

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0015(COD) - 11/03/2013

Le Conseil a tenu **un débat d'orientation** sur une proposition de refonte de la directive de 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE, marquant ainsi le début des travaux consacrés au "quatrième paquet ferroviaire" publié par la Commission en 2013.

Pour rappel, la Commission a présenté le 4^{ème} paquet ferroviaire, qui comprend **6 propositions législatives** visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. Ce paquet est composé de trois groupes de mesures dont l'objectif est:

- de renouveler les règles relatives à la **structure de gouvernance** en ce qui concerne la gestion des infrastructures et les activités de transport (volet "gouvernance");
- **d'ouvrir davantage le marché des services nationaux de transport de voyageurs** par chemin de fer (volet "ouverture du marché"); et
- de renforcer **l'harmonisation des exigences en matière d'interopérabilité et de sécurité** (volet technique).

La proposition constitue le pilier technique du paquet, incluant également [la proposition de modification à la directive de 2004](#) sur la sécurité ferroviaire et [du règlement de 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne](#). Ce pilier technique prévoit essentiellement que les procédures d'autorisation et de certification nécessaires pour assurer l'interopérabilité technique et la sécurité des chemins de fer dans l'UE soit confiées à un organisme central, l'Agence ferroviaire européenne (AFE), afin de réduire les coûts et de faciliter l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs.

Au cours du débat, les ministres ont, dans l'ensemble, reconnu qu'il était **nécessaire d'accroître l'efficacité du processus d'autorisation**. Cependant, des craintes ont été exprimées quant au **transfert de compétences des autorités nationales à l'Agence ferroviaire européenne** tel que cela est proposé par la Commission.

Plus particulièrement, plusieurs États membres ont souligné que :

- les autorités nationales **devaient demeurer compétentes en matière d'autorisation des véhicules utilisés uniquement sur le territoire national ou sur des réseaux locaux ou régionaux**, afin que les spécificités des différents pays puissent être dûment prises en compte ;
- que **l'harmonisation des infrastructures ferroviaires n'était pas encore assez avancée pour justifier une procédure d'autorisation centralisée** et elles ont suggéré de renforcer progressivement le rôle de l'AFE ;
- qu'il conviendrait d'attribuer à l'AFE un rôle de surveillance renforcé mais **qu'elle ne devait se voir conférer aucune compétence en matière d'autorisations** ;
- **la question de la responsabilité en cas d'accidents** devait être soulevée.

Les discussions se poursuivront sur la proposition au sein des instances préparatoires du Conseil compte tenu des observations formulées par les ministres.