

**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**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 47, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif du plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est de garantir que les véhicules visés au point 1.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission <sup>(2)</sup> équipés de l'ERTMS ont progressivement accès à un nombre croissant de lignes, de ports, de terminaux et de gares de triage sans devoir être munis de systèmes de classe B, en plus de l'ERTMS. Le plan européen de déploiement de l'ERTMS établi par la décision 2012/88/UE de la Commission <sup>(3)</sup> devrait être adapté pour tenir compte de l'état d'avancement du déploiement de l'ERTMS dans les États membres et pour être harmonisé avec les exigences de l'article 39, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1315/2013 et la définition des corridors du réseau central énoncée à l'article 2, point 14), du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>. Ce plan, conjugué au plan national de mise en œuvre visé au point 7.4.4 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, devrait procurer aux propriétaires de véhicules une visibilité suffisante pour permettre une planification appropriée de leurs activités.
- (2) Un plan de déploiement pour les corridors du réseau central devrait englober les gares, les jonctions, ainsi que l'accès aux ports intérieurs et maritimes, aéroports, terminaux rail/route et composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) n° 1315/2013 appartenant au réseau central, qui sont autant d'éléments essentiels pour réaliser l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen.
- (3) La stricte conformité au règlement (UE) 2016/919 est une condition préalable essentielle au déploiement de l'ERTMS. Les États membres n'ont pas encore atteint cet objectif, notamment parce qu'ils ont mis en place des solutions nationales ou spécifiques à un projet.
- (4) Pour les nouveaux travaux de déploiement de l'ERTMS au sol, les États membres devraient utiliser l'ensemble de spécifications le plus récent figurant à l'annexe A du règlement (UE) 2016/919, qui corrige des erreurs et interprétations fautives de la ligne de base antérieure, conduit à des solutions techniques plus simples et garantit la compatibilité avec les unités embarquées de la ligne de base 3.
- (5) Dès lors que les règles de mise en œuvre des équipements au sol complètent les règles de mise en œuvre de l'équipement embarqué définies dans le règlement (UE) 2016/919, il est nécessaire d'harmoniser le plan européen de déploiement de l'ERTMS avec les spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» énoncées dans ledit règlement.
- (6) Le déploiement de l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers pouvant poser de grandes difficultés techniques, il devrait faire l'objet d'une intervention prioritaire de l'Union, des États membres et des gestionnaires de l'infrastructure concernés. Les corridors de fret ferroviaire au sens du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> pourraient également jouer un rôle décisif dans le déploiement de l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers, notamment par la mise en œuvre de solutions coordonnées.

<sup>(1)</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation (JO L 51 du 23.2.2012, p. 1).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

- (7) La synchronisation du déploiement transfrontalier jouant un rôle important dans le modèle commercial des entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure devraient signer un accord garantissant la coordination des solutions techniques et des dates de déploiement. En cas de désaccord, la Commission peut apporter son soutien pour la recherche de solutions.
- (8) Pour permettre le suivi des progrès réalisés dans le déploiement de l'ERTMS sur les corridors du réseau central, les États membres devraient notifier la mise en œuvre en temps utile de leurs sections à la Commission par le truchement du système TENtec et du registre européen des infrastructures. Un report des dates prévues peut être accordé à la demande de l'État membre et uniquement dans des circonstances exceptionnelles.
- (9) La révision du règlement (UE) n° 1316/2013 pourrait avoir des répercussions sur le tracé des corridors du réseau central. Le présent règlement devrait être réexaminé en conséquence. Il fixe les dates de mise en œuvre des sections de corridor sur lesquelles l'ERTMS peut être mis en service au plus tard en 2023. Toutes les dates postérieures à 2023 feront l'objet d'un réexamen au plus tard le 31 décembre 2023 par rapport à l'horizon temporel défini par le règlement (UE) n° 1315/2013 afin de conserver un calendrier de mise en œuvre réaliste et de déterminer les possibilités d'avancer certaines dates de mise en œuvre.
- (10) À partir de la date d'application du présent règlement, qui constitue un acte d'exécution au sens de l'article 13 du règlement (UE) 2016/919, les points 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 et 7.3.5 de l'annexe III de la décision 2012/88/UE cesseront de s'appliquer. Toutefois, le point 7.3.2.3 ne devrait pas relever du présent règlement car il excède le champ d'application de sa base juridique. Par conséquent, le point 7.3.2.3 de l'annexe III de la décision 2012/88/UE devrait continuer de s'appliquer jusqu'à l'adoption d'un nouvel acte d'exécution.
- (11) En ce qui concerne les lignes à grande vitesse situées sur les corridors du réseau central visés par le présent règlement, si l'une des conditions fixées à l'annexe III, point 7.3.2.3, de la décision 2012/88/UE est remplie avant la date prévue pour le même tronçon à l'annexe I, les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire devraient équiper ce dernier de l'ERTMS au sol selon les modalités prévues par cette disposition.
- (12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 52 du règlement (UE) n° 1315/2013,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement fixe le calendrier de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur les corridors du réseau central tel que prévu à l'annexe I.
2. Le présent règlement ne s'applique pas à la mise en œuvre de l'ERTMS à bord visée à l'annexe III, point 7.3.3, de la décision 2012/88/UE.

*Article 2*

**Règles spécifiques de mise en œuvre concernant les installations au sol pour l'ETCS**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire équiperont les corridors du réseau central de l'ERTMS et mettront en service l'ERTMS sur ces corridors au plus tard aux dates fixées dans l'annexe I du présent règlement, y compris dans les gares et jonctions ferroviaires. La liaison ferroviaire avec les éléments énumérés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013 et avec les composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) n° 1315/2013 qui sont situés sur le corridor du réseau central est équipée et mise en service à la date indiquée pour le tronçon concerné du corridor du réseau central.

Le déploiement s'effectue dans le respect de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 2, point c), et de l'article 39, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1315/2013.

2. Un corridor du réseau central est réputé équipé de l'ERTMS lorsque la mise en service de ce dernier est autorisée en application de l'article 15 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> ou de l'article 18 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, permettant une circulation des passagers et des marchandises dans les deux sens, notamment en cas de travaux ou de perturbations, et, dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exploitation de véhicules équipés du seul ERTMS, sur les voies de service.
3. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, agissant en coopération, s'efforcent d'installer et de mettre en service l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers de manière simultanée et techniquement cohérente. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, après avoir consulté les entreprises ferroviaires concernées, signent un accord relatif aux aspects techniques et opérationnels du déploiement pour chaque tronçon transfrontalier. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire concluent cet accord au plus tard un an avant la première des dates de déploiement applicables au tronçon transfrontalier concerné. Cet accord comprend des dispositions transitoires pour tenir compte des impératifs liés à l'activité transfrontalière des entreprises ferroviaires. En cas de désaccord, les États membres concernés engagent un dialogue actif afin de trouver des solutions communes qui soient convergentes. Ils peuvent demander assistance à la Commission. Les États membres notifient ces accords à la Commission au plus tard un mois après leur conclusion.
4. Les dates d'achèvement prévues dans les accords relatifs à des projets cofinancés par l'Union qui sont antérieures aux dates prévues à l'annexe I prévalent sur ces dernières.
5. Les États membres peuvent décider de conserver les systèmes de classe B existants, tels que définis au point 2.2 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919. Cependant, au plus tard aux dates indiquées à l'annexe I, les véhicules visés au point 1.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 qui sont équipés de l'ERTMS dans une version compatible avec l'équipement au sol peuvent accéder à ces lignes et aux composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) n° 1315/2013 sans qu'ils soient tenus d'être munis d'un système de classe B.

### Article 3

#### Notifications

1. Dès que l'ERTMS est mis en service sur une section de corridor du réseau central, l'État membre concerné en informe la Commission dans un délai d'un mois, par l'intermédiaire des systèmes établis en vertu de l'article 49, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013 et de l'article 5, paragraphe 1, de la décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission <sup>(3)</sup>.
2. Les États membres notifient à la Commission tout retard dans la mise en service de l'ERTMS sur une section donnée d'un corridor du réseau central à équiper. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire informent en conséquence les États membres de ces retards.
3. Lorsqu'il notifie les retards visés au paragraphe 2, l'État membre concerné transmet à la Commission un fichier contenant une description technique du projet et indiquant une nouvelle date pour la mise en service de l'ERTMS. Le fichier indique quelles sont les causes du retard et quelles sont les mesures correctives prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.
4. Si le retard résulte d'une circonstance exceptionnelle, la Commission peut accepter de reporter la date en question de trois ans au maximum. Si un report est accordé, l'État membre apporte les modifications nécessaires à son plan national de mise en œuvre tel que visé au point 7.4.4 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 dans un délai d'un mois après l'octroi de ce report.

Une circonstance exceptionnelle au sens du premier alinéa est une circonstance résultant de la phase de planification et se rapportant à des observations géologiques spécifiques, à la protection de l'environnement ou des espèces, à des découvertes archéologiques, à des procédures d'autorisation, à la mise en œuvre d'une évaluation des incidences sur l'environnement en application de la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>, ou une circonstance résultant des phases de construction et d'autorisation qui échappent à la compétence du promoteur de projet et n'entrent pas dans la catégorie des risques habituels qui doivent être pris en charge au niveau de la gestion du projet dans ce type de projets.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

<sup>(3)</sup> Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 489).

<sup>(4)</sup> Directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 124 du 25.4.2014, p. 1).

5. Si un acte législatif modifie de manière incompatible les spécifications de l'ERTMS énoncées dans le règlement (UE) 2016/919, les États membres fournissent à la Commission une analyse des incidences de l'application de la référence juridique modifiée sur leur réseau et sur la planification de l'ERTMS, sans retard déraisonnable mais au plus tard en concomitance avec l'avis formel du comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797. S'il peut être démontré que les modifications ont une incidence directe sur le coût ou le calendrier de certaines mises en œuvre, l'annexe I est adaptée en conséquence.

#### *Article 4*

#### **Réexamen**

Au plus tard le 31 décembre 2023, la Commission, après consultation des États membres et avec l'assistance du coordonnateur européen de l'ERTMS visé à l'article 45 du règlement (UE) n° 1315/2013, procède au réexamen des dates postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 2024 fixées à l'annexe I du présent règlement.

#### *Article 5*

#### **Références**

Les références à l'annexe III de la décision 2012/88/UE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

#### *Article 6*

#### **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le 26 janvier 2017.

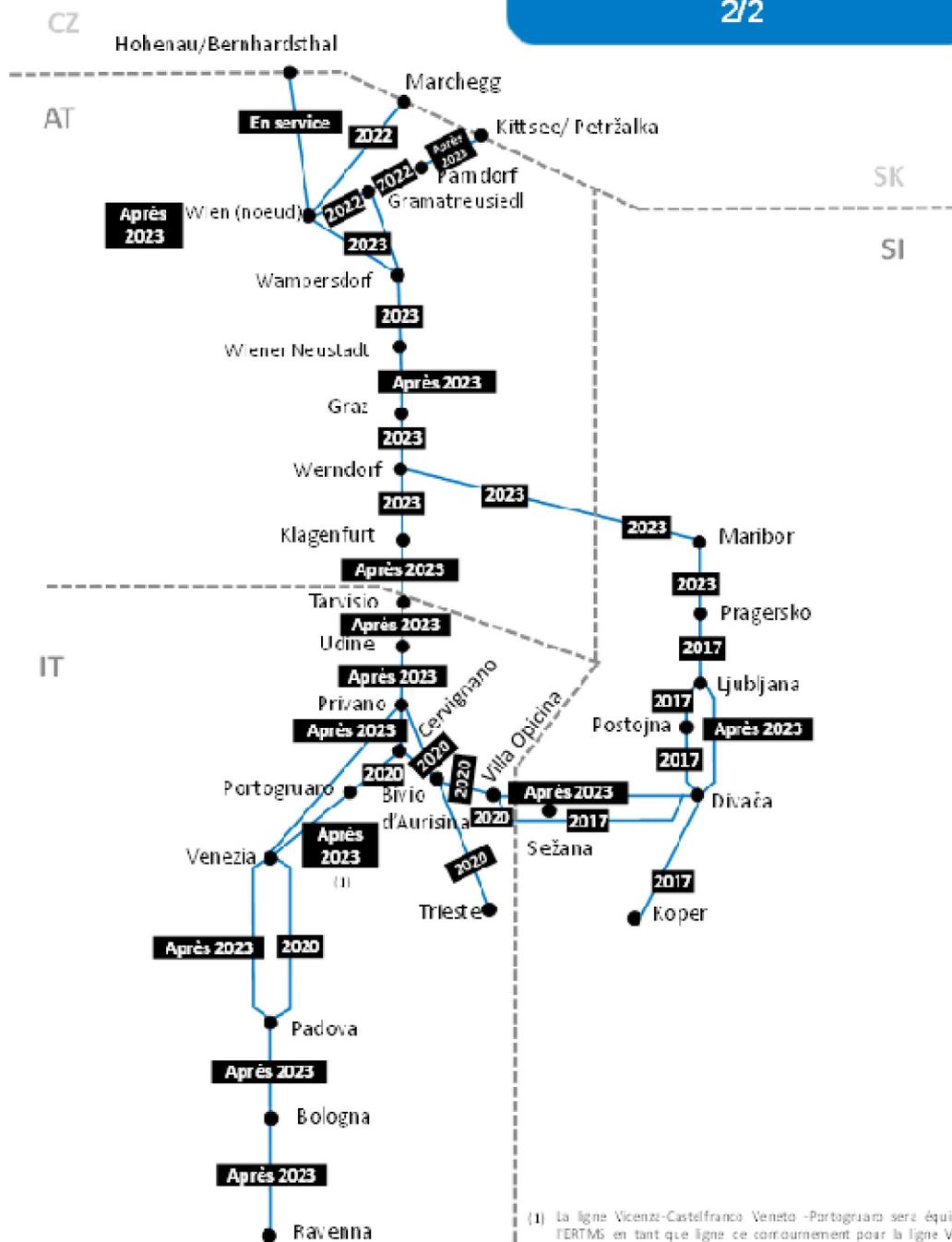
Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 janvier 2017.

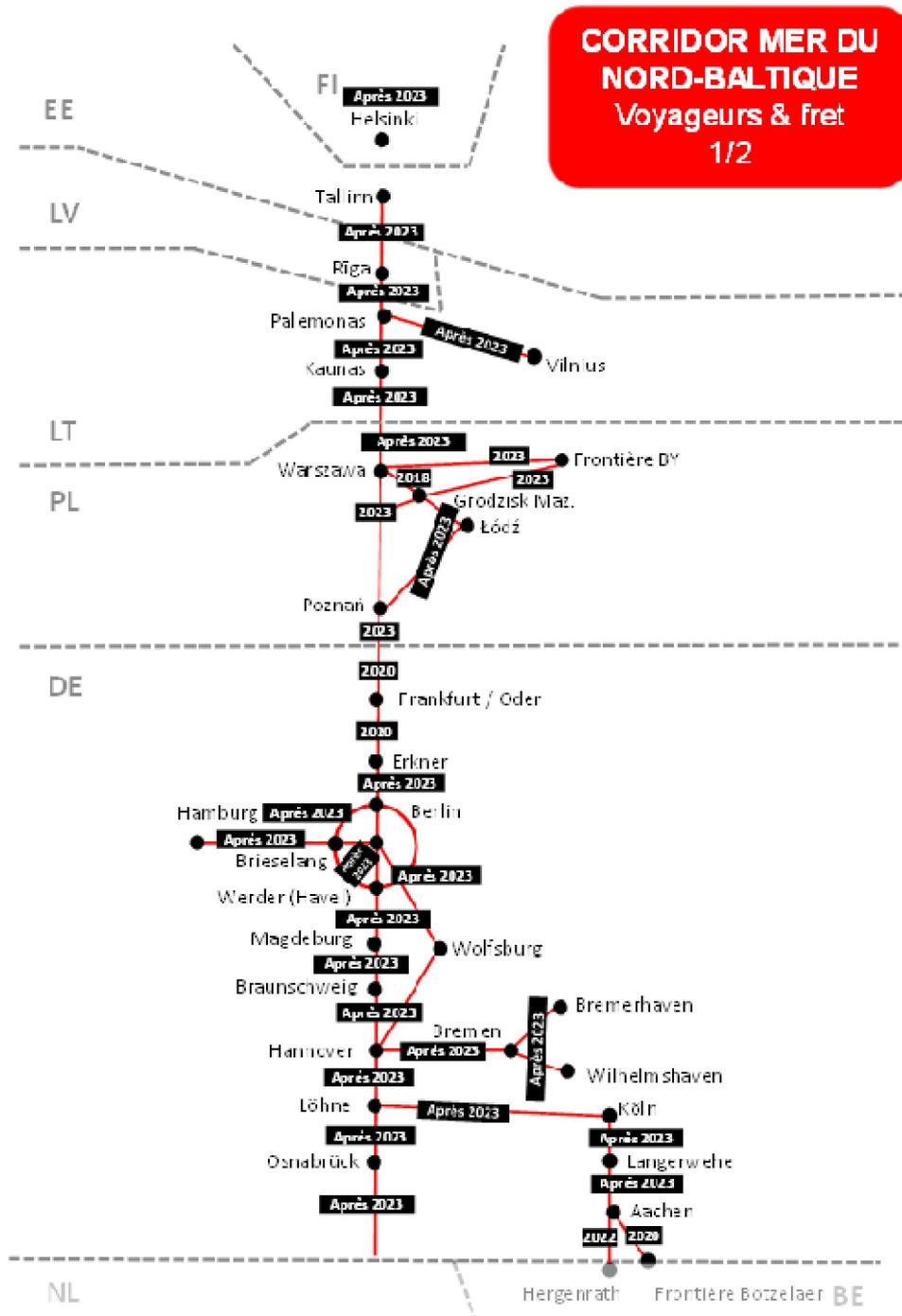
*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER



## CORRIDOR BALTIQUE- ADRIATIQUE Voyageurs & fret 2/2

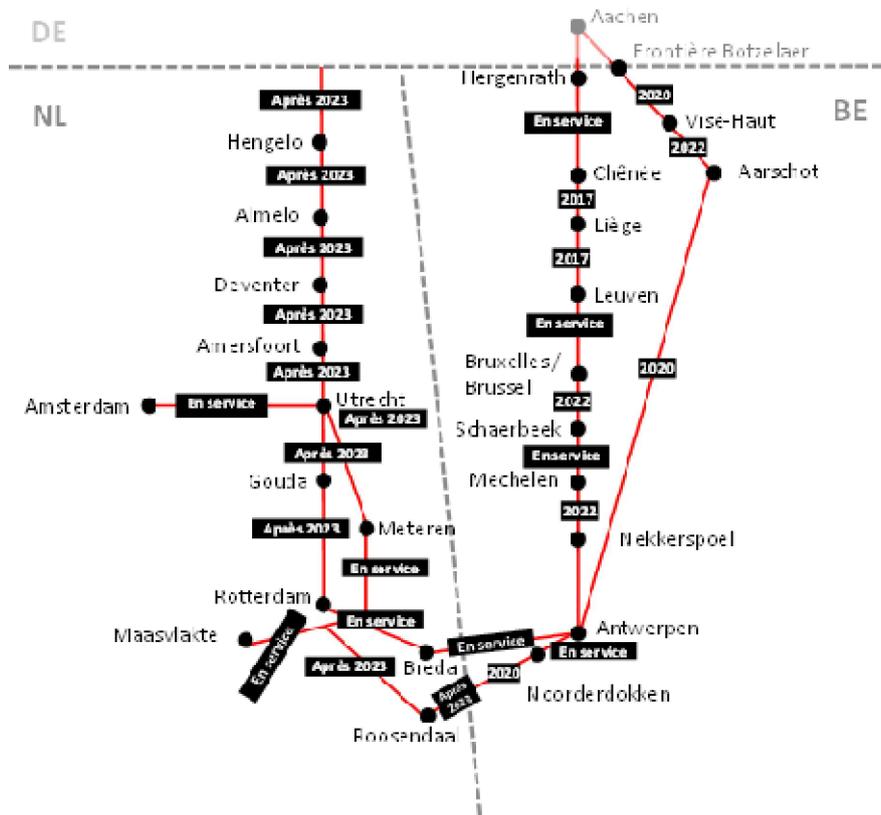


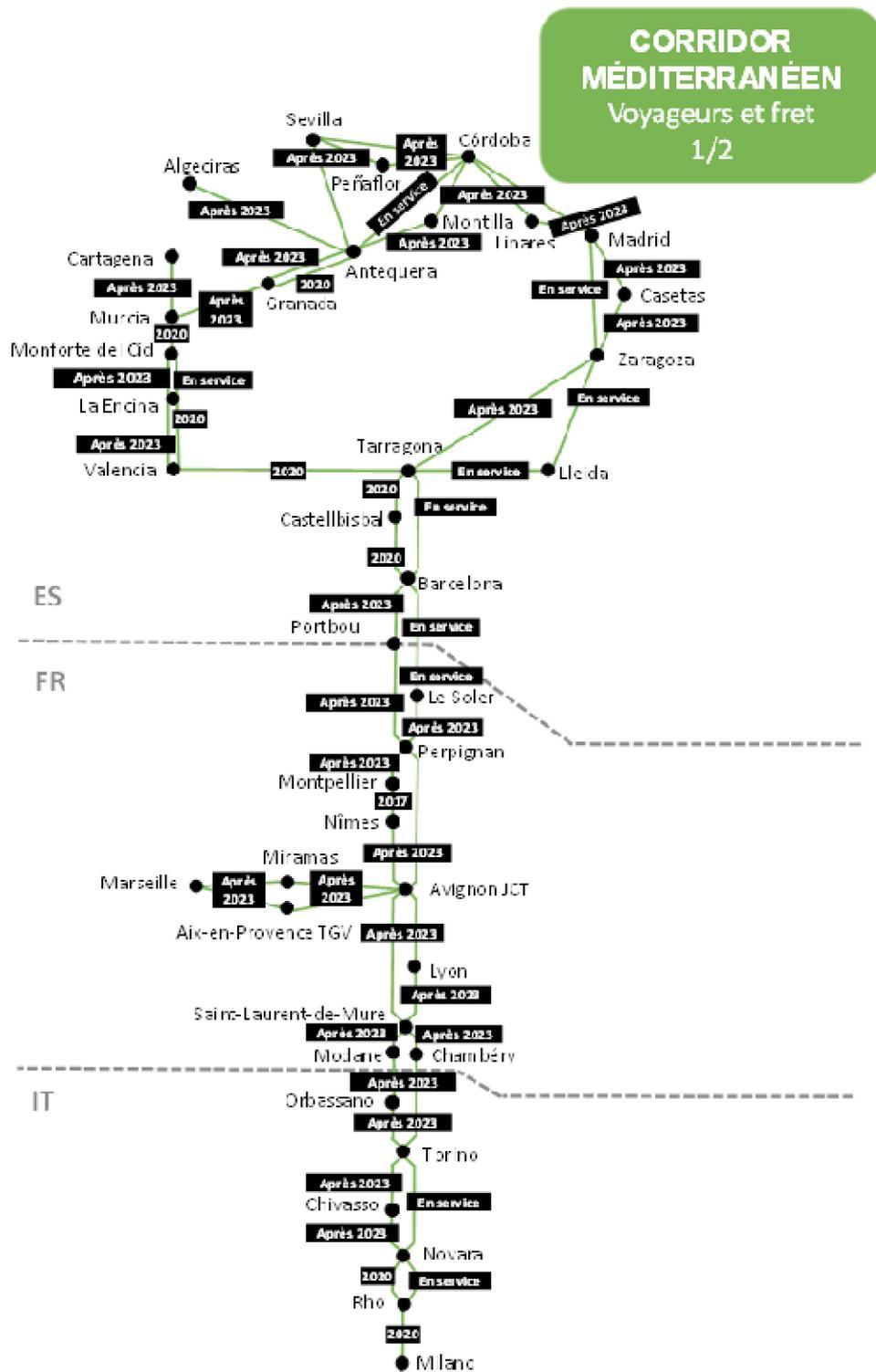
(1) La ligne Vicenzi-Castelfranco Veneto -Portogruaro sera équipée de TERTMS en tant que ligne de contournement pour la ligne Vicenzi-Padova-Venezia - Portogruaro d'ici à 2020. Le tronçon Venezia-Portogruaro situé sur le corridor du réseau central sera équipé après 2023 mais avant 2030.



# CORRIDOR MER DU NORD-BALTIQUE

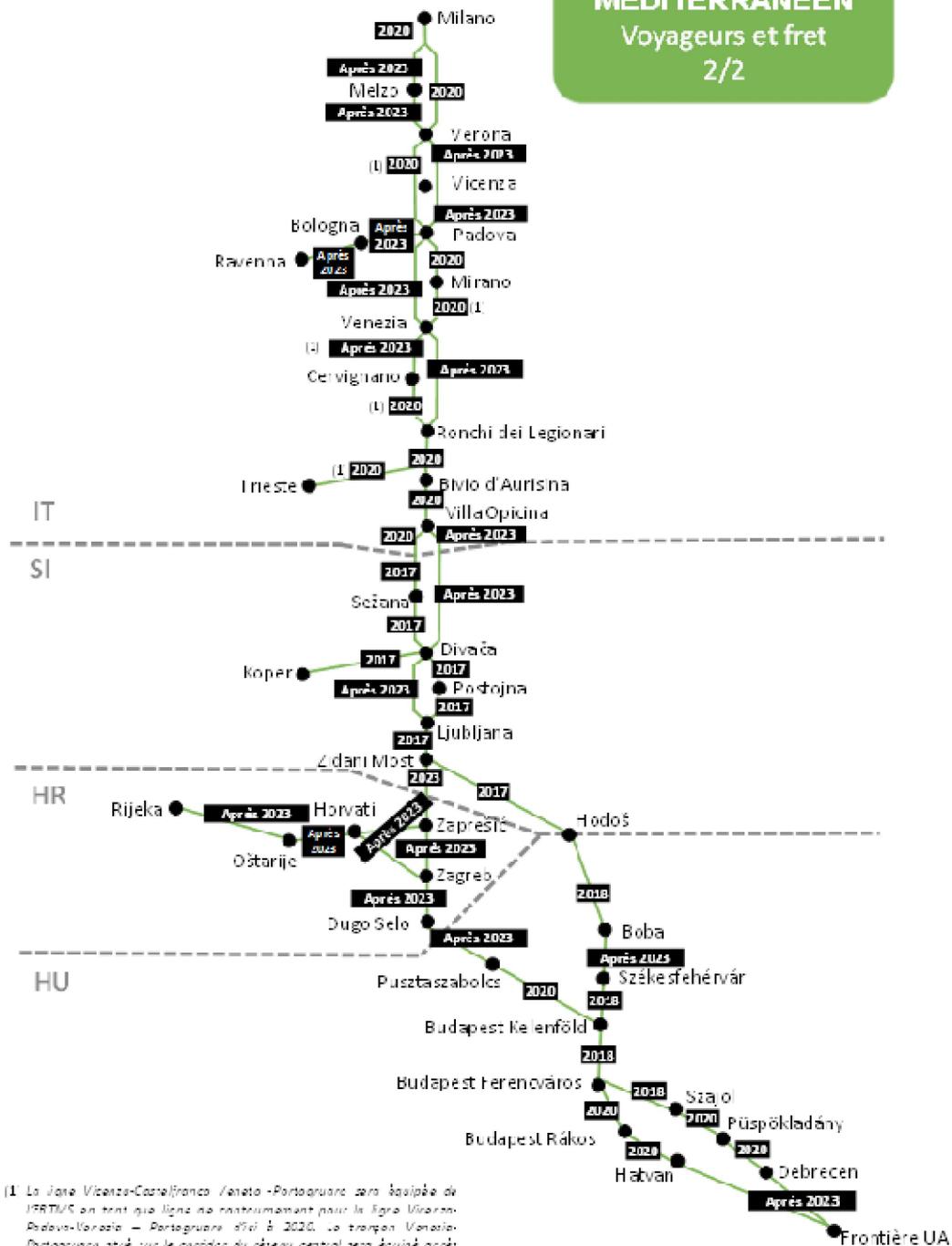
Voyageurs & fret  
2/2



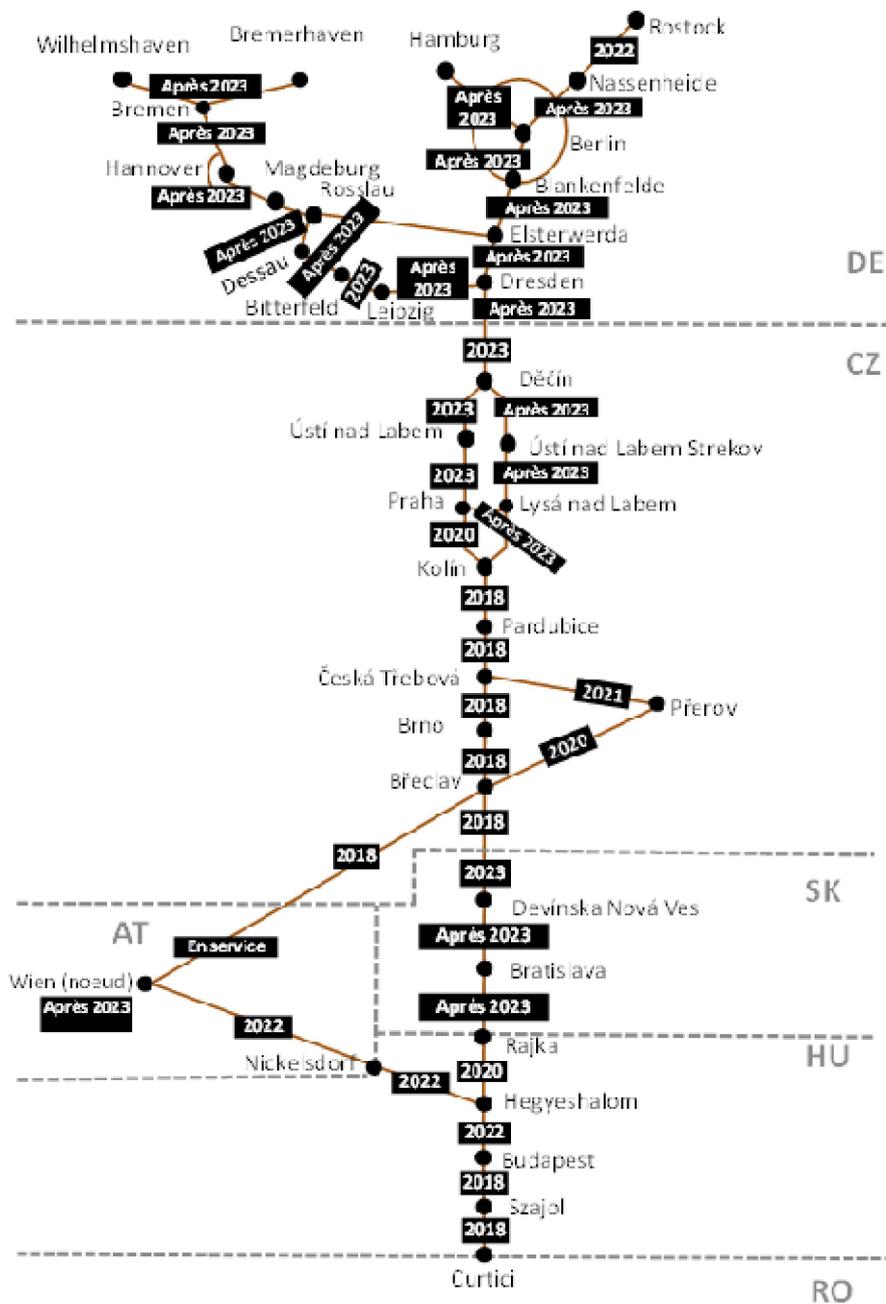


## CORRIDOR MÉDITERRANÉEN

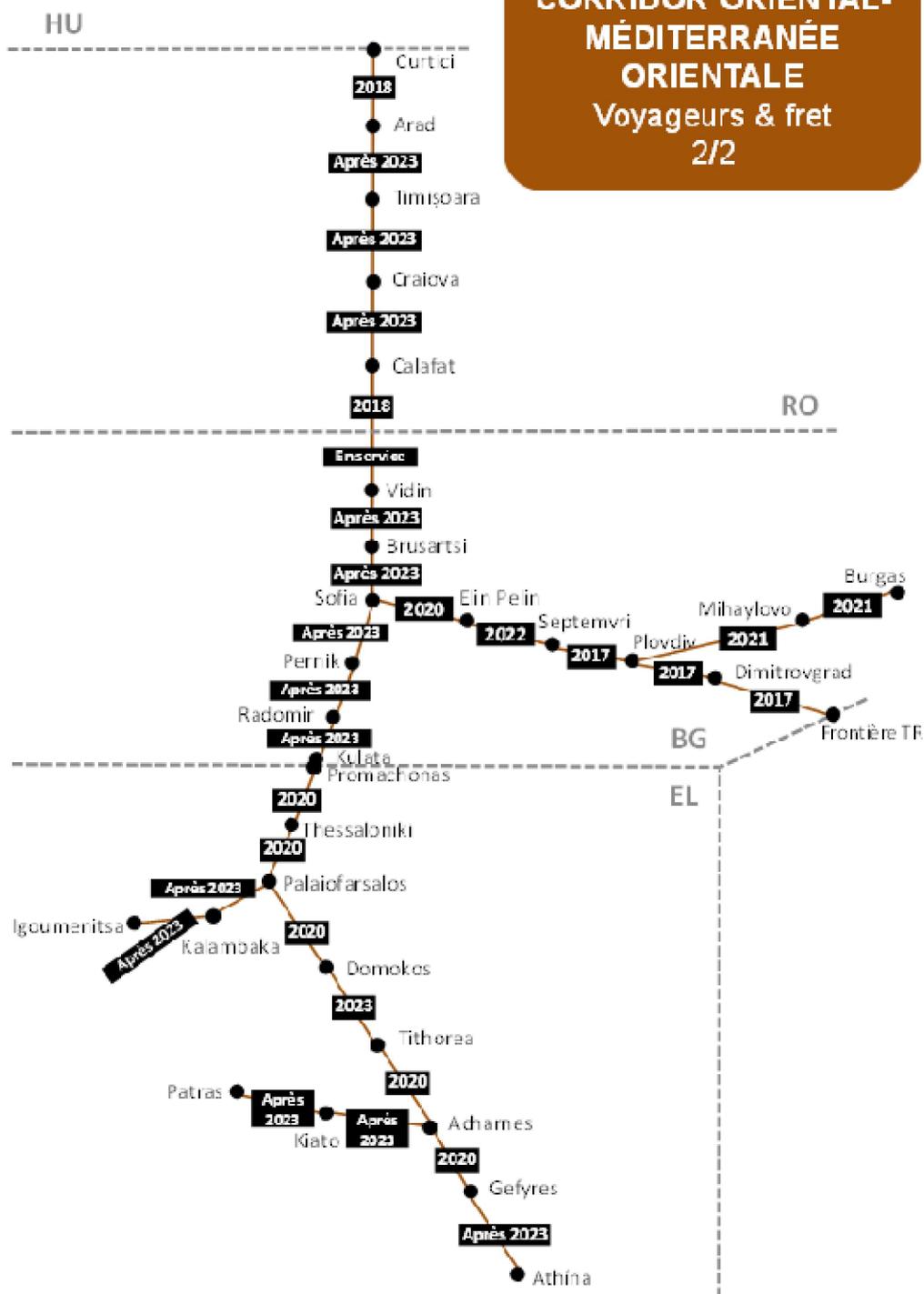
Voyageurs et fret  
2/2

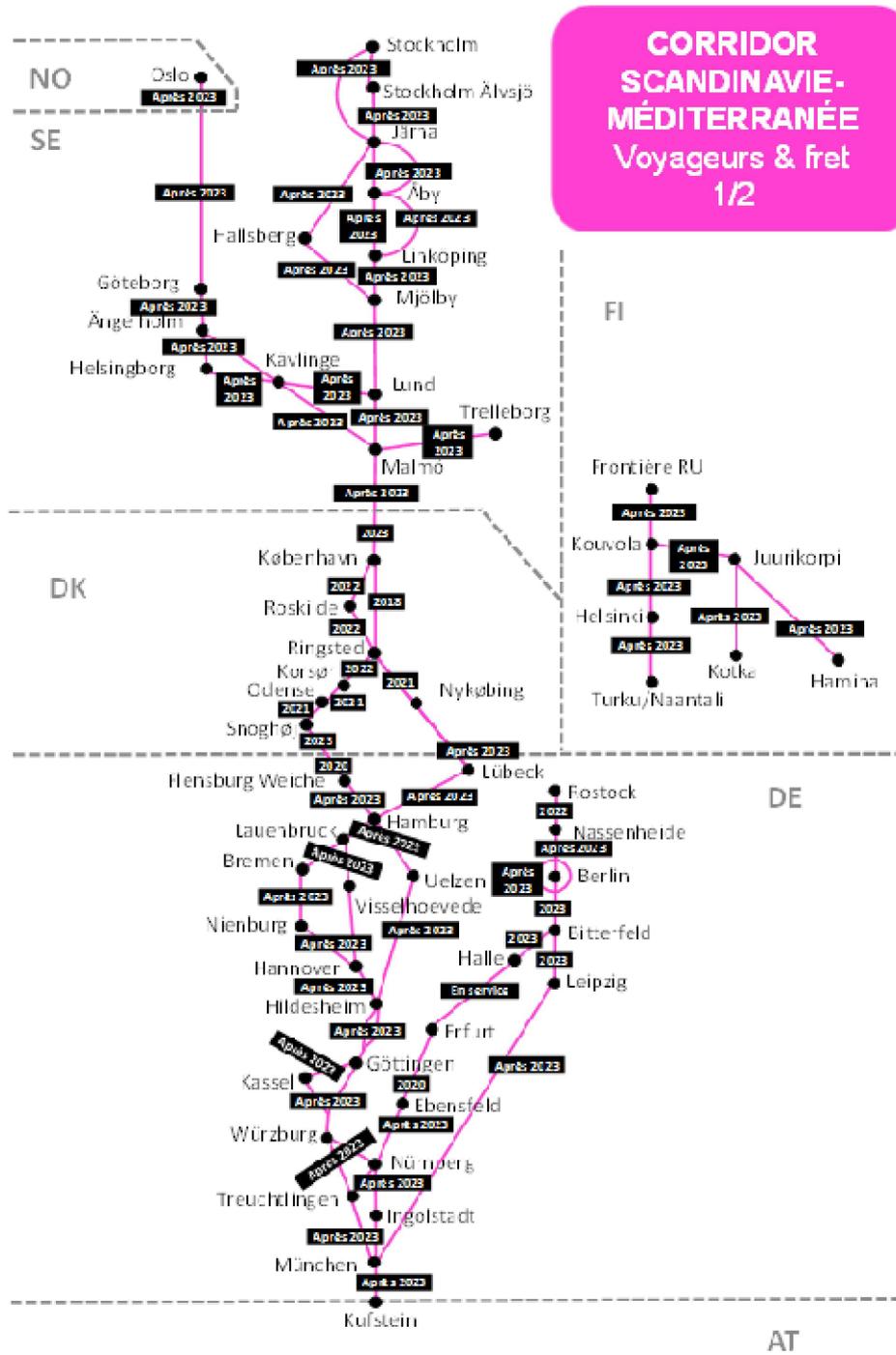


**CORRIDOR ORIENTAL-  
MÉDITERRANÉE ORIENTALE**  
Voyageurs & fret  
1/2

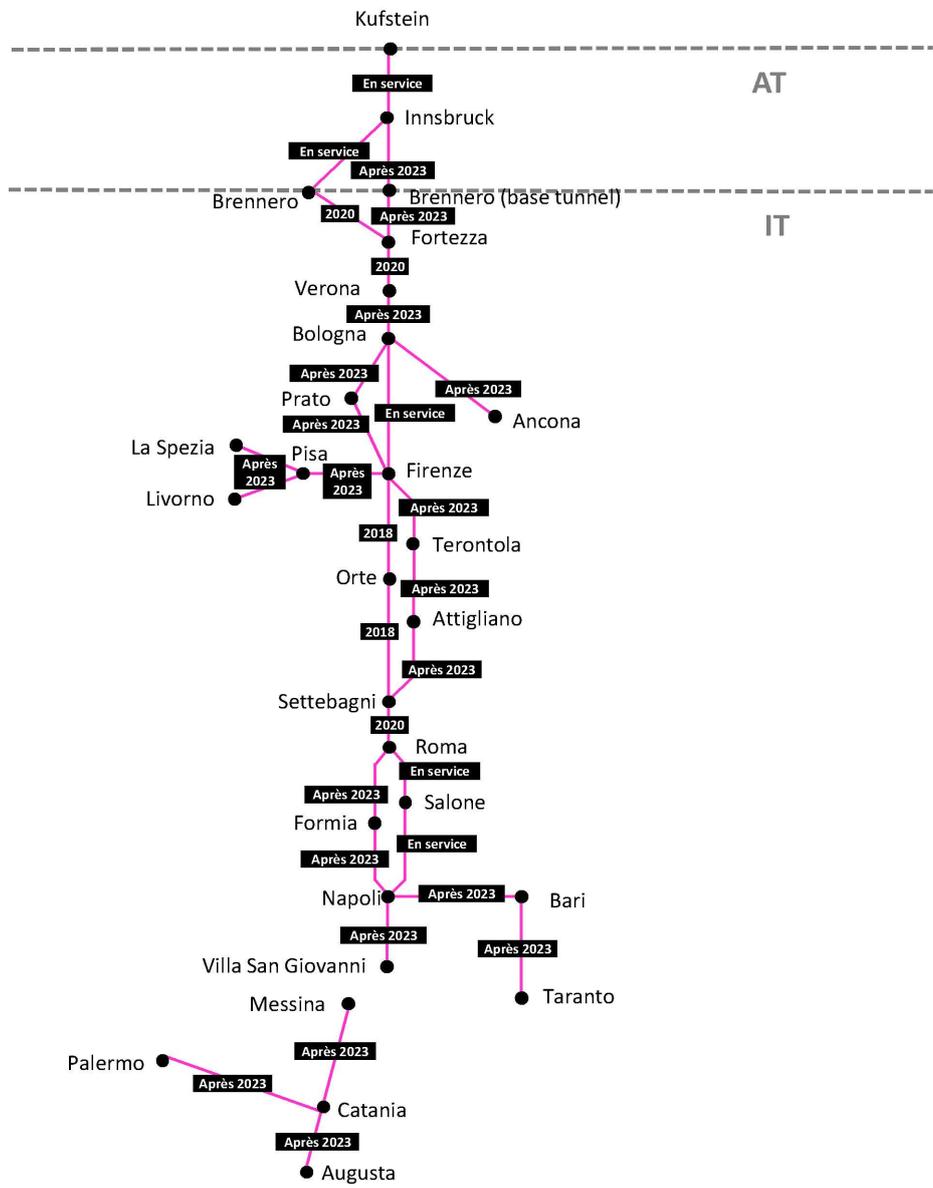


**CORRIDOR ORIENTAL-MÉDITERRANÉE ORIENTALE**  
 Voyageurs & fret  
 2/2





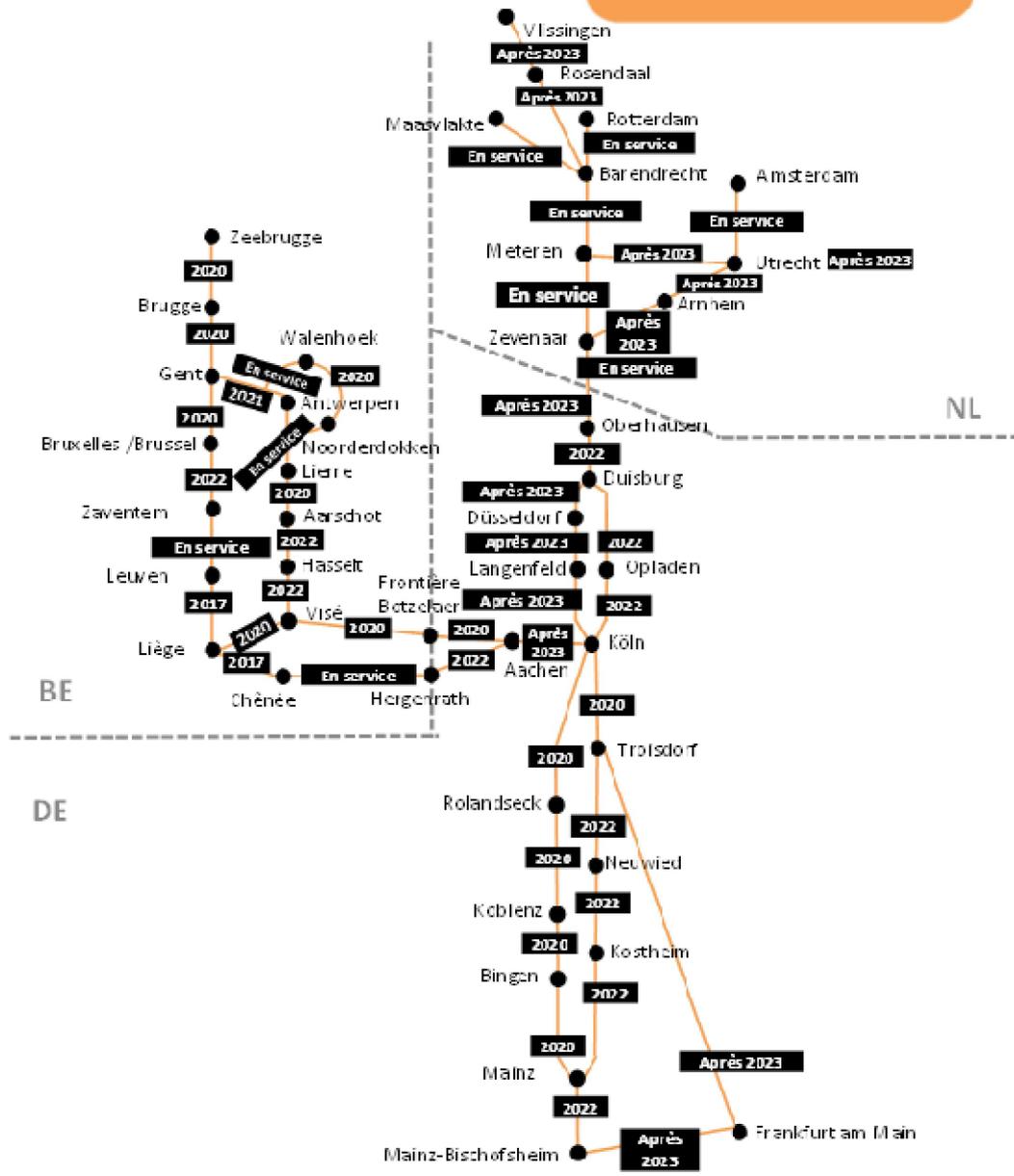
**CORRIDOR  
SCANDINAVIE-  
MÉDITERRANÉE**  
Voyageurs & fret  
2/2



# CORRIDOR RHIN – ALPES

## Voyageurs & fret

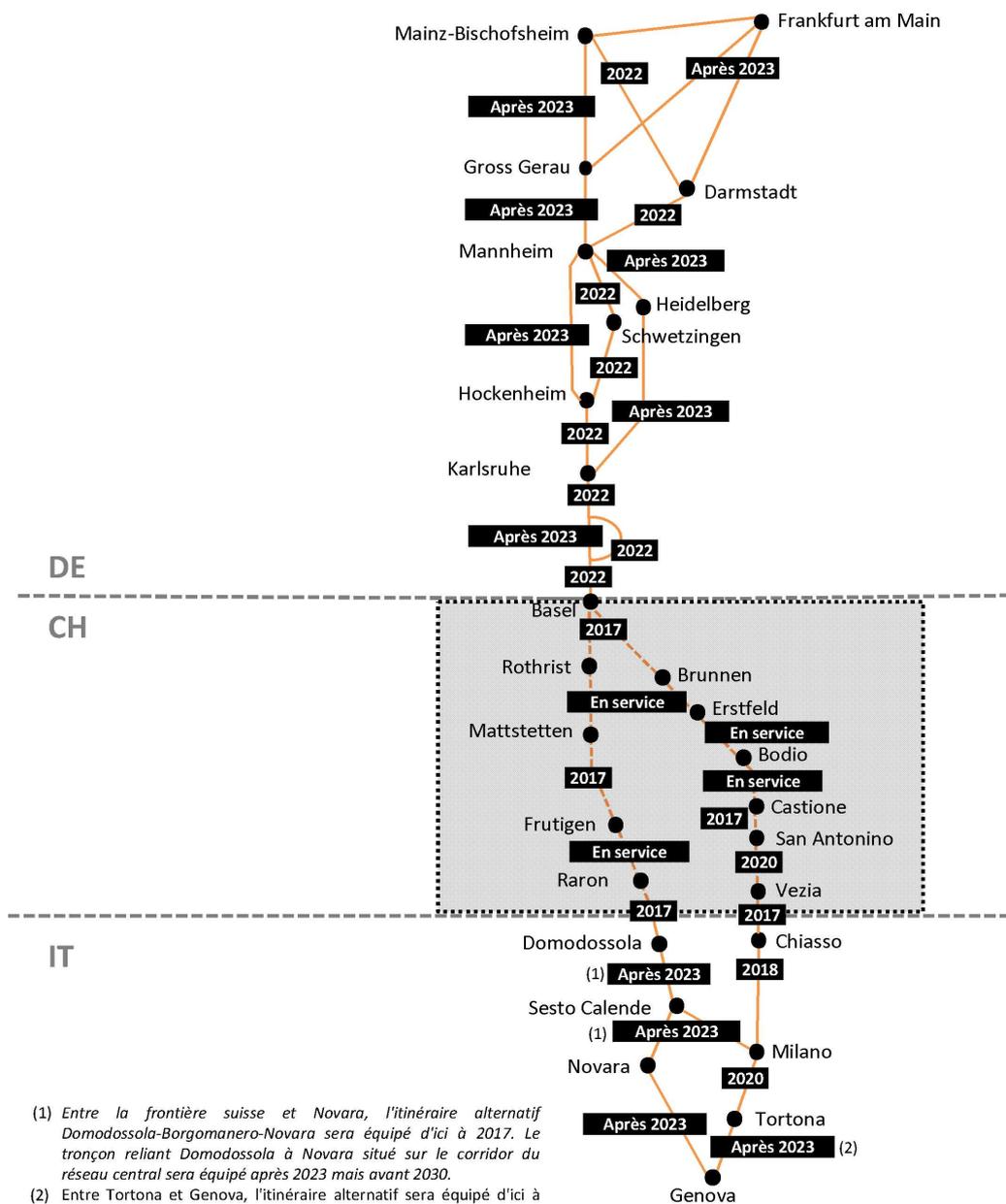
### 1/2



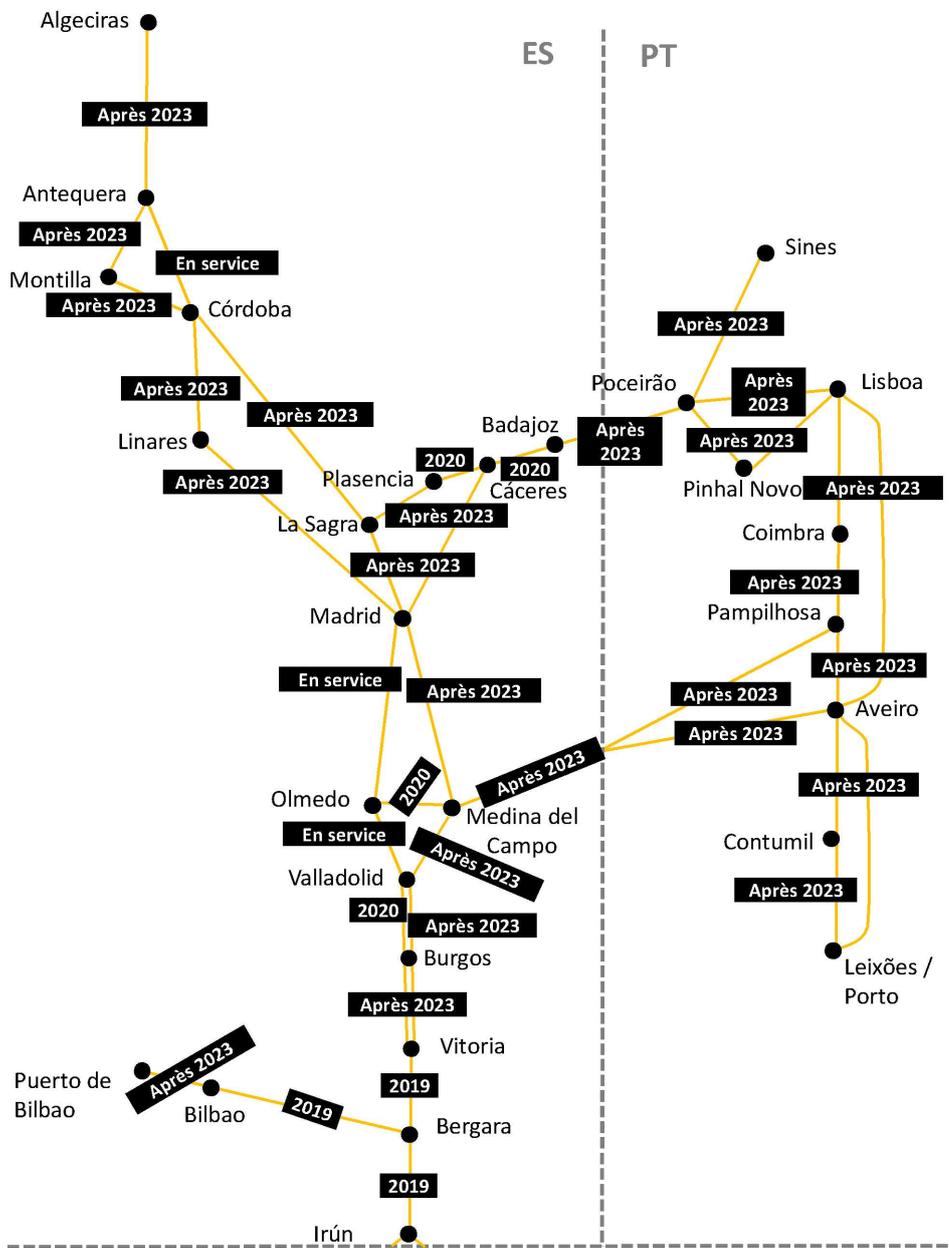
## CORRIDOR RHIN – ALPES

### Voyageurs & fret

#### 2/2



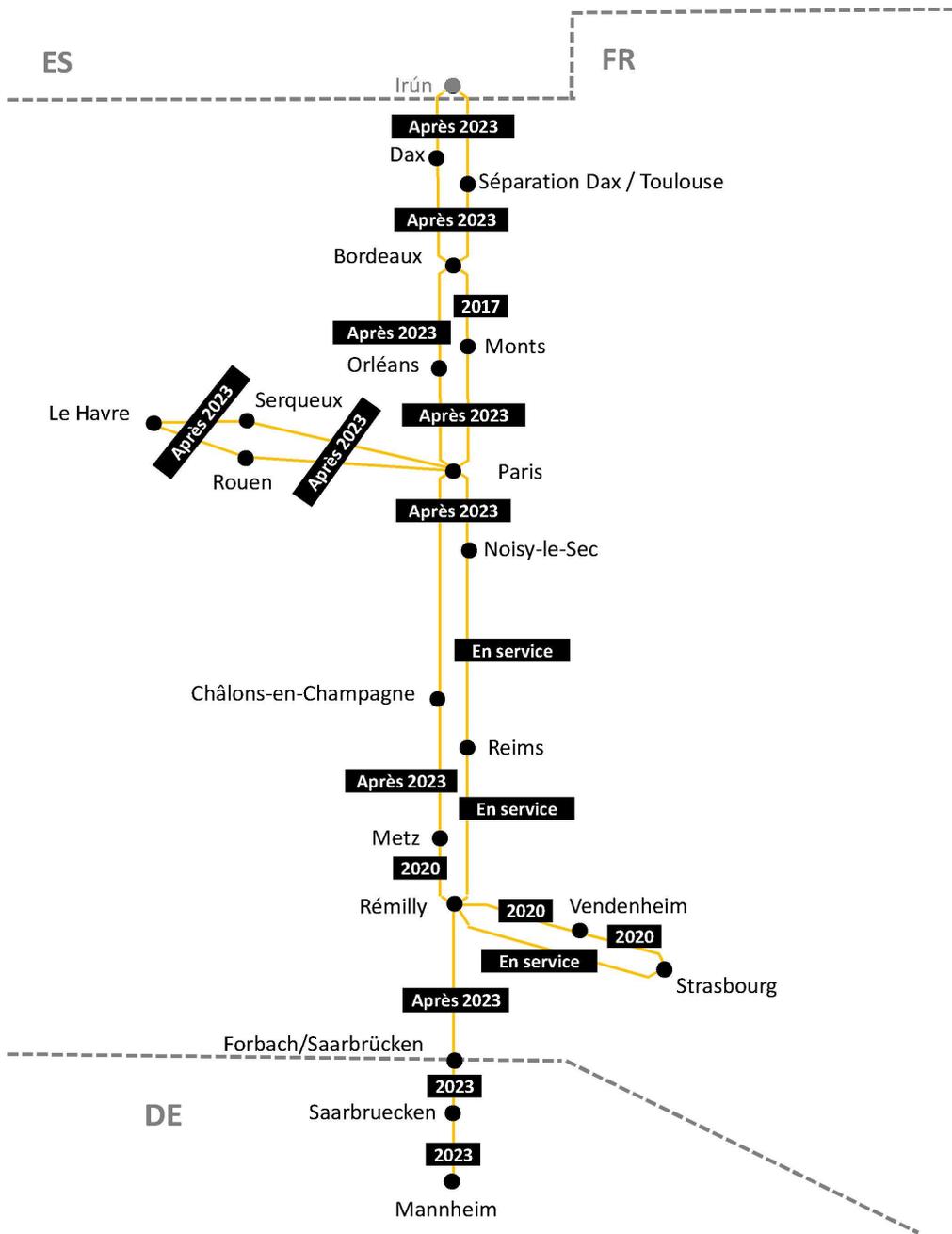
**CORRIDOR ATLANTIQUE**  
Voyageurs & fret  
1/2



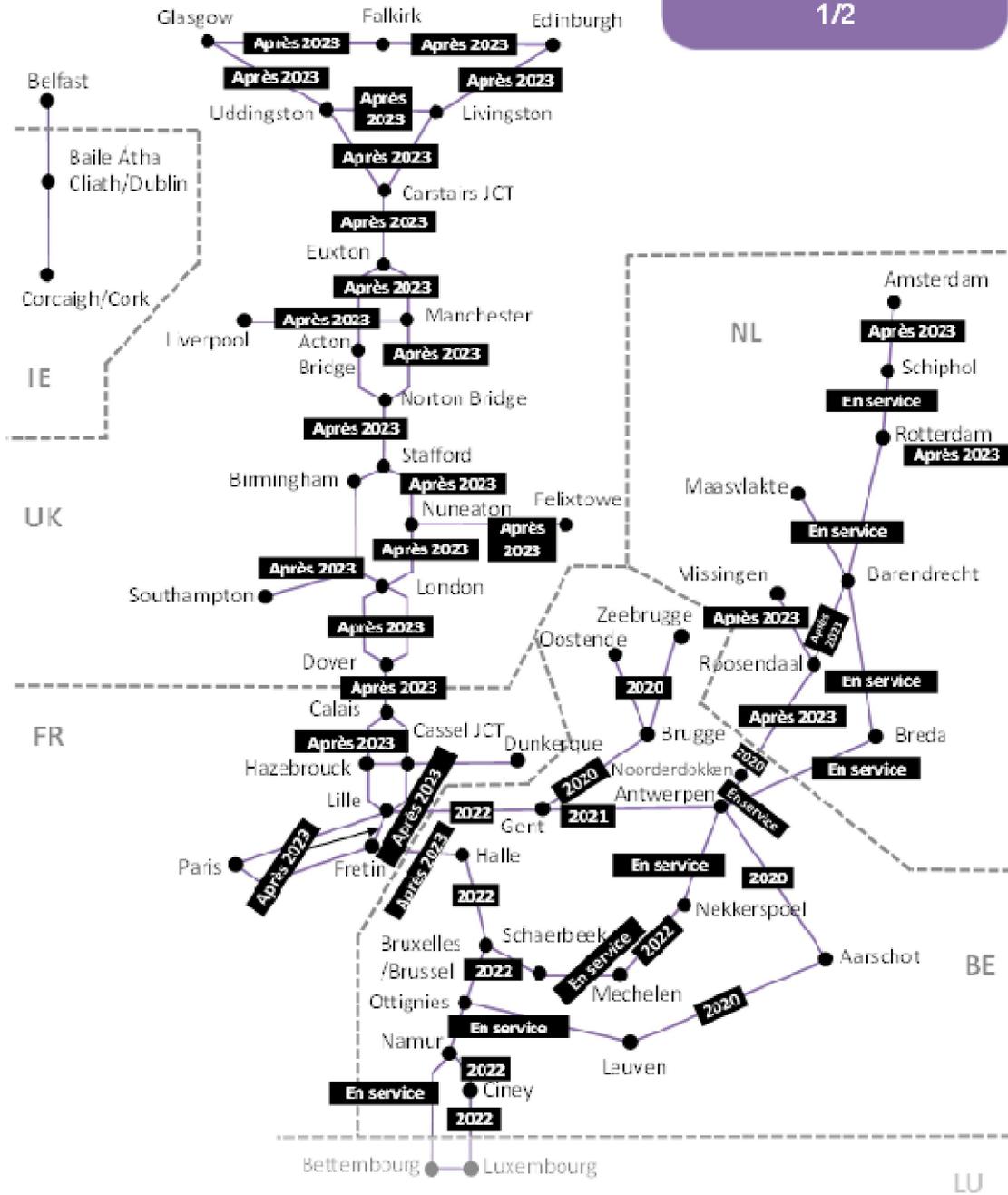
# CORRIDOR ATLANTIQUE

## Voyageurs & fret

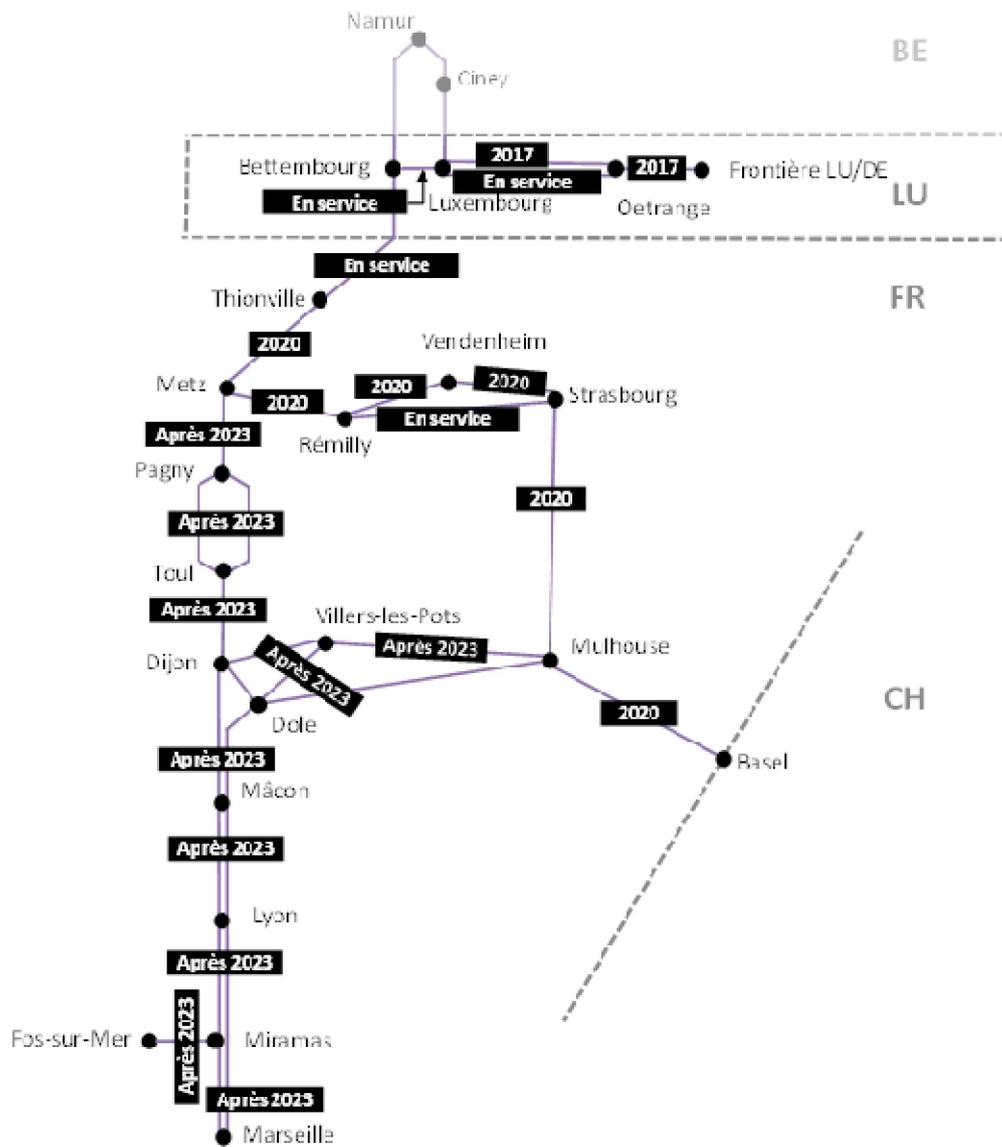
### 2/2



**CORRIDOR MER DU NORD-MÉDITERRANÉE**  
Voyageurs et fret  
1/2



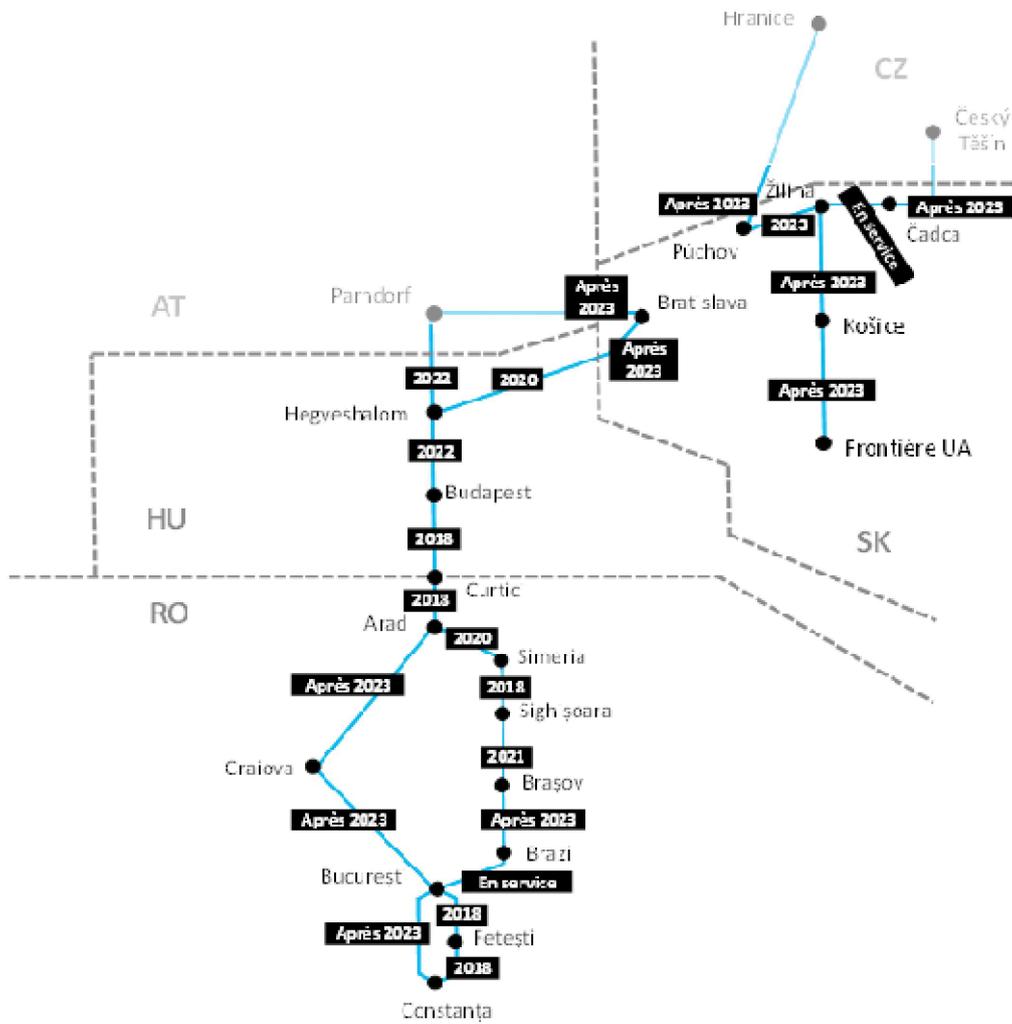
**CORRIDOR MER DU NORD-MÉDITERRANÉE**  
Voyageurs et fret  
2/2





# CORRIDOR RHIN-DANUBE

Voyageurs & fret  
2/2



## ANNEXE II

## Tableau de correspondance

Décision 2012/88/UE	Le présent règlement
Point 7.3.1 de l'annexe III	Article 1 <sup>er</sup>
Point 7.3.2 de l'annexe III	Articles 1 <sup>er</sup> et 2
Point 7.3.2.1 de l'annexe III	Article 2, paragraphe 1
Point 7.3.2.2 de l'annexe III	Article 2, paragraphe 1
Point 7.3.2.4 de l'annexe III	—
Point 7.3.2.5 de l'annexe III	Article 3, paragraphe 1
Point 7.3.2.6 de l'annexe III	Article 3, paragraphes 2, 3 et 4
Point 7.3.4 de l'annexe III	Annexe I
Point 7.3.5 de l'annexe III.	Article 2, paragraphe 1