

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 17/06/2008 - Acte final

OBJECTIF : codification, fusion et refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire en vue de faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et d'accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau existant.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte).

CONTENU : suite à l'accord intervenu en 1^{ère} lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté une directive en vue d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de la Communauté l'interopérabilité du système ferroviaire. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien.

En vue de réduire les entraves à la mise en service de véhicules ferroviaires et d'améliorer l'acceptation croisée entre États membres, la directive prévoit une **procédure d'autorisation de mise en service** s'appliquant aux matériels roulants neufs ou existants, que ces matériels soient conformes ou non aux Spécifications techniques d'interopérabilité. Cette procédure s'appuiera sur 4 principes :

1. le principe général selon lequel **une seule autorisation** suffit pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté ;
2. la procédure d'autorisation de véhicules conformes aux STI doit être **plus simple et plus rapide** que dans le cas de véhicules non conformes ;
3. **le principe de reconnaissance mutuelle** : à cette fin, l'Agence ferroviaire européenne sera chargée de classer les règles nationales et de les comparer sur la base d'une liste de contrôle pour déterminer dans quelle mesure des règles nationales peuvent être déclarées équivalentes en termes d'exigences, de performances et de sécurité ;
4. **le principe de sécurité juridique** quant au résultat de la procédure. Le texte fixe des délais clairs et des critères pour la délivrance des autorisations. Toute décision de refus de mise en service d'un véhicule ferroviaire de la part d'une autorité nationale de sécurité compétente devra être dûment motivée. La directive prévoit qu'en l'absence de décision d'une autorité nationale de sécurité dans les délais prescrits, un demandeur sera autorisé à mettre un véhicule en service. Une telle autorisation ne sera possible que si le véhicule a déjà été autorisé dans un autre État membre. En outre, l'utilisation d'un tel véhicule ne sera possible que par une entreprise ferroviaire ou par un gestionnaire d'infrastructures dûment certifiés en vertu de la directive sur la sécurité ferroviaire, et sous leur pleine responsabilité.

Afin de faciliter l'identification des types de véhicules déjà autorisés dans les États membres, le texte prévoit la création de **registres nationaux** d'immatriculation des véhicules ferroviaires dans chaque État membre ainsi que la création d'un **registre européen** pour les types de véhicules autorisés. Ce registre, tenu par l'Agence ferroviaire européenne, devra être public et être accessible à tous par voie électronique.

Pour la première fois le 19 juillet 2011, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. L'Agence devra élaborer et mettre à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, un tableau de bord du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 19/07/2008.

TRANSPOSITION : 19/07/2010.