

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B**

**DÉCISION DÉLÉGUÉE (UE) 2017/1474 DE LA COMMISSION**

**du 8 juin 2017**

**complétant la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relativement aux objectifs spécifiques pour l'élaboration, l'adoption et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité**

*[notifiée sous le numéro C(2017) 3800]*

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

(JO L 210 du 15.8.2017, p. 5)

Rectifiée par:

► **C1** Rectificatif, JO L 336 du 16.12.2017, p. 60 (2017/1474)



## DÉCISION DÉLÉGUÉE (UE) 2017/1474 DE LA COMMISSION

du 8 juin 2017

complétant la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relativement aux objectifs spécifiques pour l'élaboration, l'adoption et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité

[notifiée sous le numéro C(2017) 3800]

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

*Article premier*

### Objet et champ d'application

La présente décision définit les objectifs spécifiques conformément auxquels les nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité («STI») sont élaborées ou les STI existantes sont modifiées.

*Article 2*

### Tâches de l'Agence

Lorsqu'elle rédige des STI et des modifications relatives à des STI à la demande de la Commission en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, l'Agence respecte les objectifs spécifiques fixés aux articles 3 à 14 de la présente décision.

L'Agence formule des recommandations à l'intention de la Commission, en tenant compte de l'estimation des coûts et des avantages des objectifs spécifiques visés au premier alinéa.

*Article 3*

### Objectifs spécifiques communs

1. Les STI couvrent l'ensemble du système ferroviaire de l'Union de manière à éviter les doubles emplois, à fournir des correspondances plus directes entre les sous-systèmes, les exigences essentielles et les STI, et à permettre une définition cohérente des stratégies d'application des STI.

À cette fin, différents scénarios sont élaborés et les analyses d'impact correspondantes sont effectuées.

2. Le champ d'application technique et géographique de chaque STI est revu pour tenir compte des exigences énoncées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 à 5, de la directive (UE) 2016/797.

3. S'il y a lieu, les STI sont révisées pour garantir le juste équilibre entre une approche fondée sur les règles et une approche fondée sur les risques.

4. La correspondance entre les paramètres fondamentaux et les exigences essentielles applicables est réexaminée pour chaque STI, de même que les interfaces avec les autres sous-systèmes.

5. Le cas échéant, les STI comprennent des dispositions qui:

a) tiennent compte de l'incidence éventuelle sur les autres STI et des interfaces avec celles-ci, ainsi que des stratégies, politiques et législations applicables de l'Union, et garantissent la cohérence entre

**▼B**

elles. Dans la mesure du possible, les STI maintiennent les dispositions en vigueur qui visent à supprimer les entraves techniques à l'interopérabilité;

- b) tiennent compte de l'évolution du système ferroviaire de l'Union et des activités de recherche et d'innovation connexes et les intègrent lorsqu'elles atteignent le niveau de maturité approprié;
- c) closent les points encore ouverts;
- d) tiennent compte de l'évolution des exigences techniques applicables sur les réseaux de pays tiers où l'écartement des voies est de 1 520 millimètres;
- e) harmonisent les définitions entre les STI, en sus des définitions figurant dans la directive (UE) 2016/797;
- f) intègrent des références aux normes et aux autres documents techniques qui évoluent régulièrement, afin de permettre une mise à jour en temps voulu;
- g) revoient le nombre de constituants d'interopérabilité en l'augmentant si besoin est;
- h) indiquent si les organismes d'évaluation de la conformité qui étaient déjà notifiés sur la base d'une version précédente de la STI doivent ou non être de nouveau notifiés ou bien si une procédure simplifiée de notification est appliquée. Dans tous les cas, les conditions applicables sont précisées;
- i) tiennent compte des meilleures pratiques du secteur et réexaminent le choix des modules prévus dans le cadre des procédures d'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes;
- j) réduisent le risque de déraillement ainsi que l'impact sur les personnes et l'environnement en cas de déraillement;
- k) lors de l'examen des solutions envisageables aux problèmes liés à la sécurité, prennent en compte toutes les causes possibles de ces problèmes, y compris, dans la mesure du possible, ►C1 celles liées aux incidents de sûreté, sans compromettre la sécurité ni l'interopérabilité; ◀
- l) améliorent l'efficacité énergétique des sous-systèmes concernés.

6. Les STI relatives aux systèmes d'information et de communication prennent en considération les exigences d'architecture de source libre et de données ouvertes.

7. L'application des modules pour l'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes est clarifiée, notamment en ce qui concerne d'éventuelles révisions du contenu des chapitres pertinents des STI, ainsi que la nécessité de modules ad hoc, nouveaux ou révisés, ou la migration vers les modules types figurant à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil (1). À cette fin est réalisée une étude qui exposera:

- i) les rôles et les responsabilités des parties concernées par les procédures d'évaluation de la conformité;
- ii) un champ d'application étendu pour inclure également les procédures d'évaluation de la conformité relatives aux règles techniques nationales notifiées;

(1) Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

**▼B**

- iii) les éléments des procédures visées au point ii), y compris le contenu du dossier technique, et le déroulement des étapes de l'évaluation;
- iv) les modèles des certificats de vérification et leur période de validité en cas de certification conformément à la STI ou aux règles nationales applicables;
- v) les conditions dans lesquelles les constituants d'interopérabilité peuvent être certifiés conformément aux STI abrogées;
- vi) les éléments des audits de surveillance et de renouvellement dans le cas où s'applique une évaluation reposant sur le ou les systèmes de gestion de la qualité, y compris les conditions dans lesquelles des visites inopinées dans les locaux du demandeur sont effectuées.

*Article 4***Objectifs spécifiques applicables à la STI LOC&PAS**

1. Les dispositions relatives aux systèmes automatiques pour gabarit variable du règlement (UE) n° 1302/2014 («STI LOC&PAS»), y compris en ce qui concerne les spécifications techniques et les procédures d'évaluation de la conformité, sont révisées.
2. Les dispositions visant à faciliter l'accès aux voitures de voyageurs sont incluses, s'il y a lieu, dans la STI LOC&PAS, compte tenu des interfaces avec l'infrastructure.
3. La STI LOC&PAS prévoit des modalités facultatives en vue de faciliter:

**▼C1**

- a) l'autorisation de véhicules dans des domaines d'utilisation étendus où ils sont destinés à être utilisés; et

**▼B**

- b) la composition des trains de voyageurs, notamment la rétrocompatibilité avec l'accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international ou RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. Le cas échéant, sont intégrées dans la STI LOC&PAS des exigences visant à renforcer la protection des conducteurs de train du point de vue de la santé et de la sécurité au travail, ainsi que de la sécurité des opérations. Des spécifications relatives aux outils de contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs de train sont définies.
  5. La STI LOC&PAS tient compte des modifications dans la procédure de mise sur le marché de sous-systèmes mobiles prévue aux articles 20 à 26 de la directive (UE) 2016/797, notamment en ce qui concerne les vérifications préalables à la première utilisation des véhicules munis d'une autorisation mentionnés à l'article 4, paragraphe 3, point i) et à l'article 23 de cette directive.

*Article 5***Objectifs spécifiques applicables à la STI WAG**

1. Sans préjudice de l'article 21, paragraphe 16, de la directive (UE) 2016/797, le règlement (UE) n° 321/2013 («STI WAG») inclut les véhicules devant être autorisés et exploités sur les réseaux ferroviaires de l'Union européenne où l'écartement des voies est de 1 520 millimètres.
2. Les dispositions de la STI WAG relatives aux systèmes automatiques pour gabarit variable sont réexaminées, y compris en ce qui concerne les spécifications techniques et les procédures d'évaluation de la conformité.
3. La STI WAG comprend des dispositions visant à accroître la flexibilité et l'efficacité dans la composition des trains et à développer le transport intermodal. Elle comporte, le cas échéant, des dispositions sur l'attelage automatique.

**▼B**

4. Elle garantit la cohérence et évite tout chevauchement avec le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses («RID») en ce qui concerne les exigences techniques applicables aux véhicules. Inclure la fonction de détection de déraillement est envisagé en tenant compte des exigences techniques, des aspects opérationnels et des procédures d'évaluation de la conformité.
5. La STI WAG comprend des exigences qui facilitent l'identification des wagons de fret. Le recours à des technologies sans contact et aux normes connexes est prévu si besoin est.
6. La STI WAG tient compte des modifications dans la procédure de mise sur le marché des sous-systèmes mobiles prévue aux articles 20 à 26 de la directive (UE) 2016/797, notamment en ce qui concerne les vérifications préalables à la première utilisation des véhicules munis d'une autorisation mentionnés à l'article 4, paragraphe 3, point i) et à l'article 23 de cette directive.

*Article 6***Objectifs spécifiques applicables à la STI Bruit**

1. Le règlement (UE) n° 1304/2014 («STI Bruit») comprend des dispositions visant à combattre efficacement les nuisances sonores causées par le transport de fret ferroviaire en équipant les wagons de fret existants de semelles de frein en matériau composite, ou en mettant en place d'autres solutions adaptées.
2. La STI Bruit prévoit une procédure visant à tester les performances acoustiques des semelles de frein en matériau composite. L'utilisation de telles semelles de frein, énumérées à l'appendice G du règlement (UE) n° 321/2013, est autorisée. Des essais supplémentaires des semelles de frein peuvent être exigés si nécessaire, soit sous la forme de vérifications en bord de voie, soit sous la forme d'essais acoustiques au banc.

*Article 7***Objectifs spécifiques applicables à la STI CCS**

1. Le règlement (UE) 2016/919 («STI CCS») est révisé pour simplifier la procédure pour la mise à jour de sa base technique en conformité avec les demandes de modification introduites par le biais de la procédure de gestion des modifications établie dans le cadre de la STI CCS.
2. La STI CCS est réexaminée afin de permettre un déploiement cohérent de l'ERTMS sur l'ensemble du réseau ferroviaire au sein de l'Union. Des architectures embarquées simples et une réduction du nombre de versions logicielles sont recherchées en vue d'un déploiement rentable.
3. La STI CCS modifie les spécifications ETCS et GSM-R en tenant compte d'une analyse coûts/avantages portant sur les nouveaux projets et les investissements passés. Elle inclut des cadres réglementaires portant sur les aspects à la fois techniques et de la migration qui tiennent compte des éléments technologiques recensés dans le rapport consacré à la perspective à plus long terme de l'ERTMS.
4. La STI CCS prévoit un mécanisme pour une correction rapide des erreurs tenant compte de la compatibilité entre les sous-systèmes «sol» et «bord». Ce mécanisme comprend des mesures correctives afin de garantir la compatibilité de la mise en œuvre de l'ERTMS sans compromettre sa stabilité. Des mesures supplémentaires sont prévues, le cas échéant, pour assurer la compatibilité technique entre les sous-systèmes «sol» et «bord».

**▼B**

5. La STI CCS permet la migration de technologies pouvant être utilisées aussi bien par le sous-système «sol» que par le sous-système «bord», du GSM-R vers un système de communication de nouvelle génération, compte tenu de l'équilibre entre les normes spécifiques aux chemins de fer et les normes de télécommunications générales.

*Article 8***Objectifs spécifiques applicables à la STI ENE**

Le règlement (UE) n° 1301/2014 («STI ENE») est révisé en ce qui concerne les exigences techniques applicables au fonctionnement simultané de plusieurs pantographes en contact avec des lignes aériennes de contact résultant de l'utilisation de locomotives couplées et d'unités multiples. Les aspects opérationnels connexes sont également pris en compte.

*Article 9***Objectifs spécifiques applicables à la STI INF**

1. Des dispositions assurant le maintien de l'interopérabilité à l'intérieur du sous-système et, s'il y a lieu, avec d'autres sous-systèmes, tout en permettant la réduction des coûts d'entretien des infrastructures grâce au recours, notamment, à l'entretien fondé sur des critères de durée, à des capteurs et à des technologies de contrôle de l'état, sont incluses dans le règlement (UE) n° 1299/2014 («STI INF»).

2. La STI INF comporte des dispositions relatives aux systèmes automatiques pour gabarit variable, y compris en ce qui concerne les spécifications techniques et les procédures d'évaluation de la conformité.

*Article 10***Objectifs spécifiques applicables à la STI PMR**

1. Le règlement (UE) n° 1300/2014 («STI PMR») est révisé afin de définir des exigences relatives à l'inventaire des actifs visés à l'article 7 dudit règlement.

Il comporte des dispositions relatives à la désignation des entités chargées de fournir les données ad hoc et des dispositions qui établissent un calendrier pour la mise en place de l'inventaire des actifs par les États membres.

Ces dispositions reposent sur la recommandation de l'Agence visée à l'article 7, paragraphe 2, de ce règlement et sur les meilleures pratiques établies par chaque État membre à la suite de la mise en œuvre des inventaires des actifs.

2. La STI PMR définit des priorités et des critères communs pour améliorer davantage l'accessibilité des personnes à mobilité réduite sur la base de l'aperçu comparatif des stratégies contenues dans les plans nationaux de mise en œuvre visés à l'article 8 du règlement (UE) n° 1300/2014.

Ces priorités et critères intègrent les meilleures pratiques découlant de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces plans.

**▼C1**

La STI PMR comporte une définition claire des fauteuils roulants manuels et électriques et énonce les exigences applicables aux fauteuils roulants électriques d'un modèle innovant pour l'accès des voyageurs au train en toute sécurité.

**▼B***Article 11***Objectifs spécifiques applicables à la STI OPE**

1. La décision 2012/757/UE («STI OPE») définit des principes d'exploitation fondamentaux et des règles opérationnelles communes en vue de réduire le volume des règles nationales.

**▼C1**

2. La STI OPE inclut des dispositions visant à assurer la compatibilité entre les trains complets et les itinéraires sur lesquels ils sont destinés à être exploités.

**▼B**

3. La STI OPE tient compte de l'évolution des méthodes et protocoles normalisés de communication, ainsi que des systèmes normalisés d'échange de données.

4. Elle tient également compte de l'évolution de la situation concernant l'établissement des registres visés aux articles 47, 48 et 49 de la directive (UE) 2016/797.

5. La STI OPE définit la portée des points ouverts relatifs aux opérations et établit une distinction entre les règles nationales applicables et les règles nécessitant une harmonisation via le droit de l'Union pour permettre la migration vers un système interopérable apportant le niveau optimal d'harmonisation technique.

6. La STI OPE prévoit l'établissement de liens cohérents avec les exigences opérationnelles des systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Il s'agit notamment de faire en sorte que la culture de la sécurité et les facteurs humains soient correctement pris en considération.

7. En tant que de besoin, la STI OPE définit les compétences et les qualifications de l'ensemble du personnel exécutant des tâches critiques de sécurité qui ne sont pas couvertes par d'autres législations pertinentes.

*Article 12***Objectifs spécifiques applicables à la STI STF**

1. Les exigences opérationnelles contenues dans le règlement (UE) n° 1303/2014 («STI STF») sont revues afin d'harmoniser l'évaluation de la capacité d'évacuation en rapport, par exemple, avec la distance entre deux issues de secours latérales ou verticales.

2. Le cas échéant, des dispositions relatives à la communication entre le personnel de bord, d'une part, et le gestionnaire de l'infrastructure et les services d'urgence, d'autre part, sont insérées.

*Article 13***Objectifs spécifiques applicables à la STI ATF**

1. Le règlement (UE) n° 1305/2014 («STI ATF») est révisé afin de simplifier la procédure pour la mise à jour de sa base technique en accord avec la procédure de gestion des modifications prévue par la STI ATF et visée au point 7.2 de l'annexe dudit règlement.

2. Le contenu et la structure des messages définis dans la STI ATF relativement à l'échange de wagons et à la composition des trains sont réexaminés et simplifiés au besoin.

3. Le contenu et la structure des messages définis dans la STI ATF en matière de transport combiné ou multimodal sont réexaminés et, dans le cas où de tels messages manquent, ils sont élaborés afin de faciliter la logistique et les opérations.

**▼B**

4. La STI ATF prévoit, s'il y a lieu, les données à échanger avec les applications liées à la sécurité.
5. Les liens entre les bases de données relevant de la STI ATF et les outils utilisés pour améliorer les performances du fret ferroviaire sont revus.
6. La STI ATF permet en outre à l'Agence d'évaluer la conformité des outils informatiques déployés par le secteur ferroviaire européen avec les exigences de la STI.
7. La STI ATF n'impose pas aux entreprises ferroviaires d'exigences susceptibles de constituer un frein à la transformation numérique des activités ferroviaires.

*Article 14***Objectifs spécifiques applicables à la STI ATV**

1. Le règlement (UE) n° 454/2011 («STI ATV») est révisé afin de simplifier la procédure pour la mise à jour de sa base technique en accord avec la procédure de gestion des modifications prévue par la STI ATV et visée au point 7.5.2 de l'annexe dudit règlement.
2. Le champ d'application géographique de la STI ATV est le même que celui de la STI ATF.
3. Le cas échéant, la STI ATV tient compte de l'exigence essentielle «Accessibilité» telle que définie à l'annexe III, point 1.6, de la directive (UE) 2016/797.
4. La STI ATV prend en compte la révision de la STI PMR, eu égard en particulier aux inventaires des actifs et, s'il y a lieu, à l'initiative du secteur ferroviaire relative au modèle «service complet».
5. La STI ATV définit la part des tâches afférentes à la gestion des structures centralisées de données de manière à intégrer les nouvelles tâches et responsabilités de l'Agence et de l'organe de gouvernance institué par le secteur en vue d'accélérer la mise en œuvre de la STI ATV.
6. La STI ATV a pour objet de faciliter la création de systèmes de billetterie directe, de billetterie intégrée et d'information et de réservation pour les voyages multimodaux.
7. La STI ATV permet en outre à l'Agence d'évaluer la conformité des outils informatiques déployés par le secteur ferroviaire européen avec les exigences de la STI.

*Article 15*

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.