**Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions**

# ►B ►M1 DIRECTIVE 2001/16/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ◄

(JO L 110 du 20.4.2001, p. 1)

Modifiée par:

| | | Journal officiel | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n° | page | date |
| ►**M1** | Directive 2004/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 | L 220 | 40 | 21.6.2004 |
| ►**M2** | Directive 2007/32/CE de la Commission du 1er juin 2007 | L 141 | 63 | 2.6.2007 |

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 334 du 18.12.2001, p. 34 (2001/16/CE)

▼B

▼M1

# DIRECTIVE 2001/16/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

## du 19 mars 2001

## relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel

▼B

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([4]),

considérant ce qui suit:

(1) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques, comme prévu à l'article 155 du traité.

(2) Par la signature du protocole adopté à Kyoto le 12 décembre 1997 l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz. Ces objectifs nécessitent un rééquilibrage modal, et donc une compétitivité accrue du transport ferroviaire.

(3) La stratégie du Conseil relative à l'intégration des questions d'environnement et de développement durable dans la politique communautaire des transports rappelle la nécessité d'agir pour réduire l'impact environnemental des transports.

(4) L'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire transeuropéen nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celle du matériel roulant, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et exploitants. De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût, et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen.

(5) Pour réaliser ces objectifs, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ([5]).

(6) La Commission, dans son Livre blanc sur «une stratégie pour la revitalisation des chemins de fer communautaires» de 1996, a annoncé une deuxième mesure dans le domaine du rail conven-

([1]) JO C 89 E du 28.3.2000, p. 11.
([2]) JO C 204 du 18.7.2000, p. 13.
([3]) JO C 317 du 6.11.2000, p. 22.
([4]) Avis du Parlement européen du 17 mai 2000 (JO C 59 du 23.2.2001, p. 106), position commune du Conseil du 10 novembre 2000 (JO C 23 du 24.1.2001, p. 15) et décision du Parlement européen du 13 février 2001.
([5]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

▼B

tionnel et a ensuite commandé une étude sur l'intégration des systèmes ferroviaires nationaux dont les résultats ont été rendus publics en mai 1998 et qui recommande l'adoption d'une directive basée sur l'approche suivie dans le domaine de la grande vitesse. Cette étude recommande également de ne pas traiter tous les obstacles à l'interopérabilité de front, mais de résoudre les problèmes progressivement selon un ordre de priorité à établir en fonction du rapport coûts-avantages que présente chaque projet de mesure. Dans cette étude, l'harmonisation des procédures et des règles en usage ainsi que l'interconnexion des systèmes d'information et de communication se sont révélées plus avantageuses que des mesures affectant, par exemple, des infrastructures.

(7) La communication de la Commission sur «l'intégration des systèmes ferroviaires conventionnels» recommande l'adoption de la présente directive et justifie les similitudes et les différences principales par rapport à la directive 96/48/CE. Les différences principales résident dans l'adaptation du domaine géographique d'application, dans l'extension du domaine technique d'application pour tenir compte notamment des résultats de l'étude précitée, ainsi que dans l'adoption d'une approche progressive pour la suppression des obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire qui inclut l'établissement d'un ordre de priorités et d'un calendrier pour son élaboration.

(8) Compte tenu de cette approche progressive et du temps nécessaire pour adopter toutes les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), il convient d'éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou s'engagent dans des projets qui accroissent l'hétérogénéité du système existant.

(9) L'adoption d'une approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de matériel nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds et tient compte du fait qu'il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

(10) Le Parlement dans sa résolution du 10 mars 1999 sur le paquet ferroviaire a demandé que l'ouverture progressive du secteur ferroviaire aille de pair avec des mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible.

(11) Le Conseil du 6 octobre 1999 a demandé à la Commission de proposer une stratégie relative à l'amélioration de l'interopérabilité des transports ferroviaires et à la réduction des goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité ainsi que la formation et la qualification du personnel.

(12) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires ([1]) implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail du personnel nécessaires pour l'exploitation et la maintenance des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque STI. Toutefois, la présente directive n'a pas pour objectif de réaliser, directement ou

([1]) JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

▼B

indirectement, une harmonisation des conditions de travail dans le secteur ferroviaire.

(13) Les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors de la conception, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation.

(14) Les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes du fait qu'elles intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale et prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales. Cette situation s'oppose notamment à ce que les trains puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du territoire communautaire.

(15) Cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés. Ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel.

(16) Il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles qui s'appliquent au système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

(17) Compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, il s'est révélé nécessaire, pour des raisons pratiques, de le décomposer en sous-systèmes. Pour chacun de ces sous-systèmes, il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces.

(18) Il importe que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne crée pas des entraves injustifiées, du point de vue du rapport coût-bénéfices, au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité.

(19) Les spécifications techniques d'interopérabilité ont également un impact sur les conditions d'utilisation du mode ferroviaire par les usagers, et, par conséquent, il y a lieu de consulter ces derniers sur les aspects qui les concernent.

(20) Il convient de permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans des cas particuliers, et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées. L'article 155 du traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interoperabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets.

(21) Il y a lieu que l'élaboration et l'application des STI au système ferroviaire conventionnel n'entrave pas l'innovation technologique et que celle-ci aille dans le sens d'une amélioration des performances économiques.

(22) Il convient de mettre à profit l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, s'agissant notamment du fret, pour mettre en œuvre les conditions d'une meilleure interopérabilité intermodale.

▼B

(23) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire, et notamment à la directive 93/38/CEE ([1]), il y a lieu que les entités adjudicatrices incluent les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché. Il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques.

(24) Un système international de normalisation, qui soit en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et qui satisfasse aux exigences de la politique communautaire, présente un intérêt pour la Communauté. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.

(25) Les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes. Il importe que ces spécifications satisfassent aux exigences essentielles, harmonisées sur le plan communautaire, auxquelles doit répondre le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

(26) Il y a lieu de fonder les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE ([2]). Il y a lieu d'élaborer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité.

(27) La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation qui vise à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire. L'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive mais, à partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant devrait suffire.

(28) Cela ne porte pas atteinte à l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant.

(29) Il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel à une procédure de vérification, cette vérification devant permettre aux autorités responsables, qui autorisent la mise en service, d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application. Elle doit également permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays. Il y a donc lieu d'établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes.

---

([1]) Directive 93/38/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO nº L 199 du 9.8.1993, p. 84). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/4/CE (JO L 101 du 1.4.1998, p. 1).

([2]) Décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO L 220 du 30.8.1993, p. 23).

▼B

(30) Il convient de fonder la procédure de vérification «CE» sur les STI. Ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18 de la directive 93/38/CEE. Les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible.

(31) Ces STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie. Des représentants des pays tiers, notamment ceux des pays candidats à l'adhésion, pourraient être autorisés à participer dès le départ aux réunions de l'organisme commun représentatif à titre d'observateurs.

(32) La directive 91/440/CEE du Conseil impose, sur le plan de la comptabilité, une séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Dans le même esprit, il convient que les services spécialisés des gestionnaires des infrastructures ferroviaires qui seraient désignés comme organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères devant s'appliquer à ce type d'organismes. D'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères.

(33) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(34) L'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est de dimension communautaire. Les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité. Conformément au principe de subsidiarité, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent donc pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE PREMIER

## Dispositions générales

### *Article premier*

▼M1

1. La présente directive a pour objet d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et la maintenance des éléments de ce système qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à sa maintenance.

2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique et permettre:

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

a) de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire international au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers;

b) de contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, renouvellement, réaménagement et fonctionnement du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

c) de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

▼M1

3. Le champ d'application de la présente directive est étendu progressivement à tout le système ferroviaire conventionnel, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, à l'exception des infrastructures et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique, ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolés du reste du système ferroviaire, et sans préjudice des dérogations à l'application des STI énumérées à l'article 7.

La présente directive ne s'applique aux parties du réseau qui ne sont pas encore couvertes par le paragraphe 1 du présent article qu'à compter de la date d'entrée en vigueur des STI correspondantes qui doivent être adoptées conformément à la procédure décrite ci-après et uniquement pour les domaines d'application fixés par ces STI.

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, pour le 1er janvier 2006 au plus tard, un programme de travail visant à mettre au point de nouvelles STI et/ou à revoir les STI déjà adoptées, en vue de couvrir les lignes et le matériel roulant qui ne le sont pas encore.

Ce programme de travail précisera un premier groupe de nouvelles STI et/ou de modifications des STI qu'il conviendra d'adopter en janvier 2009 au plus tard, sans préjudice de l'article 5, paragraphe 5, concernant la possibilité de prévoir des cas spécifiques, et de l'article 7, qui prévoit des dérogations à certaines conditions. Les sujets qui devront être couverts par les STI seront choisis en fonction du rapport coût-efficacité attendu de chaque mesure proposée et du principe de proportionnalité des mesures prises au niveau communautaire. À cette fin, il conviendra de tenir dûment compte de l'annexe I, point 4, et de l'équilibre qui doit être assuré entre, d'une part, les objectifs liés à la circulation sans rupture des trains et à l'harmonisation technique et, d'autre part, le niveau transeuropéen, national, régional ou local du trafic considéré.

Après la mise au point du premier groupe de STI, les priorités en ce qui concerne la mise au point de nouvelles STI et/ou la révision de STI existantes seront définies selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

Un État membre peut ne pas appliquer le présent paragraphe dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication du groupe de STI s'y rapportant.

▼B

*Article 2*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «système ferroviaire transeuropéen conventionnel»: l'ensemble, décrit à l'annexe I, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

▼B

b) «interopérabilité»: l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

c) «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen conventionnel comme indiqué à l'annexe II. Ces sous-systèmes pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

d) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

e) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

f) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'article 1er, points 8 à 12, de la directive 93/38/CEE;

g) «spécifications techniques d'interopérabilité», ci-après dénommées «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

▼M1

_____

▼B

i) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes;

j) «paramètres fondamentaux»: toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique sur le plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, avant l'élaboration des projets de STI par l'organisme commun représentatif;

k) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du réseau du reste de la Communauté, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, le matériel roulant destiné à un usage strictement local, régional ou historique et le matériel roulant en provenance ou à destination de pays tiers sous réserve que ce matériel ne franchisse pas la frontière entre deux États membres;

▼M1

l) «réaménagement»: les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

m) «renouvellement»: les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

▼B

n) «système ferroviaire existant»: l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;

▼M1

o) «substitution dans le cadre d'un entretien»: le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

p) «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal.

▼B

*Article 3*

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire transeuropéen conventionnel requises pour réaliser son interopérabilité.

2. Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité, y compris des interfaces, il peut être nécessaire, pour satisfaire aux exigences essentielles de la présente directive, de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.

*Article 4*

1. Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces satisfont aux exigences essentielles les concernant.

2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18, paragraphe 4, de la directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans la Communauté, ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

CHAPITRE II

**Spécifications techniques d'interopérabilité**

*Article 5*

▼M1

1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. S'il y a lieu, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI et une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes. La décision de mettre au point ou de revoir une STI et le choix de sa portée technique et géographique nécessitent un mandat conformément à l'article 6, paragraphe 1.

▼B

2. Les sous-systèmes sont conformes aux STI; cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

3. Chaque STI, dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser les objectifs visés à l'article 1er:

a) indique le champ d'application visé (partie du réseau ou du matériel roulant indiqués à l'annexe I; sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II);

b) précise les exigences essentielles pour le sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes;

▼B

c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système, par exemple selon les catégories de lignes, de nœuds et/ou de matériel roulant prévus à l'annexe I;

d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

▼M1

e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour évaluer d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ou, d'autre part, la vérification «CE» des sous-systèmes. Ces procédures se basent sur les modules définis dans la décision 93/465/CEE;

▼B

f) indique la stratégie de mise en œuvre de la STI. Il faut notamment préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé;

g) indique, pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle et d'hygiène et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système visé ainsi que pour la mise en œuvre de la STI.

4. Chaque STI est développée à partir de l'examen du sous-système existant et indique un sous-système cible qui peut être obtenu de manière progressive et dans un délai raisonnable. De cette manière, l'adoption graduelle des STI et le respect de ces STI permet de réaliser progressivement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

5. Les STI préservent, de façon appropriée, la cohérence du système ferroviaire existant de chaque État membre. Dans ce but, des cas spécifiques peuvent être prévus pour chaque STI, aussi bien en matière d'infrastructure que de matériel roulant; une attention particulière est accordée au gabarit, à l'écartement ou à l'entraxe des voies et aux wagons en provenance ou à destination des pays tiers. Pour chaque cas spécifique, la STI précise les modalités d'application des éléments de la STI visés au paragraphe 3, points c) à g).

6. Les STI ne font pas obstacle aux décisions des États membres relatives à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des matériels roulants non visés par les STI.

▼M1

7. Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement identifiée à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de normes ou de spécifications européennes et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement identifiés; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public.

*Article 6*

1. Les projets de STI et les modifications ultérieures des STI sont élaborés sur mandat de la Commission déterminé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Ils sont élaborés sous la responsabilité de l'Agence, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE)

▼M1

nº 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) ([1]) et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

Les STI sont adoptées et révisées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Elles sont publiées par la Commission au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. L'Agence est chargée de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

3. Chaque projet de STI est élaboré en deux phases.

En premier lieu, l'Agence identifie les paramètres fondamentaux pour cette STI, ainsi que les interfaces avec les autres sous-systèmes et tout autre cas spécifique qui soit nécessaire. Pour chacun de ces paramètres et interfaces, les solutions de remplacement les plus avantageuses, accompagnées des justifications techniques et économiques sont présentées. Une décision est prise selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2; si nécessaire, des cas spécifiques sont à prévoir.

Ensuite, l'Agence élabore le projet de STI à partir de ces paramètres fondamentaux. Le cas échéant, l'Agence tient compte du progrès technique, de travaux de normalisation déjà effectués, de groupes de travail déjà en place et de travaux de recherche reconnus. Une évaluation globale des coûts et des avantages prévisibles de la mise en œuvre des STI est jointe au projet de STI; cette évaluation indiquera les conséquences escomptées pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

4. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte le coût et les avantages prévisibles de toutes les solutions techniques considérées ainsi que les interfaces entre elles, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus avantageuses. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données nécessaires.

5. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Durant ces travaux, le comité peut formuler tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages. En particulier, le comité peut requérir à la demande d'un État membre que des solutions de remplacement soient examinées, et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figurent au rapport annexé au projet de STI.

6. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Lorsque différents sous-systèmes doivent être mis en service simultanément pour des raisons de compatibilité technique, les dates d'entrée en vigueur des STI correspondantes doivent coïncider.

7. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte l'avis des utilisateurs, en ce qui concerne les caractéristiques ayant une incidence directe sur les conditions d'utilisation des sous-systèmes par ces utilisateurs. Dans ce but, l'Agence consulte les associations et organismes représentatifs des utilisateurs durant les travaux d'élaboration et de révision des STI. Elle joint au projet de STI un rapport sur les résultats de cette consultation.

La liste des associations et organismes à consulter est établie sous sa forme définitive par le comité visé à l'article 21 avant l'adoption du mandat de la première STI et peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou de la Commission.

([1]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

▼M1

8. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte l'avis des partenaires sociaux en ce qui concerne les conditions citées à l'article 5, paragraphe 3, point g).

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 21, en vue de son adoption ou de sa révision.

Les partenaires sociaux sont consultés dans le cadre du comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission ([1]). Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

▼B

*Article 7*

Un État membre peut ne pas appliquer une ou plusieurs STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas et conditions suivants:

▼M1

a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1er, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;

▼B

b) pour un projet de renouvellement ou réaménagement de ligne existante lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;

c) pour un projet de ligne nouvelle ou pour un projet de renouvellement ou réaménagement de ligne existante réalisé sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de celui-ci est enclavé ou isolé par la mer du réseau ferroviaire du reste de la Communauté;

d) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'une ligne existante, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire de l'État membre;

e) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

f) pour des wagons en provenance ou à destination d'un pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de la Communauté.

Dans tous les cas, l'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer. Le comité prévu à l'article 21 analyse les mesures envisagées par l'État membre. Dans les cas b), d) et f), la Commission prend une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2; si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer. Toutefois, dans le cas b), la décision de la Commission ne vise pas le gabarit et l'écartement des voies.

([1]) JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

▼B

CHAPITRE III

## Constituants d'interopérabilité

*Article 8*

Les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les constituants d'interopérabilité:

a) ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel en satisfaisant aux exigences essentielles;

b) soient utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

*Article 9*

Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire transeuropéen conventionnel lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la présente directive. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe IV.

*Article 10*

1. Les États membres considèrent comme conformes aux exigences essentielles prévues par la présente directive les concernant, les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

▼M1

2. Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné de la déclaration.

3. Les États membres considèrent qu'un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

---

▼B

6. Lorsqu'une spécification européenne n'est pas encore disponible au moment de l'adoption d'une STI et que le respect de cette spécification est une condition sine qua non pour garantir l'interopérabilité, la STI peut faire référence à la version disponible la plus avancée du projet de spécification européenne qu'il faut respecter ou intègre en son sein tout ou partie de ce projet.

▼M1

*Article 11*

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes utilisées directement ou indirectement pour atteindre les objectifs de la présente directive ne satisfont pas aux exigences essentielles, le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur amendement, peut être décidé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, après

▼M1

consultation, lorsqu'il s'agit de normes européennes, du comité institué par la directive 98/34/CE.

▼B

*Article 12*

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination, risque de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, il prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

a) d'un non-respect des exigences essentielles;

b) d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;

c) d'une insuffisance des spécifications européennes.

2. La Commission entre en consultation avec les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune dans les spécifications européennes, il est fait application de la procédure définie à l'article 11.

3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration «CE» de conformité se révèle non conforme, l'État membre compétent prend, à l'encontre de celui qui a établi la déclaration, les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

*Article 13*

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

2. L'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté en a fait la demande.

3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres directives communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres directives.

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1, 2 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage, en ce qui concerne la présente directive.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 12:

▼B

a) lorsqu'un État membre constate que la déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté sont tenus de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;

b) dans le cas où la non-conformité persiste, l'État membre prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12.

CHAPITRE IV

**Sous-systèmes**

*Article 14*

1. Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont implantés ou exploités sur son territoire.

À cette fin, les États membres prennent toutes les mesures appropriées pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel. En particulier, ils vérifient la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent.

2. Il appartient à chaque État membre de vérifier lors de la mise en service, et ensuite régulièrement, que ces sous-systèmes sont exploités et maintenus conformément aux exigences essentielles les concernant.

▼M1

À cette fin, les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées sont utilisées.

3. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire introduisent auprès de l'État membre concerné un dossier décrivant le projet. L'État membre examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la présente directive.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'État membre décidera de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet. L'État membre notifiera sa décision à la Commission et aux autres États membres.

4. Lorsque les États membres autorisent la mise en service de matériel roulant, ils sont tenus de veiller à ce qu'un code alphanumérique soit attribué à chaque véhicule. Ce code doit être apposé sur chaque véhicule et figurer dans un registre d'immatriculation national qui répond aux critères suivants:

a) le registre respecte les spécifications communes définies au paragraphe 5;

b) le registre est tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;

c) le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés dans le cadre des articles 16 et 21 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril

▼M1

2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire) ([1]); il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés dans le cadre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ([2]), à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

En cas de matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent. Toutefois, lorsqu'un État membre a autorisé la mise en service de ces véhicules sur son territoire, il doit être possible de retrouver les données visées au paragraphe 5, points c), d) et e), par l'intermédiaire du registre.

5. Les spécifications communes du registre sont adoptées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, sur la base d'un projet de spécifications élaboré par l'Agence. Ces projets de spécifications incluent: le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire, les règles relatives à l'introduction et à la consultation de données. Ce registre contient au moins les informations suivantes:

a) références de la déclaration «CE» de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;

b) références du registre du matériel roulant visé à l'article 24;

c) identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;

d) restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

e) données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.

▼B

*Article 15*

Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui satisfont aux exigences essentielles. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe V.

*Article 16*

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification.

2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

▼M1

3. En l'absence de STI, et y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 7, les États membres communiquent

([1]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.
([2]) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

▼M1

aux autres États membres et à la Commission, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu au plus tard le 30 avril 2005 et, ensuite, chaque fois que la liste des règles techniques est modifiée. À cette occasion, les États membres désignent également les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

▼B

*Article 17*

S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 21 peut être saisi à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

▼M1

Dans un tel cas, les STI font l'objet d'une révision conformément à l'article 6, paragraphe 2. Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement identifiés dans une annexe de la STI. Pour ces aspects, l'article 16, paragraphe 3, est d'application.

▼B

*Article 18*

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire invite l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification «CE» indiquée à l'annexe VI.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus à l'article 24.

3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

*Article 19*

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en exposant les raisons qui les justifient. La Commission engage sans délai la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2.

▼B

CHAPITRE V

## Organismes notifiés

*Article 20*

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 18, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leurs domaines de compétence et en assure la mise à jour.

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe VII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre retire son agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VII. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, le comité prévu à l'article 21 est saisi de la question et émet son avis dans un délai de trois mois. À la lumière de l'avis du comité, la Commission informe l'État membre concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

▼M1

5. La Commission met en place un groupe de coordination des organismes notifiés (ci-après dénommé «groupe de coordination»), qui discute de toute question liée à l'application des procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 13 et de la procédure de vérification visée à l'article 18, ou à l'application des STI en cette matière. Les représentants des États membres peuvent participer, en tant qu'observateurs, aux travaux du groupe de coordination.

La Commission et les observateurs informent le comité visé à l'article 21 des travaux menés dans le cadre du groupe de coordination. La Commission propose, le cas échéant, les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes.

S'il y a lieu, la coordination des organismes notifiés est assurée conformément à l'article 21.

▼B

CHAPITRE VI

## Comité et programme de travail

*Article 21*

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE (ci-après: «le comité»).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼**M1**

4. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, notamment en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés.

*Article 21* bis

La Commission peut soumettre au comité toute question relative à la mise en œuvre de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte une recommandation de mise en œuvre conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

*Article 21* ter

Les annexes II à VI peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

▼**B**

*Article 22*

Dès l'entrée en vigueur de la présente directive, le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris des questions liées à l'interopérabilité entre le système ferroviaire transeuropéen et celui de pays tiers.

▼**M1**

*Article 23*

1. L'ordre de priorité pour l'adoption des STI est le suivant, sans préjuger de l'ordre d'adoption des mandats prévus à l'article 6, paragraphe 1:

a) le premier groupe de STI vise le contrôle-commande et la signalisation; les applications télématiques au service du fret; l'exploitation et la gestion du trafic (y compris les qualifications du personnel pour les services transfrontaliers dans le respect des critères définis aux annexes II et III); les wagons pour le fret; les nuisances sonores liées au matériel roulant et à l'infrastructure; en ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera mis au point en premier lieu;

b) par ailleurs, les aspects suivants sont à traiter en fonction des ressources de la Commission et de l'Agence: applications télématiques au service des usagers, maintenance, avec une attention particulière à la sécurité, voitures de voyageurs, motrices de traction et trains automoteurs, infrastructure, énergie, pollution de l'air. En ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera mis au point en premier lieu;

c) à la demande de la Commission, d'un État membre ou de l'Agence, le comité peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, d'élaborer une STI pour un sujet complémentaire pour autant qu'elle concerne un sous-système visé à l'annexe II.

2. La Commission, suivant la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, élabore un programme de travail qui respecte l'ordre de priorité indiqué au paragraphe 1 et celui des autres tâches qui lui sont confiées par la présente directive.

Les STI figurant dans le premier programme de travail visé au paragraphe 1, point a), sont élaborées au plus tard le 20 avril 2004.

3. Le programme de travail comportera notamment les étapes suivantes:

a) mise au point, à partir d'un projet établi par l'Agence, d'une architecture représentative du système ferroviaire conventionnel, basée sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la

▼M1

cohérence entre les STI; cette architecture doit comporter notamment les différents éléments constitutifs du système ainsi que leurs interfaces; elle servira de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;

b) adoption d'une structure modèle pour la mise au point des STI;

c) adoption d'une méthodologie pour l'analyse coûts-avantages des solutions visées dans les STI;

d) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;

e) pour chaque STI, adoption des paramètres fondamentaux correspondants;

f) approbation des projets de programme de normalisation;

g) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel [1] et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 25.

▼B

CHAPITRE VII

## Registres de l'infrastructure et du matériel roulant

*Article 24*

1. Les États membres veillent à ce que des registres de l'infrastructure et du matériel roulant soient publiés et mis à jour chaque année. Ces registres présentent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision quelles informations doivent figurer aux registres de l'infrastructure et du matériel roulant.

▼M1

2. Une copie de ces registres est transmise aux États membres concernés et à l'Agence et est mise à la disposition des parties intéressées pour consultation, y compris au moins les professionnels du secteur.

▼B

CHAPITRE VIII

## Dispositions transitoires

*Article 25*

▼M1

1. L'Agence met au point, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° 881/2004, sur la base des informations notifiées par les États membres dans le cadre de l'article 16, paragraphe 3, ainsi que des documents techniques de la profession et des textes des accords internationaux pertinents, un projet de référentiel des règles techniques qui assurent le degré actuel d'interopérabilité des lignes et du matériel roulant auxquels le champ d'application de la présente directive sera étendu conformément à l'article 1er, paragraphe 3. Conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, la Commission

[1] JO L 164 du 30.4.2004, p. 114.

▼M1

examine ce projet et décide si celui-ci peut constituer un référentiel dans l'attente de l'adoption des STI.

▼B

2. Après adoption du référentiel, les États membres informent le comité de leur intention d'adopter toute disposition nationale ou du développement de tout projet sur leur territoire qui divergent par rapport au référentiel.

CHAPITRE IX

**Dispositions finales**

*Article 26*

Toutes les décisions prises en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ainsi que les décisions prises en application des articles 11, 12, 17 et 19 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

*Article 27*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 20 avril 2003, à l'exception des dispositions propres à chaque STI qui sont mises en œuvre selon les modalités propres à chaque STI. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

*Article 28*

Tous les deux ans, et pour la première fois le 20 avril 2005, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article 7.

L'organisme commun représentatif élabore et met 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 transeuropéen conventionnel. Cet outil utilise les informations disponibles dans les registres prévus à l'article 24.

*Article 29*

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 30*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼M1

*ANNEXE I*

**LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPÉEN CONVENTIONNEL**

1. LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen conventionnel seront celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision nº 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ([1]) ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Pour les besoins de la présente directive, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

— lignes prévues pour le trafic «voyageurs»,

— lignes prévues pour le trafic mixte (voyageurs et marchandises),

— lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic «marchandises»,

— nœuds «voyageurs»,

— nœuds «fret», y compris les terminaux intermodaux,

— voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ces infrastructures comportent les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation: installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de voyageurs à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2. LE MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant comprendra tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

— les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,

— les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,

— les voitures de voyageurs,

— les wagons de marchandises, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles est inclus mais n'est pas la priorité des priorités.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

— matériel roulant à usage international,

— matériel roulant à usage national.

3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPÉEN CONVENTIONNEL

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles du matériel roulant (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette cohérence dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

([1]) JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision nº 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

▼**M1**

4. EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION

1. Sous-catégories de lignes et de matériel roulant

Afin de garantir l'efficacité de l'interopérabilité au regard des coûts, de nouvelles sous-catégories peuvent, au besoin, être mises au point pour toutes les catégories de lignes et de matériels roulants visés à la présente annexe. S'il y a lieu, les spécifications fonctionnelles et techniques visées à l'article 5, paragraphe 3, peuvent différer selon la sous-catégorie.

2. Garanties en matière de coûts

L'analyse coûts-avantages des mesures proposées tiendra notamment compte des éléments ci-après:

— le coût de la mesure proposée,

— la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation du matériel roulant,

— la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les entreprises productrices de matériel ferroviaire et les entreprises chargées de l'entretien,

— les effets bénéfiques sur l'environnement, grâce aux améliorations techniques du système ferroviaire,

— l'amélioration de la sécurité d'exploitation.

En outre, cette évaluation indiquera les conséquences probables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés.

▼B

*ANNEXE II*

**SOUS-SYSTÈMES**

1. LISTE DES SOUS-SYSTÈMES

Pour les besoins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant, soit:

a) à des domaines de nature structurelle:

— infrastructures,

— énergie,

— contrôle-commande et signalisation,

— exploitation et gestion du trafic,

— matériel roulant, ou

b) à des domaines de nature fonctionnelle:

— maintenance,

— applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

2. DESCRIPTION DES SOUS-SYSTÈMES

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des éléments et aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'organisme commun représentatif lors de l'élaboration du projet de STI correspondant.

Sans préjuger de la détermination de ces aspects ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent notamment:

2.1. **Infrastructure**

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, …), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, …), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. **Énergie**

Le système d'électrification, le matériel aérien et les dispositifs de captage du courant.

2.3. **Contrôle-commande et signalisation**

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. **Exploitation et gestion du trafic**

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

L'ensemble des qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5. **Applications télématiques**

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend deux parties:

a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;

b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et

▼B

d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.6. **Matériel roulant**

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.7. **Maintenance**

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

▼B

*ANNEXE III*

## EXIGENCES ESSENTIELLES

1. EXIGENCES DE PORTÉE GÉNÉRALE

1.1. **Sécurité**

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. **Fiabilité et disponibilité**

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. **Santé**

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. **Protection de l'environnement**

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

▼B

1.5. **Compatibilité technique**

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en œuvre.

2. EXIGENCES PARTICULIÈRES À CHAQUE SOUS-SYSTÈME

2.1. **Infrastructures**

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2. **Énergie**

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

— permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,

— dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. **Contrôle-commande et signalisation**

2.3.1. Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation

▼B

normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

2.4. **Matériel roulant**

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

▼M1

2.4.4. Contrôle

Les trains doivent être équipés d’un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

▼B

2.5. **Maintenance**

2.5.1. Santé et sécurité

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant le matériel roulant conventionnel doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. **Exploitation et gestion du trafic**

2.6.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et de maintenance des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. **Applications télématiques au service des passagers et du fret**

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissant une qualité de service minimale aux voyageurs et aux clients du secteur marchandises concernent plus particulièrement la compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

— les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données, d'une part, entre applications différentes, d'autre part, entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,

— les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

▼B

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et de maintenance de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

▼B

*ANNEXE IV*

## CONFORMITÉ ET APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

1. CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

La déclaration «CE» s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, visés à l'article 3. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être:

1.1. **Des constituants banalisés**

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. **Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques**

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. **Des constituants spécifiques**

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La déclaration «CE» concerne:

— soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter,

— soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. CONTENU DE LA DÉCLARATION «CE»

La déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

— références de la directive,

— nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),

— description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),

— indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 13),

— toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,

— nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,

— le cas échéant, référence des spécifications européennes,

▼B

— identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

▼B

*ANNEXE V*

## DÉCLARATION DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

La déclaration «CE» de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants:

— références de la directive,

— nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice),

— description succincte du sous-système,

— nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 18,

— références des documents contenus dans le dossier technique,

— toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,

— durée de validité de la déclaration «CE», si celle-ci est provisoire,

— identification du signataire.

▼M2

*ANNEXE VI*

**PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES**

1. INTRODUCTION

La procédure de vérification «CE» est celle par laquelle un organisme notifié vérifie et certifie qu'un sous-système:

— est conforme à la directive,

— est conforme aux autres règles découlant du traité, et peut être mis en exploitation.

2. ÉTAPES

Le sous-système est contrôlé à chacune des étapes suivantes:

— la conception globale,

— la production: la construction du sous-système, par exemple les activités de génie civil, la fabrication, l'assemblage des constituants, la mise au point d'ensemble,

— les essais finals du sous-système.

En ce qui concerne la phase de conception (y compris les essais de type) et la phase de production, l'adjudicataire principal (ou le fabricant) ou son mandataire établi dans la Communauté peut demander une évaluation préalable.

Dans ce cas, ces évaluations conduisent à des attestations de contrôle intermédiaire (ISV) établies par l'organisme notifié choisi par l'adjudicataire principal (ou le fabricant). Celui-ci établit alors une «déclaration CE de conformité intermédiaire du sous-système» pour les phases concernées.

3. CERTIFICAT

L'organisme notifié chargé de la vérification «CE» établit le certificat de vérification destiné à l'entité adjudicatrice ou à son mandataire établi dans la Communauté, qui établit alors la déclaration de conformité «CE» destinée à l'autorité de contrôle de l'État membre où se trouve et/ou fonctionne le sous-système.

L'organisme notifié responsable de la vérification «CE» évalue la conception et la production du sous-système.

Le cas échéant, l'organisme notifié tient compte des attestations de contrôle intermédiaires (ISV), et, pour émettre le certificat de vérification «CE»:

— vérifie:

  — que le sous-système est couvert par des ISV de conception et de production octroyées à l'adjudicataire principal (ou au fabricant), s'il en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne les deux phases,

  — ou que le sous-système tel qu'il est fabriqué est conforme à tous les aspects couverts par l'ISV de conception octroyée à l'adjudicataire principal (ou au fabricant) s'il en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne la phase de conception seulement,

— et vérifie qu'elles répondent bien aux exigences des TSI et évalue les éléments de conception et de production non couverts par les ISV de conception et/ou de production octroyées à l'adjudicataire principal (ou au fabricant).

4. DOSSIER TECHNIQUE

Le dossier technique accompagnant la déclaration de vérification doit comprendre les éléments suivants:

— pour les infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferraillage, rapports d'essai et de contrôle des bétons, etc.,

▼M2

— pour les autres sous-systèmes: plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des systèmes automatisés, manuels d'utilisation et d'entretien, etc.,

— la liste des constituants d'interopérabilité, visés à l'article 3, incorporés dans le sous-système,

— les copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,

— le cas échéant, les attestations de contrôle intermédiaire (ISV) et, si tel est le cas, les déclarations CE de conformité intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification CE, y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme notifié,

— l'attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagnée des notes de calcul correspondantes et visée par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation doit être également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5. CONTRÔLE

5.1. Le but de la surveillance «CE» est d'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.

5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux responsables de la réalisation.

6. DÉPÔT DU DOSSIER

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui du certificat de vérification délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de tutelle de l'État membre concerné.

Une copie du dossier doit être conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système.

7. PUBLICATION

Chaque organisme notifié doit publier périodiquement des informations sur:

— les demandes de vérification «CE» reçues,

— les attestations de contrôle intermédiaire (ISV) délivrées ou refusées,

— les certificats de vérification délivrés ou refusés.

▼**M2**

8. LANGUE

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» doivent être rédigés dans une langue officielle de l'État membre où sont établis l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, ou dans une langue acceptée par celle-ci.

▼B

*ANNEXE VII*

**CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES**

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

▼M1

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente directive, les licences, dans le cadre de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires [1], et les certificats de sécurité, dans le cadre de la directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

▼B

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:

   — une bonne formation technique et professionnelle,

   — une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,

   — l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

▼M1

---

[1] JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26).