Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/255

19.1.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/255 DE LA COMMISSION

du 17 janvier 2024

portant acceptation d'une demande présentée par la République française, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer temporairement le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission à 4 véhicules V300 Zefiro I-F

[notifiée sous le numéro C(2024) 203]

(Le texte en langue française est le seul 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) Le 11 mai 2023, la France a présenté à la Commission, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, une demande de non-application temporaire du point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([2]) à 4 véhicules V300 Zefiro I-F, identifiés par les numéros ERT1000-23, ERT1000-28, ERT1000-31 et ERT1000-47.

(2) La demande concerne des véhicules V300 Zefiro I-F achetés initialement par Trenitalia S.p.A. (dans le cadre du contrat n° 14625 du 30 septembre 2010) et faisant partie d'une flotte de 50 véhicules, en vue d'une exploitation sur le réseau ferroviaire italien. Le 22 octobre 2021, au titre du contrat n° 4669, Trenitalia S.p.A. a demandé le réaménagement de 3 véhicules de la flotte d'origine, aux fins de leur exploitation sur un service transfrontalier entre la France et l'Italie. Le 7 novembre 2021, Trenitalia S.p.A. a demandé, par la lettre d'intention TRNIT-DACQ.ACQR\ P \ 2022\ 0040367, le réaménagement d'un véhicule supplémentaire aux mêmes fins. Les véhicules réaménagés sont du type V300 Zefiro I-F. La demande a été présentée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, à savoir l'absence de viabilité économique du nouveau réaménagement vers l'ETCS («système européen de contrôle des trains») ligne de base 3, visée au point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919.

(3) Après la présentation de la demande, le règlement (UE) 2016/919 a été abrogé par le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission ([3]). En substance, l'exigence d'installer l'ETCS (ligne de base 3) énoncée au point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 est actuellement énoncée aux points 7.4.2.1 et 7.4.2.4 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695. Par conséquent, la demande initiale devrait être considérée comme une demande de ne pas appliquer temporairement les points 7.4.2.1 et 7.4.2.4 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695.

(4) Trenitalia effectuera une demande d'autorisation pour les 4 nouveaux véhicules V300 Zefiro I-F selon le type déjà autorisé (NIE EU8020210113) et étendra son domaine d'utilisation du réseau italien au réseau français. Les 4 véhicules circulent déjà sur le réseau italien avec l'ETCS ligne de base 2.

([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]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380).

(5) Pour permettre leur exploitation sur le réseau national français, les véhicules V300 Zefiro I-F sont équipés d'un système de protection automatique des trains supplémentaire: le sous-système bi-standard ERTMS/TVM dans une configuration «nationale réduite» en interface avec le sous-système KVB de protection des trains, ainsi que le sous-système ATESS de type 3G en interface avec le KVB. Ce système de protection automatique des trains est le seul autorisé à fonctionner sur des lignes du réseau français à grande vitesse qui ne sont pas équipées de l'ERTMS.

(6) Conformément aux points 7.4.2.1 et 7.4.2.4 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695, les 4 véhicules concernés devraient être équipés du sous-système bi-standard ERTMS/TVM compatible avec l'ETCS ligne de base 3.

(7) Cela obligerait toutefois l'opérateur Trenitalia et le fournisseur Bombardier-Hitachi à modifier et à moderniser les véhicules, ce qui augmenterait le coût du projet au point de compromettre sa viabilité économique et affecterait la disponibilité des véhicules en vue d'une exploitation commerciale sur d'autres lignes. Cela aurait une incidence économique en termes de manque à gagner, du fait de l'indisponibilité des trains, et de coûts de maintenance, qui serait encore aggravée par la nécessité de former le personnel d'entretien et par le manque de synergies entre la première flotte de 5 véhicules équipés de la ligne de base 2 de l'ETCS et le nouveau parc de 4 véhicules équipés de la ligne de base 3.

(8) Le constructeur des 4 véhicules concernés et leur propriétaire, Trenitalia S.p.A., se sont engagés à mettre en place un plan d'ingénierie et d'installation en vue du réaménagement de ces véhicules avec la nouvelle ligne de base 3 de l'ETCS pour l'équipement embarqué. Selon les derniers calendriers fournis par le demandeur, la mise à jour de l'ETCS ligne de base 2 vers l'ETCS ligne de base 3 devrait débuter en décembre 2026 et s'achever au plus tard le 31 août 2027. Une mise à jour vers l'ETCS ligne de base 3 sera effectuée aux mêmes dates pour les 5 autres trains Zefiro composant la flotte.

(9) L'absence de décision positive engendrerait un retard de 4 ans dans la mise à disposition de nouveaux trains capables d'assurer le même service. Ce retard aurait des conséquences économiques et impliquerait le passage à des moyens de transport plus polluants ainsi que l'absence de synergies entre les 5 trains Zefiro déjà en service et les véhicules qui font l'objet de la présente demande.

(10) Il ressort de l'analyse effectuée par la Commission que les spécifications de remplacement qui seraient appliquées pour garantir la sécurité et l'interopérabilité de tous les véhicules sont suffisantes.

(11) Sur la base des arguments présentés par les demandeurs et repris aux considérants 7, 8 et 9, les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, devraient être considérées comme remplies pour les 4 véhicules concernés. Par conséquent, il convient d'accepter la demande présentée par la France de ne pas appliquer à ces véhicules les points 7.4.2.1 et 7.4.2.4 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 jusqu'à ce qu'ils soient équipés de l'ETCS ligne de base 3 au plus tard le 31 août 2027.

(12) Afin d'avoir une vue d'ensemble sur le calendrier et sur l'état d'avancement du renouvellement des véhicules, la France doit en informer la Commission au plus tard le 31 décembre de chaque année, afin de veiller à ce que l'avancée du projet respecte les délais prévus.

(13) 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 de la France, notifiée à la Commission le 11 mai 2023, en vue de la non-application temporaire des points 7.4.2.1 et 7.4.2.4 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 pour les 4 véhicules V300 Zefiro I-F identifiés par les numéros ERT1000-23, ERT1000-28, ERT1000-31 et ERT1000-47, est acceptée.

Article 2

La France informe la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, de la planification et de l'état d'avancement du réaménagement des 4 véhicules visés à l'article 1er.

Article 3

La présente décision s'applique dans les limites géographiques du réseau ferroviaire français.

Article 4

La République française est destinataire de la présente décision.

Elle est applicable jusqu'au 31 août 2027.

Fait à Bruxelles, le 17 janvier 2024.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission