

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 13/12/2006 - Document de base législatif

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 PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les procédures nationales d'homologation des locomotives sont considérées, à l'heure actuelle, comme une des barrières plus importantes pour la création de nouvelles entreprises ferroviaires dans le domaine du fret, ainsi qu'un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun État membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres États membres, une initiative communautaire est nécessaire afin d'harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir plus systématiquement au principe de reconnaissance mutuelle. Par ailleurs, en vue de simplifier et de moderniser le cadre réglementaire existant, la codification et la fusion des directives sur l'interopérabilité ferroviaire s'impose.

CONTENU : la présente proposition s'inscrit dans une initiative plus large visant à apporter des améliorations à la partie technique du cadre réglementaire ferroviaire, à savoir les directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE) et le règlement 881/2004/CE instituant l'Agence ferroviaire européenne (voir également [COD/2006/0272](#) et [COD/2006/0274](#)).

L'initiative proposée vise la refonte et la fusion des directives suivantes: directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

L'objectif essentiel est de régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. A cette fin, il est proposé de simplifier la procédure de mise en service. Dans le cas des wagons et des voitures à passagers mis en service après l'entrée en vigueur de la présente directive, une seule autorisation de mise en service par un État membre de la Communauté doit pouvoir suffire. Dans le cas du matériel roulant mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive et ne portant pas de déclaration « CE » de vérification, il y a lieu de préciser que la directive sur la sécurité ferroviaire est d'application. Dans le cas du matériel roulant portant une déclaration « CE » de vérification telle que prévue à l'article 18, il y a lieu d'identifier de manière exhaustive les seuls critères qu'une autorité de sécurité peut vérifier en vue de délivrer une autorisation de mise en service. Dans le cas des séries de véhicules produites sur la base d'un type, il convient de permettre aux États membres de délivrer des autorisations de mise en service groupées. Cette initiative devrait permettre la réduction des coûts administratifs liés à l'action des autorités nationales de sécurité.

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- **Description du domaine d'application géographique et extension du champ d'application** : la Directive 2004/50/CE prévoyait une extension progressive du champ d'application de la directive 2001/16/CE au fur et à mesure de l'adoption de nouvelles STI ou de la révision de STI existantes. Le champ d'application de la présente directive se compose, lors de son entrée en vigueur, des réseaux transeuropéens

conventionnels et à grande vitesse tels qu'ils sont définis dans les orientations communautaires pour les réseaux transeuropéens de transport, de même que les matériel roulant apte à circuler sur ces réseaux. Ce champ d'application sera étendu progressivement à l'ensemble du réseau et à l'ensemble du matériel roulant à condition qu'une analyse d'impact en démontre l'intérêt économique. La procédure à suivre pour cette extension est clarifiée.

- **Définitions** : la définition du paramètre fondamental est modifiée, afin de supprimer la disposition prévoyant une décision de la Commission. Trois définitions nouvelles sont proposées, celles d' « entité adjudicatrice », de « détenteur » et de « projet à un stade avancé de développement ».

- **Dérogations** : l'application de l'article 7 en matière de dérogations a fait l'objet de nombreux travaux du comité mis en place conformément à l'article 21 de la directive 96/48/CE. Des recommandations ont été développées, notamment en ce qui concerne: i) la définition d'un projet en « état avancé de développement », c'est-à-dire pouvant bénéficier de la procédure de dérogation "automatique" sans décision de la part de la Commission; ii) le contenu du dossier à notifier à la Commission afin que celle-ci puisse vérifier qu'une telle dérogation se justifie.

- **Période de transition pour les constituants d'interopérabilité** afin que ces constituants puissent être intégrés dans un sous-système même s'ils ne sont pas strictement conformes à ladite STI ;

- **Annexes techniques des STI** : l'adoption de certaines STI relatives à la grande vitesse et au rail conventionnel s'est avérée être une procédure très longue à cause de la nécessité de traduire des annexes techniques volumineuses. Il est proposé un nouveau paragraphe permettant de décider, dans de tels cas, qu'une ou plusieurs annexes techniques puissent être publiées par l'Agence ;

- **Vérification des exigences relatives à l'exploitation et à la maintenance après la mise en service** : après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que ce sous-système est exploité et maintenu conformément aux exigences essentielles le concernant ;

- **Procédure de mise en service du matériel roulant** : en ce qui concerne le matériel roulant, il est économiquement insoutenable d'imposer l'obtention d'une autorisation de mise en service dans chaque Etat membre et pour chaque véhicule. Il est donc proposé de simplifier la procédure de mise en service;

- **Cas spécifiques et règles nationales** : si le cas spécifique identifié dans la STI fait appel à des règles techniques nationales, celles-ci doivent être notifiées à la Commission au même titre que les règles applicables dans le cas de dérogations ou lorsque les STI comportent des « points ouverts » ;

- **Modification urgente d'une STI** : il est proposé que dans de tels cas, un Avis Technique soit demandé à l'Agence, et que la Commission décide si cet Avis Technique peut être utilisé en attendant la révision de la STI;

- **Attestation de vérifications intermédiaires** : une modification de l'annexe VI permet de reconnaître que la procédure de vérification d'un sous-système passe par plusieurs phases et que la possibilité d'émettre de telles attestations crée une flexibilité qui est nécessaire dans des marchés de telle nature ;

- **Registres des infrastructures et du matériel roulant** : il est nécessaire de clarifier les portées des différents registres, leur contenu, leur interconnexion et leur mode d'utilisation par les différents intervenants : autorité de sécurité nationale, gestionnaires des infrastructures, entreprises ferroviaires, détenteurs, fabricants. Il est proposé de développer un guide et, si nécessaire, de l'adopter formellement.