

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 11/09/2007

En adoptant le rapport de M. Josu **ORTUONDO LARREA** (ADLE, ES), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire.

D'une manière générale, le rapport se félicite de la nouvelle initiative de la Commission européenne. Les amendements techniques proposés pour réviser le cadre réglementaire existant en matière d'interopérabilité visent à stimuler la libre circulation des trains et à alléger les charges administratives et techniques liées à l'homologation des locomotives et du matériel roulant tout en assurant un haut niveau de sécurité. Les députés ont cherché notamment à simplifier l'environnement réglementaire des procédures d'homologation à appliquer dans le cas des locomotives et des engins de tractions.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Objectifs : il est précisé que la directive a pour objet d'établir les conditions essentielles qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. A cet égard, l'intégration de l'article 14 de la directive sur la sécurité ferroviaire et de ses dispositions sur la « classification des règles nationales » et le « document de référence » dans la directive proposée a été jugée nécessaire pour assurer la cohérence du nouveau texte législatif. Selon les députés, la directive proposée devrait contribuer au développement de l'ensemble du réseau ferroviaire, au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers.

Définitions : le rapport propose une définition du concept de « véhicule ferroviaire » devant servir de base au texte, à savoir « tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur les voies ferrées, avec ou sans traction, y compris les trains automoteurs, les unités motrices multiples, les voitures de voyageurs, les wagons et autres engins roulants destinés à la construction et à la maintenance des infrastructures des voies ferrées. Un véhicule ferroviaire est composé d'un ou de plusieurs sous-systèmes structurels ou fonctionnels, ou de parties de ces sous-systèmes».

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) : de l'avis des députés, les sous-systèmes doivent être conformes aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur renouvellement ou de leur réaménagement. Une STI actualisée doit être compatible avec la version antérieure. Faute d'y parvenir, la nouvelle STI doit indiquer le processus de transition applicable aux sous-systèmes mis en service selon les règles de la version précédente de la STI. Enfin, les STI doivent être publiées dans toutes les langues officielles de l'Union européenne.

Selon le rapport, un État membre pourra ne pas appliquer une ou plusieurs STI, y compris celles relatives au matériel roulant pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou réaménagement de ligne existante lorsque le réseau ferroviaire de celui-ci est enclavé ou isolé, en raison de conditions géographiques spécifiques (et non pas seulement isolé par la mer) du réseau ferroviaire, du reste de la Communauté. Tous les États membres devront être informés des résultats des analyses et de l'acceptation ou du refus d'une demande de dérogation. Dans les cas prévus par la directive, au cours de la première année d'entrée en vigueur de chaque STI, tous les États membres devront adresser à la Commission une liste contenant les projets se trouvant à un stade avancé de développement sur leur territoire. Si nécessaire, la Commission formulera une recommandation concernant les spécifications à appliquer. En l'absence de

décision de la Commission dans les 6 mois qui suivent la présentation de la demande accompagnée du dossier complet, la demande sera considérée comme acceptée.

Constituants d'interopérabilité : les députés ont adopté un amendement précisant que les pièces de rechange de tout composant d'interopérabilité appartenant à une série ou à un type dont l'utilisation est déjà autorisée, pourront être installées dans les sous-systèmes existants sans qu'il soit nécessaire d'engager une nouvelle procédure d'évaluation et de certification.

Chapitre IV (Sous-systèmes) : le rapport a introduit une nouvelle division dans le chapitre IV: « a » se réfère aux sous-systèmes et « b » à la mise en service des véhicules ferroviaires :

a) sous-systèmes : la Commission devrait pouvoir demander l'avis de l'Agence ferroviaire européenne pour des questions qui portent sur la conformité ou d'aptitude d'emploi des constituants de l'interopérabilité. De plus, il appartiendra à chaque État membre de vérifier lors de la mise en service de chaque sous-système que les prescriptions des STI développées afin de garantir que ces sous-systèmes soient exploités et maintenus conformément aux exigences essentielles les concernant. À cette fin, les députés demandent que les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées soient mises en œuvre avant l'octroi de toute autorisation de mise en service. Le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système doit être prévu par la STI correspondante, et les conditions et circonstances pouvant rendre nécessaire une nouvelle évaluation ou une nouvelle autorisation doivent être précisées. L'État membre concerné devra décider si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la présente directive dans les 3 mois suivant la date de présentation du dossier de la part du demandeur.

Selon le rapport, les États membres devront considérer comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous systèmes autorisés à être mis en service dans tout autre État membre, sauf pour les aspects liés à la compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure qui sont spécifiques à l'État membre concerné. De la même façon, les États membres devront considérer comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration « CE » de vérification. Les États membres devront également vérifier la compatibilité des sous-systèmes avec le système dans lequel ils sont intégrés. Ils communiqueront à la Commission, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage qu'ils considèrent comme faisant partie des exigences essentielles.

En outre, dans le cadre de la vérification des sous-systèmes ou des interfaces avec d'autres sous-systèmes, les députés demandent que soient prises en considération, de manière contraignante, l'ergonomie, la sécurité et la protection de la santé des travailleurs.

b) mise en service des véhicules ferroviaires : un véhicule doit être autorisé pour mise en service dans chaque État membre, sauf disposition contraire estiment les députés. Toute entité adjudicatrice ayant l'intention de mettre en service un véhicule ferroviaire dans un État membre devra en faire la demande auprès des autorités de sécurité nationales compétentes. Toute autorisation accordée par l'un des États membres devra être reconnue dans tous les autres États membres. Les députés ont également introduit de nouveaux articles concernant la mise en service des véhicules conformes aux STI, les autorisations supplémentaires pour la mise en service des véhicules conformes aux STI, les autorisations initiales de mise en service de véhicules non conformes aux STI, les autorisations supplémentaires de mise en service de véhicules non conformes aux STI, les autorisations par types de véhicules et la classification des règles nationales.

Organismes notifiés : les députés souhaitent que la Commission ait la possibilité de consulter l'Agence ferroviaire européenne et de demander son avis pour des questions qui portent sur l'agrément des organismes notifiés.

Système d'immatriculation des véhicules : un nouvel article stipule que tout véhicule mis en service dans le système ferroviaire de la Communauté doit posséder un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) attribué au moment de la délivrance de la première autorisation de mise en service. Le demandeur de la première autorisation sera responsable du marquage du véhicule concerné avec le NEV qui lui aura été attribué.

Enregistrement national des véhicules : chaque État membre devra tenir un registre des véhicules ferroviaires autorisés sur son territoire. Ce registre devra être tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire et être accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête. Les députés ont précisé les informations minimum que le registre devrait contenir pour chaque véhicule.

Registre européen des types autorisés de véhicules : l'Agence devra mettre en place et conserver un registre européen des types de véhicules autorisés par les États membres pour la mise en service sur le réseau ferroviaire de la Communauté européenne. Ce registre sera public et accessible à tous par voie électronique. Les députés demandent que l'Agence dresse un recueil, au niveau européen, des registres nationaux des infrastructures et du matériel roulant. Ce recueil sera publié sur son site web ou sous une autre forme appropriée.

Rôle de l'Agence ferroviaire européenne : les députés demandent qu'avant le 1er janvier 2015, l'Agence soit chargée d'accorder les autorisations aux véhicules conformes aux STI et destinés à être mis en service dans le système ferroviaire communautaire. Ce transfert de compétences sera réalisé en coopération avec les autorités nationales des États membres. Les États membres pourront par ailleurs promouvoir la transformation du matériel roulant déjà en service et des infrastructures ferroviaires qui répondent aux critères de l'interopérabilité.

Rapports : tous les 2 ans la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire et sur l'incidence des mesures ou actions connexes adoptées dans les États membres. Tous les 2 ans également, les États membres communiqueront à l'Agence et à la Commission un rapport relatif aux progrès accomplis sur la voie de l'interopérabilité, y compris les aspects quantitatifs et qualitatifs de la mise en œuvre. Le rapport comprendra une analyse relative à l'éventuel élargissement des tâches de l'Agence, en vue d'intensifier la simplification et la centralisation des procédures d'autorisation des véhicules conformes à la STI. Cette procédure de révision sera mise en œuvre en collaboration avec les États membres.

Comitologie : les députés ont introduit des amendements permettant de procéder aux ajustements nécessaires, conformément à la nouvelle procédure de comitologie, qui instaure le « comité de réglementation avec contrôle » et accroît la transparence liée à l'adoption ou à la révision des mesures correspondantes de cette proposition.

Annexes : des modifications ont été introduites dans les annexes afin de préciser en particulier que le « matériel roulant » comprendra également tout le matériel susceptible de circuler sur tout ou partie du réseau transeuropéen à grande vitesse et dont la vitesse maximale est inférieure à 190 km/h (200 km/h selon la proposition). Dans le même esprit, il est précisé que les lignes à grande vitesse comprennent les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 190 km/h. Enfin, une nouvelle annexe a été introduite concernant les « Paramètres à contrôler pour la mise en service de matériel roulant existant et la classification des règles nationales ».