



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2002/9
11 juillet 2002

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
par chemin de fer
(Cinquante-sixième session, 16-18 octobre 2002,
point 7 de l'ordre du jour)

ROLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ

**MISE EN OEUVRE DE LA DIRECTIVE 2001/16/CE DU PE ET DU CONSEIL RELATIVE A
L'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN
CONVENTIONNEL**

Transmis par le Communautés européennes

Introduction

Conformément au Traité CE (art. 154 et 155), la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans le secteur des transports. Afin de réaliser ces objectifs, la Communauté met en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

En ce qui concerne le secteur ferroviaire, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Afin de réaliser les objectifs de cette directive, des projets de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sont élaborés par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) qui joue le rôle d'organisme commun représentatif défini dans la directive, réunissant des représentants des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie.

Les projets de STI ont fait l'objet de l'avis favorable du Comité de réglementation mis en place conformément à l'article 21 de la directive 96/48/CE. Leur adoption sous la forme d'une décision de la Commission est prévue dans le courant du mois de mai et leur publication au Journal Officiel des Communautés européennes s'en suivra. Ainsi, à partir de l'entrée en vigueur des STI, toute ligne nouvelle à grande vitesse et toute ligne aménagée pour la grande vitesse devra être construite au nouveau standard interopérable.

Un programme de développement des normes européennes correspondantes a été lancé en 1998 et est mis à jour régulièrement sur la base des travaux de préparation des STI.

Etat des travaux dans le domaine de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

La directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du rail conventionnel adoptée le 19 mars 2001 instaure, comme celle relative à la grande vitesse, des procédures communautaires pour la préparation et l'adoption de STI, ainsi que des règles communes pour l'évaluation de la conformité à ces spécifications.

La directive impose l'adoption d'un premier groupe de STI prioritaires dans un délai de trois ans, soit en 2004, dans les domaines suivants: le contrôle-commande et la signalisation; les applications télématiques au service du fret; l'exploitation et gestion du trafic (y compris les qualifications du personnel pour les services transfrontaliers); les wagons pour le fret; les nuisances sonores liées au matériel roulant et à l'infrastructure.

Six mois après la publication de la directive, la Commission a obtenu un avis favorable du Comité de réglementation sur le **premier programme de travail**, sur la désignation de l'AEIF comme **Organisme Commun Représentatif**, ainsi que sur le **mandat à l'AEIF pour le développement du premier groupe de STI**.

Sur base de ce mandat, l'AEIF a mis en place la structure et les groupes de travail nécessaires à l'élaboration des projets de STI; ainsi, plus de 240 experts venant de l'Union et des pays candidats participeront à ce travail important qui, à cause du délai imposé par la directive, s'avère un véritable défi.

Pour faire face à ce défi, un nouvel outil est nécessaire: il s'agit de **l'architecture représentative du système ferroviaire conventionnel**. Le développement de cet outil a démarré en 2001 par une analyse fonctionnelle très détaillée de tout le système, analyse qu'il faut maintenant présenter à l'aide d'une méthode formelle de représentation qui fera apparaître non seulement les différents composants et les liens au travers desquels ils s'intègrent dans le système, mais aussi les conditions qu'il est nécessaire de vérifier pour chacun de ces liens. Cet outil pourra être utilisé non seulement par les groupes qui élaborent les projets de STI, pour s'assurer de la cohérence et de l'exhaustivité de leurs spécifications, mais aussi comme moyen fiable - sur le plan scientifique - de preuve de la sécurité des spécifications.

Un autre outil en cours de développement est le **référentiel législatif pour la période transitoire**, prévu à l'article 25 de la directive 2001/16/CE. Ce référentiel sera utile pour la période qui précèdera l'adoption de toutes les STI, qui pourrait s'avérer plus ou moins longue en

fonction des difficultés rencontrées et des ressources disponibles, que ce soit sur un plan humain ou financier. Il est bâti en prenant en compte les spécifications déjà utilisées en trafic international, ainsi que les règles techniques notifiées par les Etats Membres dans le cadre des articles 16 paragraphe 3 et 10 paragraphe 5 de ladite directive.

Enfin, les outils relatifs à **l'analyse coûts-bénéfices** prévue par la directive font également l'objet de travaux préparatoires, que ce soit sur le plan de la méthodologie à utiliser ou celui des fichiers descriptifs des infrastructures, du matériel roulant et du trafic qu'il est nécessaire de construire si l'on veut que l'analyse économique se base sur des scénarii concrets et réels.

D'autre part, la directive prévoit également, et ceci constitue une nouvelle disposition par rapport à la directive sur la grande vitesse, **la consultation d'une part, des organisations qui représentent les clients, et d'autre part, des partenaires sociaux**. Pour préparer ces consultations, une liste des organisations à consulter a été établie, de même qu'un protocole d'accord entre l'AEIF et le Comité de dialogue social mis en place dans le cadre de la décision de la Commission n° 98/500/CE.

Travaux a venir

Le premier groupe de STI prioritaires étant en cours de développement, la Commission envisage de mandater l'AEIF pour le développement d'un nouveau groupe de STI.

Les sujets considérés à l'heure actuelle comme prioritaires sont:

- La sécurité dans les tunnels ferroviaires;
- La pollution de l'air;
- L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Ce nouveau mandat est en cours de discussion avec les Etats membres au sein du Comité.

Conclusion

La Commission met tout en œuvre pour que le délai prévu par la directive pour l'adoption du premier groupe de STI soit respecté. Ce délai constitue un véritable défi au vu des difficultés liées à l'harmonisation technique qui s'avèrent plus importantes que dans le cas de la grande vitesse, mais aussi des dispositions supplémentaires telles que la consultation des partenaires sociaux. Un défi supplémentaire consiste à tenir compte des écarts techniques vis-à-vis des réseaux des pays candidats à l'élargissement de l'Union sans attendre leur adhésion formelle. Ceci permettrait d'éviter qu'une STI adoptée au nom de l'interopérabilité ne vienne provoquer des écarts supplémentaires lors de l'élargissement alors que l'on prévoit au même moment un accroissement des volumes à transporter, notamment en fret, suivant l'axe Est-Ouest.

Pour plus d'information

Politique ferroviaire et interopérabilité:

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html

TRANS/SC.2/2002/9

page 4

Travaux du comité sur l'interopérabilité:

<http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/Home/main>

Travaux de l'AEIF:

<http://www.aeif.org/>
