Informations de base

1999/0252(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel Abrogation 2006/0273(COD) Modification 2002/0023(COD) **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SAVARY Gilles (PSE)	26/01/2000

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SAVARY Gilles (PSE)	26/01/2000

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Juridique et marché intérieur	BRADBOURN Philip (PPE-DE)	29/02/2000
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	RÜBIG Paul (PPE-DE)	07/12/1999

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2252	2000-03-28
Transports, télécommunications et énergie	2279	2000-06-26
Développement	2304	2000-11-10

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
25/11/1999	Publication de la proposition législative	COM(1999)0617	Résumé
17/01/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
28/03/2000	Débat au Conseil		
18/04/2000	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
18/04/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0113/2000	
16/05/2000	Débat en plénière		
17/05/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0220/2000	Résumé
10/11/2000	Publication de la position du Conseil	10185/1/2000	Résumé
29/11/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/01/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
24/01/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0016/2001	
12/02/2001	Débat en plénière		
13/02/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0062/2001	Résumé
19/03/2001	Signature de l'acte final		
19/03/2001	Fin de la procédure au Parlement		
20/04/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1999/0252(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2006/0273(COD) Modification 2002/0023(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 156
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/13392

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0113/2000 JO C 059 23.02.2001, p. 0003	18/04/2000	

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0220/2000 JO C 059 23.02.2001, p. 0070-0106	17/05/2000	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0016/2001	24/01/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0062/2001 JO C 276 01.10.2001, p. 0022-0037	13/02/2001	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10185/1/2000 JO C 023 24.01.2001, p. 0015	10/11/2000	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1999)0617 JO C 089 28.03.2000, p. 0011	25/11/1999	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2000)2055	27/11/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0660	06/11/2006	Résumé
Document de suivi	COM(2009)0464	08/09/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1157	08/09/2009	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0583/2000 JO C 204 18.07.2000, p. 0013	24/05/2000	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0094/2000 JO C 317 06.11.2000, p. 0022	14/06/2000	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32004D0446 JO L 155 30.04.2004, p. 0001-0068	29/04/2004	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006D0066 JO L 037 08.02.2006, p. 0001-0049	23/12/2005	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006R0062 JO L 013 18.01.2006, p. 0001-0072	23/12/2005	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006D0679 JO L 284 16.10.2006, p. 0001-0176	28/03/2006	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006D0861 JO L 344 08.12.2006, p. 0001-0467	28/07/2006	Résumé

EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006D0920	11/08/2006	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006D0860 JO L 342 07.12.2006, p. 0001-0160	07/11/2006	Résumé

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2001/0016 JO L 110 20.04.2001, p. 0001	Résumé

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 28/07/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE: Décision 2006/861/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant - wagons pour le fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

CONTENU : en vertu de la directive 2001/16/CE, le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est subdivisé en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle. Conformément à cette directive la spécification technique d'interopérabilité («STI») relative au sous-système «Matériel roulant - wagons pour le fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est arrêtée par la Commission. Cette STI s'appuie sur les travaux de l'AEIF.

Chaque État membre notifie aux autres États membres et à la Commission, dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision: la liste des règles techniques applicables ; les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification à utiliser en ce qui concerne l'application de ces règles; les organismes qu'il désigne pour accomplir ces procédures d'évaluation de la conformité et de vérification.

La décision entre en vigueur six mois après la date de sa notification.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 23/12/2005 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Règlement 62/2006/CE de la Commission relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

CONTENU : le règlement définit la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système «Applications télématiques au service du fret» du réseau ferroviaire conventionnel visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2001/16/CE.

Cette STI a pour objectif de garantir que les échanges d'informations sont à tout moment parfaitement adaptés à l'évolution des exigences, sur les plans qualitatif et quantitatif, de manière à ce que le processus de transport puisse autant que possible préserver sa viabilité économique et que le transport ferroviaire de fret, face à l'intense concurrence qu'il doit affronter, maintienne sa position sur le marché. Cet objectif nécessite la construction ou la modernisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel en vue du transport ferroviaire conventionnel et intermodal.

La STI «Applications télématiques» couvre les applications au service du fret et la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport; en d'autres termes, elle porte essentiellement sur les services de transport offerts par les entreprises ferroviaires en plus de leurs activités d'exploitation pure et simple des trains. Les aspects de la sécurité ne sont pris en considération que lorsque des données qui sont par exemple erronées ou obsolètes risquent d'avoir un impact sur la sécurité des trains. Le domaine d'application géographique de la STI est le système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I de la directive 2001/16/CE.

La présente STI: délimite le champ d'application visé dans le cadre du sous-système «Applications télématiques au service du fret» ; précise les exigences essentielles relatives au sous-système concerné et à son interface vis-à-vis des autres sous-systèmes ; définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ; détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui font l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, et qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ; indique, dans chaque cas envisagé, les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi ; indique la stratégie de mise en œuvre de la STI ; indique, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système visé ainsi que pour la mise en œuvre de la STI.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures doivent contribuer en fournissant des informations fonctionnelles et techniques concernant les différentes applications télématiques pour le transport de marchandises, définies dans le présent règlement, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Les organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen élaborent un plan stratégique européen de déploiement pour la STI conformément aux critères énoncés dans l'annexe au présent règlement. Ils transmettent ce plan stratégique aux autres États membres et à la Commission au plus tard un an à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement.

Les dispositions de la décision 2004/446/CE relatives aux paramètres fondamentaux du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne s'appliquent plus à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 19/01/2006.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 17/05/2000 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport M. Gilles SAVARY (PSE, F), le Parlement européen a adopté de nombreux amendements qui visent, entre autres, à souligner l'importance d'adopter une approche progressive, dans le souci de ne pas imposer au système ferroviaire des contraintes économiques supplémentaires préjudiciables à sa compétitivité. Il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport et à garantir le maintien de réseaux secondaires. Le Parlement préconise également l'établissement d'un ordre de priorités et d'un calendrier. Il estime que l'élaboration et l'application des STI au système ferroviaire conventionnel ne doit pas entraver l'innovation technologique et que celle-ci doit aller dans le sens d'une amélioration des performances économiques. De plus, l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel devrait être mise à profit en vue d'une meilleure interopérabilité intermodale. Le Parlement a aussi adopté un amendement assurant qu'une priorité élevée est accordée à l'analyse coûts-bénéfices à toutes les étapes de l'élaboration des STI. D'autres amendements visent à préciser les définitions, par exemple en ce qui concerne les objectifs de la directive, et à préciser les cas et conditions dans lesquels un État membre peut ne pas appliquer certaines STI. Le Parlement demande que l'élaboration et la révision des STI prennent en compte l'avis des usagers, en ce qui concerne les caractéristiques ayant une incidence directe sur les conditions d'utilisation des sous-systèmes par ces usagers. Dans le cadre du processus d'élargissement, les pays candidats devraient également bénéficier de la possibilité de participer à titre consultatif à l'élaboration des STI dès le début, et une définition plus large du champ de l'intertopérabilité s'impose, y compris l'inclusion de dispositions sociales (conditions de qualification professionnelle et d'hygiène et de sécurité au travail).

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 06/11/2006 - Document de suivi

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.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 23/12/2005 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision 2006/66/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant - bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

CONTENU : la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système «bruit» du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, visée à la directive 2001/16/CE, est définie dans l'annexe de la présente décision.

La STI prévoit une approche en deux phases, comme prévu au chapitre 7 de l'annexe. Sans préjudice du mécanisme de révision périodique prévu au chapitre 7 de l'annexe, la Commission remet au comité institué en vertu de l'article 21 de la directive 96/48/CE, au plus tard sept ans après la date d'entrée en vigueur de la présente décision, un rapport et, s'il y a lieu, une proposition de révision de la partie 7.2 de l'annexe.

La décision stipule que lorsque des accords comportent des dispositions prévoyant des limites d'émissions sonores, les États membres les notifient à la Commission dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente décision.

Les types d'accords qui doivent être notifiés sont les suivants: 1) les accords nationaux entre les États membres et les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructures, conclus à titre permanent ou temporaire et rendus nécessaires par le caractère très particulier ou local du service de transport visé; 2) les accords bilatéraux ou multilatéraux entre des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures ou des autorités compétentes en matière de sécurité, qui offrent des degrés importants d'interopérabilité au niveau local ou régional; 3) des accords internationaux entre un ou plusieurs États membres et au moins un pays tiers, ou entre des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires d'infrastructures des États membres et au moins une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructures d'un pays tiers, qui offrent des degrés importants d'interopérabilité au niveau local ou régional.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 23/06/2006.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 25/11/1999 - Document de base législatif

OBJECTIF: créer un cadre réglementaire comportant des spécifications techniques d'interopérabilité (S.T.I) à caractère obligatoire et des normes harmonisées en vue d'assurer l'interopérabilité du réseau ferroviaire transeuropéen, tout en contribuant à l'ouverture des marchés des services de transport et des biens équipement et à la promotion de la compétitivité du secteur ferroviaire dans son ensemble. CONTENU: la présente proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel constitue le cadre communautaire nécessaire pour permettre la réalisation et l'exploitation d'un réseau transeuropéen intégré, cohérent et interopérable, dans les meilleures conditions d'efficacité économique en ce qui concerne les États, l'industrie, les exploitants et les usagers. La proposition a été développée en respectant la structure et le contenu de la directive relative à la grande vitesse (directive 96/48/CE). Toutefois, certains changements ont été apportés. Il s'agit principalement des champs d'application géographique (réseau concerné) et technique (sous-systèmes concernés), du caractère progressif de l'imposition de nouvelles spécifications communautaires, de l'adoption d'un programme de travail et des priorités pour les travaux de l'organisme commun représentatif et du Comité. Comme dans le cas de la grande vitesse, la proposition de directive est l'élément de base d'une architecture à trois niveaux: - la directive proprement dite, avec les exigences essentielles que le système doit respecter, - les spécifications techniques d'interopérabilité (S.T.I), - l'ensemble des autres spécifications européennes et notamment les normes européennes des organismes européens de normalisation: CEN, CENELEC et ETSI. La proposition considère le réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel dans sa globalité et sa complexité et s'applique aux infrastructures, aux équipements fixes, aux systèmes logistiques et au matériel roulant ainsi qu'à leurs constituants qui jouent un rôle critique du point de vue de l'interopérabilité. Pour des raisons opératoires, le système global a été décomposé en sous-systèmes: infrastructures; énergie; maintenance; contrôle-commande et signalisation; matériel roulant; exploitation et gestion du trafic; applications télématiques au service des passagers et du fret. Enfin, l'accent est mis sur la coopération entre acteurs, États membres, entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure et industrie. La proposition de directive est accompagnée d'une communication de la Commission qui rappelle les problèmes du secteur ferroviaire liés aux différences réglementaires, opérationnelles et techniques, et annonce une série d'actions en vue d'enrayer ces difficultés. La plupart de ces actions seront menées dans le cadre de la directive proposée.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 28/03/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

CONTENU : conformément à la directive 2001/16/CE, le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est subdivisé en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle. Chacun de ces sous-systèmes doit faire l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI).

La spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2001/16/CE est définie dans l'annexe de la présente décision.

La STI est pleinement applicable à l'infrastructure et au matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen conventionnel définis dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE.

ENTRÉE EN VIGUEUR : six mois après la notification de la décision.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 29/04/2004 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision de la Commission 2004/446/CE précisant les paramètres fondamentaux des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "bruit", "wagons pour le fret" et "applications télématiques au service du fret" visées dans la directive 2001/16/CE. CONTENU : conformément à la directive 2001/16/CE, le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est subdivisé en sous-systèmes structurels ou fonctionnels qui doivent chacun faire l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI). L'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) a reçu mandat d'élaborer des STI concernant les sous-systèmes "bruit", "wagons pour le fret" et "applications télématiques au service du fret". Toutefois, conformément à la directive 2001/16/CE, la première étape de l'élaboration des STI susmentionnées consiste à déterminer les caractéristiques de leurs paramètres fondamentaux que l'AEIF devra utiliser. La présente décision expose dans son annexe les définitions et les caractéristiques à respecter pour les paramètres fondamentaux des STI concernant les sous-systèmes "bruit", "wagons pour le fret" et "applications télématiques au service du fret" visées dans la directive 2001/16/CE.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 27/11/2000 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission se rallie au texte de la position commune qui a été adopté par le Conseil à l'unanimité et qui ne fait l'objet d'aucune réserve de la Commission.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 08/09/2009

Le présent rapport décrit l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen depuis le premier rapport adopté par la Commission en novembre 2006 (voir COM(2006)0660). Il est rédigé conformément à l'article 31 de la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'article 24 de la directive sur l'interopérabilité grande vitesse et à l'article 28 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

Afin de préparer ce rapport, la Commission européenne a commandé une étude visant à analyser le degré de mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire et de la législation en matière de sécurité, ainsi que les progrès réalisés dans ce domaine, et a mené une consultation publique dont les résultats sont résumés dans l'annexe du rapport. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, le rapport s'inspire également des conclusions du premier rapport bisannuel sur le développement de la sécurité ferroviaire dans la Communauté européenne qui a été élaboré par l'Agence ferroviaire européenne en 2008.

Ce rapport ne tient pas compte des récentes modifications apportées au cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires étant donné qu'elles sont toujours en cours de transposition à l'échelle nationale (voir COD/2006/0273 et COD/2006/0272).

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Transposition par les États membres : tous les États membres ont notifié à la Commission les mesures nationales qu'ils ont prises pour mettre en œuvre la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'exception du Luxembourg, à l'encontre de qui une procédure d'infraction est toujours en cours. Toutefois, dans plusieurs cas, la transposition a été retardée et n'a pas été accomplie dans le délai légal spécifié dans la directive (30 avril 2006). La prochaine étape consiste à contrôler que toutes les dispositions de la directive ont été correctement mises en œuvre. Cela comprend des contrôles de conformité et des analyses détaillées afin de vérifier, par exemple, la capacité des organismes nationaux à réaliser les tâches énoncées dans les directives. Ces analyses sont toujours en cours, il est donc prématuré de tirer des conclusions finales à cet égard. Des premiers résultats sont cependant disponibles en ce qui concerne la notification des règles de sécurité nationales et la création d'organismes nationaux.

Règles de sécurité nationales et notification : près de 5.000 règles de sécurité nationales ont été notifiées. À la demande de la Commission, l'Agence a examiné ces notifications et a recommandé que la Commission demande à la plupart des États membres des précisions ou une nouvelle notification des règles de sécurité nationales. En ce qui concerne la publication des règles de sécurité nationales, l'Agence devrait suggérer des moyens d'en améliorer l'accès en 2009.

Création d'autorités et d'organismes nationaux : la plupart des autorités nationales de sécurité (ANS) ont été mises sur pied entre 2006 et 2007. Fin 2008, seul un État membre n'avait pas encore créé son ANS. De manière générale, la plupart des ANS dépendent du ministère des transports. Les États membres doivent également mettre sur pied des organismes d'enquête indépendants qui ont pour rôle d'enquêter lorsque surviennent des accidents ferroviaires graves. En avril 2009, seul un État membre n'avait pas encore créé son organisme d'enquête national (OEN). L'Agence a mis en place des réseaux afin d'encourager la coopération et le partage d'idées et d'expériences entre ces organismes nationaux.

Développement et mise en œuvre du droit dérivé à l'échelle européenne : la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit que l'Agence ébauche et que la Commission adopte de nombreuses législations dérivées sur la base de mandats délivrés par la Commission. Le premier instrument a été adopté en 2007; il s'agissait du règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande. Des méthodes de sécurité communes pour évaluer les risques et contrôler la réalisation des objectifs de sécurité ont été respectivement adoptées le 24 avril 2009 et le 5 juin 2009, et de nouveaux textes législatifs sont en préparation.

Certification de la sécurité : au 31 mars 2009, la base de données publique des certificats de sécurité gérée par l'Agence contenait 277 certificats de type A valides. La plupart d'entre eux avaient été délivrés entre 2007 et 2008. Sur la base d'une évaluation des procédures de certification de la sécurité dans les États membres, l'Agence communiquera en 2010 des informations supplémentaires concernant le statut de la certification de la sécurité et proposera une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique.

Rapport de sécurité : dans l'ensemble, les premiers chiffres confirment que les chemins de fer sont très sûrs pour leurs utilisateurs: ce mode de transport enregistre moins de 100 décès par an contre 40.000 sur les routes de l'UE. De plus, l'évolution de la sécurité ferroviaire dans les États membres de l'UE peut être considérée comme étant très positive, vu que le nombre de passagers décédés est passé d'environ 400 en 1970 à seulement 58 en 2006. Les chiffres montrent toutefois qu'il existe une représentation élevée de tiers dans les accidents ferroviaires mortels. Il s'agit principalement de personnes non autorisées (intrus) et d'utilisateurs de passages à niveau (près de 1500 décès par an pour les deux cas). Le suicide est un autre élément particulier des accidents ferroviaires: ces décès ne sont pas déclarés comme étant des accidents et font rarement l'objet d'articles de presse. En 2006, on a compté environ 2300 suicides, soit plus de 60% de l'ensemble des décès.

Mise en œuvre des directives sur l'interopérabilité ferroviaire : tous les États membres ont notifié les mesures nationales mettant en œuvre les directives suivantes sur l'interopérabilité: directive 96/48/CE (système ferroviaire à grande vitesse), directive 2001/16/CE (système ferroviaire conventionnel) et directive 2004/50 (alignement des directives sur le système ferroviaire à grande vitesse et sur le système ferroviaire conventionnel et élargissement de leur champ d'application).

STI: état d'avancement : en ce qui concerne le système ferroviaire à grande vitesse, une série de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) a été adoptée depuis 2002 et couvre tous les sous-systèmes concernés. Plusieurs STI ont ensuite été révisées en 2008. La Commission a également adopté plusieurs STI relatives au système ferroviaire conventionnel et qui couvrent les applications télématiques au service du fret (ATF), les émissions sonores, le contrôle-commande et la signalisation (CCS), les wagons de marchandises, ainsi que l'exploitation et la gestion du trafic (OPE). De plus, deux STI horizontales applicables aux systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel traitent de la sécurité dans les tunnels ferroviaires et des personnes à mobilité réduite.

Depuis 2006, l'Agence ferroviaire européenne travaille sur le dernier groupe de STI relatives au système ferroviaire conventionnel et couvrant l'infrastructure, l'énergie, le matériel roulant (locomotives, unités multiples, voitures de voyageurs), et les applications télématiques au service des voyageurs (ATV). Ces STI devraient être adoptées à l'horizon 2010.

Conclusions : la Commission estime que les progrès accomplis grâce au cadre réglementaire communautaire en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires devraient encourager de nouveaux développements du marché ferroviaire intérieur, en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, la diminution des coûts d'entrée sur le marché et, enfin, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Les analyses menées dans ce rapport montrent des résultats mitigés pour le moment.

1°) Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, les statistiques indiquent que le **système ferroviaire de la Communauté est sûr** et que les changements organisationnels issus du cadre communautaire n'ont pas d'incidence négative sur la sécurité et devraient augmenter les niveaux de sécurité à court et à moyen terme. **Du point de vue du marché, les exigences de sécurité imposent toujours des barrières à l'entrée élevées**. Celles-ci concernent principalement le coût et la durée des procédures concernées à l'échelle nationale, leur disparité à travers l'Europe et le manque de transparence /prévisibilité. D'importants progrès devraient être accomplis dans ce domaine, en partie grâce à l'harmonisation des certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires et à l'introduction de méthodes de sécurité communes, et en partie grâce à l'acceptation croisée des règles nationales lors de l'autorisation de la mise en service de véhicules ferroviaires.

Le succès de ces activités dépendra de deux conditions:

a) **la mise en place complète d'organismes récemment créés, surtout les ASN, qui fonctionnent à des niveaux similaires de compétences et d'efficacité**. Cette mesure est nécessaire pour créer une confiance mutuelle entre les ASN. C'est pourquoi la Commission continuera de contrôler que la législation communautaire a été correctement transposée en ce qui concerne les nouveaux instruments et structures;

b) **le rôle majeur de l'Agence ferroviaire européenne dans l'harmonisation graduelle des règles et des procédures de sécurité** et dans leur remplacement progressif par des méthodes communes. Ce rôle pourrait évoluer à l'avenir pour compléter ou étoffer les actions des ANS lors des procédures de certification et d'autorisation.

2°) Le droit dérivé en matière d'interopérabilité devrait être achevé en 2010. Il s'agit d'une **priorité pour la Commission** étant donné qu'une interopérabilité réelle ne peut être accomplie sans STI pour tous les sous-systèmes. Une autre priorité de la Commission consiste à gérer la transition de l'ancien régime vers le nouveau régime mis en place par les STI et les registres des infrastructures et du matériel roulant.

Le nombre croissant de certificats de conformité délivrés pour les sous-systèmes et le nombre restreint de dérogations indiquent que, **dans l'ensemble, les STI existantes sont appliquées avec réussite**. Cela souligne également l'importance des organismes notifiés et de leur rôle dans l'amélioration des compétences et la création d'une confiance mutuelle. Toutefois, les points ouverts qui subsistent et le champ d'application géographique limité des STI peuvent entraver l'intégration future du système ferroviaire européen étant donné qu'ils constituent des obstacles à l'interopérabilité. **Il sera donc fondamental de traiter les points ouverts et d'élargir le champ d'application des STI dans un délai raisonnablement court.**

La progression vers l'interopérabilité est **un processus lent**. En raison de la longue période de vie de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant, ainsi que de la nécessité de maintenir les coûts d'investissement pour le secteur à un niveau acceptable, il est impossible de procéder à des changements radicaux vers des solutions harmonisées. C'est pourquoi **la Commission entend concentrer ses efforts sur la mise en œuvre de ces spécifications techniques qui produiront des effets bénéfiques importants à court et à moyen terme**, à savoir les STI CCS, ATF, ATV et OPE.

Il sera également nécessaire pour les révisions futures des STI d'octroyer davantage d'importance aux principes développés dans le cadre de la stratégie de simplification du cadre réglementaire, ainsi que de garantir la pertinence, l'efficacité et la proportionnalité de la législation dans le domaine ferroviaire. Par exemple, **le recours accru à des normes européennes volontaires sera envisagé.**

La Commission continuera à contrôler la mise en œuvre dans la pratique du cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, en garantissant l'introduction de toutes les législations dérivées (principalement les STI relatives au système ferroviaire conventionnel et les méthodes de sécurité communes) et la transposition des nouvelles directives. La Commission entend ensuite préparer **une communication** dans laquelle elle passera en revue ses politiques en matière d'interopérabilité et de sécurité du système ferroviaire communautaire.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 07/11/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision 2006/860/CE concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

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, notamment un sous-système «contrôle-commande et signalisation».

- La décision 2002/731/CE de la Commission définit la première spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du **système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.** La décision 2004/447/CE de la Commission actualise la TSI figurant en annexe de la décision 2002/731/CE de la Commission.

Il est nécessaire de réexaminer cette première STI à la lumière des progrès techniques et de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre. L'AEIF a été chargée, en tant qu'organisme commun représentatif, de réexaminer et de réviser cette première STI. La présente décision arrête en conséquence une spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette STI figure en annexe de la présente décision. Elle s'applique à tous les éléments nouveaux, réaménagés ou renouvelés du matériel roulant et des lignes du système ferroviaire transeuropéen de grande vitesse décrit à l'annexe I de la directive 96/48/CE.

- La décision 2006/679/CE de la Commission définit la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du **système ferroviaire transeuropéen conventionnel**. La présente décision vise à remplacer l'annexe A de la STI constituant l'annexe de la décision 2006/679/CE qui contient des références inexactes.

DATE DE NOTIFICATION: 07/11/2006.

DATE D'APPLICATION: 07/11/2006.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 19/03/2001 - Acte final

OBJECTIF : favoriser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. CONTENU : la présente directive établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes et matériel roulant). Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et la maintenance des éléments de ce système qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la directive, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui conribue à son exploitation. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau minimal d'harmonisation technique et permettre : - de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire international au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers; - de contribuer à la réalisation progressive du marché inérieur des équipements et services de construction, renouvellement, réaménagement et fonctionnement du système ferroviaire transeuropéen conventionnel; - de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire transeuropéen conventionnel requises pour réaliser son interopérabilité. Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces doivent satisfaire aux exigences essentielles les concernant. ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/04/2001. ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION : 20/04/2003.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 13/02/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Gilles SAVARY (PSE, F), le Parlement européen approuve sans l'amender la position commune du Conseil qui intègre 33 des 46 amendements de la première lecture.

Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

1999/0252(COD) - 10/11/2000 - Position du Conseil

La position commune est le résultat des débats intervenus au Conseil mais aussi du dialogue entretenu entre les instances du Parlement et celles du Conseil. Ce dialogue a permis que les modifications apportées par le Parlement et par le Conseil à la proposition soient assez similaires. La position commune reprend donc pour l'essentiel le contenu de cette proposition et intègre totalement ou partiellement la plupart des amendements du Parlement, à l'exception des amendements pour lesquels la Commission avait exprimé son désaccord. Les principales modifications introduites dans la position commune, autres que celles découlant des amendements du Parlement concernent : - l'ajout de considérants soulignant le rapport entre le développement du chemin de fer et la protection de l'environnement, - l'ajout de références aux besoins des personnes à mobilité réduite.