

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

2013/0015(COD) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 601 voix pour, 68 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Favoriser l'interopérabilité : le Parlement a souligné la nécessité de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, **y compris pour les passagers handicapés**, pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, ainsi que d'atteindre l'objectif de la cohésion territoriale.

Le texte amendé indique que la poursuite de cet objectif implique nécessairement la définition d'un **niveau optimal d'harmonisation technique**, permettant de contribuer à la création progressive du marché intérieur des équipements et des services pour la construction, le renouvellement, le réaménagement et l'exploitation du système ferroviaire au sein de l'Union.

Champ d'application : l'amendement proposé préserve le texte en vigueur, qui permet aux États membres d'exclure le rail urbain. Seraient exclus du champ d'application : les tram-trains, les infrastructures ferroviaires privées, ainsi que les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne : les députés ont suggéré que l'Agence se voie attribuer le rôle de **gardienne de la vision globale du système** pour le système ferroviaire, afin de garantir la sécurité et l'interopérabilité.

Exigences essentielles : pour veiller à ce que tous les citoyens de l'Union bénéficient des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, les États membres devraient veiller à ce que le système ferroviaire soit accessible à tous.

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) : les STI devraient spécifier les procédures de vérification de la compatibilité entre les véhicules et le réseau avant le début de toute nouvelle exploitation.

Une fois que la construction d'un **sous-système** donné a commencé conformément à une STI donnée, l'autorisation de le mettre sur le marché devrait être accordée conformément à la STI en vigueur au moment de l'octroi des permis de construction. Chaque STI devrait inclure la **liste des pièces détachées à standardiser** afin d'obtenir la création d'un marché interne des équipements ferroviaires.

La Commission introduit la possibilité de définir des délais de mise en œuvre de la STI. Les députés ont préconisé de fixer ce calendrier de mise en œuvre, l'évaluation qui prend en considération les coûts et les avantages estimés de sa mise en œuvre ainsi que ses conséquences escomptées pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

L'élaboration, l'adoption et la révision des STI devraient prendre en compte **l'avis des partenaires sociaux** représentatifs dans tous les États membres et dans toute autre STI qui concerne directement ou indirectement le personnel en question.

Constituants d'interopérabilité : un amendement vise à réduire au maximum les conditions supplémentaires que doivent remplir les constituants qui sont déjà reconnus pour un domaine d'application. Il précise qu'il est impossible qu'un État puisse entraver l'autorisation de mise en service si ce domaine se trouve sur son territoire.

Règles nationales : l'État membre devrait justifier la nécessité d'une règle nationale spécifique (qu'elle existe ou qu'elle soit nouvelle); cette preuve serait fournie lors de la communication de la règle. Si l'Agence considère que cette justification est acceptable, la règle pourrait être notifiée et publiée; dans le cas contraire, elle devrait être modifiée ou retirée par l'État membre.

La Commission devrait établir, par voie d'actes d'exécution, la classification des règles nationales notifiées en différents groupes afin de **faciliter l'acceptation croisée** dans les divers États membres. L'Agence classerait, conformément à ces actes d'exécution, les règles nationales notifiées et publierait le registre correspondant.

Déclaration «CE» de vérification : les députés ont jugé essentiel que les **interfaces** soit également couvertes, comme c'est le cas dans la directive actuellement en vigueur.

Mise en service d'installations fixes : il est proposé que chaque autorité nationale de sécurité autorise également la mise en service des **sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol** qui ne sont pas des installations ERTMS situés ou exploités sur le territoire de son État membre. Les autorités nationales de sécurité devraient tenir compte de l'avis de l'Agence lorsque des corridors ou des tronçons transfrontaliers du réseau R-TET sont concernés.

L'Agence devrait autoriser le système européen de surveillance du trafic ferroviaire (**ERTMS**) en coopérant avec les agences nationales de sécurité. Avant toute autorisation de l'ERTMS par l'Agence, il incomberait à l'autorité nationale de sécurité de vérifier la compatibilité opérationnelle avec les réseaux nationaux. L'Agence veillerait à l'application uniforme de l'ERTMS dans l'Union.

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule : les députés ont proposé **une seule opération de réception par type**. L'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient donner des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation par type de véhicule.

L'Agence aurait la possibilité de conclure des **accords de coopération** avec les autorités nationales de sécurité.

Enregistrement des véhicules autorisés : un véhicule pour lequel une autorisation a été délivrée devrait, avant sa première utilisation, être enregistré à la demande du détenteur.

Registre européen des véhicules : le texte amendé prévoit que l'Agence devrait tenir un registre public des véhicules mis en service dans l'Union.

Pour chaque véhicule, le registre devrait contenir **au moins les informations suivantes**: i) le numéro européen de véhicule (NEV); ii) les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée; iii) les références du registre européen des types de véhicules autorisés ; iv) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur; v) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule; vi) l'entité chargée de l'entretien.

Les registres nationaux des véhicules seraient incorporés au registre européen des véhicules au terme de la période de transition.

Sanctions : la Commission serait habilitée à adopter des actes délégués pour établir un régime de sanctions en cas de **non-respect des délais** prévus par le règlement pour l'adoption de décisions par l'Agence. Elle devrait également définir un **régime d'indemnisation** dans les cas où la chambre de recours prévue dans le règlement de l'Agence statue en faveur d'un destinataire d'une décision de l'Agence.

Régime transitoire : pendant **quatre ans** après l'entrée en vigueur de la directive, les autorisations de véhicule seraient délivrées par l'Agence. Lors de cette période de transition, une autorisation de véhicule pourrait être délivrée par l'Agence ou par l'autorité nationale de sécurité compétente, selon le choix du demandeur.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été **ramené de deux ans à un an**.