



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-18023  
12.06.2019**

Original : EN

## **LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES POUR LES VÉHICULES**

---

Document explicatif

## 1. INTRODUCTION

Le présent document décrit le champ d'application des spécifications techniques nationales, les différences et le lien entre spécifications techniques nationales et cas spécifiques dans le cadre de la COTIF ainsi que l'application des spécifications techniques nationales aux admissions de véhicules.

Le présent document fait suite à la 11<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques, où le groupe de travail sur la technique (WG TECH) avait été prié *d'analyser la nécessité de mesures supplémentaires, y compris une éventuelle modification des dispositions des articles 12 et 13 des APTU (sur la publication et l'harmonisation des spécifications techniques nationales), en gardant à l'esprit que dans le cadre de la COTIF, les spécifications concernent uniquement le trafic international.*

De précédentes versions du présent document ont été discutées aux 35<sup>e</sup>, 36<sup>e</sup> et 37<sup>e</sup> sessions du WG TECH entre septembre 2018 et février 2019.

## 2. DES DISPOSITIONS PROPRES AUX ÉTATS

Les prescriptions techniques uniformes (PTU) couvrent les exigences nécessaires aux fins des objectifs définis dans les APTU et ATMF, qui peuvent être harmonisées entre les États parties. Afin de garantir la compatibilité technique entre les véhicules ferroviaires et les divers réseaux sur lesquels ils seront utilisés, il peut être nécessaire de compléter ces PTU par des règles nationales, qui peuvent être de deux sortes : les spécifications techniques nationales et les cas spécifiques. Il s'agit dans les deux cas de règles particulières à un État. Les spécifications techniques nationales sont documentées dans les États, tandis que les cas spécifiques sont répertoriés dans les PTU et, pour les États membres de l'UE, dans les STI<sup>1</sup>.

### 2.1. CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIFS DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

Les dispositions de l'article 12 des APTU concernent le champ d'application et les procédures à suivre pour les spécifications techniques nationales<sup>2</sup>. Dans le cadre des APTU, celles-ci sont limitées aux véhicules et ne peuvent donc concerner des sous-systèmes autres que ceux liés aux véhicules. Dans la mesure où la COTIF s'applique au seul trafic international, le champ d'application des spécifications techniques nationales est également limité aux véhicules destinés à être utilisés en trafic international.

Les spécifications techniques nationales ne sont pas définies dans la COTIF, mais l'article 12, § 2, des APTU en précise l'objectif et le champ d'application :

*« garantir la compatibilité technique entre les véhicules et [le] réseau [de l'État partie concerné] ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux "points ouverts" des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique ».*

L'article 12 s'appuie sur l'idée que les spécifications techniques nationales devraient dans la mesure du possible être remplacées par des PTU, comme cela ressort du § 1 :

*« La [spécification technique nationale] ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions*

<sup>1</sup> Les PTU ne traitent pas des cas spécifiques des États qui sont également membres de l'UE, mais renvoient à cet effet aux STI.

<sup>2</sup> Bien que le champ d'application et les objectifs des spécifications techniques nationales coïncident en partie avec ceux des règles nationales au sens du droit de l'UE, les deux concepts sont différents et ne doivent pas être confondus. L'une des principales différences est que les spécifications techniques nationales de la COTIF couvrent uniquement le trafic international et ne doivent donc pas définir d'éléments liés à des caractéristiques régionales ou locales du réseau.

*conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général. »*

De plus, l'article 12, § 2, des APTU dispose qu'à chaque fois qu'une PTU est adoptée ou amendée, les États parties doivent notifier les spécifications techniques nationales qui restent nécessaires après l'entrée en vigueur de la PTU, avec leurs justifications. Cette notification doit avoir lieu dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la PTU. En l'absence de notification, les spécifications techniques nationales sont alors considérées comme obsolètes.

Plusieurs raisons peuvent justifier de la nécessité d'une spécification technique nationale :

- pallier l'absence de PTU (pour les véhicules, cela ne concerne que la partie embarquée du système CCS puisque tous les autres paramètres des véhicules sont couverts par les PTU) ;
- couvrir des points ouverts des PTU (un point ouvert dans une PTU correspond à un paramètre indispensable pour l'acceptation mutuelle des véhicules et leur libre circulation en trafic international, mais pour lequel les spécifications n'ont pas encore pu être harmonisées) ;
- garantir la compatibilité technique avec les caractéristiques d'un réseau ;
- fournir des spécifications (détaillées) concernant un cas spécifique.

Les spécifications techniques nationales sont dans certains cas indispensables pour garantir la compatibilité entre les véhicules et le réseau sur lequel ils doivent circuler. Pour autant, dans la mesure où elles ne sont pas harmonisées, les spécifications techniques nationales ne sont pas souhaitables en trafic international : il convient donc de chercher soit à les harmoniser, soit à mettre en place des conditions les rendant obsolètes.

Les objectifs généraux des spécifications techniques nationales pourraient être résumés comme suit :

1. Les spécifications techniques nationales devraient être consultables et transparentes, d'où la nécessité de leur notification en vertu de l'article 12 des APTU.
2. Les spécifications techniques nationales devraient être retirées si elles ne sont pas ou plus strictement nécessaires pour les objectifs des APTU et ATMF ; c'est pourquoi l'article 12, § 2, des APTU, prévoit que les spécifications techniques nationales sont invalidées si elles ne sont pas à nouveau notifiées dans les six mois après l'entrée en vigueur d'une PTU.
3. Les spécifications techniques nationales qui sont nécessaires devraient être autant que possible harmonisées, de préférence sous la forme de PTU.

En ce qui concerne le premier objectif, les États parties devraient répertorier toutes les spécifications nécessaires en plus des PTU pour l'admission des véhicules au trafic international, y compris les méthodes et procédures pour contrôler la conformité à celles-ci, de sorte que les demandeurs et constructeurs puissent en tenir compte dans leurs activités. Au moins le titre et le résumé des spécifications techniques nationales doivent être envoyés dans l'une des langues de travail de l'Organisation (allemand, anglais, français).

En ce qui concerne les points 2 et 3, les spécifications pertinentes pour les véhicules en trafic international ont été incluses dans des PTU, à l'exception de la partie embarquée du système de signalisation.

## **2.2. CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIFS DES CAS SPÉCIFIQUES**

Autre type de dispositions nationales, les cas spécifiques font l'objet du chapitre 7 des PTU. Contrairement aux spécifications techniques nationales, les cas spécifiques ne sont pas limités aux véhicules et peuvent porter sur n'importe quel point couvert par les PTU.

L'article 2 des ATMF donne la définition suivante de « cas spécifique » :

*« “cas spécifique” désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ; »*

En application de l'article 8, § 4, des APTU, chaque cas spécifique doit inclure des spécifications concernant les procédures à appliquer pour l'évaluation de la conformité au dit cas spécifique. L'article 10, § 3a, des ATMF prévoit comme règle générale que la conformité aux PTU (lesquelles incluent les cas spécifiques) peut être évaluée par tout organisme d'évaluation. Par conséquent, si l'évaluation de la conformité à un cas spécifique ne peut être réalisée par un organisme d'évaluation, cela doit être indiqué dans le cas spécifique dans la PTU, en sachant qu'en vertu de la PTU GEN-E, partie 3, les organismes d'évaluation doivent avoir accès à l'équipement requis pour des contrôles exceptionnels.

### **3. L'APPLICATION DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES AUX ADMISSIONS DE VÉHICULES**

L'article 7, § 1 des ATMF, dispose que pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule doit répondre aux PTU applicables et, s'il y a lieu, aux prescriptions du RID et à toute autre spécification visant à satisfaire aux exigences essentielles applicables.

Trois cas différents d'admission de véhicules ressortent des ATMF :

#### **Cas n° 1 : Première admission valide dans tous les États parties**

##### **Admission initiale d'un véhicule selon l'article 6, § 3, des ATMF, directement valide pour le trafic international dans tous les États parties**

Ce cas n'est possible que si toutes les exigences pertinentes pour le véhicule sont couvertes par les PTU, c.-à-d. s'il n'y a aucun point ouvert le concernant. De plus, le véhicule ne peut pas faire l'objet d'un cas spécifique ou d'une spécification technique nationale altérant la compatibilité technique avec les réseaux des États parties concernés. Le véhicule doit également avoir été évalué conformément à toutes les exigences des PTU et ne peut être visé par une dérogation au sens de l'annexe B aux ATMF. Au vu des PTU existantes, ce cas n'est possible que pour les wagons de marchandises et seulement s'ils satisfont aux dispositions du point 7.1.2 de la PTU Wagons.

#### **Cas n° 2 : Première admission valide dans un seul État**

##### **Admission initiale d'un véhicule selon l'article 6, § 4, des ATMF, qui n'est pas directement valide dans les autres États parties et doit par conséquent être complétée d'une admission supplémentaire délivrée pour chaque État où le véhicule doit être utilisé**

Ce cas concerne tous les véhicules nouvellement admis qui ne satisfont pas aux conditions du premier cas, c.-à-d. que le véhicule n'est pas totalement couvert par les prescriptions harmonisées (par exemple si les PTU contiennent des points ouverts) : il lui faudra donc une admission séparée pour chaque État dans lequel son utilisation est prévue. Tous les véhicules autres que les wagons de marchandises satisfaisant au point 7.1.2 de la PTU Wagons relèvent de ce cas, y compris toutes les locomotives, rames, etc.

Ces véhicules devront satisfaire à toutes les prescriptions des PTU, y compris les cas spécifiques applicables, ainsi qu'aux spécifications techniques nationales de l'État de sa (première) admission à l'exploitation en trafic international.

### **Cas n° 3 : Admissions complémentaires (article 6, § 4, des ATMF)**

#### **Admission supplémentaire d'un véhicule qui a déjà été admis au trafic international par au moins un autre État partie**

Les autorités compétentes délivrant les admissions supplémentaires peuvent réclamer au demandeur des informations techniques additionnelles, comme une analyse des risques ou des tests, y compris entre autres des informations et tests liés aux spécifications techniques nationales. En revanche, les vérifications des parties du véhicule conformes à une PTU sont acceptées sans apport de preuves supplémentaires.

Les ATMF ne s'appliquent qu'à l'admission technique et à l'utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international. La plupart des véhicules ne sont pas exclusivement utilisés en trafic international, c'est-à-dire que tous les véhicules sont également exploités en trafic national, au moins occasionnellement. Par conséquent, un véhicule fera l'objet, tout du moins dans l'État de sa première admission, d'une admission au trafic international au titre des ATMF ainsi que d'une autorisation d'utilisation en trafic national en vertu de la réglementation applicable dans l'État concerné. D'un point de vue juridique, il s'agit de deux procédures distinctes, même si elles peuvent être combinées pour des raisons pratiques. Les procédures et exigences techniques concernant l'autorisation d'utilisation des véhicules en trafic national ne sont ni régies ni harmonisées par la COTIF.

## **4. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION**

La nécessité de notifier les spécifications techniques nationales peut se comprendre d'un point de vue historique. Lorsque les APTU et ATMF ont été rédigées, il n'existait pas encore de PTU. Les véhicules étaient alors seulement admis sur la base des spécifications techniques nationales. Lister et classer les spécifications techniques nationales des différents États parties a été une étape importante vers l'harmonisation de la réglementation. L'idée était de répertorier toutes les spécifications techniques nationales, de les classer, de repérer les recoupements entre les spécifications des différents États parties et, si possible, de les déclarer équivalentes. Au fil du temps, les PTU mises au point devaient annuler et remplacer les spécifications techniques nationales pour les paramètres qu'elles couvraient.

La situation a évolué depuis la rédaction et l'adoption des APTU il y a 20 ans. La grande majorité des paramètres requis pour que les véhicules soient mutuellement acceptés par les États aux fins du trafic international sont maintenant couverts par les PTU et les paramètres ne pouvant être totalement harmonisés sont soit identifiés comme points ouverts, soit définis comme cas spécifiques.

Les sous-systèmes qui ne sont pas couverts par les PTU font par définition l'objet de règles nationales, qu'elles soient ou non notifiées comme spécifications techniques nationales. Si, pour une raison ou pour une autre, un État partie manque à son obligation visée à l'article 12 des APTU de notifier ses spécifications nationales, cela ne signifie pas qu'il n'y pas de spécifications applicables. Par exemple, les systèmes de signalisation ne sont pas encore couverts par les PTU. Toutefois, l'on peut raisonnablement supposer qu'avant d'admettre une locomotive, tout État partie devra prouver qu'elle peut être exploitée en toute sécurité avec le système de signalisation sur son réseau. C'est la raison pour laquelle l'article 6, § 4, des ATMF autorise les États parties à réclamer des informations techniques supplémentaires au demandeur, telles qu'une analyse de risque ou des tests, avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Même s'il n'y a pas d'avantage direct pour les États à notifier leurs spécifications techniques nationales, ils en ont l'obligation. Certes, ne pas notifier leurs spécifications n'a pas pour eux de conséquences immédiates puisqu'ils peuvent quand même appliquer ces règles, mais le manque de clarté sera préjudiciable aux constructeurs, détenteurs de véhicules, entreprises ferroviaires, etc. car leur activité sera plus aléatoire et plus risquée. Les conséquences à long terme pourraient être une diminution de l'efficacité du secteur ferroviaire et le gaspillage des ressources. La transparence des règles offre aux parties concernées une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité de leurs projets, pour moins de risques et plus d'efficacité.

Comme le prévoit le droit de l'UE, les États de l'Union européenne, la Suisse et la Norvège ont listé, classé et harmonisé leurs exigences nationales applicables, et ce non seulement pour la compatibilité avec les lignes ouvertes au trafic international, mais aussi pour le trafic national. Tous les résultats ne sont donc pas forcément pertinents dans le champ d'application de la COTIF puisque les exigences pour les lignes locales ne s'appliquent pas nécessairement aux lignes internationales.

À ce jour, seule la Suisse a notifié ses spécifications techniques nationales de manière conforme aux dispositions de l'article 12 des APTU. En 2013, l'Union européenne a notifié au Secrétaire général ses « règles techniques nationales notifiées » selon le droit de l'UE. Or depuis, toutes les PTU correspondantes ont été adoptées ou modifiées. Pour satisfaire aux dispositions de l'article 12, il faudrait que l'UE redonne notification des spécifications techniques nationales applicables en son sein, mais il convient toutefois d'éviter toute charge excessive pour les parties concernées.

## 5. RECOMMANDATION

Les discussions menées aux 35<sup>e</sup>, 36<sup>e</sup> et 37<sup>e</sup> sessions du WG TECH, ont révélé que tant les spécifications techniques nationales que les cas spécifiques restaient nécessaires. La Commission d'experts techniques attire l'attention sur cette question et rappelle aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 12 des APTU, de notifier leurs spécifications techniques nationales. À cet effet, les États devraient tenir compte des points suivants :

1. Les spécifications techniques nationales ne peuvent concerner que les véhicules et ne devraient pas répéter ou contredire les dispositions des PTU. Les points ouverts et cas spécifiques des PTU peuvent faire référence aux spécifications techniques nationales. Les spécifications techniques nationales peuvent définir des exigences en plus des PTU pour garantir la compatibilité technique. Lorsqu'une spécification technique nationale est notifiée, sa relation avec les PTU devrait être indiquée.
2. Les exigences des États relatives aux véhicules qui remplacent ou complètent des dispositions des chapitres 4, 5 ou 6 d'une PTU ne devraient pas devenir des spécifications techniques nationales mais être incluses comme cas spécifiques au chapitre 7 de la même PTU.
3. Les États membres de l'Union européenne peuvent notifier conjointement leurs spécifications techniques nationales conformément à la pratique établie. Ils doivent tenir compte du fait qu'il y a une différence entre le champ d'application et les buts des spécifications techniques nationales selon la COTIF et des règles techniques nationales notifiées définies dans le droit de l'Union européenne.
4. Les cas spécifiques devraient indiquer comment la conformité doit être évaluée et, si les organismes d'évaluation ne peuvent s'en charger, qui doit y procéder.

## 6. DÉCISIONS

1. La Commission d'experts techniques prend note des informations données dans le présent document.
2. La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat de publier le présent document comme document explicatif sur le site Internet de l'OTIF.

\*\*\*\*\*