Informations de base

1994/0112(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique) Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse Abrogation 2006/0273(COD) Modification 2002/0023(COD) Voir aussi 1999/2165(COS) **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	Procédure terminée

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CASTRICUM Frits (PSE)	26/07/1994

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CASTRICUM Frits (PSE)	26/07/1994

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	PORTO Manuel (ELDR)	07/09/1994
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	JARZEMBOWSKI Georg (PPE)	07/09/1994
ENER Recherche, développement technologique et énergie	SOULIER André (PPE)	05/10/1994
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	DYBKJÆR Lone (ELDR)	05/10/1994

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	1834	1995-03-14
Transports, télécommunications et énergie	1893	1995-12-08

	Agriculture et pêche	1944	1996-07-23

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
13/04/1994	Informations supplémentaires		Résumé
15/04/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0107	Résumé
21/07/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
01/12/1994	Vote en commission		Résumé
01/12/1994	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0097/1994	
18/01/1995	Débat en plénière		
14/03/1995	Débat au Conseil		Résumé
15/06/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0271	Résumé
08/12/1995	Publication de la position du Conseil	11326/1/1995	Résumé
18/01/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/03/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
19/03/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0077/1996	
15/04/1996	Débat en plénière		Résumé
10/06/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0249	Résumé
23/07/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
23/07/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/09/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1994/0112(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Modifications et abrogations	Abrogation 2006/0273(COD) Modification 2002/0023(COD) Voir aussi 1999/2165(COS)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 129D-p3
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07380

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0097/1994 JO C 018 23.01.1995, p. 0005	01/12/1994	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0008/1995 JO C 043 20.02.1995, p. 0052-0060	19/01/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0077/1996 JO C 117 22.04.1996, p. 0004	19/03/1996	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0167/1996 JO C 141 13.05.1996, p. 0019-0048	16/04/1996	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	11326/1/1995 JO C 356 30.12.1995, p. 0043	08/12/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1994)0107 JO C 134 17.05.1994, p. 0006	15/04/1994	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0271 JO C 203 08.08.1995, p. 0013	15/06/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1995)2263	10/01/1996	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0249	10/06/1996	Résumé
Document de base non législatif	COM(1999)0414	10/09/1999	
Document de suivi	COM(2006)0660	06/11/2006	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0177/1994 JO C 210 14.08.1995, p. 0038	28/09/1994	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1297/1994 JO C 397 31.12.1994, p. 0008	23/11/1994	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0730 JO L 245 12.09.2002, p. 0001-0036	30/05/2002	

EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0731 JO L 245 12.09.2002, p. 0037-0142	30/05/2002	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0732 JO L 245 12.09.2002, p. 0143-0279	30/05/2002	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0733 JO L 245 12.09.2002, p. 0280-0369	30/05/2002	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0734 JO L 245 12.09.2002, p. 0370-0401	30/05/2002	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0735 JO L 245 12.09.2002, p. 0402-0506	30/05/2002	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 1996/0048
JO L 235 17.09.1996, p. 0006 — Résumé

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 23/07/1996 - Acte final

OBJECTIF : réaliser l'interopérabilité du système feroviaire transeuropéen, c'est-à-dire l'aptitude de ce système à permettre la circulation sans rupture de trains à grande vitesse à travers le territoire communautaire. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. CONTENU : la directive prévoit les critères et les procédures nécessaires pour adopter des spécifications techniques d'interopérabilité notamment pour ce qui concerne les sous-systèmes structurels (infrastructures, énergie, contrôle, commande/signalisation et matériel roulant). Pour ce qui est des infrastructures, les lignes à grande vitesse devraient comprendre : - les lignes spécialement construites pour la grande vitesse équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h, - les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h, - les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de difficultés topographiques, de relief ou d'environnement urbain dont la vitesse doit être adaptée au cas par cas. En ce qui concerne le matériel roulant, les trains à grande vitesse de technologie avancée devraient être conçus pour garantir une circulation sûre et sans rupture : - à une vitesse d'au moins 250 km/h sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, tout en permettant dans des circonstances appropriées de vitesses dépassant 300 km/h, - à une vitesse de l'ordre de 200 km/h sur les lignes existantes spécialement aménagées, - à la vitesse la plus élevée possible sur les autres lignes. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 08/10/1996 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 08/04/1999

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 06/11/2006

La Commission a présenté un rapport sur l’avancement, de 2000 à 2005, de la mise en œuvre des directives sur l’interopérabilité (96/48/CE pour le système ferroviaire à grande vitesse et 2001/16/CE pour le système ferroviaire conventionnel)

Le rapport décrit la situation actuelle concernant les directives sur l'interopérabilité, leur transposition dans chaque État membre, les activités menées afin de se conformer aux dispositions des directives, les progrès en matière d'interopérabilité ainsi qu'en ce qui concerne les futures relations avec l'Agence ferroviaire européenne, qui est entrée en fonction en 2005. La présentation tardive du présent rapport est due au temps nécessaire pour rassembler tous ces éléments et les examiner de manière approfondie et cohérente.

Le rapport conclut que la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse est à présent bien établie et entièrement transposée (sauf dans le cas de la Slovaquie). Une expérience approfondie a été acquise dans la mise en oeuvre des STI, l'évaluation de la conformité qui en découle et les progrès du réseau ferroviaire à grande vitesse. En ce qui concerne la Slovaquie, la Commission vient de saisir la Cour de justice.

La directive sur l'interopérabilité des systèmes ferroviaires conventionnels étend le champ du réseau ferroviaire interopérable; cette directive est mise en oeuvre dans la Communauté, et le premier groupe de STI devrait entre en vigueur à la mi-2006.

L'analyse coût-bénéfice à l'appui des STI est une activité cruciale qui permet de connaître le plein impact des STI. Les États membres devraient encourager une participation précoce au processus d'élaboration des STI avec l'Agence.

La Commission estime qu'il pourrait être avantageux à l'avenir d'envisager la fusion de certaines STI applicables aux systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnels, afin de considérer, avec moins de textes législatifs, les systèmes ferroviaires dans leur globalité, ce qui pourrait réduire les coûts et accroître les bénéfices. Une fusion des deux directives d'interopérabilité est également envisagée, en application du principe de la simplification et du « mieux légiférer ».

Le suivi des dérogations aux STI accordées représente une activité importante du comité, car la portée et le nombre de dérogations influent directement sur les progrès de l'interopérabilité.

L'Agence ferroviaire européenne se chargera à l'avenir des rapports sur les progrès de l'interopérabilité, et prendra en considération à ce sujet les informations disponibles dans les registres nationaux du matériel roulant et des infrastructures. Le premier rapport établi par l'Agence est attendu pour 2007.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 14/03/1995

Le Conseil a pris acte de l'état d'avancement des travaux sur la proposition de directive relative à l'interopérabilité du réseau transeuropéen de train a grande vitesse. Il a chargé le Comité des représentants permanents de poursuivre activement ses travaux en vue de permettre au Conseil d'adopter une position commune lors de sa prochaine session prévue pour juin 1995.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 10/01/1996 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que les modifications apportées à la proposition de directive par le Conseil modifient substantiellement l'objectif visé par la Commission dans sa proposition originelle, dans la mesure où elles tendent à réduire le champ de l'interopérabilité à la compatibilité technique des sous-systèmes structurels et à assortir l'application de STI de conditions restrictives justifiées pour des raisons économiques(justification coût /bénéfice) qui accordent la priorité à la préservation des réseaux nationaux existants. La Commission avait quant à elle orienté sa proposition vers la réalisation d'un système transeuropéen intégré de trains à grande vitesse tenant compte des besoins des usagers. Elle regrette de n'avoir pas été suivie par le Conseil.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 10/06/1996 - Proposition législative modifiée

La Commission a incorporé dans sa proposition réexaminée les 8 amendements du PE au texte de la position commune. Ces amendements visent à : - assurer la convergence progressive vers l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen; - introduire une vision globale pour les schémas des réseaux de transport ferroviaire en indiquant que des propositions relatives à l'interopérabilité du réseau de rail conventionnel devront, dans le futur, être présentées par la Commission; - mettre en place progressivement des solutions afin de permettre le transport des marchandises, en service rapide, sur le réseau à grande vitesse; - rendre plus aisé l'accès au réseau européen de TGV; - proposer, compte tenu de l'importance des considérations économiques, l'application de la même procédure d'examen aux quatre dérogations prévues par la directive; - modifier la procédure du comité réglementaire par la procédure du comité consultatif; - compléter l'annexe III par l'ajout d'une exigence essentielle relative à la protection des consommateurs.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 08/12/1995 - Position du Conseil

La position commune du Conseil ne retient qu'un seul des sept amendements acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée, à savoir l'amendement qui demande à la Commission de faire rapport tous les deux ans au PE et au Conseil sur les progrès dans la réalisation de l'interopérabilité. Pour le reste, le Conseil a introduit des modifications importantes, dont les principales concernent les points suivants: - Objet de

l'interopérabilité : l'expression "système ferroviaire transeuropéen" remplace celle de "réseau transeuropéen"; - Contenu des Spécifications Techniques d'interopérabilité (STI): .des STI concernant l'environnement, l'exploitation ou les usagers ne seront élaborées que dans la mesure où cela s'avère nécessaire pour assurer l'interopérabilité dans des domaines structurels; .la cohérence du système ferroviaire transeuropéen que permet le respect des STI ne doit pas remettre en cause la cohérence de chaque réseau national existant - Critères d'élaboration des STI : .les STI prennent en compte le coût des différentes solutions techniques permettant de réaliser l'interopérabilité; l'organisme commun représentatif doit présenter une évaluation des coûts et avantages de chacune des solutions; .l'organisme commun représentatif doit travailler de façon transparente et suivant les procédures communautaires générales d'harmonisation - Faculté accordée aux Etats membres de ne pas appliquer certaines STI dans des cas spécifiques : dans tous ces cas, l'Etat membre concerné doit notifier préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui fournir des précisions et justifications appropriées; - Organismes notifiés : une procédure est prévue pour les cas où un Etat membre ou la Commission estiment qu'un organisme notifié par un autre Etat membre ne satisfait pas aux autres critères pertinents - Comité : le comité consultatif est remplacé par un comité de type III-b - Annexe I : l'annexe a été reformulée pour tenir compte: .en ce qui concerne les infrastructures, de la position commune concernant la proposition de décision sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport; .en ce qui concerne le matériel roulant, de la possibilité d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h. dans certaines circonstances; - Annexe II : le Conseil a éliminé la liste des secteurs visés dans chacun des sous-systèmes; - Annexe III (exigences essentielles) : suppresion des paragraphes relatifs à la "nature des exigences", à la "protection des consommateurs" et aux "usagers".

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 30/05/2002 - Acte législatif de mise en oeuvre

MESURES DE LA COMMUNAUTÉ : Décisions de la Commission européenne concernant les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) relatives aux sous-systèmes "maintenance" (2002/730/CE), "contrôle-commande et signalisation" (2002/731/CE), "infrastructure" (2002/732/CE), "énergie" (2002/733/CE), "exploitation" (2002/734/CE) et "matériel roulant" (2002/735/CE) du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. CONTENU : conformément à la directive 96/48/CE, le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est subdivisé en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle. Ces sous-systèmes sont décrits à l'annexe II de cette directive. Chaque sous-système doit faire l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité. Tel est l'objet des présentes décisions. Comme spécifié par la directive 96/48/CE, les conditions pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse concernent le projet, la construction, l'aménagement ainsi que l'exploitation des infrastructures et du matériel roulant, concourant au fonctionnement de ce système, qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la directive. Aux fins de l'application des présentes décisions, une distinction est faite entre travaux de réaménagement, travaux de renouvellement et substitution liée à une maintenance. Les STI faisant l'objet des présentes décisions s'appuient sur les meilleures connaissances des experts disponibles au moment de la préparation des projets correspondants. Elles sont susceptibles de modifications à la lumière des évolutions techniques ou des exigences sociales. Dans certains cas, les STI laissent le choix entre diverses solutions, permettant d'appliquer de manière définitive ou transitoire des solutions interopérables compatibles avec la situation existante. ENTRÉE EN VIGUEUR : six mois après la notification des présentes décisions.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 23/11/1994 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité économique et social accueille favorablement l'initiative de la Commission. Il lui paraît néanmoins qu'un certain nombre de renforcements peuvent être apportés. Ces améliorations visent: - une optimisation principalement aux plans de la cohérence du système, de la sécurité ainsi que des coûts/bénéfices, sachant que l'interopérabilité représente essentiellement un objectif à terme; - le terrain social avec une meilleure implication des partenaires sociaux au plan de la définition du système comme au plan de la formation; - une plus grande prise en compte de l'usager. Entre autres, ce dernier aspect suppose également une plus grande interopérabilité des pratiques opérationnelles des entreprises ferroviaires à tous les niveaux, autre domaine évoqué mais peu développé dans la proposition de directive. A ces conditions, la directive sur l'interopérabilité du réseau de trains à grande vitesse - complétée autant que de besoin par une interopérabilité du réseau ferroviaire classique et des systèmes de transport combiné - pourrait devenir un élément clé des réseaux transeuropéens.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 08/12/1995

-Le Conseil a adopté la position commune concernant la proposition de directive relative à l'interopérabilité du réseau transeuropéen de trains à grande vitesse à la suite de l'accord intervenu lors de sa session "Transports" des 19/20 juin 1995.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 19/01/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a approuvé la proposition de directive. Par ses amendements, le PE : - souhaite un accès aisé à l'ensemble du réseau européen de TGV pour les usagers et demande que soit assurée l'interopérabilité des systèmes de billetterie, réservation et information; - demande que la Suisse et les pays d'Europe centrale et orientale soient associés à la réalisation de l'interopérabilité; - demande une harmonisation des programmes de formation des conducteurs et des personnels d'entretien des trains à grande vitesse; - souhaite que la Commission fasse rapport tous les deux ans au Conseil et au PE sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du réseau.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 16/04/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Frits CASTRICUM (PSE, NL) sur la position commune du Conseil, le PE a renouvelé certaines des demandes politiques formulées en première lecture en ce qui concerne le développement des réseaux de chemins de fer, en particulier pour la réalisation progressive de l'interopérabilité du trafic régional transfrontalier, du trafic rapide des marchandises et,dans une phase ultérieure, de l'ensemble du trafic ferroviaire. Enfin, il insiste pour que l'on garantisse un accès aisé des usagers au réseau à grande vitesse en assurant l'intéropérabilité des systèmes de billeterie, réservation et information du réseau européen de TGV.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 15/04/1994 - Document de base législatif

Cette proposition de directive vise à garantir l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse. Elle considère le réseau européen dans sa globalité, qu'elle décompose en sous-systèmes: infrastructures, énergie, maintenance, contrôle-commande et signalisation, matériel roulant, environnement, exploitation, usagers. Pour chaque sous-système, les éléments, constituants ou interfaces, qui jouent un rôle critique du point de vue de l'interopérabilité ont été recensés. Ensuite, la proposition définit de façon générale, en termes d'obligation de résultat, les exigences essentielles de sécurité, santé, protection de l'environnement et des consommateurs, de compatibilité technique et de nature opérationnelle à satisfaire pour que l'interopérabilité soit assurée. Pour chaque sous-système, et pour autant que ce soit nécessaire, ces exigences essentielles seront précisées dans les "spécifications techniques d'interopérabilité" (STI). Ces STI fixent les paramètres fondamentaux (gabarits, tensions...) et déterminent les constituants et les interfaces qui jouent un rôle critique par rapport à l'interopérabilité ainsi que les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi. Les STI seront élaborées sur mandat de la Commission par les experts des entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure et de l'industrie. Pour les constituants et les conditions aux interfaces critiques pour l'interopérabilité, les spécifications techniques nécessaires seront élaborées par les organismes spécialisés, en particulier en ce qui concerne les normes européennes par le CEN, CENELEC, et ETSI. Dans ce cas, l'évaluation de la conformité sera réalisée à la demande du fabricant par les organismes notifiés à cet effet dans les Etats membres, et le fabricant établira la déclaration CE de conformité selon les modalités définies dans la directive et sur la base de modules indiqués dans la STI correspondante. Pour les sous-systèmes, la vérification de la conformité sera réalisée par rapport aux STI en suivant une procédure définie à cet effet dans la proposition, instruite par un organisme notifié à la demande d'une entité adjudicatrice qui établira la déclaration CE de conformité, sur la base de laquelle les Etats membres autoriseront la mise en service du sous-système.

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 15/06/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission incorpore les amendements du PE concernant : - la convergence progressive vers l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen dans sa globalité et l'élaboration des propositions réglementaires relatives à l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen conventionnel, ce qui aidera davantage le développement du secteur industriel et des entreprises ferroviaires; - le développement des solutions de nature technique opérationnelle et/ou administrative qui permettent au profit des clients d'intégrer des transports marchandises en service rapide au réseau européen de trains à grande vitesse; - l'interconnexion des systèmes de billetteries de réservation et d'information afin d'assurer aux usagers un accès aisé à l'ensemble du réseau européen de trains à grande vitesse; - la clarification de la distinction entre l'organisme notifié en tant que tel et le personnel travaillant pour le compte de celui-ci; - le statut d'indépendance des organismes notifiés; - le rapport périodique sur l'état de l'interopérabilité. En revanche, la Commission a rejeté les amendements concernant: - l'association, dans le cadre de la directive, des pays européens non-communautaires, en particulier de la Suisse et des pays d'Europe centrale et orientale, aux actions de l'interopérabilité; - l'harmonisation de la formation ainsi que des procédures d'examen et de qualification du personnel ayant un impact sur la circulation des trains à grande vitesse; - les systèmes spécifiques de trains à grande vitesse et les réseaux qui exploitent ce matériel de trains.