

Quatrième paquet ferroviaire: "volet technique"

Faire circuler un train d'un pays vers un autre est une opération relativement complexe et coûteuse puisqu'elle requiert la compatibilité technique de différents systèmes et infrastructures ferroviaires, ainsi qu'une approche commune de la sécurité. En dépit des progrès notables accomplis par l'Union depuis la fin des années 1980 en vue d'harmoniser les systèmes ferroviaires et de créer un espace ferroviaire intégré européen, du chemin reste à parcourir pour rationaliser les procédures et la gestion des systèmes et règles techniques.

Contexte

Au cours des dernières décennies, la Commission s'est attachée à remédier au problème du morcellement du secteur ferroviaire européen qui résulte de l'autoréglementation des systèmes nationaux. Depuis 1996, elle a cherché à garantir la compatibilité technique, c'est-à-dire l'*interopérabilité*, premièrement des [réseaux à haute vitesse](#), puis du [système ferroviaire conventionnel](#) en 2001. L'Union a également établi des [objectifs et des procédures de sécurité](#) communs en imposant à toutes les compagnies ferroviaires l'obligation d'obtenir des certificats de sécurité. Surtout, une [Agence ferroviaire européenne](#) (AFE) a été créée en 2004. Elle est chargée d'éliminer les différences opérationnelles et réglementaires entre les systèmes ferroviaires de l'Union, tout en contribuant à leur interopérabilité, et de promouvoir les procédures communes de gestion de la sécurité auprès de toutes les parties prenantes. Aujourd'hui, le cadre technique du secteur ferroviaire européen doit encore être amélioré. La gestion des exigences techniques et de sécurité est répartie entre l'AFE et les autorités nationales, ce qui alourdit la charge administrative et les coûts notamment pour les nouvelles entreprises du secteur ferroviaire. La [Commission estime](#) que la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité est trop longue, trop complexe et trop onéreuse.

Propositions de la Commission

En janvier 2013, la Commission a présenté six propositions législatives qui forment le quatrième paquet ferroviaire. Trois de ces propositions, connues sous le nom de "volet technique", cherchent à accélérer les procédures administratives et à réduire leurs coûts, en vue de faciliter l'accès des entreprises ferroviaires au marché ferroviaire de l'Union. Elles visent à modifier le [règlement qui a institué l'AFE](#) et à refondre les directives relatives à la [sécurité](#) et à l'[interopérabilité](#). Les pouvoirs de l'AFE seraient renforcés: elle deviendrait un guichet unique chargé de la délivrance des autorisations des systèmes de contrôle-commande et de signalisation, des autorisations de mise sur le marché des véhicules dans l'ensemble de l'Union et des certificats de sécurité uniques. L'AFE jouerait un rôle renforcé dans la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire ([ERTMS](#)). Elle aurait également plus de pouvoirs sur les autorités nationales de sécurité, puisqu'elle contrôlerait la qualité de leur travail. Les propositions prévoient notamment d'améliorer la gouvernance de l'AFE, de créer un conseil exécutif assistant le conseil d'administration et de créer une chambre de recours indépendante. D'après la Commission, l'ensemble du train de mesures devrait [permettre](#), d'ici à 2025, une accélération des procédures de 20 % pour les nouveaux entrants et une réduction de 20 % des coûts et de du temps nécessaire à la délivrance des autorisations du matériel roulant, ce qui entraînerait des économies à hauteur de 500 millions d'euros.

Le Parlement européen et le processus législatif

Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture sur les trois propositions concernant le volet technique en février 2014. Les résolutions législatives ont été adoptées à de larges majorités. En ce qui concerne la [sécurité](#), les amendements déposés soulignaient la nécessité d'établir une distinction claire entre les missions de l'AFE et celles des autorités nationales de sécurité, mais, dans le cas des réseaux



ferroviaires isolés, la possibilité a été donnée de solliciter soit l'AFE soit l'autorité nationale pour demander un certificat de sécurité. Après neuf cycles de trilogue, le Parlement et le Conseil sont [parvenus](#) à un accord politique en juin 2015. Pour la délivrance des [autorisations pour les véhicules](#) et des certificats de [sécurité](#) des entreprises ferroviaires, le Conseil a proposé un double système dans lequel l'AFE est chargée des opérations transfrontalières et où il est possible de choisir entre l'AFE et les autorités nationales de sécurité pour le trafic national. Cet accord proposait également la conclusion d'accords de coopération entre l'AFE et les autorités nationales de sécurité dans le contexte de la nouvelle certification et des nouvelles autorisations des véhicules, et fixait une période transitoire maximale de quatre ans. Le 14 mars 2016, la commission des transports et du tourisme a [approuvé](#) l'accord conclu avec le Conseil. Le vote en deuxième lecture en plénière est prévu lors de la session d'avril II.