

II

(Actes non législatifs)

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 29 mars 2011

relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil

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

(2011/217/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 30, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Depuis 2005, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après l'«Agence») a mené plusieurs activités à l'appui du développement d'un système ferroviaire européen intégré, sûr et interopérable. Après l'adoption de la directive 2008/57/CE, elle a tenu des réunions régulières avec les acteurs concernés et les autorités nationales de sécurité (ANS), notamment sur l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires. Ces réunions ont fait apparaître qu'il existait différentes interprétations de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle et des véhicules prévue, respectivement, aux chapitres IV et V de cette directive.

(2) Il existe un risque substantiel qu'en l'absence d'interprétation commune, les règles nationales de mise en œuvre ne donnent lieu à des applications divergentes des exigences entre les États membres et, partant, à des difficultés accrues pour les constructeurs et les entreprises ferroviaires. Une interprétation commune de ces procédures est en outre indispensable afin d'assurer la cohérence entre les diverses recommandations que l'Agence doit émettre sur plusieurs tâches prescrites par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferro-

vaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) ⁽²⁾, et par la directive 2008/57/CE.

- (3) Lorsque la mise en œuvre de la directive 2008/57/CE par les États membres sera contrôlée, il sera, le cas échéant, tenu compte des principes et des interprétations figurant dans la présente recommandation.
- (4) Le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE a été consulté sur cette mesure,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

1. Dans le cadre de l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules, les États membres devraient veiller à ce que les principes et les orientations figurant à l'annexe soient pris en considération.

En particulier:

- a) Une seule autorisation devrait être suffisante pour la mise en service de véhicules dans tout le réseau ferroviaire de l'Union européenne lorsque les conditions énoncées dans la directive 2008/57/CE et dans l'annexe sont satisfaites. C'est, par exemple, le cas lorsqu'un véhicule conforme aux STI circule uniquement sur un réseau conforme aux STI.
- b) Les procédures d'autorisation des véhicules sont harmonisées et incluent un certain nombre de mesures claires assorties d'échéances fixes à prendre par les autorités compétentes.

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

- c) Les règles techniques applicables à l'octroi d'autorisations pour la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle ou de véhicules devraient être stables, transparentes, non discriminatoires et, dans la mesure du possible, harmonisées. Ces règles devraient être soit les STI soit, lorsque la directive 2008/57/CE l'autorise, les règles nationales notifiées à la Commission et consultables dans une base de données créée par la Commission. À partir du moment où une STI est adoptée, les États membres ne sont pas supposés adopter de règles nationales se rapportant à des produits ou à des éléments de sous-systèmes couverts par cette STI (excepté pour les «points ouverts» désignés et les «cas spécifiques» prévus par la STI et, le cas échéant, les dérogations).
- d) Dans le cas de véhicules non conformes aux STI, le principe de la reconnaissance mutuelle devrait s'appliquer dans toute la mesure du possible afin d'éviter les exigences superflues et les vérifications redondantes, excepté si elles sont absolument nécessaires pour s'assurer de la compatibilité technique du véhicule dans le réseau concerné.
- e) L'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle ou de véhicules et l'exploitation et l'entretien de ces sous-systèmes de nature structurelle ou de ces véhicules constituent deux processus tout à fait distincts régis par des dispositions différentes et exécutés par des organismes différents.
- f) La compatibilité technique à l'interface entre le réseau et les véhicules est primordiale pour la sécurité. Bien que la sécurité de cette interface puisse être prouvée au moyen de systèmes de référence ou d'estimations des risques explicites, conformément au règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission ⁽¹⁾, il est impératif, dans la perspective de l'interopérabilité, que la compatibilité technique soit prouvée au moyen d'une approche basée sur le respect de règles (à savoir l'application d'un code de pratique conformément au règlement précité), y compris les règles harmonisées de l'Union comme les STI ou les normes EN, ou, lorsque de telles règles n'ont pas encore été créées, les règles nationales notifiées.
- g) Pour la mise en service d'un véhicule, l'intégration en toute sécurité comporte deux aspects: l'intégration en toute sécurité entre les sous-systèmes pertinents du véhicule (uniquement à la première autorisation) et l'intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau concerné.
- Lorsque l'interface entre un véhicule et un réseau est couverte par les exigences d'une STI ou d'une règle nationale, le demandeur doit considérer qu'il s'agit d'un code de pratique. Dans ce cas, le ou les dangers pour lesquels cette STI ou cette règle nationale énonce des exigences sont réputés vérifiés si les exigences de la STI ou de la règle nationale sont satisfaites. Si les exigences de la STI ou de la règle nationale incluent les exigences essentielles de sécurité (c'est-à-dire si elles couvrent tous les dangers potentiels), l'intégration en toute sécurité est donc démontrée par la mise en œuvre de la STI ou de la règle nationale.
- S'il existe des dangers pour lesquels les STI ou les règles nationales n'énoncent pas d'exigences, il faut en déduire que ces STI ou règles nationales ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles. Cette insuffisance doit alors être comblée conformément à l'article 7 de la directive 2008/57/CE. Ces exigences manquantes devraient être prises en considération lors de révisions ultérieures des STI afin d'aboutir progressivement à une couverture complète des interfaces interopérables par les STI. Entre-temps, les risques doivent être gérés par le demandeur au moyen d'une comparaison avec un système de référence ou d'une analyse des risques explicites conformément au règlement (CE) n° 352/2009.
- Dans la perspective de l'interopérabilité, il est impératif que la compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité entre un véhicule et un réseau soient démontrées au moyen d'une approche basée sur le respect de règles. À cette fin, les STI doivent couvrir les deux aspects de façon exhaustive.
- h) Si les STI incluent une spécification sur la compatibilité entre véhicules, cette spécification doit être vérifiée dans le cadre de la procédure de vérification communautaire. Rien n'indique toutefois que l'interopérabilité exige que tous les véhicules ferroviaires soient équipés du même couplage.
- i) Dans le cas d'autorisations supplémentaires, les États membres ne peuvent remettre en question les règles nationales relatives aux points ouverts qui ne concernent pas la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.
- j) La directive 2004/49/CE attribue aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires la responsabilité de leurs parties respectives du système. L'entreprise ferroviaire est exclusivement responsable de l'exploitation en toute sécurité de ses trains, tandis que le rôle du gestionnaire de l'infrastructure se cantonne à la gestion de l'infrastructure et il n'assume donc aucune responsabilité dans l'exploitation des trains, excepté pour la délivrance des autorisations de mouvement. Le gestionnaire de l'infrastructure ne joue aucun rôle en matière de permission.
- k) Au cas où ils envisageraient d'imposer des mesures d'urgence à la suite d'un accident ou d'un incident, les États membres devraient prendre conscience du fait que le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire est le principal mécanisme de gestion des nouveaux risques menaçant l'exploitation des véhicules que des enquêtes après accident/incident ou les résultats d'une opération de surveillance ont pu révéler. Même si un État membre est convaincu de la nécessité impérieuse d'adopter une nouvelle règle relative à l'autorisation de mise en service, il est tenu de suivre les procédures prévues par la législation de l'Union applicable, et notamment de notifier le projet de règle à la Commission conformément aux directives 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et 2004/49/CE.

⁽¹⁾ JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.

⁽²⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

2. Les États membres sont destinataires de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2011.

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président

ANNEXE

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Introduction	6
2. Constituants d'interopérabilité, sous-systèmes et véhicules	6
2.1. Constituants d'interopérabilité et sous-systèmes	6
2.2. Véhicules	7
3. Exigences à satisfaire lors de la construction d'un sous-système	7
3.1. Types d'exigences	7
3.1.1. Exigences essentielles	7
3.1.2. Exigences essentielles de la directive 2008/57/CE	7
3.1.3. Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)	7
3.1.4. Règles nationales	8
3.1.5. Normes harmonisées (normes EN)	8
3.2. Évolution de l'interopérabilité	9
4. Vérification que les CI et les sous-systèmes ont été construits conformément aux exigences applicables	9
4.1. Évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (CI)	9
4.2. Procédure de vérification des sous-systèmes	9
4.2.1. Procédure de vérification «CE» des sous-systèmes	9
4.2.2. Procédure de vérification des sous-systèmes dans le cas de règles nationales	10
4.2.3. Déclaration établie par le demandeur	10
5. Autorisation de mise en service	10
5.1. Qu'est-ce que l'autorisation de mise en service?	10
5.1.1. Concept	10
5.1.2. Autorisation de mise en service des sous-systèmes	11
5.1.3. Autorisation de mise en service des véhicules	11
5.2. Distinction entre l'autorisation de mise en service et l'exploitation et l'entretien des sous-systèmes et des véhicules	11
5.2.1. Principes généraux	11
5.2.2. Exigences d'exploitation et d'entretien à vérifier avant la délivrance de l'autorisation de mise en service	12
5.2.3. Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)	13
5.3. Compatibilité technique, intégration en toute sécurité et compatibilité entre véhicules	13
5.3.1. Compatibilité technique	13
5.3.2. Intégration en toute sécurité	14
5.3.3. Compatibilité entre véhicules	15

	Page
5.4. Autorisations dans le cas de véhicules conformes aux STI et non conformes aux STI	15
5.4.1. Autorisation de véhicules conformes aux STI	15
5.4.2. Autorisation de véhicules non conformes aux STI	16
5.5. Autorisation par type de véhicule	17
5.6. Autorisation des véhicules circulant sur le RTE et hors du RTE	17
5.7. Autorisation des véhicules issus de pays tiers	18
6. Procédure à suivre après l'autorisation	18
6.1. Formation d'un train	18
6.2. Détermination de la compatibilité des itinéraires	18
6.3. Obtention du sillon (répartition des capacités)	19
7. Modifications d'un sous-système ou d'un véhicule déjà autorisé	19
7.1. Procédure à suivre	19
7.2. Lien entre les cas spécifiques, les dérogations et les applications partielles des STI en cas de renouvellement/réaménagement	20
8. Rôles et responsabilités	21
8.1. Demandeur de l'autorisation de mise en service	21
8.2. Entreprise ferroviaire (EF)	22
8.3. Gestionnaire d'infrastructure (GI)	22
8.4. Entité chargée de l'entretien (ECE)	22
8.5. Organisme notifié (ON)	22
8.6. Organisme désigné (OD)	23
8.7. Autorité nationale de sécurité (ANS)	23
8.8. État membre (EM)	23
8.9. Organisme d'évaluation dans le cadre des MSC pour l'ER (organisme d'évaluation des MSC)	23
9. Registres	24
9.1. Document de référence du réseau	24
9.2. Registre de l'infrastructure (RINF)	24
9.3. Registre européen des types de véhicules autorisés (RETV)	24
9.4. Registre national des véhicules (RNV)	25
9.5. Document de référence	25
9.6. Liste des marquages des détenteurs de véhicules (MDV)	25
10. Graphiques illustrant les procédures d'autorisation de la directive 2008/57/CE	25
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	29

1. Introduction

La directive 2008/57/CE entend définir les conditions requises pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire communautaire. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien [article 1^{er}] (1).

Les principaux objectifs de la directive 2008/57/CE consistent à éliminer les obstacles «techniques» qui entravent le développement du transport ferroviaire et à instaurer un niveau optimal d'harmonisation technique dans le domaine de l'interopérabilité du rail, de façon à faciliter l'ouverture des marchés ferroviaires et l'exploitation de trains internationaux. Afin de faciliter la circulation des véhicules ferroviaires, la directive 2008/57/CE établit des spécifications techniques d'interopérabilité (STI), qui sont fondamentales pour assurer que les trains puissent emprunter le réseau ferroviaire de toute l'Union européenne de façon sûre et fluide, et prévoit la simplification des procédures d'autorisation de mise en service de véhicules.

À cette fin, la directive 2008/57/CE a consolidé quelques principes élémentaires.

1. Une seule autorisation devrait être suffisante pour la mise en service de véhicules dans tout le réseau ferroviaire de l'Union européenne lorsque certaines conditions sont satisfaites. C'est, par exemple, le cas lorsqu'un véhicule conforme aux STI circule uniquement sur un réseau conforme aux STI.
2. Les procédures d'autorisation des véhicules sont harmonisées et incluent un certain nombre de mesures claires assorties d'un délai fixe à respecter par les autorités compétentes.
3. Les règles techniques applicables devraient être stables, transparentes, non discriminatoires et, dans la mesure du possible, harmonisées. Ces règles devraient être soit les STI soit, lorsque la directive 2008/57/CE l'autorise, les règles nationales notifiées à la Commission et consultables dans une base de données créée par la Commission.
4. Dans le cas de véhicules non conformes aux STI, le principe de la reconnaissance mutuelle devrait s'appliquer dans toute la mesure du possible afin d'éviter les exigences superflues et les vérifications redondantes, excepté si elles sont absolument nécessaires pour s'assurer de la compatibilité technique du véhicule dans le réseau concerné.

La présente recommandation est destinée à clarifier la procédure d'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules telle qu'elle est établie dans la directive 2008/57/CE. Dans ce contexte, différents scénarios doivent être pris en considération pour les véhicules: les véhicules neufs et réaménagés/renouvelés, les types de véhicules, les véhicules conformes aux STI, les véhicules non conformes aux STI, les véhicules autorisés à circuler sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les véhicules autorisés à circuler en dehors du RTE-T, les véhicules autorisés à circuler sur les réseaux de plusieurs États membres et les autorisations supplémentaires. Dans cette perspective, toute référence dans le texte à l'«autorisation» désigne l'«autorisation de mise en service», excepté si une autre signification est expressément indiquée.

Toutes les lignes directrices adressées aux entreprises ferroviaires (EF) devraient également s'appliquer aux gestionnaires d'infrastructures (GI) lorsqu'ils exploitent des trains de contrôle et d'entretien des infrastructures.

2. Constituants d'interopérabilité, sous-systèmes et véhicules

2.1. Constituants d'interopérabilité et sous-systèmes

Eu égard à son étendue et à sa complexité, le système ferroviaire a été scindé en sous-systèmes se rapportant à des domaines soit structurels, soit fonctionnels [article 2, point e)].

Les sous-systèmes de nature structurelle sont définis à l'annexe II (2) et incluent: infrastructures, énergie, contrôle-commande et signalisation sur les voies, contrôle-commande et signalisation à bord et matériel roulant. Les sous-systèmes de nature fonctionnelle sont définis à l'annexe II et incluent: exploitation et gestion du trafic, entretien et applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

En outre, il est indispensable de définir 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. Ces éléments, appelés les «constituants d'interopérabilité» (CI) [article 2, point f)], sont soumis aux procédures d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi [article 11]. Les CI qui respectent la directive et sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi peuvent être mis sur le marché et, par conséquent, être intégrés dans un sous-système.

(1) Les références aux articles de la directive 2008/57/CE sont mentionnées entre crochets dans l'ensemble du texte.

(2) Ils sont énumérés à l'annexe II modifiée de la directive 2008/57/CE (actuellement en cours de modification).

Exemples: le pantographe est un CI pour le sous-système «matériel roulant» et le rail est un CI pour le sous-système «infrastructures».

Les sous-systèmes de nature structurelle sont soumis à une autorisation de mise en service qui doit être délivrée par l'autorité compétente qui, dans le cas de cette directive, est l'Autorité nationale de sécurité (ANS) que les États membres (EM) doivent mettre en place (article 16 de la directive 2004/49/CE).

2.2. Véhicules

Le système ferroviaire peut également être décomposé en éléments respectivement fixes et mobiles comprenant, d'une part, le réseau (qui inclut les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire) et, d'autre part, l'ensemble des véhicules circulant sur ce réseau. Un véhicule se compose donc du sous-système «matériel roulant» et, le cas échéant, d'une ou de plusieurs parties d'autres sous-systèmes (notamment le sous-système de contrôle-commande et signalisation à bord) [article 2, points c) et d)].

Dès lors que les véhicules sont constitués de plusieurs sous-systèmes, les dispositions relatives aux sous-systèmes énoncées au chapitre IV de la directive 2008/57/CE sont applicables aux sous-systèmes concernés des véhicules, sans préjudice des autres dispositions du chapitre V.

3. Exigences à satisfaire lors de la construction d'un sous-système

3.1. Types d'exigences

3.1.1. Exigences essentielles

Lorsqu'il est mis sur le marché de l'Union européenne, un produit doit respecter les exigences essentielles établies dans les directives «nouvelle approche» applicables⁽¹⁾ (par exemple directive sur la basse tension etc.) et les exigences techniques définies dans les autres directives (ou dispositions de la législation) pertinentes [par exemple directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses⁽²⁾]. Les exigences essentielles contiennent les éléments nécessaires à la protection de l'intérêt public. Elles sont obligatoires et seuls les produits qui les respectent peuvent être mis sur le marché.

Exemple: dans le cas de la directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 relative au rapprochement des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique et abrogeant la directive 89/336/CEE⁽³⁾, une exigence de protection est définie afin que les perturbations électromagnétiques engendrées ne dépassent pas un certain seuil de façon à assurer que les équipements de radio, de télécommunications et autres puissent fonctionner normalement.

3.1.2. Exigences essentielles de la directive 2008/57/CE

La directive 2008/57/CE dresse à l'annexe III une liste d'exigences essentielles, lesquelles sont de nature à contribuer à réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire [article 3, paragraphe 1]. Ces exigences sont propres au secteur ferroviaire. Le système ferroviaire, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité et toutes les interfaces doivent être conformes aux exigences essentielles. Le respect des exigences essentielles de la directive est une condition absolue pour qu'un sous-système de nature structurelle puisse être mis en service [article 4, paragraphe 1], mais il ne saurait exclure l'application d'autres dispositions du droit de l'Union européenne [article 3, paragraphe 2].

3.1.3. Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

Les STI constituent les spécifications indispensables que les sous-systèmes doivent respecter afin de satisfaire aux exigences essentielles de la directive 2008/57/CE et de réaliser les objectifs de cette directive, y compris la recherche d'un niveau optimal d'harmonisation technique [article 1^{er}, paragraphe 2]. Non seulement les STI répertorient les spécifications fonctionnelles et techniques que les sous-systèmes doivent respecter, mais elles précisent également les interfaces entre les sous-systèmes.

Les STI comprennent les paramètres élémentaires qui sont déterminants pour l'interopérabilité et les CI. En complément, elles désignent les procédures⁽⁴⁾ qui doivent être appliquées, d'une part, pour le contrôle de la conformité et de l'aptitude à l'emploi des CI et, d'autre part, pour la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes.

Chaque STI indique un sous-système cible qui peut être atteint progressivement dans un délai raisonnable [article 5, paragraphe 4]. À cette fin, le chapitre 4 de chaque STI définit les paramètres élémentaires et les interfaces du sous-système cible et le chapitre 7 détaille le processus de mise en œuvre pour parvenir à ce sous-système cible, en prévoyant au besoin une période de transition.

Dans certains cas, les STI se réfèrent expressément à des normes européennes, à des parties de ces normes ou à des spécifications lorsque la réalisation de l'interopérabilité l'exige absolument. Ces normes deviennent obligatoires à partir du moment où les STI sont applicables.

⁽¹⁾ Le concept de la «nouvelle approche» a été remanié en 2008 par un nouveau cadre législatif relatif à l'évaluation de la conformité, à l'accréditation et à la surveillance du marché.

⁽²⁾ JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

⁽³⁾ JO L 390 du 31.12.2004, p. 24.

⁽⁴⁾ Les STI indiquent les modules à appliquer dans la décision de la Commission pertinente.

La mise en œuvre de la directive 2008/57/CE ne peut, en principe, ériger d'obstacles au maintien et au développement du réseau ferroviaire existant dans chaque EM qui ne seraient pas justifiés à la lumière de leur rapport coût/avantage; elle doit s'attacher à soutenir l'objectif de l'interopérabilité. Dans cette optique, les STI prennent également en considération les éventuelles parties du système ferroviaire qui nécessitent des dispositions particulières et définissent dès lors des «cas spécifiques».

En théorie, les cas spécifiques doivent être inclus dans les STI sous la forme d'une valeur différente pour un paramètre (par exemple écartement ibérique dans la STI relative aux infrastructures). Dans certaines circonstances, lorsque les STI ne comportent pas de description des cas spécifiques, elles peuvent inclure un renvoi exprès à une règle nationale. Les règles de ce type sont notifiées et les EM doivent désigner l'organisme chargé d'appliquer la procédure de vérification (organisme désigné) [article 17].

Si certains aspects correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI (par exemple en raison de l'absence de solution harmonisée ou de reconnaissance mutuelle entre les parties concernées), ils doivent être expressément recensés en tant que «points ouverts» par cette STI [article 5, paragraphe 6].

3.1.4. Règles nationales

Avant que le système cible ne soit atteint [article 5, paragraphe 4] et, partant, que l'interopérabilité ne soit réalisée, les EM doivent s'appuyer sur des règles nationales pour mettre en œuvre les exigences essentielles [article 17, paragraphe 3]. En effet,

- pour diverses raisons, les STI ne sont pas exhaustives (par exemple points ouverts, champ d'application limité au RTE-T pour la première série de STI ou STI en cours d'élaboration),
- afin de garantir la compatibilité a posteriori avec les installations existantes, il est possible que certains sous-systèmes, dans certains EM, nécessitent des dérogations,
- la plupart des sous-systèmes existants ont été mis en service avant l'entrée en vigueur des directives sur l'interopérabilité ou de certaines STI et ne respectent donc pas la totalité des STI,
- les cas spécifiques reposent sur des règles nationales lorsque la STI ne prévoit pas leur description.

Les règles nationales sont notifiées à la Commission, qui doit les examiner afin de prévenir les règles nationales discriminatoires [article 17, paragraphe 3] qui imposeraient des exigences superflues et des contrôles redondants. Seules ces règles nationales doivent être appliquées pour la mise en service des véhicules et elles doivent faire l'objet d'une mention croisée dans le document de référence [article 27, paragraphe 3].

Conclusion: conformément à la directive et à ses principes de transparence et de non-discrimination, il peut être conclu que seules les règles nationales qui ont été notifiées doivent être appliquées pour l'autorisation des sous-systèmes de nature structurelle et des véhicules.

À partir de ce point, toute référence de la présente recommandation aux règles nationales désigne les «règles nationales notifiées».

À partir du moment où une STI est adoptée, les EM ne sont pas supposés adopter de règles nationales se rapportant à des produits ou des éléments de sous-systèmes couverts par cette STI (excepté pour les «points ouverts» désignés et les «cas spécifiques» prévus par la STI et, le cas échéant, les dérogations).

Une règle nationale qui préciserait excessivement un paramètre déjà couvert par une STI pourrait en effet entraîner une situation de non-compatibilité entre deux sous-systèmes conformes à la STI. Si par exemple une règle nationale sur les véhicules imposait des exigences plus sévères que la STI PRM, il pourrait arriver qu'un véhicule conforme à la STI déjà autorisé dans un autre EM ne puisse pas être autorisé une deuxième fois. Conformément à l'article 17, paragraphe 3, la Commission surveillera donc les règles nationales introduites afin d'éviter toute discrimination arbitraire ou restriction déguisée [article 17, paragraphe 3].

En outre, s'agissant de la libre circulation des sous-systèmes, la directive 2008/57/CE reflète l'esprit de la nouvelle approche: lorsqu'un produit qui obéit à des spécifications techniques non harmonisées (autrement dit, des règles nationales pertinentes) est conforme aux exigences essentielles, ce produit peut recevoir une autorisation de mise en service sans qu'un contrôle supplémentaire ne soit nécessaire [article 16] ⁽¹⁾.

3.1.5. Normes harmonisées (normes EN)

Afin d'atteindre l'objectif d'un marché commun, les spécifications techniques des produits conformes aux exigences essentielles peuvent être énoncées dans des normes harmonisées (normes EN). Dans certains cas, les normes harmonisées qui traitent des paramètres fondamentaux des STI apportent une présomption de conformité aux STI. Dans le droit fil de la nouvelle approche de l'harmonisation technique et de la normalisation, ces normes EN restent facultatives, mais leurs références sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* (JOUE) et elles sont précisées dans le guide d'application des STI afin de faciliter leur utilisation par les acteurs de l'industrie.

⁽¹⁾ Sans préjudice des dispositions de l'article 15, paragraphe 1, et du chapitre V de la directive, que la section 5 de ce document décrit plus en détail.

3.2. *Évolution de l'interopérabilité*

L'interopérabilité doit être réalisée progressivement.

Dans un premier temps, en l'absence de STI exhaustives couvrant l'intégralité du système ferroviaire et dans l'attente de la conformité de tous les sous-systèmes aux STI, les exigences essentielles de la directive 2008/57/CE sont satisfaites, pour les éléments du système ferroviaire ou les aspects non couverts par les STI, par la conformité aux règles nationales, y compris les règles renvoyant à des accords internationaux, qui ont été notifiées [article 17, paragraphe 3].

À terme, lorsque le système cible sera à la fois spécifié et mis en œuvre, ces règles nationales ne seront plus nécessaires.

D'ici à ce que l'interopérabilité soit pleinement réalisée, les STI et les règles nationales coexisteront. Au cours de cette période de transition, il faut une procédure permettant de faciliter l'acceptation croisée des véhicules. À cette fin, toutes les règles nationales que les EM appliquent pour la mise en service des véhicules seront classées et référencées dans le document de référence [article 27]. Les articles 16, 23, 25 et 27 de la directive prévoient la reconnaissance mutuelle («acceptation croisée») de ces règles nationales et l'exécution de contrôles au regard de ces règles.

4. **Vérification que les CI et les sous-systèmes ont été construits conformément aux exigences applicables**

4.1. *Évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (CI)*

Les STI déterminent les CI relevant de leur champ d'application et établissent les procédures que les constructeurs doivent appliquer pour évaluer la conformité et/ou l'aptitude à l'emploi des CI. Les STI peuvent exiger que l'évaluation soit réalisée par un organisme notifié (ON), qui délivre le certificat de conformité et d'aptitude à l'emploi. Le constructeur établit ensuite la déclaration «CE» de conformité ou la déclaration «CE» d'aptitude à l'emploi [article 13 et annexe IV].

Pour pouvoir être mis sur le marché, tout CI doit être muni d'une déclaration «CE» de conformité et, si la procédure d'évaluation de la conformité l'exige, s'accompagner du certificat «CE» correspondant. En outre, si la STI prescrit une validation de type par l'expérimentation en service, le CI doit être muni de la déclaration «CE» d'aptitude à l'emploi et d'un certificat «CE» d'aptitude à l'emploi. Un CI est réputé conforme aux exigences essentielles de la directive 2008/57/CE lorsqu'il est muni de la déclaration «CE» de conformité ou de la déclaration «CE» d'aptitude à l'emploi. Si un CI est concerné par d'autres dispositions de la législation de l'Union européenne régissant d'autres aspects, la déclaration «CE» doit également préciser que le CI satisfait de même aux exigences essentielles de ces dispositions.

4.2. *Procédure de vérification des sous-systèmes* ⁽¹⁾

4.2.1. Procédure de vérification «CE» des sous-systèmes

L'ON contrôle la conformité d'un sous-système à la STI ou aux STI applicables sur la base des informations disponibles dans les STI pertinentes et dans les registres [article 5, paragraphe 3, point e), et article 18, paragraphe 2].

La mission de l'ON chargé de la vérification «CE» d'un sous-système commence au stade de la conception et couvre toute la période de la construction jusqu'au stade de la réception par le demandeur avant la mise en service du sous-système. Elle inclut également la vérification des interfaces par rapport au système dans lequel le sous-système s'intègre. La mission de vérification de l'ON en vertu de la directive 2008/57/CE se limite toutefois aux exigences énoncées dans les STI applicables. Afin d'accomplir sa mission, l'ON peut être amené à consulter les registres.

Dans le cas du renouvellement ou du réaménagement d'un tronçon de ligne, l'ON doit, par exemple, avoir la certitude que les options appropriées de la STI sont retenues. Dans un tel cas, la teneur de la STI ne suffit pas à contrôler les interfaces par rapport aux tronçons de ligne adjacents: l'ON doit ainsi s'assurer que l'écartement et la tension sont également les mêmes sur le tronçon adjacent ⁽²⁾.

Les ON appliquent la procédure de vérification «CE» conformément aux «modules» qui sont désignés dans les STI et, dans certains cas, établis dans une décision spécifique de la Commission. Ils consignent leurs conclusions moyennant l'établissement d'un certificat «CE» de vérification et la constitution d'un dossier technique.

Lorsqu'une autre disposition de la législation de l'Union européenne s'applique également au sous-système ou à une partie du sous-système, l'ON recueille tout autre certificat «CE» résultant de cette disposition délivré par l'ON compétent pour ladite disposition.

⁽¹⁾ Annexe VI modifiée de la directive.

⁽²⁾ Voir, également dans ce document, la section 5.3 sur l'intégration en sécurité et la compatibilité, et la section 9 sur les registres.

4.2.2. Procédure de vérification des sous-systèmes dans le cas de règles nationales

Dans le cas de règles nationales, l'organisme désigné par chaque État membre (organisme désigné ou OD) applique une procédure similaire à la procédure de vérification «CE», qui aboutit à l'établissement d'un certificat de vérification dans le cas de règles nationales et à la constitution d'un dossier technique [article 17, paragraphe 3]. Le demandeur établit ensuite une déclaration de conformité aux règles nationales.

4.2.3. Déclaration établie par le demandeur⁽¹⁾

Le demandeur a la responsabilité d'établir une déclaration «CE» de vérification du sous-système attestant que le sous-système est conforme à la STI ou aux STI pertinentes et, le cas échéant, aux exigences essentielles résultant d'autres dispositions de la législation de l'Union européenne.

De même, si des règles nationales s'appliquent, le demandeur doit établir une déclaration de conformité aux règles nationales pour les éléments couverts par ces règles. Le demandeur ne peut introduire une demande formelle d'autorisation de mise en service du sous-système auprès de l'ANS compétente qu'après avoir réuni l'ensemble des preuves et des déclarations précitées.

Les certificats «CE» et les déclarations «CE» sont valables dans toute l'Union européenne. Les certificats et les déclarations se rapportant à des règles nationales sont valables dans toute l'Union européenne, excepté en ce qui concerne les dispositions relatives à la compatibilité technique ou à l'intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau, dès lors que ces aspects sont soumis aux dispositions spécifiques sur la mise en service des véhicules (davantage de précisions figurent dans la section suivante).

Le demandeur doit annexer le dossier technique constitué par l'ON (visé à la section 4.2.1) à la déclaration «CE» de vérification.

5. Autorisation de mise en service

5.1. *Qu'est-ce que l'autorisation de mise en service?*

5.1.1. Concept

La procédure d'autorisation de mise en service a été instaurée pour la première fois par la directive 96/48/CE et elle était destinée à compléter le concept de mise sur le marché visé à la section 3.1.1. Un produit ou un constituant d'interopérabilité peut être mis sur le marché sans autorisation préalable d'une autorité compétente, contrairement à un sous-système, pour lequel une autorisation doit être délivrée par une autorité compétente avant qu'il puisse être mis en service [article 15].

Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités sur son territoire [article 15]. Dans le même esprit, le chapitre V de la directive régit l'autorisation des véhicules.

L'autorisation de mise en service d'un sous-système est obligatoire pour tous les éléments du système ferroviaire: les lignes faisant ou non partie du RTE-T, les lignes à grande vitesse ou les lignes conventionnelles, de même que les sous-systèmes formant les véhicules qui circulent sur ces lignes, qu'il existe ou non une STI.

Dans le cadre du contrôle des exigences essentielles, les États membres doivent vérifier la compatibilité technique entre ces sous-systèmes et les systèmes dans lesquels ils s'intègrent, ainsi que l'intégration en toute sécurité de ces sous-systèmes lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire [article 15].

La compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité concernent tous les sous-systèmes de nature structurelle, aussi bien ceux intégrés dans le véhicule que ceux installés de chaque côté de l'interface entre le véhicule et le réseau concerné.

L'autorisation est une procédure qui doit être suivie préalablement à la mise en service. Aux termes de l'article 15, il est prévu que la continuité du respect des exigences essentielles soit contrôlée dans le cadre de la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des EF ou des GI conformément à la directive 2004/49/CE. Une ANS qui entend révoquer une autorisation de mise en service doit utiliser les procédures établies par la directive 2004/49/CE [article 21, paragraphe 9, de la directive 2008/57/CE].

Si une ANS estime qu'un véhicule ou un sous-système autorisé ne satisfait plus aux exigences essentielles (par exemple à cause d'un entretien déficient ou d'un défaut de conception ou endémique qui est apparu après l'autorisation), elle doit prendre les mesures prévues par la directive 2004/49/CE afin de s'assurer que le risque est géré de façon adéquate.

⁽¹⁾ Annexe V modifiée de la directive.

5.1.2. Autorisation de mise en service des sous-systèmes

L'autorisation de mise en service s'applique aux sous-systèmes de nature structurelle tels que définis à l'annexe II ⁽¹⁾ de la directive 2008/57/CE (énergie, infrastructure, matériel roulant, contrôle-commande et signalisation sur les voies et contrôle-commande et signalisation à bord) et, de manière plus détaillée, dans les STI pertinentes [article 15].

5.1.3. Autorisation de mise en service des véhicules

La directive 2008/57/CE énonce les dispositions régissant l'autorisation de mise en service des véhicules [chapitre V]. Dès lors qu'un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle, les dispositions de la directive 2008/57/CE concernant l'autorisation de mise en service des sous-systèmes sont applicables [article 15], sans préjudice des autres dispositions relatives à la mise en service des véhicules [chapitre V].

L'autorisation délivrée pour un véhicule par un État membre est valable dans tous les États membres, sans préjudice de la décision d'un autre État membre de demander une autorisation supplémentaire [article 23]. Lorsqu'un véhicule n'est pas conforme aux STI, l'autorisation est limitée au réseau de l'État membre qui l'a délivrée [articles 24 et 25]. Il existe toutefois une marge de manœuvre limitée pour le contrôle des autorisations supplémentaires.

L'autorisation d'un véhicule représente la reconnaissance, par l'État membre, que l'état de fonctionnement nominal de ce véhicule satisfait aux exigences essentielles de la directive et des autres dispositions de la législation de l'Union européenne lorsque le véhicule est destiné à l'utilisation sur le réseau de cet État membre.

L'autorisation délivrée pour un véhicule peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions [article 21, paragraphe 6]. Dans le cas d'un véhicule à traction électrique, par exemple, l'autorisation doit spécifier la tension des lignes sur lesquelles le véhicule est autorisé à circuler. Les questions liées à la compatibilité spécifique des tronçons ⁽²⁾ entre les caractéristiques nominales d'un véhicule et les caractéristiques particulières de certains tronçons (par exemple limitations de poids, systèmes d'électrification et systèmes de protection des trains) doivent toutefois être traitées dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'EF, en appliquant les conditions d'utilisation et les restrictions établies dans l'autorisation ainsi que le dossier technique et les informations sur la nature de l'infrastructure fournies par le GI dans le registre de l'infrastructure (RINF) (voir la section 6 du présent document).

Afin d'éviter les spécificités géographiques et l'obligation de délivrer une nouvelle autorisation à un véhicule si les caractéristiques d'un tronçon changent (par exemple électrification ou changement de tension), les éventuelles conditions d'utilisation dont l'autorisation de mise en service d'un véhicule est assortie (outre les conditions déjà incluses dans les limites du domaine d'utilisation pour lequel le véhicule a été conçu) doivent être énoncées sur la base des paramètres des caractéristiques de la conception technique de l'infrastructure (par exemple uniquement pour l'exploitation sur les portions de voies à fréquence xx Hz), et non en termes géographiques.

Remarque: l'autorisation de mise en service désigne une notion très différente de l'«homologation» qui était pratiquée par le passé par les sociétés nationales de transport ferroviaire. L'homologation était essentiellement l'acceptation d'un produit donnée par la société ferroviaire nationale lors de l'achat d'un produit, tandis que l'autorisation est une obligation légale pour obtenir le droit de mettre en service un sous-système ou un véhicule sur la base d'une batterie de contrôles précis exécutés par les organismes désignés par le gouvernement et par l'ANS.

5.2. Distinction entre l'autorisation de mise en service et l'exploitation et l'entretien des sous-systèmes et des véhicules

5.2.1. Principes généraux

Afin de «faciliter la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, de renouvellement, de réaménagement et d'exploitation du système ferroviaire au sein de la Communauté» [article 1^{er}], il convient de séparer l'autorisation de mise en service des véhicules/sous-systèmes de nature structurelle et la réglementation de leur exploitation.

Cette séparation permet que des véhicules appartenant à un type donné soient mis en service par différents fabricants ou entités adjudicatrices, exploités par différentes entreprises ferroviaires et entretenus par différentes entités en charge de l'entretien (ECE) sur la base de différents régimes d'entretien en fonction du contexte d'exploitation.

Un fabricant peut, par exemple, demander une autorisation pour une locomotive ou un type de locomotive pour un réseau dans un EM afin de les vendre à plusieurs EF ou entreprises de location en crédit-bail, etc., de façon à ce que la locomotive ou le type de locomotive soient exploités par différentes EF, qui se soumettent chacune à différentes modalités de gestion et d'entretien des locomotives dans leur SGS respectif.

De la même manière, une EF peut exploiter une locomotive autorisée qui était exploitée auparavant par une autre EF sur le même réseau sans qu'une nouvelle autorisation ne soit nécessaire.

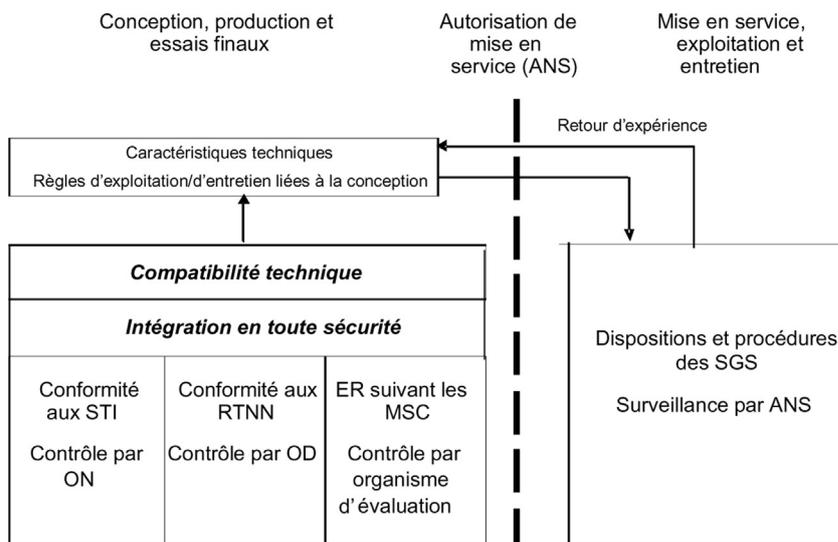
⁽¹⁾ L'annexe II de la directive 2008/57/CE est actuellement en cours de modification par la Commission.

⁽²⁾ L'itinéraire sur lequel un train doit être exploité.

Afin de clarifier la délimitation, la directive 2008/57/CE établit les règles et la procédure d'autorisation menant à l'état de fonctionnement nominal d'un véhicule. Après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que ce sous-système est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles qui s'y rapportent. Aux termes de la directive 2004/49/CE, la responsabilité du respect de ces exigences incombe aux GI ou aux EF pour leurs sous-systèmes respectifs, sans préjudice des responsabilités des autres acteurs (article 4, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE). Les ANS peuvent contrôler le respect de ces exigences lors de la délivrance des certificats de sécurité et des agréments de sécurité aux EF et aux GI (articles 10, 11 et 16 de la directive 2004/49/CE).

Une exception à cette ligne de démarcation s'applique en ce qui concerne les règles d'exploitation et d'entretien (voir la section 5.2.2).

Sous un angle général, la directive 2008/57/CE réglemente les caractéristiques techniques (principalement la conception, la production et les essais finaux) des sous-systèmes et des véhicules et la procédure relative à l'autorisation de leur mise en service, et la directive 2004/49/CE réglemente les entités qui les utilisent, les exploitent et les entretiennent, comme l'illustre le schéma ci-après.



Dans le schéma ci-dessus :

- les «RTNN» désignent les règles techniques nationales notifiées conformément à l'article 17, mais comprennent également les règles applicables aux points ouverts, aux dérogations et, si nécessaire, aux cas spécifiques,
- l'«ER suivant les MSC» désigne l'évaluation des risques selon les MSC et concerne les aspects de la compatibilité technique et de l'intégration en toute sécurité qui présentent de l'intérêt pour les exigences essentielles mais qui ne sont pas couverts par les STI ou les RTNN,
- les caractéristiques techniques et les règles d'exploitation/d'entretien liées à la conception peuvent être extraites de la procédure d'autorisation et font partie du dossier technique,
- le «retour d'expérience» désigne le processus de modification des caractéristiques techniques qui résulte de l'exploitation et de l'entretien en conditions réelles des sous-systèmes ou des véhicules. La gestion du changement fait partie du SGS des GI et des EF, comme l'expliquent les deux sections suivantes.

5.2.2. Exigences d'exploitation et d'entretien à vérifier avant la délivrance de l'autorisation de mise en service

Conformément à l'article 15, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE, les EM doivent vérifier que les sous-systèmes sont conformes aux dispositions en matière d'exploitation et d'entretien qui ont trait à l'état de fonctionnement nominal avant qu'ils ne soient mis en service. Cela signifie qu'ils doivent contrôler, avant de délivrer une autorisation de mise en service, que les sous-systèmes concernés pourront être exploités et entretenus conformément aux règles d'exploitation et d'entretien énoncées dans la STI pertinente.

Les STI sur l'exploitation et la gestion du trafic sont également élaborées et adoptées sur la base de la directive 2008/57/CE, mais, puisqu'elles portent sur un sous-système non structurel, une autorisation n'est pas nécessaire pour ce sous-système. Les STI structurelles contiennent, pour leur part, toutes les spécifications relatives aux exigences qui doivent être définies dans l'état de fonctionnement nominal (par exemple les caractéristiques de freinage ou les avertisseurs sonores sur les véhicules de conduite).

La STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic (STI EXP) décrit les exigences concernant «les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels» [annexe II]. Elle ne traite pas des obligations relatives à l'autorisation de l'état de fonctionnement nominal qui est obtenue par un demandeur (par exemple un fabricant), mais des procédures harmonisées requises pour assurer l'exploitation fluide des différentes parties du système ferroviaire qui est réalisée par les GI et les EF dans le cadre de leur SGS.

L'un des objectifs fondamentaux de la STI EXP consiste à harmoniser la répartition des responsabilités opérationnelles entre les GI et les EF, qui, autrement, devrait être déterminée par un tissu extrêmement complexe d'accords de coopération multilatéraux.

Toutes les exigences qui concernent l'entretien et qui sont nécessaires à la mise en œuvre des exigences essentielles tendant à réaliser l'interopérabilité sont incluses dans les STI structurelles, qui reposent sur les caractéristiques techniques du sous-système. Le demandeur fournit sur cette base une documentation préliminaire sur l'entretien et l'exploitation, laquelle doit être intégrée dans le dossier technique du sous-système concerné. Le dossier technique constitue une base de référence fondamentale pour la gestion courante de l'entretien et contient les manuels initiaux sur l'exploitation et l'entretien. Après la mise en service, il incombe à l'EF ou au GI, en conjonction avec une ECE, de surveiller en permanence les interventions d'entretien et d'adapter les informations afin qu'elles correspondent au cycle de vie et au retour d'expérience (articles 4 et 9 de la directive 2004/49/CE). Il convient également de remarquer que la gestion des changements fait partie du SGS des GI et des EF.

5.2.3. Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

Conformément à la directive 2004/49/CE, les GI et les EF doivent, pour accomplir leurs tâches et remplir leurs obligations, mettre en œuvre un SGS qui satisfait aux exigences européennes et nationales et contient des éléments communs. Les procédures visant à garantir l'exploitation en toute sécurité (y compris l'utilisation et l'entretien) des véhicules et des sous-systèmes doivent être prévues par le SGS de l'EF (pour les véhicules) et du GI (pour les réseaux).

Le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité ont notamment pour objectifs respectifs d'apporter la preuve que l'EF et le GI ont mis en place leur SGS et qu'ils sont aptes à respecter les exigences essentielles établies par les STI dans l'exploitation des sous-systèmes concernés. Les certificats et les agréments de sécurité sont réexaminés à intervalles réguliers, ce qui n'est pas le cas de l'autorisation de mise en service. L'autorisation de mise en service conserve toutefois sa validité, excepté si un changement substantiel modifie l'état de fonctionnement nominal (les caractéristiques techniques), par exemple, à l'occasion d'un renouvellement ou d'un réaménagement, en fonction de l'ampleur des travaux. Ainsi, les modifications de l'exploitation d'une EF sont régies par la directive 2004/49/CE, tandis que les modifications de l'état de fonctionnement nominal d'un véhicule ou d'un sous-système sont régies par la procédure d'autorisation de la directive 2008/57/CE.

5.3. *Compatibilité technique, intégration en toute sécurité et compatibilité entre véhicules*

5.3.1. *Compatibilité technique*

La compatibilité technique fait partie des «exigences essentielles» auxquelles doivent satisfaire «le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces» [article 4].

La compatibilité technique est définie comme suit à l'annexe III de la directive 2008/57/CE: «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». Elle est également précisée pour différents sous-systèmes de nature structurelle [points 2.2.3, 2.3.2 et 2.4.3 de l'annexe III].

En complément, l'annexe I fait remarquer au point 3 que la compatibilité technique est une pierre angulaire pour la qualité du service, les performances, la sécurité et le coût du système ferroviaire.

Une EF exploitant un train doit savoir si un tronçon donné a la capacité de permettre l'exploitation de son train ou, en d'autres termes, s'il est techniquement compatible.

En conséquence, les STI doivent contenir les spécifications nécessaires pour que le sous-système et ses interfaces soient interopérables et satisfassent aux exigences essentielles (y compris l'exigence de la compatibilité technique). Lorsque des STI pertinentes existent et sont applicables, la compatibilité technique doit être vérifiée par référence à ces STI [article 17, paragraphe 2].

Lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente couvrant l'exigence essentielle de la compatibilité technique (par exemple l'interface avec les systèmes de signalisation/de protection des trains hérités du passé ou les sous-systèmes d'infrastructure, d'énergie et de CCS non conformes aux STI), les règles nationales s'appliquent.

En attendant que les STI couvrent dans leur intégralité les interfaces avec toutes les parties du réseau, les EM doivent donc mettre en place des règles qui précisent les éventuelles exigences complémentaires aux STI qui sont nécessaires afin d'assurer la compatibilité technique entre les véhicules et les parties du réseau non conformes aux STI dont ils sont responsables. Cela s'applique par exemple aux exigences antérieures relatives aux systèmes de protection des trains à bord afin qu'il soit permis de concevoir, d'installer et de vérifier les systèmes de CCS à bord des véhicules de façon à ce qu'ils puissent lire les signaux des transpondeurs au sol du système antérieur et y réagir.

Il est possible, pendant la phase de transition, que certains EM n'aient pas encore satisfait à l'exigence de mise en place d'un ensemble exhaustif de règles nationales transparentes [article 17] régissant l'interface entre les véhicules et le réseau, au même niveau de détail que les STI, lorsqu'il n'existe pas de STI pertinente. Cela peut s'expliquer par le fait que la spécification de ces interfaces, qui est indispensable pour maintenir les niveaux existants d'interopérabilité nationale, était auparavant soumise aux règles internes des sociétés ferroviaires nationales. En pareil cas, il est déconseillé de recourir à des méthodes d'évaluation des risques pour démontrer la compatibilité technique sur la base des deuxième et troisième principes des MSC pour l'ER dès lors qu'elles pourraient aboutir à une incompatibilité des spécifications sur les interfaces entre les projets et à une perte d'interopérabilité.

Conclusion: la compatibilité technique à l'interface entre le réseau et les véhicules est primordiale pour la sécurité. Bien que la sécurité de cette interface puisse être prouvée au moyen des deuxième et troisième principes des MSC pour l'évaluation des risques, il est impératif, dans la perspective de l'interopérabilité, que la compatibilité technique soit prouvée au moyen d'une approche basée sur le respect de règles (1^{er} principe des MSC pour l'ER), y compris les règles harmonisées européennes comme les STI ou les normes EN, ou, lorsque de telles règles n'ont pas encore été créées, les règles nationales notifiées.

5.3.2. Intégration en toute sécurité

Lors de l'autorisation de la mise en service de sous-systèmes de nature structurelle, les EM doivent vérifier que ces sous-systèmes sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles et, en particulier, vérifier qu'ils sont intégrés en toute sécurité dans le système dans lequel ils sont installés [article 15, paragraphe 1] de manière à garantir la sécurité d'exploitation du système ferroviaire et la gestion des risques y afférents.

À cette fin, la conformité aux conditions suivantes doit généralement être démontrée:

- pour la mise en service d'un sous-système spécifique, l'intégration en toute sécurité entre ce sous-système et tous les autres sous-systèmes dans lesquels il s'intègre,
- pour la mise en service d'un véhicule, l'intégration en toute sécurité entre les sous-systèmes pertinents du véhicule (uniquement à la première autorisation) et l'intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau concerné.

L'intégration en toute sécurité ne doit toutefois pas être vérifiée systématiquement. Dans le cas des véhicules et sous certaines conditions, le chapitre V de la directive 2008/57/CE a, par exemple, supprimé cette obligation pour les véhicules déjà autorisés dans un EM et exploités dans un autre EM.

L'intégration en toute sécurité appartient aux exigences essentielles [article 15, paragraphe 1] et, d'une manière générale, elle est donc couverte par les STI ou les règles nationales [article 17].

Lorsqu'il démontre l'intégration en toute sécurité en appliquant les MSC pour l'ER, le demandeur doit:

- faire référence soit aux exigences des STI, soit aux règles nationales, dans le droit fil du premier principe d'acceptation des risques, à savoir «l'application de codes de pratique», ou
- si le sujet n'est pas couvert par les STI et les règles nationales, réaliser une estimation des risques explicites ou une étude de similitude afin de repérer les exigences manquantes (deuxième et troisième principes d'acceptation des risques des MSC pour l'ER), qu'il doit rendre publique, de façon à assurer la transparence sur les solutions acceptées par l'ANS.

Ainsi que les MSC pour l'ER l'indiquent, l'application de ces méthodes à l'intégration en toute sécurité ne peut conduire à des exigences contradictoires avec celles établies dans les STI. Par analogie, ce principe s'applique également pour les règles nationales. Cela signifie que, lorsqu'il existe des exigences résultant de STI ou des règles nationales, celles-ci restent obligatoires. Si ce n'était pas le cas, l'interopérabilité ne pourrait jamais être réalisée.

Conclusions:

- *Dans le cas où l'interface entre un véhicule et un réseau est couverte par les exigences d'une STI ou d'une règle nationale, le demandeur doit considérer qu'il s'agit d'un code de pratique et le ou les dangers pour lesquels cette STI ou cette règle nationale énonce des exigences sont réputés vérifiés si les exigences de la STI ou de la règle nationale sont satisfaites. Si les exigences de la STI ou de la règle nationale incluent les exigences essentielles de sécurité (c'est-à-dire si elles couvrent tous les dangers potentiels), l'intégration en toute sécurité est donc démontrée par la mise en œuvre de la STI ou de la règle nationale.*

- S'il existe des dangers pour lesquels les STI ou les règles nationales n'énoncent pas d'exigences, il faut en déduire que ces STI ou règles nationales ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles et que cette insuffisance doit être comblée conformément à l'article 7. Ces exigences manquantes devraient être prises en considération lors de révisions ultérieures des STI afin d'aboutir progressivement à une couverture complète des interfaces interopérables par les STI. Entre-temps, les risques doivent être gérés par le demandeur au moyen d'une comparaison avec un système de référence ou d'une analyse des risques explicites conformément au règlement concernant une méthode de sécurité commune relative à l'appréciation des risques.
- Dans la perspective de l'interopérabilité, il est impératif que la compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité entre un véhicule et un réseau soient démontrées au moyen d'une approche basée sur le respect de règles. À cette fin, les STI doivent couvrir les deux aspects de façon exhaustive.

Il convient de souligner que toutes les exigences relatives à l'autorisation de mise en service sont incluses dans la directive 2008/57/CE et que les directives 2008/57/CE et 2004/49/CE doivent toutes deux être respectées simultanément. Cela signifie que:

- si, outre les exigences énoncées dans les STI, d'autres exigences sont nécessaires pour sauvegarder le niveau de sécurité existant conformément à la directive 2004/49/CE, de façon à ne pas entraver la circulation des trains conformes aux STI,
 - elles doivent prendre la forme d'exigences sur l'infrastructure ou l'exploitation (à inclure dans les STI pertinentes en tant que cas spécifique dûment justifié), ou
 - si une mesure relative à un véhicule ne peut être évitée, elle doit être incluse dans la STI en tant que cas spécifique dûment justifié;
- les EM ne peuvent invoquer la directive 2004/49/CE pour subordonner l'autorisation de mise en service à des exigences supplémentaires.

5.3.3. Compatibilité entre véhicules

Lors de la préparation des trains, les EF doivent utiliser des véhicules qui sont techniquement compatibles avec le réseau, mais qui peuvent aussi être couplés entre eux. Dès lors que le système de couplage peut être laissé à la discrétion d'une EF pour la gestion de sa flotte ou faire l'objet d'un accord entre plusieurs EF pour la gestion d'une flotte commune, aucun élément ne permet de déduire que l'interopérabilité ou le niveau optimal d'harmonisation exige que tous les véhicules ferroviaires soient équipés du même couplage.

Étant donné toutefois que les véhicules doivent rester sûrs après le couplage, les STI doivent inclure au moins les exigences fonctionnelles relatives au couplage qui doivent être vérifiées dans le cadre de la procédure de vérification communautaire.

Une situation particulière réside dans la circulation de wagons isolés dans le réseau de gabarit standard. Eu égard à la taille de cette flotte, l'on pourrait envisager l'insertion d'une spécification sur un couplage standard dans la STI; cependant, comme elle n'est pas nécessaire à l'interopérabilité, la spécification du couplage ne peut être obligatoire pour tous les wagons, mais seulement applicable aux wagons qui utilisent ce couplage standard. L'AFE réfléchit actuellement à l'endroit où insérer ces spécifications de manière optimale: si des EF partagent des véhicules au titre d'un accord commercial (par exemple CCU), quel est le meilleur endroit pour formuler ces spécifications? Dans l'accord lui-même, dans des normes facultatives, dans des normes harmonisées ou dans des STI?

Conclusion: si les STI incluent une spécification sur la compatibilité entre véhicules, cette spécification doit être vérifiée dans le cadre de la procédure de vérification communautaire. Rien n'indique toutefois que l'interopérabilité exige que tous les véhicules ferroviaires soient équipés du même couplage.

5.4. Autorisations dans le cas de véhicules conformes aux STI et non conformes aux STI

5.4.1. Autorisation de véhicules conformes aux STI

Les dispositions relatives à la première autorisation sont établies à l'article 22 de la directive 2008/57/CE.

Si tous les sous-systèmes constituant un véhicule ont été autorisés conformément au chapitre IV de la directive 2008/57/CE, les EM autorisent directement le véhicule sans vérifications supplémentaires dès lors que tous les aspects ont déjà été soumis aux vérifications requises dans le cadre de la procédure de mise en service des sous-systèmes, y compris la compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité [article 15 et article 22, paragraphe 2, point a)]. Si tous les sous-systèmes constituant un véhicule n'ont pas été autorisés conformément au chapitre IV de la directive 2008/57/CE, les paragraphes suivants sont applicables.

Dans le cas de véhicules dont les sous-systèmes portent toutes les déclarations «CE» de vérification requises, deux types de compatibilité technique se distinguent, à savoir l'un entre les sous-systèmes composant le véhicule et l'autre entre le véhicule et le réseau [article 22, paragraphe 2, point b)].

De même, une vérification distincte est prévue pour l'intégration en toute sécurité, d'une part, entre les sous-systèmes composant le véhicule et, d'autre part, entre le véhicule et le réseau.

L'OD vérifie la conformité aux règles nationales relatives aux points ouverts et aux cas spécifiques.

S'agissant d'une autorisation supplémentaire, l'article 23 de la directive 2008/57/CE est applicable.

La directive 2008/57/CE garantit la reconnaissance mutuelle des différents moyens permettant de satisfaire aux exigences essentielles de façon à éviter de nouvelles vérifications à l'occasion d'une demande d'autorisation supplémentaire.

Dans ce cas, l'ANS peut uniquement imposer des exigences ou des analyses de risques complémentaires (sur la base des MSC pour l'ER) en ce qui concerne:

- la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné, y compris les règles nationales applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité, et
- les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI.

Conclusion: les EM ne peuvent remettre en question les règles nationales relatives aux points ouverts qui ne concernent pas la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.

Cela ne signifie toutefois pas que les règles nationales qui ne concernent pas la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau doivent automatiquement être considérées comme équivalentes et, partant, recevoir une classification A dans le document de référence. Cela signifie que, s'agissant de véhicules conformes aux STI, le document de référence n'est utilisé qu'à propos des points ouverts qui se rapportent à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ou dans des cas spécifiques. C'est seulement dans les deux situations précitées (compatibilité technique entre le véhicule et le réseau et cas spécifiques), après l'adoption du document de référence prévu à l'article 27 de la directive, qu'une ANS n'a pas le droit de remettre en question des exigences qui sont reconnues mutuellement et qui sont affectées à ce titre au groupe A conformément à l'annexe VII à la directive 2008/57/CE.

Exemple: aucune vérification complémentaire ne doit être réalisée pour délivrer une autorisation supplémentaire à des véhicules conformes aux STI CCS circulant sur des lignes conformes aux STI CCS [à condition que les deux aient été certifiés conformes aux spécifications énoncées dans la décision 2010/79/CE de la Commission (1)];

et

lorsqu'une autorisation supplémentaire doit être délivrée à un véhicule conforme aux STI CCS pour un réseau non conforme aux STI CCS, les vérifications relatives au système de CCS peuvent uniquement porter sur la compatibilité technique entre les systèmes de CCS à bord du véhicule et sur le réseau.

5.4.2. Autorisation de véhicules non conformes aux STI

Les véhicules non conformes aux STI désignent les véhicules qui ne respectent pas toutes les STI en vigueur, y compris les véhicules qui font l'objet de dérogations ou pour lesquels une partie substantielle des exigences essentielles ne sont pas formulées dans une ou plusieurs STI. Dans ce dernier cas, le qualificatif «non conforme aux STI» n'est employé que dans un souci de simplicité même s'il est possible qu'un véhicule soit conforme à toutes les STI pertinentes.

La délivrance de la première autorisation est soumise à l'article 24 de la directive 2008/57/CE, selon une procédure très similaire à la procédure applicable aux véhicules conformes aux STI. La principale différence tient à ce que le champ des vérifications à réaliser à la lumière des règles nationales est défini par la liste des paramètres dressée dans le document de référence alors que, pour les véhicules conformes aux STI, le champ des vérifications à réaliser à la lumière des règles nationales est déterminé par les règles nécessaires pour assurer la compatibilité technique avec le réseau, la liste des points ouverts et les cas spécifiques de chaque STI.

Pour les éléments couverts par des STI, la procédure de vérification «CE» est toutefois applicable, y compris pour la compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité, comme expliqué dans les sections précédentes.

En ce qui concerne l'autorisation supplémentaire, l'article 25 de la directive 2008/57/CE est applicable.

Dans ce cas, les vérifications exigées, qui sont restreintes pour les véhicules conformes aux STI, s'inscrivent dans un champ plus étendu. Les EM peuvent imposer toute règle indispensable pour satisfaire aux exigences essentielles pour autant qu'elle se rapporte à des paramètres figurant dans le document de référence. Toutefois:

- ils ne peuvent remettre en question une quelconque partie de la première autorisation qui ne concerne pas le réseau, sauf s'ils peuvent démontrer un risque de sécurité substantiel pour le demandeur. Cette possibilité n'est pas accordée à l'ANS pour les véhicules conformes aux STI, ni pour les véhicules non conformes aux STI lorsque les règles applicables au paramètre concerné appartiennent au groupe A. Dès lors que cette remise en question ne peut porter préjudice à la libre circulation des sous-systèmes [article 16], la première vérification des exigences essentielles relatives aux sous-systèmes par un EM prime et la deuxième ANS peut uniquement imposer des vérifications si les premières vérifications n'ont pas été couvertes par une déclaration «CE» de vérification,

(1) JO L 37 du 10.2.2010, p. 74.

- ils peuvent demander une évaluation des risques ou des essais afin de contrôler la conformité aux règles nationales en ce qui concerne un quelconque registre d'exploitation ou la preuve de la compatibilité avec le réseau. À partir du moment où le document de référence est entré en vigueur, ils ne peuvent toutefois formuler cette demande que pour les règles des groupes B et C.

De nombreux EM établissent une distinction entre les exigences qui s'appliquent aux véhicules autorisés existants et à l'autorisation de véhicules neufs et réaménagés/renouvelés. Si une demande d'autorisation supplémentaire est introduite pour un véhicule existant non conforme aux STI dans un deuxième EM, l'article 25 autorise uniquement le deuxième EM à contrôler la compatibilité avec son propre réseau. Le deuxième EM doit se plier à la première autorisation, même si elle a été délivrée sur la base d'un régime plus ancien, sauf s'il existe un risque substantiel pour la sécurité. Cette règle répond à l'impératif d'empêcher la discrimination entre les véhicules qui ont été autorisés en premier lieu dans un EM et les véhicules qui ont été autorisés en premier lieu dans un autre EM.

Dans un souci de clarté, les EM devraient donc stipuler clairement dans leurs règles nationales les dispositions qui s'appliquent à tous les sous-systèmes en service et les règles qui doivent seulement être respectées par les sous-systèmes neufs et réaménagés/renouvelés pour obtenir l'autorisation de mise en service.

5.5. *Autorisation par type de véhicule*

La directive 2008/57/CE définit deux procédures pour l'autorisation par type:

- un type de véhicule peut recevoir une première autorisation [article 26, paragraphe 1] sur la base d'un examen de type sans que la mise en service d'un quelconque véhicule de ce type ne soit autorisée (le terme «examen de type» ne se limite pas à un examen théorique des plans, mais inclut tous les essais nécessaires d'un prototype). Lorsqu'un type est autorisé, l'autorisation de tout véhicule doit s'appuyer sur une déclaration de conformité avec ce type, sans autre vérification [article 26, paragraphe 3];

ou

- un véhicule donné peut recevoir une première autorisation, auquel cas le type correspondant doit être autorisé simultanément [article 26, paragraphe 2].

En outre, si un véhicule obtient une autorisation supplémentaire de mise en service dans un deuxième EM, le type de véhicule correspondant doit être autorisé dans ce deuxième EM et les autorisations de véhicules ultérieures dans ce deuxième EM doivent s'appuyer sur une déclaration de conformité avec ce type, sans autre vérification.

5.6. *Autorisation des véhicules circulant sur le RTE et hors du RTE*

La portée géographique des STI adoptées à ce jour s'étend à la partie ferroviaire du réseau RTE-T [annexe I]. Le 29 avril 2010, la Commission a attribué un mandat à l'Agence pour l'élargissement du champ d'application des STI.

Ainsi que le prévoit l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE, tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective:

a) l'autorisation de mise en service:

- de sous-systèmes véhicules et contrôle-commande et signalisation à bord, dont l'utilisation est prévue au moins partiellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau,
- de sous-systèmes infrastructure, énergie et contrôle-commande et signalisation sur les voies, sur les parties du réseau qui ne relèvent pas encore des STI,

est accordée conformément aux règles nationales décrites à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE ⁽¹⁾;

b) l'autorisation de mise en service des véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du système, est conforme aux articles 21 à 27 et aux règles nationales décrites à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.

Afin d'être autorisé sur le réseau complet d'un EM, un véhicule doit donc être vérifié dans le premier cas à la lumière de deux ensembles de règles (l'un pour la circulation sur le réseau RTE-T et l'autre pour la circulation hors du réseau RTE-T), sauf si un EM en a décidé autrement dans sa législation nationale transposant la directive 2008/57/CE, mais à la lumière d'un seul ensemble de règles s'il est exploité occasionnellement hors du réseau RTE-T.

⁽¹⁾ La directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 345 du 23.12.2008, p. 62) a amendé la directive 2004/49/CE en modifiant le contenu de l'annexe III de telle sorte que la référence à l'article 8 n'est plus nécessaire.

5.7. Autorisation des véhicules issus de pays tiers

Selon le principe général, avant d'être utilisé sur un réseau, un véhicule se présentant pour la première fois en provenance d'un pays tiers doit obtenir une autorisation de mise en service auprès de l'autorité nationale de sécurité compétente pour ce réseau [article 21, paragraphe 1].

S'agissant de véhicules circulant entre un État membre et un pays tiers, sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de la Communauté et, sous réserve de cas spécifiques ou de dérogations, des accords internationaux peuvent être applicables [article 21, paragraphe 11]. C'est typiquement le cas pour les véhicules circulant entre les pays Baltes et des pays tiers utilisant l'écartement des voies russe.

Une exception aux règles générales a trait aux autorisations de mise en service qui ont été accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux comme le RIC ou le RIV: elles demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées [article 21, paragraphe 12].

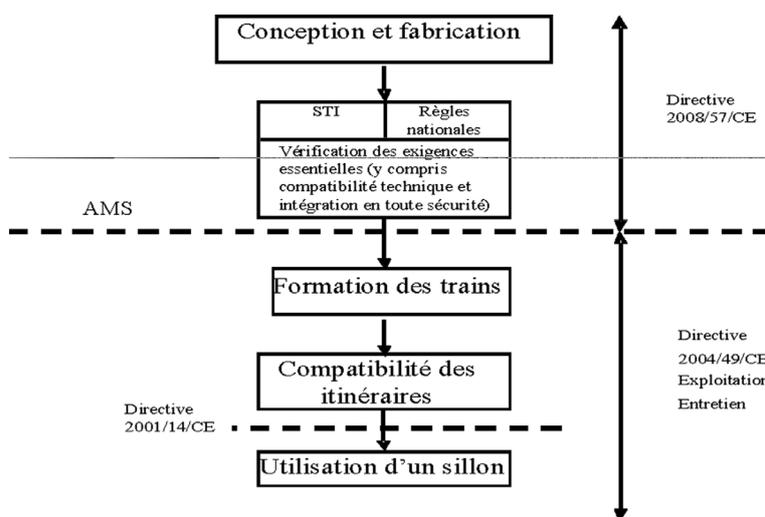
Enfin, à propos des accords internationaux, il peut être rappelé que, lorsque l'Union européenne est partie à un tel accord, les dispositions de cet accord sont contraignantes pour l'Union européenne et pour ses États membres. Ainsi, lorsque l'Union sera membre à part entière de la COTIF 99 et qu'elle appliquera l'appendice révisé sur l'ATMF, les véhicules autorisés dans un pays tiers appliquant la COTIF pourront pénétrer sur le réseau de l'Union s'ils ont été autorisés par une autorité compétente sur la base d'exigences identiques ou équivalentes à celles applicables dans l'Union et selon une procédure similaire d'évaluation de la conformité. L'appendice révisé sur l'ATMF définit les conditions susceptibles d'entraîner une reconnaissance mutuelle des autorisations délivrées au sein de l'Union européenne et dans des pays tiers et, partant, la possibilité d'entrer dans l'Union sans autorisation supplémentaire, dont devraient bénéficier les wagons de fret d'une manière similaire à l'ancien régime du RIV.

6. Procédure à suivre après l'autorisation

6.1. Formation d'un train

Lorsque des véhicules ont été autorisés, l'EF peut les utiliser pour former un train.

La STI EXP (section 4.2.2.5: Composition des trains) dispose que l'EF définit les règles et les procédures de formation des trains et les obligations inhérentes à cette opération (par exemple gabarit des wagons tombereaux, chargement des marchandises dangereuses dans une position donnée et garantie d'une puissance de traction et de freinage suffisante). Les procédures applicables pour respecter ces règles sont régies par les SGS de l'EF.



6.2. Détermination de la compatibilité des itinéraires

Le SGS de l'EF comprend les procédures permettant d'assurer la compatibilité du train avec l'itinéraire (par exemple longueur maximale, type d'électrification et rayons minimaux des courbes). Il doit prendre en considération les dispositions/conditions relatives à l'exploitation des trains figurant dans la STI EXP ⁽¹⁾ et les règles nationales.

⁽¹⁾ Décision 2006/920/CE de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 359 du 18.12.2006, p. 1), et décision 2008/231/CE de la Commission du 1^{er} février 2008 concernant la spécification technique de l'interopérabilité relative au sous-système «exploitation» du système ferroviaire transeuropéen visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil abrogeant la décision 2002/734/CE (JO L 84 du 26.3.2008, p. 1.)

Avant qu'une EF puisse obtenir l'accès au réseau pour le train auprès du GI, elle doit connaître la nature de l'accès que le GI a mis en vente. L'EF doit s'assurer que l'itinéraire auquel elle entend acheter l'accès peut supporter les véhicules et les trains qu'elle entend faire circuler.

L'EF peut normalement trouver dans le registre de l'infrastructure les informations sur la nature de l'infrastructure dont elle a besoin pour déterminer si le train qu'elle entend exploiter est compatible avec l'itinéraire donné. Le GI doit décrire dans ce registre, pour chaque paramètre, les valeurs limites des paramètres d'interface auxquelles la partie d'itinéraire concernée est entretenue. Le registre doit également couvrir la question de la conformité lorsque la STI présente plusieurs choix ou laisse la liberté au GI d'utiliser les règles nationales.

Les EF dépendent de la fiabilité de ces informations pour assurer la sécurité d'exploitation de leurs trains.

Il existe d'ores et déjà une obligation pour les GI de rendre public la nature de l'infrastructure [directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ en ce qui concerne l'accès au réseau; directives 2004/49/CE et 2008/57/CE et STI EXP en ce qui concerne l'exploitation). En attendant que le registre de l'infrastructure soit effectif, exhaustif et opérationnel, les GI doivent publier ces informations sous une autre forme, ce qui ne leur donne pas pour autant le droit d'imposer une quelconque autorisation supplémentaire aux véhicules/trains d'une EF. Une fois qu'une EF a constaté, après consultation du registre de l'infrastructure et du dossier technique des véhicules et analyse des restrictions dont est assortie l'autorisation de mise en service de chaque véhicule, que l'itinéraire est compatible avec les véhicules qu'elle entend utiliser dans le train, elle doit ensuite consulter les dispositions de la STI EXP (spécialement les sections 4.2.2.5 «Composition des trains», 4.2.2.6 «Freinage des trains» et 4.2.2.7 «Contrôle de l'état de marche du train») afin de déterminer si d'éventuelles restrictions concernant les trains font obstacle à l'exploitation sur l'itinéraire (par exemple limitations de la vitesse, de la longueur ou de l'alimentation électrique).

Après que l'EF a établi la compatibilité itinéraire/train, elle est habilitée à exploiter le train.

Il importe de souligner que la directive 2004/49/CE attribue au GI et à l'EF la responsabilité de leurs parties respectives du système. L'EF est exclusivement responsable de l'exploitation en toute sécurité de ses trains, tandis que le rôle du GI se cantonne à la gestion de l'infrastructure et il n'assume donc aucune responsabilité dans l'exploitation des trains, excepté pour la délivrance des autorisations de mouvement.

6.3. *Obtention du sillon (répartition des capacités)*

L'article 5, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE dispose que «les entreprises ferroviaires peuvent prétendre, sur une base non discriminatoire, à l'ensemble des prestations minimales ainsi qu'à l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'annexe II. Les services de l'annexe II, point 2, sont fournis de manière non discriminatoire et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être rejetées que s'il existe d'autres options viables aux conditions du marché».

En conséquence, les EF jouissent d'un droit d'accès et ne doivent pas demander aux GI une permission/une autorisation/une acceptation d'accès et les GI ne peuvent imposer une procédure d'autorisation du véhicule ou du train ou d'acceptation (par exemple une forme d'acceptation de l'itinéraire) au titre du régime d'accès. Tous les aspects relatifs à la sécurité et à la compatibilité technique sont couverts par les directives sur l'interopérabilité et la sécurité, seule l'ANS est compétente pour accorder une autorisation et il incombe à l'EF de s'assurer qu'elle utilise des véhicules et des trains qui sont compatibles avec l'infrastructure.

Si, au cours de la procédure d'autorisation, l'une des parties – GI ou EF – a un doute quant à l'autorisation de mise en service d'un véhicule ou d'un équipement fixe de l'autre partie, elle doit en avertir l'autre partie et, si les parties ne peuvent s'entendre, elles doivent soumettre l'affaire à l'ANS, qui doit prendre leurs observations en considération dans sa décision sur l'autorisation.

Si l'une des parties – GI ou EF – a un doute quant à l'utilisation d'un véhicule ou d'un élément d'équipement fixe donné sur une ligne donnée, elle doit en avertir l'autre partie afin de trouver un accord sur une solution. Si les parties ne peuvent s'accorder, elles doivent soumettre l'affaire à l'ANS, qui tranche conformément à ses prérogatives.

Bien que les GI ne jouent aucun rôle en matière de permission dans la procédure d'autorisation des véhicules, ils sont toutefois responsables, aux termes de la directive 2001/14/CE, de la répartition des capacités. L'attribution d'un sillon désigne concrètement le fait d'affecter une partie des capacités de l'infrastructure ferroviaire à des trains. Dans certains cas, les capacités peuvent être insuffisantes pour accepter toutes les demandes de toutes les EF souhaitant obtenir une capacité. Les dispositions de la directive 2001/14/CE sont alors applicables.

7. **Modifications d'un sous-système ou d'un véhicule déjà autorisé**

7.1. *Procédure à suivre*

Les sous-systèmes doivent être conformes aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement [article 5, paragraphe 2]. Le réaménagement ou le renouvellement d'un sous-système ne signifie toutefois pas nécessairement qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation de mise en service.

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

Conformément à l'article 20 de la directive 2008/57/CE, l'EM doit décider, en tenant compte du dossier soumis par l'entité adjudicatrice ou le constructeur et de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans les STI, si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service. Si une nouvelle autorisation est justifiée, l'EM doit décider dans quelle mesure les STI doivent s'appliquer au projet. Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire à chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés (lorsque ceux-ci modifient de manière substantielle l'état de fonctionnement nominal du sous-système/les caractéristiques techniques couvertes par les STI ou les règles techniques nationales). Si l'état de fonctionnement nominal n'est pas modifié, une nouvelle autorisation n'est pas nécessaire.

En ce qui concerne la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes, dès lors que le renouvellement ou le réaménagement n'affecte pas nécessairement le sous-système tout entier, le demandeur peut solliciter une «attestation de contrôle intermédiaire» pour la partie renouvelée ou réaménagée, en sus du certificat connexe délivré par l'ON et de la déclaration fournie par le demandeur [annexe VI ⁽¹⁾]. Lorsqu'une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire, une procédure de déclaration de vérification et de certificat «CE» doit toutefois également être suivie pour l'obtention de l'autorisation. Les certificats et la déclaration pertinents doivent alors indiquer la référence précise aux STI ou aux parties de celles-ci par rapport auxquelles la conformité n'a pas été examinée dans le cadre de la procédure de vérification «CE».

7.2. *Lien entre les cas spécifiques, les dérogations et les applications partielles des STI en cas de renouvellement/réaménagement*

La directive 2008/57/CE n'établit pas de hiérarchie entre les dérogations [article 9], les cas spécifiques [article 5, paragraphe 5] et l'application partielle des STI en cas de renouvellement/réaménagement [article 20].

Quant au choix entre de futures dérogations à demander et des cas spécifiques à inclure dans les STI, il est recommandé que les parties concernées prennent en considération les principes suivants afin de limiter la paperasserie:

- les cas recensés de non-conformité permanente avec le système cible mentionné au chapitre 4 des STI doivent être traités par le système des cas spécifiques, de façon à éviter un grand nombre de demandes de dérogation inutiles (la nécessité du cas spécifique doit être déclarée par l'EM lors de la formulation de la STI afin que ces cas spécifiques puissent être inclus dans la STI),
- les cas recensés de non-conformité temporaire ou locale/ponctuelle avec une STI doivent être traités au moyen de demandes de dérogation, de façon à éviter l'inclusion d'un grand nombre de cas spécifiques inutiles dans la STI.

Lors de la mise en œuvre d'un projet, les questions ci-après doivent être posées dans l'ordre suivant:

- a) Est-il possible de mettre en œuvre le système cible?
- b) Si non, un cas spécifique est-il inclus dans la STI?
- c) Si non, le cas se prête-t-il à une demande de dérogation?
- d) Si ce n'est pas le cas et qu'il s'agit d'un projet de réaménagement/de renouvellement, quelle partie du système cible peut-elle être appliquée? (Dans certains cas, la stratégie de mise en œuvre d'une STI peut comporter des dispositions à ce sujet.)

Dans les cas a) et b), l'EM peut arrêter une décision sans l'intervention de la Commission ou des autres EM. Dans les cas c) et d), la Commission et les autres EM ont accès aux informations et, dans certains cas, ils peuvent intervenir:

- soit par une procédure de comitologie (impliquant la Commission et tous les EM),
- soit par une discussion bilatérale (entre la Commission et l'EM concerné).

Dans les cas c) et d), l'application partielle de la STI n'est pas recommandée pour l'infrastructure et l'équipement sur les voies dès lors qu'elle pourrait entraver la libre circulation des trains pendant une période prolongée. L'application partielle de la STI pour le matériel roulant est moins gênante dès lors qu'elle n'affecte que le détenteur du véhicule et les EF qui l'utilisent. Enfin, la fourniture des informations requises conformément à l'article 20, paragraphe 2, est utile pour déterminer à la fois les évolutions/révisions ultérieures des STI et l'avancement de l'interopérabilité. Elle permet également à la Commission de contrôler la bonne application de la directive 2008/57/CE.

À titre de rappel, il peut également exister des cas spécifiques et des dérogations pour de nouveaux projets.

⁽¹⁾ L'annexe VI est actuellement en cours de modification par la Commission.

8. Rôles et responsabilités

La directive 2008/57/CE définit une série de rôles et de responsabilités pour différents acteurs. Dans certains cas, les acteurs peuvent assumer plusieurs de ces responsabilités, ils peuvent éventuellement sous-traiter des tâches particulières, mais ils ne peuvent créer des exigences, des rôles ou des responsabilités de toutes pièces. Un sous-traitant est tenu aux mêmes obligations que l'acteur responsable et doit agir comme cet acteur. Les acteurs sous-traitant certaines tâches conservent l'entière responsabilité.

8.1. Demandeur de l'autorisation de mise en service

Le terme «demandeur» ne désigne pas un acteur unique, mais toute partie qui introduit une demande. La directive 2008/57/CE prévoit la possibilité qu'un demandeur introduise une demande pour obtenir ce qui suit:

- attestation de contrôle intermédiaire,
- vérification «CE»,
- vérification selon les règles nationales,
- évaluation des MSC [règlement (CE) n° 352/2009],
- autorisation de mise en service d'un sous-système,
- première autorisation de mise en service d'un véhicule,
- autorisation supplémentaire de mise en service d'un véhicule,
- autorisation d'un type de véhicule.

Le demandeur de l'autorisation de mise en service d'un sous-système:

- introduit la demande d'autorisation de mise en service d'un sous-système,
- s'assure que le sous-système a été soumis à la procédure de vérification et fournit les preuves requises à l'ANS,
- assume, le cas échéant, la responsabilité suivante conformément à l'article 20:
 - «Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduisent auprès de l'État membre concerné un dossier décrivant le projet»,
- au besoin, invite l'organisme d'évaluation des MSC pour l'ER à rédiger le rapport d'évaluation de la sécurité.

De la même manière, le demandeur de l'autorisation relative à un véhicule:

- introduit la demande,
- soumet un «dossier» [article 23: véhicules conformes aux STI] ou un «dossier technique» [article 25: véhicules non conformes aux STI] dans le cas d'une autorisation supplémentaire.

Note 1: si une EF ou un GI est le demandeur d'une autorisation de mise en service, cet acteur assume l'ensemble des responsabilités imparties au demandeur d'une autorisation de mise en service, mais cette tâche est indépendante de son activité d'EF ou de GI. Le fait que le demandeur d'une autorisation de mise en service est une EF ou un GI (ou même une autre société) n'influence en rien ses rôles et ses responsabilités.

Note 2: le demandeur de l'autorisation de mise en service n'est pas nécessairement l'acteur qui exécute la procédure de vérification «CE» et la procédure de vérification nationale. Ainsi, pour un véhicule, le constructeur peut organiser une procédure de vérification complète (sélectionner et inviter un ON, établir la déclaration «CE» et organiser la vérification de la conformité aux règles nationales par l'OD et l'évaluation des risques); le propriétaire ou le détenteur du véhicule peut ensuite demander l'autorisation de mise en service.

8.2. *Entreprise ferroviaire (EF)*

Les EF figurent parmi les acteurs qui peuvent faire fonction de demandeurs (à l'instar des constructeurs, des détenteurs, etc.).

L'article 15, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE fait référence à l'obligation instaurée par la directive 2004/49/CE selon laquelle les SGS des EF doivent garantir que les sous-systèmes et les véhicules respectent les exigences essentielles. L'obligation de préserver la compatibilité technique est donc incluse. Afin que la compatibilité technique soit préservée, le SGS d'une EF doit assurer que les véhicules qu'elle exploite sont entretenus dans le respect des STI et des règles nationales établissant les exigences de compatibilité technique entre les véhicules et l'infrastructure.

8.3. *Gestionnaire d'infrastructure (GI)*

Cette section s'applique uniquement aux GI dans leur fonction spécifique de gestionnaires d'infrastructures, et non d'opérateurs de trains de contrôle, d'entretien ou de travaux.

Le GI exerce une responsabilité directe pour faciliter la procédure d'autorisation. Dans le cas où l'ANS exige des essais supplémentaires, l'article 23, paragraphe 6, prescrit que «le gestionnaire d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci».

L'article 15, paragraphe 3, fait en outre référence à l'obligation que la directive 2004/49/CE impose aux SGS des GI d'assurer que leurs sous-systèmes respectent les exigences essentielles. Cela conduit à l'obligation de préserver la compatibilité technique.

Pour qu'un GI remplisse son obligation de préserver la compatibilité technique (parallèlement aux autres exigences essentielles) pendant que des véhicules sont utilisés sur le réseau, le GI doit, dans le cadre de son SGS, assurer que ses sous-systèmes restent conformes aux STI et aux règles nationales qui définissent les exigences relatives à la compatibilité technique entre les véhicules et l'infrastructure. Lorsque le réseau n'est pas conforme aux STI ou aux règles nationales, le GI doit l'entretenir selon un ensemble donné de limites publié dans le RINF.

Afin de maintenir la compatibilité technique, le GI doit, dans le cadre de son SGS, informer les EF sur la nature de l'infrastructure de ses différentes portions d'itinéraire en décrivant les paramètres par référence aux spécifications du registre de l'infrastructure. Afin d'assurer que la compatibilité entre la portion d'itinéraire et les trains soit préservée dans le temps, le GI doit gérer et entretenir l'infrastructure selon les limites déclarées et notifier aux EF toute modification de la nature de l'infrastructure.

Les GI figurent également parmi les acteurs qui peuvent faire fonction de demandeurs (à l'instar des constructeurs, des détenteurs, etc.).

8.4. *Entité chargée de l'entretien (ECE)*

L'article 14 bis de la directive 2004/49/CE telle qu'amendée par la directive 2008/110/CE dispose que chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service, doit se voir assigner une ECE.

Dès lors que l'autorisation de mise en service est indépendante de l'exploitation d'un véhicule par une EF ou de l'entretien d'un véhicule par une ECE et que la directive 2004/49/CE concerne l'exploitation (l'utilisation) et l'entretien des véhicules, l'ECE peut être assignée avant ou après la délivrance de l'autorisation de mise en service d'un véhicule, mais toujours avant son enregistrement dans le registre national des véhicules (la mention de l'ECE est obligatoire dans le RNV) et avant sa mise en service ou son utilisation effective dans le réseau.

Il s'ensuit également que l'ECE ne joue aucun rôle dans le mécanisme d'autorisation et qu'elle y est totalement étrangère.

8.5. *Organisme notifié (ON)*

Les organismes notifiés contrôlent la conformité aux STI et établissent le certificat de vérification «CE» destiné au demandeur.

L'article 18, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE dispose que le contrôle de l'ON «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 aux articles 34 et 35».

Il en résulte que l'ON joue un rôle dans le contrôle de la compatibilité technique avec les autres sous-systèmes, ce qui s'inscrit dans la logique du fait que la compatibilité technique est couverte par les STI. La portée de ces contrôles est limitée aux STI pertinentes.

Chaque ON constitue un dossier technique au sujet des contrôles qu'il a réalisés.

8.6. *Organisme désigné (OD)*

L'article 17 de la directive 2008/57/CE déclare qu'«à cette occasion [lorsque les règles nationales s'appliquent], 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» (procédure d'établissement de la déclaration «CE» de conformité).

Cela signifie que lorsque les règles nationales s'appliquent, l'OD exécute la même procédure que l'ON et constitue un dossier technique portant sur l'étendue de ses vérifications.

8.7. *Autorité nationale de sécurité (ANS)*

Les ANS agissent au nom des EM pour délivrer les autorisations de mise en service.

Les tâches des ANS sont décrites à l'article 16 de la directive 2004/49/CE. En ce qui concerne la procédure de décision, les ANS tranchent dans un délai de quatre mois après que toutes les informations requises leur ont été communiquées, sans préjudice des délais spécifiques mentionnés à l'article 21 de la directive 2008/57/CE. Le délai de quatre mois est donc applicable, par exemple, au cas d'une demande de première autorisation de mise en service d'un véhicule.

Dès lors que les procédures peuvent durer plusieurs mois, il est recommandé que les règles sur la base desquelles une ANS traite un dossier d'autorisation spécifique soient les règles qui s'appliquaient à la date de la demande et qu'aucune nouvelle règle ne soit instaurée au cours de la procédure ultérieure.

Au cas où ils envisageraient d'imposer des mesures d'urgence à la suite d'un accident ou d'un incident, les EM devraient prendre conscience du fait que le SGS de l'EF est le principal mécanisme de gestion des nouveaux risques menaçant l'exploitation des véhicules que des enquêtes après accident/incident ou les résultats d'une opération de surveillance ont pu révéler.

Même si un EM est convaincu de la nécessité impérieuse d'adopter une nouvelle règle relative à l'autorisation de mise en service, il est tenu de suivre les procédures prévues par la législation européenne applicable, et notamment de notifier le projet de règle à la Commission conformément aux directives 98/34/CE et 2004/49/CE. Cette règle sera définie, appliquée et sa mise en œuvre sera contrôlée de manière ouverte et non discriminatoire; elle n'introduira pas de nouveaux obstacles inutiles dans le système ferroviaire européen.

En outre, l'expérience tirée de l'action menée à la suite du dramatique accident de Viareggio en juin 2009 a montré que les autorités compétentes devraient utiliser le réseau/groupe de travail mis en place par l'AFE pour échanger des informations avant de prendre des mesures nationales urgentes. Ce mécanisme de coordination améliore la qualité et la neutralité de l'analyse, et permet aux autorités concernées, qu'elles soient européennes ou nationales, d'agir en meilleure connaissance de cause lorsqu'elles choisissent, volontairement ou non, des mesures adéquates.

8.8. *État membre (EM)*

Les EM sont tenus de transposer les directives dans leur droit national et d'en assurer le respect.

En ce qui concerne les autorisations de mise en service, les EM ont la responsabilité, conformément à l'article 17 de la directive 2008/57/CE, de dresser et de notifier la liste des règles nationales en usage pour l'application des exigences essentielles dans les situations de dérogation, de cas spécifique (si le cas spécifique l'exige), de points ouverts ou d'absence de STI pertinente. Les EM désignent en outre les organismes chargés de la vérification de la conformité aux règles nationales. Ils mettent par ailleurs ces règles à la disposition des GI, des EF et des demandeurs d'autorisations de mise en service.

En l'absence de STI pertinente, les EM doivent utiliser, rendre publiques et faire appliquer les règles relatives aux exigences essentielles, y compris en matière de compatibilité technique entre les véhicules et leur réseau. Afin de préserver l'interopérabilité nationale et d'éviter la discrimination entre les demandeurs, ces règles doivent présenter le même niveau de détail que les STI et exprimer leurs exigences sans ambiguïté (autrement dit, elles doivent spécifier les valeurs requises pour les paramètres pertinents et les méthodes d'examen de la conformité).

Les EM ont également l'obligation de notifier les ON et les OD.

8.9. *Organisme d'évaluation dans le cadre des MSC pour l'ER (organisme d'évaluation des MSC)*

L'organisme d'évaluation des MSC est impliqué dans le contrôle de l'intégration en toute sécurité lorsque l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE l'exige, comme décrit dans les MSC pour l'ER.

L'ANS peut faire fonction d'organisme d'évaluation des MSC dans le cadre de la délivrance des autorisations de mise en service:

- dans le contexte de la procédure de vérification «CE» d'un sous-système, lorsque la STI exige l'intervention d'un organisme d'évaluation des MSC (article 7, paragraphe 3, des MSC pour l'ER),
- selon les prescriptions des MSC pour l'ER [article 2, paragraphe 2, point b), article 5, paragraphe 1, point a), et article 7, paragraphe 2, des MSC pour l'ER].

Toutefois, lorsqu'une ANS joue le rôle d'organisme d'évaluation des MSC, cette tâche devrait être séparée sur le plan fonctionnel et exécutée par des membres de son personnel qui ne sont pas chargés du traitement de la demande d'autorisation de mise en service et de la décision connexe sur la délivrance de l'autorisation.

9. Registres

9.1. Document de référence du réseau

Le document de référence du réseau est une exigence établie à l'article 3 de la directive 2001/14/CE, qui constitue un outil pour l'attribution de droits d'accès, de sorte que le GI peut fournir les informations nécessaires, entre autres, sur la «nature de l'infrastructure» disponible, permettant ainsi à l'EF de demander des capacités sur un itinéraire. L'EF doit connaître la nature de l'infrastructure sur l'itinéraire de façon à pouvoir déterminer si l'itinéraire est compatible avec son train.

Il ressort d'une analyse des documents de référence du réseau établis par les GI que les informations fournies ne sont pas harmonisées et pas suffisantes pour contrôler la compatibilité technique entre un train et le réseau. Dans le contexte du remaniement de la directive 2001/14/CE, afin d'éviter les tâches fastidieuses et les chevauchements, le document de référence du réseau et le registre de l'infrastructure doivent être cohérents en ce qui concerne les informations relatives à «la nature de l'infrastructure».

9.2. Registre de l'infrastructure (RINF)

Le registre de l'infrastructure a été instauré comme un outil destiné à assurer la compatibilité entre les trains et les itinéraires et à énoncer la conformité des infrastructures neuves, renouvelées et réaménagées mises en service conformément à la directive 2001/16/CE. Sa portée était limitée au RTE-T. Le contenu du registre de l'infrastructure devait être décrit dans les STI pertinentes.

L'article 35 de la directive 2008/57/CE a confirmé cette approche et élargi la portée du registre de l'infrastructure à l'ensemble du réseau.

En conséquence, le registre de l'infrastructure tel qu'élargi doit comporter les informations nécessaires pour déterminer la compatibilité d'une manière harmonisée et assurer l'application de la directive 2008/57/CE en ce qui concerne la nature de l'infrastructure, dans le droit fil de la directive 2001/14/CE.

Lorsque la «nature de l'infrastructure» connaît un changement qui affecte la compatibilité des trains, la description du réseau doit donc être actualisée en fonction des spécifications à adopter [article 35].

Afin d'assurer l'efficacité du contrôle de compatibilité, les paramètres du registre de l'infrastructure et du registre européen des types de véhicules autorisés doivent être alignés.

9.3. Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)

Le registre européen des types de véhicules autorisés doit répertorier sur une base individuelle tous les types de véhicules dont la mise en service sur le réseau ferroviaire de la Communauté est autorisée de façon à réaliser les objectifs suivants:

- permettre aux ANS de simplifier l'autorisation de mise en service des véhicules qui sont conformes à un type autorisé,
- faciliter le processus d'acceptation croisée en fournissant des informations supplémentaires sur les types de véhicules autorisés,
- permettre à toute entreprise intéressée par l'exercice d'une activité dans le domaine ferroviaire (entreprise ferroviaire, propriétaire ou détenteur de véhicule, entreprise de location en crédit-bail, etc.) de connaître les types de véhicules dont la mise en service est autorisée dans chaque EM et procurer aux demandeurs une certitude raisonnable quant à l'issue d'une demande d'autorisation de mise en service d'un véhicule,
- permettre aux ANS, aux autorités chargées des enquêtes, etc. de retrouver les principales caractéristiques techniques de tout véhicule dont la mise en service est autorisée,

- permettre à l'Agence de retrouver des informations sur les types de véhicules autorisés dans les différents EM, en distinguant les véhicules conformes aux STI et les véhicules non conformes aux STI,
- permettre à toute entreprise intéressée par l'exercice d'une activité dans le domaine ferroviaire d'obtenir un aperçu général des types de véhicules qui pourraient être compatibles avec un réseau particulier. Le registre ne doit pas représenter le contrôle ultime de la compatibilité technique d'un train avec un réseau ou une portion d'itinéraire d'un réseau. Il est en effet possible qu'un train ne soit pas compatible avec un itinéraire même si tous les véhicules qui le composent sont compatibles avec ce même itinéraire. La compatibilité train/itinéraire est régie par les dispositions de la STI EXP (voir la section 5 du présent document); et
- connaître les restrictions inhérentes à un type de véhicules.

9.4. *Registre national des véhicules (RNV)*

Le RNV a pour but de servir à identifier tout véhicule autorisé et de remplir les fonctions suivantes:

- consigner les autorisations et les numéros d'identification attribués aux véhicules,
- permettre la recherche d'une information succincte sur un véhicule donné à l'échelle européenne,
- permettre le contact avec le propriétaire et le détenteur, et
- identifier l'ECE de tout véhicule en service.

9.5. *Document de référence*

L'article 27 de la directive 2008/57/CE prévoit l'adoption d'un document de référence répertoriant les règles nationales appliquées par les EM lors de la mise en service de véhicules. Ce document est utilisé:

- pour définir les paramètres à contrôler aux fins de l'autorisation d'un véhicule, lesquels paramètres doivent être identiques aux paramètres qui doivent être définis dans la STI, et
- pour consigner l'équivalence et la classification des règles nationales sur l'autorisation des véhicules de façon à faciliter la reconnaissance mutuelle.

Le document de référence doit être utilisé pour toutes les autorisations de mise en service de véhicules qui sont soumises à la directive 2008/57/CE et pour lesquelles la conformité aux règles nationales est imposée. Les lignes du RTE comme les lignes qui n'en font pas partie sont concernées. S'agissant de véhicules conformes aux STI, ce document doit permettre le contrôle de la compatibilité technique avec le réseau et du respect des règles nationales relatives aux cas spécifiques et à la résolution des points ouverts relatifs à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau. S'agissant de véhicules non conformes aux STI, ce document doit permettre la comparaison des règles nationales relatives à la liste des paramètres que les ANS doivent contrôler lors de la délivrance d'une autorisation, excepté le cas échéant les aspects couverts par une STI.

9.6. *Liste des marquages des détenteurs de véhicules (MDV)*

Le registre actualisé est publié à intervalles réguliers sur le site web de l'Agence (il est actuellement publié le premier mercredi de chaque mois).

Un marquage de détenteur de véhicule (MDV) est un code composé de 2 à 5 lettres qui est inscrit sur chaque véhicule.

Le MDV est une représentation du nom complet ou de l'abréviation du détenteur du véhicule, si possible de manière reconnaissable.

Le MDV est unique dans tous les pays concernés par la STI EXP ainsi que dans tous ceux qui concluent un accord impliquant l'application du système de numérotation des véhicules et de marquage du détenteur tel qu'il est décrit dans la STI EXP.

Un MDV ne peut être utilisé sur le réseau qu'après la publication par l'organisme central (AFE ou OTIF).

10. **Graphiques illustrant les procédures d'autorisation de la directive 2008/57/CE**

Les procédures à suivre pour obtenir l'autorisation de mise en service de sous-systèmes et de véhicules sont illustrées dans les schémas ci-après.

Remarque: malgré l'apparente complexité des procédures, il convient de noter que plusieurs opérations peuvent être exécutées en même temps par un même acteur. Plusieurs procédures d'autorisation supplémentaire pour un même véhicule peuvent en outre être exécutées en même temps que la première autorisation.

Figure 1

Article 15 – AMS de sous-systèmes fixes

ÉNERGIE	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD ⁽¹⁾	ANS		
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de règles nationales (RN)	Certificat en cas de RN		Rapport	Déclaration en cas de RN		Certificat en cas de RN	
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							AMS
INFRASTRUCTURE	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes ⁽²⁾	Compatibilité technique entre sous-systèmes ⁽²⁾		ANS		
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN						
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							
CCS VOIES	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes ⁽²⁾	Compatibilité technique entre sous-systèmes ⁽²⁾		ANS		
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN						
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							

AMS

⁽¹⁾ Les tâches de l'OD ont été scindées par souci de clarté du graphique, mais elles peuvent être réalisées par le même OD. En tout état de cause, un seul certificat est nécessaire en cas de RN pour chaque sous-système.

⁽²⁾ Il est possible que ces vérifications aient déjà été réalisées dans le cadre de la procédure de vérification «CE» si la STI le prévoit. Toutes ces vérifications peuvent en outre être cumulées dans une seule étape.

Figure 2

Article 22, paragraphe 2, point a) – Première AMS de véhicules conformes aux STI

CCS A BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD ⁽¹⁾	ANS	
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN		Rapport	Déclaration en cas de RN		Certificat en cas de RN
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾			Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau ⁽²⁾		Compatibilité technique entre véhicule et le réseau ⁽²⁾
MR	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾		Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau ⁽²⁾	Compatibilité technique entre véhicule et le réseau ⁽²⁾		ANS	
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN							
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN								AMS
Réseau							Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau ⁽²⁾				

L'AMS du véhicule doit être accordée sans autre vérification. AMS

⁽¹⁾ Les tâches de l'OD ont été scindées par souci de clarté du graphique, mais elles peuvent être réalisées par le même OD. En tout état de cause, un seul certificat est nécessaire en cas de RN pour chaque sous-système.

⁽²⁾ Au cours de l'AMS de chaque sous-système, il est possible que ces vérifications aient déjà été réalisées dans le cadre de la procédure de vérification «CE» si la STI le prévoit. Toutes ces vérifications peuvent en outre être cumulées dans une seule étape.

Figure 3

Article 22, paragraphe 2, point b) – Première AMS de véhicules conformes aux STI

CCS À BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Demandeur	OD ⁽¹⁾	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD ⁽¹⁾	ANS
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Rapport	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau ⁽²⁾		
Demandeur	ON	Demandeur	OD ⁽¹⁾							
MR	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents ⁽²⁾	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau ⁽²⁾		AMS
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							
	Réseau									

Aucune vérification.

AMS

⁽¹⁾ Les tâches de l'OD ont été scindées par souci de clarté du graphique, mais elles peuvent être réalisées par le même OD. En tout état de cause, un seul certificat est nécessaire en cas de RN pour chaque véhicule.

⁽²⁾ Il est possible que ces vérifications aient déjà été réalisées dans le cadre de la procédure de vérification «CE» si la STI le prévoit. Toutes ces vérifications peuvent en outre être cumulées dans une seule étape.

Figure 4

Article 23, paragraphe 1 – AMS supplémentaire de véhicules conformes aux STI «circulant partout»

CCS À BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD	Demandeur	OD	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD ⁽¹⁾	ANS
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Rapport	Déclaration CE	Certificat CE	
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽¹⁾		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents ⁽¹⁾	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau (lignes conformes aux STI) comme décrit dans les STI		
Demandeur	ON	Demandeur	OD							
MR	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents ⁽¹⁾		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents ⁽¹⁾	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau (lignes conformes aux STI) comme décrit dans les STI		AMS
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							
	Réseau									

Aucune vérification supplémentaire. Pas d'AMS supplémentaire.

AMS dans le premier État membre

⁽¹⁾ Au moment de la première AMS, il est possible que ces vérifications aient été réalisées dans le cadre de la procédure de vérification «CE» si la STI le prévoit.

Figure 5

Article 23 – AMS supplémentaire de véhicules conformes aux STI

CCS À BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD	Demandeur	OD	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD (1)	ANS	
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Rapport	Rapport	Déclaration en cas de RN		Certificat en cas de RN
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents	Analyses des risques sur la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris cas spécifiques et points ouverts (1)	Compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris cas spécifiques et points ouverts		
Demandeur	ON	Demandeur	OD								
MR	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents	Compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, y compris cas spécifiques et points ouverts (1)		AMS	
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN								
Réseau											

 Aucune vérification.
  AMS

(1) Uniquement si la deuxième ANS le demande. Seules les règles des groupes B et C peuvent être invoquées.

Figure 6

Article 24 – Première AMS de véhicules non conformes aux STI

CCS À BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD (1)	Demandeur	OD (1)	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD (1)	ANS
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Rapport	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents (2)		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents (3)	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau (3)	Compatibilité technique entre le véhicule et le réseau (2)	
Demandeur	ON	Demandeur	OD (1)							
MR	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents (2)		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents (3)	Intégration en toute sécurité entre le véhicule et le réseau (3)		AMS
	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN							
Réseau										

 Aucune vérification.
  AMS

(1) Les tâches de l'OD ont été scindées par souci de clarté du graphique, mais elles peuvent être réalisées par le même OD. En tout état de cause, un seul certificat est nécessaire en cas de règles nationales pour chaque véhicule.

(2) Il est possible que ces vérifications aient déjà été réalisées dans le cadre de la procédure de vérification «CE» si la STI le prévoit. Toutes ces vérifications peuvent en outre être cumulées dans une seule étape.

Figure 7

Article 25 – AMS supplémentaire de véhicules non conformes aux STI

CCS À BORD	Demandeur	ON	Demandeur	OD	Demandeur	OD	Org. d'évaluation des MSC	Demandeur	OD	ANS	
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN	Rapport	Rapport	Déclaration en cas de RN		Certificat en cas de RN
MR	Autres directives Conformité aux STI		Conformité aux RN		Compatibilité technique entre sous-systèmes pertinents		Intégration en toute sécurité entre sous-systèmes pertinents	Analyse des risques sur la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau	Compatibilité technique entre le véhicule et le réseau		AMS
	Demandeur	ON	Demandeur	OD							
	Déclaration CE	Certificat CE	Déclaration en cas de RN	Certificat en cas de RN							
Réseau											

 La deuxième ANS ne peut remettre cette partie en question qu'en cas de risque grave pour la sécurité. Seules les règles des groupes B et C peuvent être invoquées.
 La deuxième ANS peut demander des informations complémentaires ou des essais. Seules les règles des groupes B et C peuvent être invoquées.
 Aucune vérification.

 AMS

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Abréviation	Définition
ANS	Autorités nationales de sécurité
CCS	Contrôle-commande et signalisation
CI	Constituants d'interopérabilité
ECE	Entités chargées de l'entretien
EF	Entreprise ferroviaire
EM	État(s) membre(s)
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
JOUE	<i>Journal officiel de l'Union européenne</i>
MDV	Liste des marquages des détenteurs de véhicules
MSC pour l'ER	Méthodes de sécurité communes pour l'évaluation des risques
OD	Organisme désigné
ON	Organisme notifié
RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
RINF	Registre de l'infrastructure
RNV	Registre national des véhicules
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
RTNN	Règles techniques nationales notifiées
SGS	Système de gestion de la sécurité
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité
STI EXP	STI Exploitation et gestion du trafic