Informations de base

2006/0273(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte Abrogation Directive 96/48/EC 1994/0112(SYN) Abrogation Directive 2001/16/EC 1999/0252(COD) Abrogation 2013/0015(COD) Abrogation 2013/0016(COD) **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	ORTUONDO LARREA Josu (ALDE)	23/01/2007

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	2866	2008-05-14
Transports, télécommunications et énergie	2805	2007-06-06
Transports, télécommunications et énergie	2821	2007-10-01

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
		COM(2006)0783	Résumé

13/12/2006	Publication de la proposition législative		
17/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/06/2007	Débat au Conseil		
11/09/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
25/09/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0345/2007	
01/10/2007	Débat au Conseil		Résumé
28/11/2007	Débat en plénière		
11/12/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0597/2007	Résumé
11/12/2007	Résultat du vote au parlement		
14/05/2008	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
17/06/2008	Signature de l'acte final		
17/06/2008	Fin de la procédure au Parlement		
18/07/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2006/0273(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 96/48/EC 1994/0112(SYN) Abrogation Directive 2001/16/EC 1999/0252(COD) Abrogation 2013/0015(COD) Abrogation 2013/0016(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071 Traité CE (après Amsterdam) EC 156
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/44060

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE388.558	02/07/2007	
Amendements déposés en commission		PE390.640	24/07/2007	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0345/2007	25/09/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0597/2007	11/12/2007	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03701/2007/LEX	17/06/2008	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2006)0783	13/12/2006	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1641	13/12/2006	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1642	13/12/2006	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2008)0411	23/01/2008	
Document de suivi	COM(2009)0464	08/09/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1157	08/09/2009	
Document de suivi	COM(2013)0032	30/01/2013	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0987/2007	11/07/2007	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2008/0057
JO L 191 18.07.2008, p. 0001 Résumé

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 30/01/2013 - Document de suivi

Conformément à la directive 2008/57/CE, la Commission présente un rapport sur l'état d'avancement de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen depuis le rapport adopté par la Commission en septembre 2009 (*se reporter au résumé du 08/09/2009*).

Transposition des directives sur l'interopérabilité : avec le soutien de l'Agence ferroviaire européenne, la Commission surveille étroitement la transposition des directives 2008/57/CE, 2009/131/CE et 2011/18/UE dans le droit national. Au 31 août 2012, la Commission avait engagé des procédures d'infraction à l'encontre de cinq États membres pour non communication des mesures nationales de transposition.

Spécifications techniques d'interopérabilité : la législation dérivée sur l'interopérabilité (STI et autres mesures juridiques) est maintenant **complète en ce qui concerne le système ferroviaire transeuropéen**.

Comme le cadre juridique actuel le prévoit déjà, **la grande majorité des STI devrait être étendue à l'ensemble du système ferroviaire dans l'Union européenne d'ici 2015**. Après cette date, les STI seront soumises à une révision régulière pour les adapter aux progrès techniques, aux tendances du marché et aux exigences sociales. Les futures révisions des STI devraient également simplifier l'environnement réglementaire et le recours accru à des **normes européennes volontaires** sera envisagé.

Le rapport souligne que l'extension des STI et le traitement des points ouverts permettront à l'Agence ferroviaire européenne et aux États membres de repérer les règles nationales qui font double emploi ou qui sont incompatibles avec les STI et de les abroger.

Les propositions pour le quatrième paquet ferroviaire :

- renforcent et précisent le processus de simplification de l'extension des STI ;
- clarifient l'application des STI lors du renouvellement ou du réaménagement de sous systèmes existants ;
- mettent l'accent sur l'importance du rôle et du bon fonctionnement des organismes notifiés, en alignant la législation relative à l'interopérabilité sur le nouveau cadre législatif pour la commercialisation des produits ;
- traitent des difficultés rencontrées dans le processus actuel d'autorisation de véhicules, en introduisant le principe d'une autorisation pour la mise sur le marché de véhicules unique et valable dans toute l'Union européenne ;
- renforcent du rôle de l'Agence ferroviaire européenne et accordent une attention plus marquée pour les tâches de supervision de la part des autorités nationales de sécurité.

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 1ère 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 : les 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.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 08/09/2009 - Document de suivi

Le présent rapport décrit l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen depuis le premier rapport adopté par la Commission en novembre 2006 (voir COM(2006)0660). Il est rédigé conformément à l'article 31 de la directive sur la sécurité ferroviaire , à l'article 24 de la directive sur l'interopérabilité grande vitesse et à l'article 28 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

Afin de préparer ce rapport, la Commission européenne a commandé une étude visant à analyser le degré de mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire et de la législation en matière de sécurité, ainsi que les progrès réalisés dans ce domaine, et a mené une consultation publique dont les résultats sont résumés dans l'annexe du rapport. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, le rapport s'inspire également des conclusions du premier rapport bisannuel sur le développement de la sécurité ferroviaire dans la Communauté européenne qui a été élaboré par l'Agence ferroviaire européenne en 2008.

Ce rapport ne tient pas compte des récentes modifications apportées au cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires étant donné qu'elles sont toujours en cours de transposition à l'échelle nationale (voir COD/2006/0272).

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Transposition par les États membres : tous les États membres ont notifié à la Commission les mesures nationales qu'ils ont prises pour mettre en œuvre la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'exception du Luxembourg, à l'encontre de qui une procédure d'infraction est toujours en cours. Toutefois, dans plusieurs cas, la transposition a été retardée et n'a pas été accomplie dans le délai légal spécifié dans la directive (30 avril 2006). La prochaine étape consiste à contrôler que toutes les dispositions de la directive ont été correctement mises en œuvre. Cela comprend des contrôles de conformité et des analyses détaillées afin de vérifier, par exemple, la capacité des organismes nationaux à réaliser les tâches énoncées dans les directives. Ces analyses sont toujours en cours, il est donc prématuré de tirer des conclusions finales à cet égard. Des premiers résultats sont cependant disponibles en ce qui concerne la notification des règles de sécurité nationales et la création d'organismes nationaux.

Règles de sécurité nationales et notification : près de 5.000 règles de sécurité nationales ont été notifiées. À la demande de la Commission, l'Agence a examiné ces notifications et a recommandé que la Commission demande à la plupart des États membres des précisions ou une nouvelle notification des règles de sécurité nationales. En ce qui concerne la publication des règles de sécurité nationales, l'Agence devrait suggérer des moyens d'en améliorer l'accès en 2009.

Création d'autorités et d'organismes nationaux : la plupart des autorités nationales de sécurité (ANS) ont été mises sur pied entre 2006 et 2007. Fin 2008, seul un État membre n'avait pas encore créé son ANS. De manière générale, la plupart des ANS dépendent du ministère des transports. Les États membres doivent également mettre sur pied des organismes d'enquête indépendants qui ont pour rôle d'enquêter lorsque surviennent des

accidents ferroviaires graves. En avril 2009, seul un État membre n'avait pas encore créé son organisme d'enquête national (OEN). L'Agence a mis en place des réseaux afin d'encourager la coopération et le partage d'idées et d'expériences entre ces organismes nationaux.

Développement et mise en œuvre du droit dérivé à l'échelle européenne : la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit que l'Agence ébauche et que la Commission adopte de nombreuses législations dérivées sur la base de mandats délivrés par la Commission. Le premier instrument a été adopté en 2007; il s'agissait du règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande. Des méthodes de sécurité communes pour évaluer les risques et contrôler la réalisation des objectifs de sécurité ont été respectivement adoptées le 24 avril 2009 et le 5 juin 2009, et de nouveaux textes législatifs sont en préparation.

Certification de la sécurité : au 31 mars 2009, la base de données publique des certificats de sécurité gérée par l'Agence contenait 277 certificats de type A valides. La plupart d'entre eux avaient été délivrés entre 2007 et 2008. Sur la base d'une évaluation des procédures de certification de la sécurité dans les États membres, l'Agence communiquera en 2010 des informations supplémentaires concernant le statut de la certification de la sécurité et proposera une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique.

Rapport de sécurité : dans l'ensemble, les premiers chiffres confirment que les chemins de fer sont très sûrs pour leurs utilisateurs: ce mode de transport enregistre moins de 100 décès par an contre 40.000 sur les routes de l'UE. De plus, l'évolution de la sécurité ferroviaire dans les États membres de l'UE peut être considérée comme étant très positive, vu que le nombre de passagers décédés est passé d'environ 400 en 1970 à seulement 58 en 2006. Les chiffres montrent toutefois qu'il existe une représentation élevée de tiers dans les accidents ferroviaires mortels. Il s'agit principalement de personnes non autorisées (intrus) et d'utilisateurs de passages à niveau (près de 1500 décès par an pour les deux cas). Le suicide est un autre élément particulier des accidents ferroviaires: ces décès ne sont pas déclarés comme étant des accidents et font rarement l'objet d'articles de presse. En 2006, on a compté environ 2300 suicides, soit plus de 60% de l'ensemble des décès.

Mise en œuvre des directives sur l'interopérabilité ferroviaire : tous les États membres ont notifié les mesures nationales mettant en œuvre les directives suivantes sur l'interopérabilité: directive 96/48/CE (système ferroviaire à grande vitesse), directive 2001/16/CE (système ferroviaire conventionnel) et directive 2004/50 (alignement des directives sur le système ferroviaire à grande vitesse et sur le système ferroviaire conventionnel et élargissement de leur champ d'application).

STI: état d'avancement : en ce qui concerne le système ferroviaire à grande vitesse, une série de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) a été adoptée depuis 2002 et couvre tous les sous-systèmes concernés. Plusieurs STI ont ensuite été révisées en 2008. La Commission a également adopté plusieurs STI relatives au système ferroviaire conventionnel et qui couvrent les applications télématiques au service du fret (ATF), les émissions sonores, le contrôle-commande et la signalisation (CCS), les wagons de marchandises, ainsi que l'exploitation et la gestion du trafic (OPE). De plus, deux STI horizontales applicables aux systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel traitent de la sécurité dans les tunnels ferroviaires et des personnes à mobilité réduite.

Depuis 2006, l'Agence ferroviaire européenne travaille sur le dernier groupe de STI relatives au système ferroviaire conventionnel et couvrant l'infrastructure, l'énergie, le matériel roulant (locomotives, unités multiples, voitures de voyageurs), et les applications télématiques au service des voyageurs (ATV). Ces STI devraient être adoptées à l'horizon 2010.

Conclusions : la Commission estime que les progrès accomplis grâce au cadre réglementaire communautaire en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires devraient encourager de nouveaux développements du marché ferroviaire intérieur, en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, la diminution des coûts d'entrée sur le marché et, enfin, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Les analyses menées dans ce rapport montrent des résultats mitigés pour le moment.

1°) Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, les statistiques indiquent que le **système ferroviaire de la Communauté est sûr** et que les changements organisationnels issus du cadre communautaire n'ont pas d'incidence négative sur la sécurité et devraient augmenter les niveaux de sécurité à court et à moyen terme. **Du point de vue du marché, les exigences de sécurité imposent toujours des barrières à l'entrée élevées**. Celles-ci concernent principalement le coût et la durée des procédures concernées à l'échelle nationale, leur disparité à travers l'Europe et le manque de transparence /prévisibilité. D'importants progrès devraient être accomplis dans ce domaine, en partie grâce à l'harmonisation des certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires et à l'introduction de méthodes de sécurité communes, et en partie grâce à l'acceptation croisée des règles nationales lors de l'autorisation de la mise en service de véhicules ferroviaires.

Le succès de ces activités dépendra de deux conditions:

a) **la mise en place complète d'organismes récemment créés, surtout les ASN, qui fonctionnent à des niveaux similaires de compétences et d'efficacité**. Cette mesure est nécessaire pour créer une confiance mutuelle entre les ASN. C'est pourquoi la Commission continuera de contrôler que la législation communautaire a été correctement transposée en ce qui concerne les nouveaux instruments et structures;

b) **le rôle majeur de l'Agence ferroviaire européenne dans l'harmonisation graduelle des règles et des procédures de sécurité** et dans leur remplacement progressif par des méthodes communes. Ce rôle pourrait évoluer à l'avenir pour compléter ou étoffer les actions des ANS lors des procédures de certification et d'autorisation.

2°) Le droit dérivé en matière d'interopérabilité devrait être achevé en 2010. Il s'agit d'une **priorité pour la Commission** étant donné qu'une interopérabilité réelle ne peut être accomplie sans STI pour tous les sous-systèmes. Une autre priorité de la Commission consiste à gérer la transition de l'ancien régime vers le nouveau régime mis en place par les STI et les registres des infrastructures et du matériel roulant.

Le nombre croissant de certificats de conformité délivrés pour les sous-systèmes et le nombre restreint de dérogations indiquent que, **dans l'ensemble, les STI existantes sont appliquées avec réussite**. Cela souligne également l'importance des organismes notifiés et de leur rôle dans l'amélioration des compétences et la création d'une confiance mutuelle. Toutefois, les points ouverts qui subsistent et le champ d'application géographique limité des STI peuvent entraver l'intégration future du système ferroviaire européen étant donné qu'ils constituent des obstacles à l'interopérabilité. **Il sera donc fondamental de traiter les points ouverts et d'élargir le champ d'application des STI dans un délai raisonnablement court.**

La progression vers l'interopérabilité est **un processus lent**. En raison de la longue période de vie de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant, ainsi que de la nécessité de maintenir les coûts d'investissement pour le secteur à un niveau acceptable, il est impossible de procéder à des changements radicaux vers des solutions harmonisées. C'est pourquoi **la Commission entend concentrer ses efforts sur la mise en œuvre de ces spécifications techniques qui produiront des effets bénéfiques importants à court et à moyen terme**, à savoir les STI CCS, ATF, ATV et OPE.

Il sera également nécessaire pour les révisions futures des STI d'octroyer davantage d'importance aux principes développés dans le cadre de la stratégie de simplification du cadre réglementaire, ainsi que de garantir la pertinence, l'efficacité et la proportionnalité de la législation dans le domaine ferroviaire. Par exemple, **le recours accru à des normes européennes volontaires sera envisagé.**

La Commission continuera à contrôler la mise en œuvre dans la pratique du cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, en garantissant l'introduction de toutes les législations dérivées (principalement les STI relatives au système ferroviaire conventionnel et les méthodes de sécurité communes) et la transposition des nouvelles directives. La Commission entend ensuite préparer **une communication** dans laquelle elle passera en revue ses politiques en matière d'interopérabilité et de sécurité du système ferroviaire communautaire.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 01/10/2007

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur le projet de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Cette directive fait partie d'un ensemble de propositions adoptées par la Commission en décembre 2006 en vue d'améliorer l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires dans la Communauté.

Les instances du Conseil ont apporté deux modifications importantes à la proposition de la Commission :

1) toutes les dispositions de la directive sur la sécurité qui sont relatives à l'autorisation des véhicules déjà en service sont transférées vers la directive sur l'interopérabilité. La directive s'applique ainsi à tout le matériel roulant existant. Lors de sa session de juin 2007, le Conseil s'est déjà prononcé en faveur de la concentration de toutes les dispositions relatives à l'autorisation des véhicules dans un seul acte législatif ;

2) le principe selon lequel, une fois qu'un État membre a autorisé un type de véhicule, la mise en service de tous les véhicules du même type sera automatiquement autorisée dans cet État membre est inséré dans la directive. En outre, afin de faciliter le recensement des types de véhicules ayant déjà été autorisés dans des États membres, le Conseil propose de créer un registre européen des types autorisés de matériel roulant. Ce registre doit être établi et tenu par l'Agence ferroviaire européenne.

Il est prévu que le Parlement européen rende un avis en première lecture en novembre 2007.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 17/06/2008 - Acte final

OBJECTIF : codification, fusion et refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire en vue de faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et d'accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau existant.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte).

CONTENU : suite à l'accord intervenu en 1ère lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté une directive en vue d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de la Communauté l'interopérabilité du système ferroviaire. 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 et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien.

En vue de réduire les entraves à la mise en service de véhicules ferroviaires et d'améliorer l'acceptation croisée entre États membres, la directive 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. Cette procédure 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 devra être dûment motivée. La directive 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.

Afin de faciliter l'identification des types de véhicules déjà autorisés dans les États membres, le texte 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. Ce registre, tenu par l'Agence ferroviaire européenne, devra être public et être accessible à tous par voie électronique.

Pour la première fois le 19 juillet 2011, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. L'Agence devra élaborer et mettre à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, un tableau de bord du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 19/07/2008.

TRANSPOSITION : 19/07/2010.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire communautaire. Refonte

2006/0273(COD) - 13/12/2006 - Document de base législatif

OBJECTIF : codification, fusion et refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire en vue de faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et d'accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau existant.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les procédures nationales d'homologation des locomotives sont considérées, à l'heure actuelle, comme une des barrières plus importantes pour la création de nouvelles entreprises ferroviaires dans le domaine du fret, ainsi qu'un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun État membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres États membres, une initiative communautaire est nécessaire afin d'harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir plus systématiquement au principe de reconnaissance mutuelle. Par ailleurs, en vue de simplifier et de moderniser le cadre réglementaire existant, la codification et la fusion des directives sur l'interopérabilité ferroviaire s'impose.

CONTENU : la présente proposition s'inscrit dans une initiative plus large visant à apporter des améliorations à la partie technique du cadre réglementaire ferroviaire, à savoir les directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE) et le règlement 881/2004/CE instituant l'Agence ferroviaire européenne (voir également COD/2006/0272 et COD/2006/0274).

L'initiative proposée vise la refonte et la fusion des directives suivantes: directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

L'objectif essentiel est de régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. A cette fin, il est proposé de simplifier la procédure de mise en service. Dans le cas des wagons et des voitures à passagers mis en service après l'entrée en vigueur de la présente directive, une seule autorisation de mise en service par un État membre de la Communauté doit pouvoir suffire. Dans le cas du matériel roulant mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive et ne portant pas de déclaration « CE » de vérification, il y a lieu de préciser que la directive sur la sécurité ferroviaire est d'application. Dans le cas du matériel roulant portant une déclaration « CE » de vérification telle que prévue à l'article 18, il y a lieu d'identifier de manière exhaustive les seuls critères qu'une autorité de sécurité peut vérifier en vue de délivrer une autorisation de mise en service. Dans le cas des séries de véhicules produites sur la base d'un type, il convient de permettre aux États membres de délivrer des autorisations de mise en service groupées. Cette initiative devrait permettre la réduction des coûts administratifs liés à l'action des autorités nationales de sécurité.

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- **Description du domaine d'application géographique et extension du champ d'application** : la Directive 2004/50/CE prévoyait une extension progressive du champ d'application de la directive 2001/16/CE au fur et à mesure de l'adoption de nouvelles STI ou de la révision de STI existantes. Le champ d'application de la présente directive se compose, lors de son entrée en vigueur, des réseaux transeuropéens conventionnels et à grande vitesse tels qu'ils sont définis dans les orientations communautaires pour les réseaux transeuropéens de transport, de même que les matériel roulant apte à circuler sur ces réseaux. Ce champ d'application sera étendu progressivement à l'ensemble du réseau et à l'ensemble du matériel roulant à condition qu'une analyse d'impact en démontre l'intérêt économique. La procédure à suivre pour cette extension est clarifiée.

- **Définitions** : la définition du paramètre fondamental est modifiée, afin de supprimer la disposition prévoyant une décision de la Commission. Trois définitions nouvelles sont proposées, celles d' « entité adjudicatrice », de « détenteur » et de « projet à un stade avancé de développement ».

- **Dérogations** : l'application de l'article 7 en matière de dérogations a fait l'objet de nombreux travaux du comité mis en place conformément à l'article 21 de la directive 96/48/CE. Des recommandations ont été développées, notamment en ce qui concerne: i) la définition d'un projet en « état avancé de développement », c'est-à-dire pouvant bénéficier de la procédure de dérogation "automatique" sans décision de la part de la Commission; ii) le contenu du dossier à notifier à la Commission afin que celle-ci puisse vérifier qu'une telle dérogation se justifie.

- **Période de transition pour les constituants d'interopérabilité** afin que ces constituants puissent être intégrés dans un sous-système même s'ils ne sont pas strictement conformes à ladite STI ;

- **Annexes techniques des STI** : l'adoption de certaines STI relatives à la grande vitesse et au rail conventionnel s'est avérée être une procédure très longue à cause de la nécessité de traduire des annexes techniques volumineuses. Il est proposé un nouveau paragraphe permettant de décider, dans de tels cas, qu'une ou plusieurs annexes techniques puissent être publiées par l'Agence ;

- **Vérification des exigences relatives à l'exploitation et à la maintenance après la mise en service** : après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que ce sous-système est exploité et maintenu conformément aux exigences essentielles le concernant ;

- **Procédure de mise en service du matériel roulant** : en ce qui concerne le matériel roulant, il est économiquement insoutenable d'imposer l'obtention d'une autorisation de mise en service dans chaque Etat membre et pour chaque véhicule. Il est donc proposé de simplifier la procédure de mise en service;

- **Cas spécifiques et règles nationales** : si le cas spécifique identifié dans la STI fait appel à des règles techniques nationales, celles-ci doivent être notifiées à la Commission au même titre que les règles applicables dans le cas de dérogations ou lorsque les STI comportent des « points ouverts » ;

- **Modification urgente d'une STI** : il est proposé que dans de tels cas, un Avis Technique soit demandé à l'Agence, et que la Commission décide si cet Avis Technique peut être utilisé en attendant la révision de la STI;

- **Attestation de vérifications intermédiaires** : une modification de l'annexe VI permet de reconnaître que la procédure de vérification d'un sous-système passe par plusieurs phases et que la possibilité d'émettre de telles attestations crée une flexibilité qui est nécessaire dans des marchés de telle nature ;

- **Registres des infrastructures et du matériel roulant** : il est nécessaire de clarifier les portées des différents registres, leur contenu, leur interconnexion et leur mode d'utilisation par les différents intervenants : autorité de sécurité nationale, gestionnaires des infrastructures, entreprises ferroviaires, détenteurs, fabricants. Il est proposé de développer un guide et, si nécessaire, de l'adopter formellement.