

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

2013/0015(COD) - 15/12/2015 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

La proposition fait partie du quatrième paquet ferroviaire, qui comprend six propositions législatives visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. Elle vise à établir les conditions qui doivent être satisfaites pour **réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union** afin :

- de définir un niveau optimal d'harmonisation technique,
- de permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transports ferroviaires au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers, et
- de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et la réalisation progressive du marché intérieur.

Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, et les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien, ainsi que les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel.

L'intention est **d'augmenter l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules**, en encourageant la reconnaissance des autorisations d'interopérabilité dans toute l'Union et en rendant plus cohérents les cadres juridiques nationaux applicables aux aspects du marché intérieur ferroviaire qui ont trait à l'interopérabilité.

Les principaux éléments introduits par la position du Conseil sont les suivants :

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule : la position du Conseil prévoit un **système mixte d'autorisations** en lien avec la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules, en fonction du domaine d'utilisation prévu. En vertu de cette approche, l'Agence ferroviaire européenne ferait office de guichet unique pour les véhicules destinés à des opérations transfrontalières, mais **les autorités nationales de sécurité conserveraient un rôle important** dans la réalisation des évaluations nécessaires à la délivrance de ces autorisations

Pour les véhicules destinés uniquement au trafic national, le demandeur pourrait choisir de présenter sa demande d'autorisation soit à l'Agence soit à l'autorité nationale de sécurité. Dans les deux cas, la procédure et les critères de décision resteraient identiques.

Responsabilité de l'Agence : le texte du Conseil clarifie le fait que l'Agence serait **entièrement responsable des autorisations** de mise sur le marché des véhicules qu'elle délivre, y compris en ce qui concerne les responsabilités contractuelles et non contractuelles.

Procédure de recours et d'arbitrage : le texte du Conseil mentionne la possibilité pour le demandeur de saisir une juridiction nationale en cas de désaccord avec la mesure prise par l'autorité nationale de sécurité. Il prévoit également une procédure de recours en cas de désaccord entre l'autorité nationale de sécurité et l'Agence.

Autorisation de mise en service : le texte du Conseil prévoit que **chaque autorité nationale de sécurité devrait autoriser la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol**, y compris le système de signalement européen ERTMS. Pour renforcer l'harmonisation de l'ERTMS au niveau de l'UE en assurant une plus grande interopérabilité dès le début de la procédure, il est prévu que **l'Agence soit consultée** avant tout appel d'offres concernant des équipements au sol ERTMS.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité : la position du Conseil prévoit la possibilité de conclure des **accords** de coopération entre l'Agence et une ou plusieurs autorités nationales de sécurité aux fins de la délivrance des autorisations pour des véhicules destinés à servir à des opérations transfrontalières.

Ces accords de coopération pourraient comporter **des modalités de coopération spécifiques** dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques et/ou ont un écartement des voies qui est le même que celui de pays tiers voisins. Par conséquent, les États membres dont le réseau ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques coopéreraient dans le processus d'autorisation sous l'égide de l'Agence.

Les accords de coopération pourraient aussi comporter des dispositions visant à faciliter l'élargissement du domaine d'utilisation aux trois États baltes dès lors qu'un véhicule a été autorisé dans l'un d'entre eux.

Notification des règles nationales : la position du Conseil vise à établir une **procédure flexible** pour les règles nationales en matière d'interopérabilité, qu'elles soient déjà en vigueur ou nouvelles. Elle clarifie les procédures qui devront être appliquées pour la notification des règles nationales en vigueur et nouvelles ainsi que pour l'évaluation que devra effectuer l'Agence (dans un délai de 8 mois au maximum). L'objectif est d'éviter que des règles nationales soient validées sans avoir été préalablement évaluées par l'Agence.

Registres des véhicules : chaque État membre devrait tenir un registre national des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules soit opérationnel. La Commission devrait adopter une **spécification pour un registre européen des véhicules** qui intégrerait les registres nationaux des véhicules, en vue de créer un outil commun tout en permettant dans le même temps le maintien de fonctions supplémentaires correspondant aux besoins spécifiques des États membres. Le registre européen des véhicules devrait être opérationnel **dans un délai de cinq ans** à compter de l'entrée en vigueur de la directive.

Des dispositions définissent également les **informations** que devraient contenir le registre européen des véhicules et les registres nationaux des véhicules.

Période transitoire et délai de transposition : les États membres pourraient continuer d'appliquer les dispositions en vigueur de la directive 2008/57/CE durant une période de **trois ans** à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive. Cette période pourrait être prolongée d'un an. Dans ce cas, les États membres devraient notifier la décision prise en ce sens à la Commission et à l'Agence et la motiver. La même procédure s'appliquerait aux autorisations préalables d'équipements ERTMS. Un mécanisme similaire de trois ans plus un s'appliquerait à la période transitoire.

Actes délégués/actes d'exécution : concernant les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) le Conseil a retenu une combinaison d'actes délégués et d'actes d'exécution. La Commission adopterait des actes délégués pour fixer les objectifs spécifiques des STI, puis des actes d'exécution pour mettre en œuvre ces objectifs spécifiques.

