

D043613/04

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 9 mars 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 9 mars 2016

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement (UE) de la Commission relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne

E 10980



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 4 mars 2016
(OR. en)

6822/16

TRANS 67

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	23 février 2016
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D043613/04
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne

Les délégations trouveront ci-joint le document D043613/04.

p.j.: D043613/04



Bruxelles, le **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

**relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes
«contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté¹, et notamment son article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision 2012/88/UE² de la Commission du 25 janvier 2012, modifiée par la décision 2012/696/UE de la Commission du 6 novembre 2012 et par la décision 2015/14/UE de la Commission du 5 janvier 2015, définit la spécification technique d'interopérabilité («STI») concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» (CCS).
- (2) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil³ exige que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après l'«Agence») veille à ce que les STI soient adaptées au progrès technique et aux évolutions du marché et des exigences sociales et propose à la Commission les projets d'adaptation des STI qu'elle estime nécessaires.
- (3) Le 10 décembre 2015, l'Agence a émis une recommandation concernant les sous-systèmes CCS (ERA-REC-123-2015/REC). Le présent règlement est fondé sur cette recommandation.
- (4) Conformément à l'article 5, paragraphe 6, de la directive 2008/57/CE, les aspects techniques qui ne sont pas traités dans une STI sont recensés en tant que «points ouverts» régis par les règles nationales applicables dans chaque État membre. Étant donné qu'il n'y a pas de nouveaux points ouverts dans le présent règlement, les règles nationales énonçant les conditions à respecter pour la vérification de l'interopérabilité

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

² Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 51 du 23.2.2012, p. 1).

³ Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 1).

en application de l'article 17, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE, et les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification nécessaires à la mise en œuvre de ces règles nationales, auraient déjà dû être envoyées aux autres États membres et à la Commission.

- (5) Les systèmes de classe B entravent de façon significative l'interopérabilité des locomotives et engins de traction mais ils sont nécessaires pour garantir la sécurité des opérations lorsque des systèmes de classe A ne sont pas mis en œuvre. Il est dès lors important d'éviter de créer des obstacles supplémentaires à l'interopérabilité, par exemple en modifiant ces systèmes de classe B ou en introduisant de nouveaux systèmes.
- (6) Il convient d'exiger un plan transparent pour la mise en œuvre du système européen de contrôle des trains (ETCS) et le démantèlement des systèmes de classe B car il s'agit d'un élément essentiel pour atteindre les objectifs de l'espace ferroviaire unique européen. Ceci revêt une importance particulière lorsque le module de transmission spécifique (STM) correspondant n'est pas disponible sur le marché.
- (7) Afin d'accroître la transparence des principes d'essai et de préparer le terrain pour plus d'harmonisation, il est nécessaire d'établir une obligation de publication des règles techniques et des scénarios d'essais opérationnels.
- (8) Étant donné que la mise en œuvre des dispositions visées au point 6.1.2.3 de l'annexe se rapportant à la gestion transparente des informations sur la vérification de l'ETCS et du GSM-R «sol» exige une coopération efficace des gestionnaires de l'infrastructure, l'Agence est tenue de mettre en place des mesures de collaboration adéquates pour recueillir les informations et définir des modèles communs pour faciliter l'échange d'informations, en tenant compte des aspects liés à la confidentialité et aux droits de propriété intellectuelle.
- (9) Même un processus de certification performant ne permet pas d'exclure complètement que, lorsqu'un sous-système CCS «bord» interagit avec un sous-système CCS «sol», l'un des sous-systèmes cesse de fonctionner comme il le devrait dans certaines conditions, et ceci de manière répétée. Cela peut être dû à des lacunes dans les spécifications, à des interprétations divergentes, à des erreurs de conception ou à une mauvaise installation de l'équipement. Il convient de mettre en place une méthode plus coordonnée pour réaliser les essais de compatibilité afin d'aider les opérateurs à prendre les décisions appropriées.
- (10) Afin de s'adapter aux besoins du secteur ferroviaire, une nouvelle version de l'ETCS (version 2 de la ligne de base 3) devrait être introduite. Cette version est totalement rétrocompatible, comme le montre le rapport d'évaluation de la compatibilité de la ligne de base, publié par l'Agence et mettant en évidence les contrôles de compatibilité effectués par l'Agence et le secteur concernant l'ETCS ligne de base 3 de (version 2 et version de maintenance 1) et l'ETCS ligne de base 2, visés à l'annexe du présent règlement.
- (11) La Commission devrait rendre admissibles, dans le prochain programme de travail du MIE assorti d'une priorité ERTMS, les actions visant à atténuer les éventuelles incompatibilités ou carences entre les mises en œuvre conformes des fonctions au sol de la ligne de base 2 existantes et un équipement à bord conforme à la ligne de base 3.

- (12) Compte tenu du fait que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est un système basé sur des logiciels complexes et étant donné le système de gestion du contrôle du changement, mis en place et géré par l'Agence, qui permet de collecter des informations à la suite des mises en œuvre des systèmes et produits et de consigner les résultats dans la base de données des demandes de changements, la Commission devrait demander régulièrement à l'Agence de remettre une évaluation du caractère critique des résultats figurant dans la base de données des demandes de changements, d'enregistrer les erreurs critiques dans la liste des insuffisances des STI conformément à l'article 7 de la directive 2008/57/CE et de rendre des avis techniques pour corriger ces erreurs.
- (13) Les investissements en équipements au sol et à bord devraient être protégés en garantissant la rétrocompatibilité et la stabilité des spécifications de l'ERTMS, comme indiqué dans le rapport de l'Agence consacré à la perspective à plus long terme de l'ERTMS (ERA-REP-150).
- (14) L'Agence devrait publier le plus rapidement possible un document technique précisant les informations complémentaires qui doivent être affichées dans l'interface conducteur-machine en vue d'améliorer l'ergonomie pour les conducteurs.
- (15) L'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013⁴ prévoit l'adoption du plan de travail du coordonnateur européen de l'ERTMS. Le plan de travail fixera les règles de mise en œuvre pour les installations de l'ETCS au sol. Jusqu'à ce que ce plan de travail soit applicable, il convient de continuer d'appliquer le plan européen de déploiement de l'ERTMS figurant dans la décision 2012/88/UE.
- (16) Il convient par conséquent d'abroger la décision 2012/88/UE de la Commission.
- (17) Le sous-système «matériel roulant - locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers», les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «sol» et les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «bord» ont des interfaces communes. Dès lors, il convient de modifier le règlement (UE) n° 1302/2014⁵ de la Commission afin de prendre en compte les modifications introduites par le présent règlement.
- (18) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

⁴ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

⁵ Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant - locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

La spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» (CCS) du système ferroviaire dans l'Union européenne, telle qu'elle figure à l'annexe, est adoptée.

Article 2

Champ d'application

1. La STI s'applique à tous les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «sol» et de contrôle-commande et de signalisation «bord» du système ferroviaire, nouveaux, réaménagés ou renouvelés, tels que définis aux points 2.3 et 2.4 de l'annexe II de la directive 2008/57/CE.
2. La STI ne s'applique pas aux sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «sol» et de contrôle-commande et de signalisation «bord» du système ferroviaire existants et déjà mis en service sur tout ou partie du réseau ferroviaire d'un État membre le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement, sauf lorsque le sous-système fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement conformément à l'article 20 de la directive 2008/57/CE et au point 7 de l'annexe.
3. La STI s'applique aux réseaux suivants:
 - (a) le système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I, point 1.1, de la directive 2008/57/CE;
 - (b) le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I, point 2.1, de la directive 2008/57/CE;
 - (c) les autres éléments composant le système ferroviaire dans l'Union à la suite de l'extension du champ d'application comme décrit à l'annexe I, point 4, de la directive 2008/57/CE,à l'exclusion des cas visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.
4. Le champ d'application technique et géographique de la STI est défini aux points 1.1 et 1.2 de l'annexe.

Article 3

Points ouverts et cas spécifiques

1. Dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre communique aux autres États membres et à la Commission la liste des organismes désignés conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE pour appliquer les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification en ce qui concerne:
 - (a) les points ouverts figurant à l'annexe G;
 - (b) les cas spécifiques décrits au point 7.6.2 de l'annexe.

2. Si un État membre a déjà transmis ces informations en application de décisions antérieures de la Commission, il est considéré comme ayant satisfait à cette obligation.

Article 4

Projets à un stade avancé de développement

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE, chaque État membre communique à la Commission une liste des projets qui sont exécutés sur son territoire et sont à un stade avancé de développement. Cette liste est envoyée dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 5

Communication des informations sur la vérification de l'ETCS et du GSM-R «sol»

Conformément au point 6.1.2.3 de l'annexe, les États membres veillent à ce que, lorsque la procédure de vérification CE d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation «sol» est engagée, les règles d'ingénierie et les scénarios préliminaires d'essais opérationnels en rapport avec les interactions entre ses composantes ETCS et GSM-R et les parties correspondantes d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation «bord» sont communiquées dès que possible à l'Agence ferroviaire européenne. Cette dernière doit être informée de tout changement dans les scénarios d'essais opérationnels utilisés pendant la vérification CE.

Article 6

Mise en œuvre

1. Les fournisseurs et les demandeurs d'une autorisation de mise en service veillent à ce que tous les équipements visés à l'article 2, paragraphe 1, et destinés à être utilisés sur les réseaux visés à l'article 2, paragraphe 3, soient conformes à la STI figurant à l'annexe du présent règlement.
2. Les organismes notifiés s'assurent que les certificats délivrés conformément à la STI figurant à l'annexe du présent règlement, et en particulier aux dispositions prévues au point 6, le sont sous leur responsabilité conformément aux articles 13 et 18 de la directive 2008/57/CE.
3. Les autorités nationales de sécurité veillent, conformément aux responsabilités qui leur incombent en vertu de l'article 16 de la directive 2004/49/CE, à ce que tous les équipements visés à l'article 2 et mis en service sur leur territoire soient conformes à la STI figurant à l'annexe du présent règlement.
4. Les États membres établissent un plan national de mise en œuvre qui décrit les actions qu'ils entreprennent afin de se conformer à la présente STI, conformément à la section 7 de l'annexe, et indique les étapes à suivre pour la mise en œuvre de sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» totalement interopérables.

5. Les États membres communiquent leur plan national de mise en œuvre aux autres États membres et à la Commission dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 7

Disponibilité des produits ETCS embarqués conformes aux spécifications de la ligne de base 3

D'ici le 1^{er} janvier 2018, l'Agence préparera un rapport à l'attention de la Commission sur la disponibilité des produits ETCS embarqués conformes aux spécifications de la ligne de base 3. La Commission le présentera au comité visé à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE et prendra les mesures nécessaires.

Article 8

Systèmes de classe B

Les États membres veillent à ce que les fonctionnalités, les performances et les interfaces des systèmes de classe B restent conformes aux spécifications actuelles, sauf dans les cas où des modifications sont requises pour remédier à des défauts mettant en cause la sécurité de ces systèmes.

Article 9

Projets financés par l'Union européenne

1. L'ETCS est installé dans le cadre de projets d'infrastructures ferroviaires bénéficiant d'un soutien financier des fonds européens:
 - (1) lors de la première installation de la composante «protection des trains» d'un sous-système CCS; ou
 - (2) lors d'un réaménagement de la composante «protection des trains» d'un sous-système CCS déjà en service qui modifie les fonctions ou les performances du sous-système.
2. La Commission peut accorder une dérogation à l'obligation fixée dans les paragraphes ci-dessus lorsque la signalisation est renouvelée sur des tronçons courts (moins de 150 km) et discontinus d'une ligne et pour autant que l'ETCS soit installé avant la plus rapprochée des deux dates suivantes:
 - cinq ans après la fin du projet, ou
 - la date à laquelle ce tronçon de la ligne est connecté à une autre ligne équipée de l'ETCS.
3. L'État membre concerné envoie à la Commission un dossier contenant une analyse économique du projet montrant qu'il existe un avantage économique et/ou technique important à mettre l'ERTMS en service à la plus rapprochée des deux dates

mentionnées au paragraphe précédent plutôt que pendant la mise en œuvre du projet financé par l'UE.

4. La Commission examine le dossier et les mesures proposées par l'État membre et informe le comité visé à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE de ses conclusions. Si la Commission accorde une dérogation, l'État membre veille à ce que l'ERTMS soit installé avant la plus rapprochée des deux dates mentionnées au paragraphe 2.
5. Cette dérogation ne fait pas obstacle à l'application des points 7.3.2.1, 7.3.2.2 et 7.3.2.3 de la décision 2012/88/UE.

Article 10

Corrections d'erreurs

Si des erreurs ne permettant pas au système de fournir un service normal sont détectées, l'Agence publie aussi tôt que possible les solutions correspondantes pour les corriger ainsi que l'évaluation de leur impact sur la compatibilité et la stabilité du déploiement de l'ERTMS existant. Dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'Agence envoie à la Commission un avis technique sur l'état des résultats consignés dans la base de données des demandes de changements de l'ERTMS. La Commission analyse cet avis technique, avec l'aide du comité visé à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE. Comme indiqué à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE, si ces erreurs ne justifient pas une révision immédiate, la Commission peut recommander que l'avis technique soit utilisé dans l'attente de la révision de la STI.

Article 11

Modification de la STI «matériel roulant - locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers»

L'index n° 1 dans le tableau J.2 de l'appendice J du règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission est remplacé par le texte suivant:

«ERA/ERTMS/033281 rev 3.0».

Article 12

Abrogation

La décision 2012/88/UE est abrogée.

Article 13

Dispositions transitoires

Les points 7.3.1, 7.3.2, 7.3.4 et 7.3.5 de l'annexe III de la décision 2012/88/UE s'appliquent jusqu'à la date d'application des actes d'exécution visés à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1315/2013.

Article 14

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER