



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/4/Add.2
22 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,
point 11 de l'ordre du jour)

**INFORMATIONS SUR LES FAITS NOUVEAUX DANS DIVERS DOMAINES
DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER**

Additif 2

Communication de la Commission européenne (CE)

Sécurité

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté, le 29 avril 2004, la directive concernant la sécurité des chemins de fer¹.

Cette directive porte sur quatre questions fondamentales liées à l'amélioration de la sécurité des chemins de fer en Europe. Elle procède d'une démarche progressive qui vise à harmoniser et à élaborer des principes communs et qui tient compte des grandes différences qui existent entre les États membres.

¹ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* L164 du 30 avril 2004).

La tâche première – la plus importante, aussi – dans le cadre de la restructuration en cours des chemins de fer européens est **de moderniser et d'harmoniser les structures réglementaires en matière de sécurité**, de même que le contenu des règles de sécurité au sein des États membres et au niveau européen afin de veiller à ce que les responsabilités soient définies et réparties de manière uniforme et que la sécurité soit assurée grâce au processus de restructuration.

Sur la base de cette démarche progressive, la directive définit des procédures en vue de fixer des objectifs de sécurité communs (OSC) et des méthodes de sécurité communes (MSC). Elle établit un mécanisme de passage à des règles de sécurité communes.

La deuxième question abordée dans la directive est celle de **l'élimination des obstacles à une plus grande ouverture du marché** et de la création d'un système ferroviaire européen unique. Le certificat de sécurité, délivré à l'entreprise ferroviaire pour exploiter un réseau bien défini, est toujours reconnu comme le moyen permettant d'accéder à l'infrastructure. Dans la directive, le concept est encore développé grâce à l'introduction d'exigences et d'éléments communs relatifs à un système de gestion de la sécurité que doivent également appliquer les gestionnaires de l'infrastructure.

La troisième question abordée dans la directive se rapporte à **la transparence, à l'information et à l'application de procédures appropriées en matière de réglementation ferroviaire**. La directive introduit des principes communs pour la prise de décisions par les instances ferroviaires, impose de veiller à ce que les textes des règles et réglementations soient disponibles, prévoit des échéanciers et comporte des dispositions obligatoires pour que les intervenants puissent faire appel de toute décision. Des indicateurs de sécurité communs (ISC) sont définis dans la directive et seront précisés par un comité. Ces indicateurs permettront de suivre le renforcement de la sécurité ferroviaire dans les États membres ainsi qu'au niveau de l'UE. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont tenus de soumettre des rapports annuels sur l'amélioration de la sécurité à leur autorité nationale chargée de la sécurité, laquelle devra à son tour publier un rapport annuel qu'elle doit mettre à la disposition de l'Agence ferroviaire européenne. Ceci permettra d'ouvrir encore davantage les structures fermées tout en apportant aux différents intervenants un échange de données d'expérience et un gain de confiance.

La quatrième question dont traite la directive porte sur **les enquêtes en cas d'accident ou d'incident**. Sous l'influence de la législation relative aux enquêtes sur les accidents dans le domaine aéronautique, qui fait l'objet de la directive communautaire 94/56/CE, de nombreux États membres s'orientent vers le recours à des organismes indépendants d'enquête sur les accidents pour les autres modes de transport et parfois à des commissions d'enquête multimodales créées sur le modèle du Bureau national pour la sécurité des transports (NTSB) des États-Unis.

La directive établit les principes d'une enquête obligatoire en cas d'accidents ou incidents dont la gravité dépasse un niveau déterminé; elle prévoit la création d'organes d'enquête indépendants dans les États membres.

La directive «sécurité» ne doit pas être considérée comme un texte réglementaire isolé. Elle prolonge au niveau des systèmes ce que les directives sur l'interopérabilité ont introduit au

niveau des sous-systèmes; son application repose sur le Comité interopérabilité, chargé de définir les spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

Ainsi, l'interopérabilité et la sécurité pourront être développées conjointement de manière cohérente. La démarche progressive qui a été adoptée, similaire à celle qu'a introduit la directive 2001/16 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, dépendra dans une large mesure du soutien que lui accorderont les intervenants du secteur et l'Agence ferroviaire européenne². Cette agence est en cours d'installation à Lille/Valenciennes (France) et fera connaître ses premiers résultats en 2005.

Questions environnementales

Deux grandes questions relatives aux problèmes écologiques que posent les chemins de fer sont examinées au niveau européen. En fixant des limites d'émission strictes (émissions sonores et atmosphériques), la CE encourage la mise au point de nouvelles technologies dans le domaine des chemins de fer.

Émissions atmosphériques des véhicules à moteur diesel

La question de la limitation des émissions atmosphériques est traitée de manière générale pour les «moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers», dans la directive 97/68/CE. Celle-ci fixe des limites d'émission, selon un calendrier de mise en œuvre en plusieurs étapes, décrit une méthode d'essai portant sur les émissions et définit une procédure d'autorisation de mise sur le marché de moteurs respectant les critères retenus. La Commission a proposé fin décembre 2002 de la modifier (COM (2002)765) en introduisant une troisième étape avec des limites d'émission plus contraignantes et en incluant dans le champ d'application de ladite directive les applications ferroviaires. Le Parlement européen et le Conseil souhaitent un renforcement de ces dispositifs. Ils ont pris une décision en ce sens le 30 mars 2004. On attend encore la publication au Journal officiel de l'UE de la directive modifiée.

Par ailleurs, la directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel dispose à l'article 23 qu'une STI devra être élaborée pour traiter le problème de la pollution atmosphérique du matériel roulant conventionnel dans une STI. Pour éviter les doubles emplois, la Commission a décidé que la STI ne ferait que renvoyer à la directive.

Émissions sonores

La principale source de bruit du matériel roulant est constituée par le bruit de roulement, c'est-à-dire le bruit produit du fait de l'interaction roue-rail. Ce problème concerne bien sûr tant le transport de voyageurs que celui du fret, mais il est beaucoup plus aigu dans ce dernier cas.

Dans le cadre de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, la STI sur le matériel roulant fixe des limites d'émissions sonores

² Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (publié au *Journal officiel de l'Union européenne* L164 du 30 avril 2004).

pour les véhicules à grande vitesse. Une campagne de mesure du bruit intitulée «Projet NOEMIE» et financée par la CE et l'Association européenne de l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) a été lancée pour évaluer le caractère réaliste de ces limites et la validité de la méthode de mesure fondée sur les spécifications des voies de référence.

En septembre 2001, la Commission a chargé l'AEIF d'élaborer des STI fixant des valeurs limites qui soient à la fois rationnelles sur le plan coûts-avantages et ambitieuses pour les émissions sonores des nouveaux matériels roulants conventionnels dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. La décision relative à la STI sur le bruit pourrait être adoptée d'ici la fin de l'année 2004. Le projet de STI sur le bruit concerne le bruit émis par les wagons de marchandises, les locomotives, les voitures et les unités motrices diesel ou électriques, qu'il s'agisse du bruit à l'arrêt, du bruit de démarrage, du bruit de roulement ou du bruit à l'intérieur de la cabine du conducteur. Une voie de référence est décrite de manière fonctionnelle. Les wagons rénovés ou modernisés sont concernés par ces limites, qui interdisent formellement les blocs de freinage en fonte et encouragent l'utilisation des blocs K récemment homologués par l'UIC.

La directive 2002/49/CE relative au bruit dans l'environnement invite les États membres à établir des cartes d'exposition au bruit et à adopter des plans d'action pour réduire ou limiter le bruit au droit des infrastructures de transport.
