



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/10
28 juillet 2003

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

(Cinquante-septième session, 21-23 octobre 2003,
point 9 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 Parlement européen et du Conseil relative à
l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

Transmis par la Communauté européenne

INTRODUCTION

La directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du rail conventionnel adoptée le 19 mars 2001 instaure, comme la directive relative à la grande vitesse, des procédures communautaires pour la préparation et l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (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 la 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.

ETAT DES TRAVAUX DANS LE DOMAINE DE L'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN CONVENTIONNEL

En 2001, 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 participent à ce travail important.

Pour faire face à ce défi, un nouvel outil était 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. En 2002, cette analyse a été traduite à l'aide d'une méthode formelle faisant 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 est 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 pourra aussi être utilisé comme moyen fiable - sur le plan scientifique - de preuve de la sécurité des spécifications. L'architecture représentative a été approuvée par la Commission après un avis positif du Comité lors de sa réunion du 4 février 2003.

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 article 16, par. 3 et article 10, par. 5 de ladite directive. Lors de sa réunion du 4 février 2003, le Comité a marqué son accord pour aligner ce référentiel sur la première génération de prescriptions techniques APTU qui sont en cours de développement dans le cadre de la COTIF¹ du 9 mai 1999.

Enfin, les outils relatifs à **l'analyse coûts-bénéfices** prévue par la directive ont fait en 2001-2002 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. Ces outils sont prêts pour effectuer l'analyse coûts-bénéfices pour les cinq premières STI, dont les premiers projets préliminaires sont prévus pour le mois de juillet 2003.

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

¹ Convention relatif aux transports internationaux ferroviaires.

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. Les partenaires sociaux sont associés tout au long du processus pour ce qui concerne les aspects pertinents: les qualifications professionnelles et les conditions de sécurité-hygiène.

En ce qui concerne le premier mandat de STI, l'étape "**paramètres fondamentaux**" est presque achevée. Pour chaque STI, les paramètres fondamentaux ont été identifiés et les spécifications techniques ou fonctionnelles correspondantes ont été développées. Elles seront proposées au Comité lors de sa prochaine réunion prévue vers la fin du mois de juin 2003, accompagnées d'une première évaluation des coûts de mise en œuvre.

Un **deuxième mandat** a été attribué à l'AEIF en septembre 2002, en vue de traiter les sujets suivants, considérés à l'heure actuelle comme prioritaires:

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

L'adoption de ce deuxième groupe de STI est prévu pour l'année 2005.

Une autre étape achevée en 2002-2003 concerne la **standardisation**. Pour rappel, selon la directive, les STI déterminent les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent être couverts par des spécifications européennes, notamment des **normes européennes** existantes ou devant être élaborées. Pour couvrir ce dernier cas, un mandat avec les organismes de normalisation européens (**CEN/CENELEC/ETSI**) est nécessaire. Le Comité réuni le 4 février 2003 a marqué son accord sur un programme indicatif de développement de telles normes.

Enfin, avril 2003 était la date butoir pour la **transposition** en droit national de la directive 2001/16/CE. Une majorité d'Etats membres n'ont pas notifié les mesures nationales d'exécution et, pas conséquent, les procédures d'infraction correspondantes vont être démarrées.

TRAVAUX A VENIR

Pour ce qui concerne le premier groupe de STI prioritaires, la Commission prévoit de présenter des projets complets de STI au Comité lors d'une réunion en octobre 2003, ce qui permettrait de démarrer les consultations des associations de clients et des partenaires sociaux vers la fin de l'année 2003 et de réussir l'adoption des STI dès le printemps 2004.

L'année 2004 sera par ailleurs consacrée au suivi du développement des STI du deuxième mandat, ainsi qu'au suivi de la révision des STI "grande vitesse" élaborées dans le cadre de la directive 96/48/CE.

Il faudra aussi assurer en 2004 une transition harmonieuse entre les travaux de développement des STI par l'AEIF et les travaux de l'Agence ferroviaire européenne qui sera mise en place à partir de 2004 si le règlement correspondant est approuvé, comme prévu, début 2004.

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. Faisant suite à la signature du Traité d'adhésion signé le 16 avril 2003, la participation des pays candidats au différents Comités en tant qu'observateurs est progressivement mise en place; pour le Comité interopérabilité, la réunion prévue fin juin 2003 les accueillera pour la première fois.

POUR PLUS D'INFORMATION

Politique ferroviaire et interopérabilité:

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

Travaux du comité sur l'interopérabilité:

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

Travaux de l'AEIF:

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