

Transport ferroviaire transeuropéen: interopérabilité du système. 2ème paquet

2002/0023(COD) - 24/01/2002 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier les directives 96/48/CE et 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire européen pour tenir compte du développement des Spécifications techniques d'interopérabilité (STI), des propositions en matière de sécurité et d'Agence européenne, ainsi que de l'adoption du "paquet infrastructure".

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la présente proposition de directive fait partie d'un nouveau paquet de mesures destiné à revitaliser le rail grâce à la constitution rapide d'un espace ferroviaire européen intégré. Ce paquet de mesures vise à compléter, sans attendre, les règles encadrant le secteur ferroviaire en Europe. Les cinq actions envisagées s'appuient sur les orientations du récent Livre blanc sur les transports et visent à renforcer la sécurité, l'interopérabilité et l'ouverture du marché du fret ferroviaire. La création d'une agence ferroviaire européenne en matière de sécurité et d'interopérabilité est également envisagée.

CONTENU : Tirant parti de 4 années de travail pour parvenir à l'interopérabilité technique de l'infrastructure ferroviaire (permettant de faciliter la circulation transfrontalière et de réduire les coûts du matériel sur le réseau à grande vitesse), la Commission propose d'introduire des changements dans les 2 directives actuelles sur l'interopérabilité ferroviaire portant sur :

- les objectifs de la directive,
- les domaines d'application géographique,
- les domaines d'application technique,
- le mode d'utilisation des spécifications européennes,
- la coordination des organismes notifiés,
- l'application de la directive et des STI dans le cas de travaux d'aménagement, de renouvellement et de maintenance,
- la fixation d'une stratégie de mise en œuvre à préciser dans les STI,
- la mise en place d'un système de vérifications après mises en service (cas des STI ne couvrant pas toutes les exigences essentielles),
- la mise en place de registres des infrastructures et du matériel roulant,
- le principe de l'indépendance des organismes notifiés.

Par ailleurs, la mise en place d'une Agence européenne et l'adoption d'une directive sur la sécurité, telles que proposées conjointement à la présente proposition (COD/2002/0022, COD/2002/0024, COD/2002/0025) conduisent à revoir certaines dispositions des directives sur l'interopérabilité ferroviaire. En particulier, les mandats de développement et de révision des STI ne seraient plus adressés à l'Organisme Commun Représentatif mais à l'Agence, laquelle assumerait la responsabilité du projet de STI tout en se basant sur les groupes de travail mixtes proposés par l'OCR.

Enfin l'adoption du paquet "infrastructure" (directives 2001/12, 13 et 14/CE) a également un impact sur la mise en œuvre de l'interopérabilité. En particulier, l'ouverture complète du réseau ferroviaire aux services fret international, prévu en 2008, implique de mettre en œuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau. Il faut par conséquent étendre le domaine d'application géographique, d'autant plus qu'une proposition conjointe de modification de la directive 91/440/CE prévoit une accélération de cette ouverture.