualité d'observateur du Comité, corrobore ces déclarations. Cela a attiré l'attention de l'assemblée sur l'approche commune des organismes notifiés pour la vérification de la conformité aux exigences définies dans les décisions de la Commission et les règlements concernant les spécifications techniques d'interopérabilité.*

*Si la qualité du travail des organismes notifiés s'avérait insatisfaisante, les États membres perdraient fatalement confiance en la procédure de vérification « CE », ce qui compromettrait in fine la réalisation des objectifs de la directive sur l'interopérabilité.*

*Les services de la Commission entendent renforcer leur coopération avec la Coopération européenne pour l'accréditation (EA) et étudier la pertinence et les possibilités d'établissement d'un plan d'accréditation pour les organismes notifiés des chemins de fer. »*

En réponse à ces préoccupations, l'Agence a mis au point en 2015, à la demande de la Commission européenne, un plan d'accréditation des organismes notifiés destiné à être utilisé par les organismes d'accréditation pour l'évaluation des compétences des organismes notifiés (candidats). S'appuyant sur la série de normes EN ISO/CEI 17000, ce plan possède des bases internationales solides.

<sup>4</sup> <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERA-ADV-2014-15.aspx> (en anglais).

Les conclusions des travaux de l'Agence sont présentées dans le rapport susmentionné rendu public. Le plan ne concerne formellement que l'accréditation et pas la reconnaissance, mais pourrait également être utilisé à cette fin.

## **2.2. LES ORGANISMES NOTIFIES ET LE 4<sup>E</sup> PAQUET FERROVIAIRE**

Le chapitre IV de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne comporte des dispositions concernant les organismes d'évaluation, dont les organismes notifiés, mais aussi les autorités notifiantes. Il renferme de nouvelles obligations quant à la participation des organismes notifiés au groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés.

Le règlement (UE) 2016/796 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer énonce en son article 34 les futures tâches de l'Agence concernant le contrôle des organismes notifiés. Dans cette perspective, l'Agence a commencé en 2016 à se doter de procédures pour récolter des informations sur les organismes notifiés, à les analyser et à les utiliser pour évaluer efficacement les performances des organismes notifiés et consigner les résultats. Au cours de cette phase de préparation, l'Agence est assistée par un groupe de travail pour établir un système de contrôle des organismes notifiés. L'OTIF est invitée à y participer en tant qu'observateur.

À l'avenir, pour l'évaluation des performances, l'Agence coopérera avec les autorités notifiantes compétentes dans l'État de l'organisme notifié concerné.

## **3. L'UNIFORMITE DES TRAVAUX DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE L'OTIF**

En principe, il ne devrait y avoir aucune différence entre les résultats des évaluations réalisées par les différents organismes notifiés de l'UE ou organismes d'évaluation de l'OTIF. Logiquement, les qualifications professionnelles et les méthodes d'évaluation de ces différents organismes devraient donc être similaires. C'est à ce titre que les dispositions en vigueur de l'UE et de la COTIF ont été harmonisées. Pour la COTIF, il s'agit des dispositions de l'article 5 des ATMF, du point 1.3 de la PTU GEN-D ainsi que de la PTU GEN-E.

L'expérience au sein de l'UE a montré que sans bonne coordination ou exigences détaillées à remplir par les organismes notifiés, les résultats des évaluations pouvaient varier. Il n'y a pas de raison de supposer que la situation serait différente pour les organismes d'évaluation en dehors de l'Union européenne, qui pourraient donc également retirer des avantages de la coordination et d'une certaine forme de surveillance.

L'organisation institutionnelle des organismes d'évaluation dans les États non membres de l'UE peut toutefois être différente et s'écarter de leur organisation au sein de l'UE. Ainsi, dans plusieurs États non membres de l'UE, l'évaluation de la conformité est du ressort d'une instance étatique comme par exemple la direction des chemins de fer du ministère des transports.

Dans le cadre de l'OTIF, les États sont souverains et chargés de veiller à ce que leur autorité compétente et leurs organismes d'évaluation répondent aux exigences définies dans la COTIF. La COTIF ne prescrit pas d'évaluation harmonisée externe ou pair-à-pair de la vérification des organismes d'État. Il n'existe pas d'autorité de surveillance unique supervisant les activités et les performances des organismes d'évaluation : chaque État doit veiller à ce que son ou ses organismes d'évaluation respectent toutes les règles.

L'article 5, § 6, des ATMF dispose néanmoins que :

*« Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes d'évaluation mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme d'évaluation ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général. »*

Il est ainsi possible de considérer qu'une certaine forme de coordination est nécessaire pour obtenir une surveillance « adéquate », mais c'est à chaque État qu'il revient toutefois d'y veiller. Le point 1.3.5 de la PTU GEN-D prévoit par ailleurs que :

*« La Commission des experts techniques met en place un groupe de coordination des organismes d'évaluation qui discute de toute question liée à l'application des procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (chapitre 2) et des procédures pour l'évaluation de la conformité des sous-systèmes aux PTU applicables (chapitre 3). »*

Pour l'heure, un tel groupe de coordination n'a pas été instauré. En effet, cela ne serait pas idéal pour les organismes d'évaluation des États non membres de l'UE : il conviendrait plutôt de chercher des synergies avec la coordination des organismes notifiés de l'UE.

Enfin, l'article 5, § 7, des ATMF dispose que :

*« Un État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères [...] peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question. »*

À ce jour, ces mesures de correction n'ont jamais été appliquées. En revanche, dans la mesure où il permet à un État de faire rapport sur les performances de l'autorité compétente et de l'organisme d'évaluation d'un autre État, cet article pourrait justifier une surveillance coordonnée qui en serait un mode d'application systématique. L'arbitrage est du ressort de la Commission d'experts techniques.

Il est fréquemment fait appel, tant pour les travaux des organismes notifiés de l'UE que pour les organismes d'évaluation d'État, à des experts externes et des centres d'essai, tels des laboratoires, des universités ou des centres de recherches. Il semble donc légitime de chercher à harmoniser les qualifications de tous ces experts et centres et de vouloir faire appliquer les mêmes procédures de base dans tous les États parties de l'OTIF.

#### **4. ACTIONS PROPOSEES**

Au vu de ce qui précède, le Secrétariat de l'OTIF propose le plan d'action suivant :

1. Établir des liens entre NB-Rail et les organismes d'évaluation hors UE, avec le concours de la Commission européenne. Après discussion au sein du WG TECH 30, ces liens ont été établis. NB-Rail a depuis été invité à participer aux réunions techniques de l'OTIF tandis que les organismes d'évaluation hors UE seront invités à participer aux réunions de NB-Rail portant sur l'évaluation du matériel roulant.
2. Publier et promouvoir comme exemple de bonne pratique le plan d'accréditation existant pour les organismes notifiés auprès des autorités compétentes hors UE et suggérer qu'elles l'utilisent mutatis mutandis pour le contrôle des compétences des personnes et organisations

travaillant dans le domaine de l'évaluation de la conformité aux PTU. Le Secrétariat de l'OTIF pourrait procéder en coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

3. Suivre étroitement la mise au point du plan de surveillance des organismes notifiés et tenir le WG TECH informé des résultats. Le Secrétariat de l'OTIF pourrait procéder en coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.
4. Une fois les travaux terminés du côté de l'UE, mettre à la disposition des autorités compétentes hors UE des informations sur l'expérience acquise et les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre du plan de surveillance au sein de l'UE et promouvoir son utilisation pour la surveillance en continu de la qualité de l'évaluation de la conformité à l'échelle nationale par les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF pourrait procéder en coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.
5. Discuter et décider si la surveillance coordonnée des organismes d'évaluation devrait être mise en place dans le cadre de la COTIF et comment.
6. Examiner s'il est nécessaire de modifier la PTU GEN-E sur les organismes d'évaluation eu égard aux modifications de l'UE dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. Cette tâche s'inscrit dans une activité plus large de réflexion sur la nécessité d'aligner la COTIF et les dispositions du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE.

\*\*\*\*\*