Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/378

29.1.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/378 DE LA COMMISSION

du 25 janvier 2024

acceptant une demande présentée par l'Espagne, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer le règlement (UE) 2016/919 de la Commission à 58 véhicules Stadler E6000

[notifiée sous le numéro C(2024) 388]

(Le texte en langue espagnole 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 28 juin 2023, l'Espagne a présenté à la Commission, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, une demande de non-application temporaire à 58 véhicules du point 7.4.2.1, paragraphe 1, de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([2]). Ce point exige l'installation de l'ETCS ligne de base 3 à bord des nouveaux véhicules

(2) La demande concerne 58 nouveaux véhicules Stadler E6000 achetés par les entreprises ferroviaires suivantes: Renfe Mercancias (12 locomotives), Alpha Trains (30 locomotives) et Medway (16 locomotives), respectivement énumérées à l'annexe I.

(3) La demande a été présentée sur le fondement de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797 relatif au manque de viabilité économique du projet, en l'occurrence la mise en service avant le 31 décembre 2028 de véhicules entièrement équipés de l'ETCS (ligne de base 3), conformément au point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919.

(4) Après la soumission 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'obligation d'être équipés de l'ETCS (ligne de base 3) prévue au point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 a été reprise au point 7.4.2.1 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695. Par conséquent, la demande originale devrait être considérée comme une demande de non-application temporaire du point 7.4.2.1 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695.

(5) Les 58 nouveaux véhicules Stadler E6000 seront exploités sur la ligne L084/984 du réseau espagnol, qui comprend le tronçon montagneux du Puerto de Pajares. Les nouvelles locomotives pourront remorquer de longs trains grâce à une puissance de traction élevée, fonctionner sous différentes tensions électriques (3 kV/25 kV), ce qui est nécessaire en raison des conditions du réseau, et s'adapter à des écartements de voies de 1668 mm (dans la péninsule ibérique) et de 1435 mm (dans le reste de l'Europe).

(6) Conformément au point 7.4.2.2, de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2023/1695, les véhicules existants devraient être équipés de l'ETCS. Néanmoins, les véhicules Stadler E6000 ne sont pas équipés de l'ETCS/ERTMS. Par conséquent, au cours du processus d'autorisation de ce type de véhicule (numéro 1-075-0005-8-001-001), l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a défini des restrictions d'utilisation spécifiques. Conformément à ces dernières, les locomotives en question ne peuvent actuellement pas circuler sur des lignes équipées d'un système de signalisation de classe A (ETCS/ERTMS), ni sur les corridors définis à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/6 de la Commission ([4]) ni sur les lignes assurant la liaison avec les principaux ports européens, les gares de triage, les terminaux de marchandises et les zones de transport de marchandises définies dans l'article 2, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2017/6

([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).
([4]) Règlement d'exécution (UE) 2017/6 de la Commission du 5 janvier 2017 relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (JO L 3 du 6.1.2017, p. 6).

(7) Sur l'ensemble du réseau espagnol à écartement ibérique, principalement consacré au fret, très peu de tronçons sont équipés de l'ERTMS pour le moment. Parmi ces tronçons figure la déviation de Pajares, une ligne à double voie (L084/984) récemment construite qui constitue un «îlot» de 50 km équipé de l'ERTMS niveau 2 (ligne de base 2.3.0-D) ainsi que d'un système ASFA de classe B. Les trains de marchandises doivent maintenant emprunter cette déviation, qui leur permettra de faire d'importantes économies d'énergie, de parcourir une distance réduite, d'améliorer leur empreinte environnementale, d'atteindre des vitesses plus élevées et d'avoir une plus grande capacité, comparativement à l'ancienne ligne à une voie (L130).

(8) Comme les véhicules Stadler E6000 faisant l'objet de la présente demande ne sont pas équipés de l'équipement ETCS/ERTMS approprié, il est actuellement impossible de les exploiter sur cette ligne. La modernisation de ces véhicules par l'installation de l'ERTMS embarqué compromettrait la viabilité du projet, en raison des coûts additionnels liés au délai de plusieurs mois prévu avant l'entrée en service et à l'indisponibilité des locomotives. Par ailleurs, à ce stade, les bénéfices de la modernisation seraient restreints, en raison de la longueur limitée de la ligne sur laquelle l'ERTMS peut être utilisé, ainsi que de la complexité et des coûts supplémentaires relatifs à l'utilisation simultanée de deux systèmes de signalisation embarqués. Le plan espagnol pour le déploiement de l'ERTMS prévoit l'installation de l'ERTMS niveau 2 (ligne de base 3) d'ici à 2030 sur les tronçons adjacents aux 50 km du tronçon du Puerto de Pajares (L084/984).

(9) Le fabricant des véhicules concernés et leurs propriétaires se sont engagés à élaborer un plan d'ingénierie et d'installation pour équiper les 58 véhicules de l'ETCS niveau 2 (ligne de base 3) embarqué, afin de s'aligner sur le déploiement au sol de l'ERTMS niveau 2. Le dernier plan en date figure à l'annexe I et confirme la livraison le 31 décembre 2025 au plus tard pour les véhicules de Renfe Mercancias, et le 31 décembre 2028 pour les véhicules d'Alpha Trains et de Medway.

(10) L'analyse réalisée par la Commission confirme que les spécifications de remplacement, à savoir l'utilisation d'un système ASFA numérique de classe B, appliquées jusqu'à ce que les véhicules soient modernisés, garantissent la sécurité et l'interopérabilité de ces derniers sur la ligne.

(11) Compte tenu de ce qui précède, 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 58 véhicules concernés. La demande présentée par l'Espagne de ne pas appliquer le règlement (UE) 2016/919 à ces véhicules, tout en équipant l'ensemble des 58 véhicules de l'ETCS niveau 2 ligne de base 3 d'ici au 31 décembre 2028 afin d'atténuer la non-application dudit règlement, devrait donc être acceptée.

(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 de l'Espagne de ne pas appliquer le règlement (UE) 2016/919 à 58 véhicules Stadler E6000 de l'entreprise Stadler est acceptée, comme indiqué en annexe.

Article 2

L'Espagne informe la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, de la planification et de l'état d'avancement du réaménagement des véhicules. L'Espagne communique également à la Commission les numéros de référence des véhicules énumérés à l'annexe dès que ces numéros sont connus.

Article 3

La présente décision est applicable à l'intérieur des limites géographiques de la ligne L084/984 du réseau ferroviaire espagnol.

Article 4

Le Royaume d'Espagne est destinataire de la présente décision.

Elle est applicable jusqu'au 31 décembre 2028.

Fait à Bruxelles, le 25 janvier 2024.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE

Liste des véhicules faisant l'objet de la présente décision et date estimée à laquelle ils seront équipés du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

Propriétaire	Entreprise ferroviaire qui utilisera les véhicules	Nombre total de véhicules	Numéro de référence des véhicules autorisés	Numéro de référence prévu des véhicules en cours d'autorisation	Date d'installation prévue de l'ETCS L2
RENFE MERCANCÍAS	RENFE MERCANCÍAS	12	91716-256-101-8 91716-256-102-6 91716-256-103-4 91716-256-104-2 91716-256-105-9 91716-256-106-7 91716-256-107-5 91716-256-108-3 91716-256-109-1 91716-256-110-9	91716-256-111-7 91716-256-112-5	31 décembre 2025
ALPHA TRAINS	CAPTRAIN	30	91716-256-001-0 91716-256-002-8 91716-256-003-6 91716-256-006-9 91716-256-007-7 91716-256-008-5 91716-256-013-5 91716-256-014-3		30 juin 2028
	CONTINENTAL RAIL		91716-256-004-4 91716-256-005-1 91716-256-009-3 91716-256-010-1		30 juin 2028
	MEDWAY		91716-256-011-9 91716-256-012-7 91716-256-015-0 91716-256-016-8 91716-256-017-6		30 juin 2028
	non indiqué		Numéros de référence à venir	Numéros de référence à venir	30 juin 2028
MEDWAY	MEDWAY	16	Numéros de référence à venir	Numéro de référence à venir	30 juin 2028