

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

2013/0015(COD) - 11/05/2016 - Acte final

OBJECTIF : améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

CONTENU : la directive sur l'interopérabilité, avec la [directive](#) actualisée relative à la sécurité et le [règlement](#) sur l'Agence ferroviaire européenne (AFE) fait partie du volet technique du quatrième paquet ferroviaire. Elle consiste en une **refonte de la directive 2008/57/CE** du Parlement européen et du Conseil.

La nouvelle directive établit 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,
- permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transports ferroviaires au sein de l'Union européenne et
- 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, ainsi que les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien et les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel.

Les principaux éléments de la directive sont les suivants :

Champ d'application : la directive inclut une nouvelle disposition concernant les **spécifications techniques d'interopérabilité** (STI) qui s'appliquera aux **sous-systèmes** existants. Elle établit les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, et les conditions de compatibilité globale du système ferroviaire de l'Union requises pour réaliser son interopérabilité.

Elle ne s'appliquera pas : i) aux métros; ii) aux tramways et aux véhicules ferroviaires légers ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules; iii) aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageur.

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule : la directive 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 (AFE)** fera office de guichet unique pour les véhicules destinés à des opérations transfrontalières, mais les autorités nationales de sécurité

conserveront 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 pourra 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 seront identiques.

La directive prévoit que **l'Agence sera entièrement responsable** des autorisations de mise sur le marché des véhicules qu'elle délivre.

Autorisation de mise en service d'installations fixes : la directive prévoit que chaque autorité nationale de sécurité devra autoriser la mise en service des **sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol**, y compris le système de signalement européen ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire).

Afin d'assurer la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS et l'interopérabilité au niveau de l'Union, **l'Agence vérifiera que les solutions techniques envisagées sont pleinement conformes aux STI concernées** avant tout appel d'offres concernant des équipements au sol ERTMS.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité : la directive 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.

Registres des véhicules : chaque État membre devra tenir un **registre national** des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules soit opérationnel.

La Commission adoptera, par voie d'actes d'exécution, au plus tard le 16 juin 2018, les spécifications techniques et fonctionnelles pour le **registre européen** des véhicules destiné à intégrer les registres nationaux des véhicules, en vue d'assurer que tous les utilisateurs disposent d'une interface harmonisée pour l'enregistrement des véhicules et la gestion des données.

Le registre européen des véhicules devra être opérationnel au plus tard le 16 juin 2021.

Période transitoire : les véhicules qui doivent être autorisés entre le 15 juin 2016 et le 16 juin 2019 resteront soumis aux dispositions du chapitre V de la directive 2008/57/CE.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.6.2016.

TRANSPOSITION : au plus tard le 16.6.2019. Ce délai pourra être prolongé d'un an. Dans ce cas, les États membres devront notifier la décision prise en ce sens à la Commission et à l'Agence et la motiver.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégues afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels de la directive. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans (pouvant être tacitement prorogée) à compter du 15 juin 2016**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.