

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 11/12/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Sur la base du rapport de M. Josu **ORTUONDO LARREA** (ADLE, ES), le Parlement européen a approuvé, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Le texte adopté en plénière est le fruit d'un accord négocié avec le Conseil.

Les principaux éléments du texte de compromis sont les suivants :

Objet et champ d'application : toutes les dispositions de la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer communautaires qui sont relatives à l'autorisation des véhicules déjà en service sont transférées vers la présente directive sur l'interopérabilité. La directive s'applique ainsi à tout le matériel roulant existant. Les États membres pourront exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive: a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers; b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux; c) les infrastructures ferroviaires privées et les véhicules utilisés sur ces seules infrastructures, destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises; d) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Véhicules : une nouvelle définition de « véhicule » a été introduite : il s'agit d'« un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes ».

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) : lors de l'élaboration de nouvelles STI, l'objectif devra toujours être d'assurer la compatibilité avec les systèmes autorisés existants. Le texte prévoit que si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils doivent être clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que « points ouverts ». Lorsqu'un véhicule conforme aux STI a déjà été autorisé dans un État membre, les autorisations supplémentaires couvriront uniquement les points ouverts qui ont trait à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau. La liste des paramètres à contrôler pour la mise en service de véhicules non conformes aux STI constitue un élément déterminant pour assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, notamment pour ce qui est des véhicules existants. Il est par conséquent prévu que l'Agence ferroviaire européenne réexamine les paramètres figurant à l'annexe VII de la directive et adresse à la Commission les recommandations qu'elle juge appropriées. De plus, les STI seront révisées à intervalles réguliers. Lorsqu'une erreur grave est décelée, une procédure rapide ad hoc est prévue selon laquelle un *corrigendum* provisoire est d'abord décidé au sein du comité et ensuite publié par l'Agence, en attendant la révision formelle de la STI concernée par la Commission ;

Procédures d'autorisation : le texte 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. Les députés ont cherché à clarifier et à simplifier cette procédure, laquelle 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 doit être dûment motivée. A la demande des députés, le texte 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.

De plus, en vue de faciliter la mise en service des véhicules et de réduire les charges administratives, une **autorisation par type** de véhicules a été ajoutée.

Registres du réseau et des véhicules : tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire communautaire devra porter un numéro de véhicule européen (NVE), qui lui sera attribué lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service. Le texte de compromis 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 afin de faciliter le recensement des types de véhicules ayant déjà été autorisés dans des États membres. Ce registre, tenu par l'Agence ferroviaire européenne, devra être public et être accessible à tous par voie électronique.

Rapports : pour la première fois 3 ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. La Commission publiera, dans un délai de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive, un rapport incluant une analyse de l'application du chapitre V (Véhicules) et des progrès enregistrés dans l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires dans la Communauté en termes de longueur et de coût des procédures pour les demandeurs. Le cas échéant, le rapport évaluera également les retombées des diverses options pour la simplification des procédures d'autorisation des véhicules. Dans ce cas, plusieurs options concernant la coopération entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence seront analysées.