

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/417 DE LA COMMISSION**du 22 février 2023**

relative à l'acceptation d'une demande présentée par les Pays-Bas et l'Allemagne, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer temporairement le point 4.2.5.1 «Communications radio avec le train» et le point 4.2.8 «Gestion des clés» de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission aux huit rames FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)

[notifiée sous le numéro C(2023) 1154]

(Les textes en langues allemande et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Les 15 et 20 juillet 2022, respectivement, les Pays-Bas et l'Allemagne ont soumis à la Commission une demande de non-application du point 4.2.5.1 «Communications radio avec le train» et du point 4.2.8 «Gestion des clés» du règlement (UE) 2016/919 de la Commission ⁽²⁾ à huit rames FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) (ci-après les «rames») fournies par le constructeur Stadler à l'exploitant Arriva. Les demandes sont fondées sur l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, qui prévoit une possibilité de non-application en raison du risque de compromettre la viabilité économique du projet. Lesdites rames assurent des services entre Maastricht (Pays-Bas), Heerlen (Pays-Bas) et Aix-la-Chapelle (Allemagne).
- (2) Les huit mêmes rames FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) ont déjà fait l'objet de la décision d'exécution C(2020) 5081 final de la Commission ⁽³⁾. Par ladite décision d'exécution, la Commission a accepté la demande des Pays-Bas de ne pas appliquer temporairement le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, qui prévoit que les véhicules destinés à être exploités sur les corridors du réseau central RTE-T doivent être équipés de l'ETCS (système européen de contrôle des trains) ligne de base 3 ⁽⁴⁾. La non-application temporaire a été acceptée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, qui fait référence à l'absence de viabilité économique de la mise à niveau consistant à installer l'équipement embarqué du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), dans le plein respect du règlement (UE) 2016/919.
- (3) La décision d'exécution C(2020) 5081 final a accordé la non-application temporaire jusqu'au 31 mars 2022, avec la possibilité pour l'autorité nationale de sécurité néerlandaise de prolonger la période de non-application jusqu'au 31 décembre 2022 si cela s'avère nécessaire pour des motifs qui échappent à la responsabilité du propriétaire ou du constructeur des rames, et à la demande de l'un d'eux.
- (4) Sur la base de l'obligation faite aux autorités néerlandaises, en application de la décision d'exécution C(2020) 5081 final, de surveiller les progrès accomplis par le propriétaire et le constructeur des rames dans l'exécution de leur obligation d'assurer la mise en conformité totale des huit rames avec l'ERTMS embarqué, l'autorité nationale de sécurité néerlandaise a autorisé la prolongation de la période de non-application jusqu'au 31 décembre 2022.

⁽¹⁾ JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

⁽³⁾ Décision d'exécution C(2020) 5081 final de la Commission du 29 juillet 2020 relative à l'acceptation d'une demande présentée par les Pays-Bas, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2016/919 de la Commission à huit rames FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435).

⁽⁴⁾ Tableau A 2.2 et tableau A 2.3 de l'annexe A de l'annexe du règlement (UE) 2016/919.

- (5) Par conséquent, les huit rames concernées sont actuellement équipées de systèmes de classe B, le propriétaire ayant décidé de reporter l'installation de la ligne de base 2 et de procéder directement à la mise à niveau vers l'ETCS ligne de base 3 d'ici à la fin de 2022, sur la base de la décision d'exécution C(2020) 5081 final.
- (6) En ce qui concerne la demande actuelle de non-application temporaire des points 4.2.5.1 et 4.2.8 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, les informations fournies par les autorités néerlandaises et allemandes conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 ont permis à la Commission de procéder à son analyse.
- (7) Le projet de mise à niveau des huit rames avec l'équipement embarqué ETCS ligne de base 3 a connu des retards au cours de la première année du projet, principalement en raison de facteurs externes sur lesquels le constructeur n'a eu qu'une influence limitée. Les motifs de ces retards sont notamment l'absence de mise à niveau à l'ETCS ligne de base 3 de l'infrastructure, l'imprécision des exigences relatives à la mise en œuvre du système de classe B et l'incidence de la COVID-19 sur la prise de décision et la communication entre les parties prenantes.
- (8) Afin de rattraper les retards et de poursuivre l'exploitation des trains, les autorités néerlandaises et allemandes ont accepté la demande du constructeur de retirer temporairement les deux fonctions «commutation de paquets GPRS» et «gestion des clés en ligne» des spécifications des rames et d'étudier la possibilité d'appliquer une restriction ou une condition d'utilisation pour compenser le retrait des deux fonctions. Or, la commutation de paquets GPRS et la gestion des clés en ligne sont deux fonctions techniques inhérentes à l'ETCS ligne de base 3. La communication de paquets GPRS fait partie des exigences au titre du point 4.2.5.1 «Communications radio avec le train» et la gestion des clés en ligne fait partie des exigences au titre du point 4.2.8 «Gestion des clés» de l'annexe du règlement (UE) 2016/919. La suppression de ces deux fonctions constitue donc un non-respect du règlement (UE) 2016/919.
- (9) Par conséquent, en l'absence de dérogation à l'application complète de l'ETCS ligne de base 3, l'exploitation des rames devrait cesser. Les rames présentent des caractéristiques spécifiques, à savoir trois systèmes d'alimentation électrique (1,5 kV, 3 kV et 15 kV) et trois systèmes de contrôle des trains de classe B (ATB, TBL1+ et PZB). Actuellement, il n'existe pas sur le marché de rames présentant ces caractéristiques ou des caractéristiques similaires qui soient autorisées à circuler aux Pays-Bas et en Allemagne. Un remplacement temporaire par des rames louées est donc impossible. En conséquence, les rames devraient être remplacées par des bus, ce qui aurait non seulement une incidence économique due au manque à gagner et aux coûts directs élevés d'un service de transport routier de substitution, mais aussi une incidence socioéconomique négative sur les clients d'Arriva et la perte de confiance des voyageurs dans l'exploitant, résultant de la perturbation du service.
- (10) Conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, les demandeurs ont informé la Commission que le retard dans la mise en œuvre des deux fonctions n'affectera pas la sécurité et l'interopérabilité, étant donné que l'introduction des équipements au sol des deux fonctions n'est pas prévue avant 2026 et que l'ETCS ligne de base 3 embarqué est pleinement compatible avec la signalisation «sol». En outre, l'incidence de la non-application des deux fonctions est limitée, étant donné que les rames ne circuleront qu'entre Aix-la-Chapelle et Maastricht.
- (11) Par conséquent, afin d'éviter toute perturbation des services ferroviaires interrégionaux jusqu'à l'installation de l'équipement ERTMS manquant, la condition énoncée à l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797 devrait être considérée comme remplie et la dérogation aux points 4.2.5.1 et 4.2.8 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 devrait être accordée jusqu'au 31 décembre 2024.
- (12) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande du Royaume des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne de ne pas appliquer le point 4.2.5.1 «Communications radio avec le train» et le point 4.2.8 «Gestion des clés» du règlement (UE) 2016/919 à huit rames «FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)» est acceptée, sous réserve du respect des conditions énoncées à l'article 2.

Article 2

Le Royaume des Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne informent la Commission, au plus tard le 31 mars 2023, des travaux prévus pour la mise en œuvre des points 4.2.5.1 et 4.2.8 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 et communiquent à la Commission la mise en œuvre effective de ces travaux au plus tard le 31 décembre 2024.

Article 3

La présente décision s'applique dans les limites géographiques des réseaux ferroviaires néerlandais et allemand.

Article 4

Le Royaume des Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne sont destinataires de la présente décision.

Celle-ci est applicable jusqu'au 31 décembre 2024.

Fait à Bruxelles, le 22 février 2023.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission
