

# PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

---

*Document de séance*

FINAL  
**A5-0112/2000**

19 avril 2000

## **RAPPORT**

sur le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (COM(1999) 414 – C5-0207/1999 – 1999/2165(COS))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Gilles Savary



## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROPOSITION DE RÉOLUTION .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	9
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE.....	15

## PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 10 septembre 1999, la Commission a transmis au Parlement son rapport au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (COM(1999) 414 –1999/2165(COS)).

Au cours de la séance du 25 octobre 1999, la Présidente du Parlement a annoncé qu'elle avait renvoyé ce rapport, pour examen au fond, à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission des budgets et à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs ainsi qu'à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0207/1999).

Au cours de sa réunion du 21 octobre 1999, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait nommé Gilles Savary rapporteur.

Au cours de ses réunions des 22 février, 21 mars et 18 avril 2000 la commission a examiné le rapport de la Commission ainsi que le projet de rapport .

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté la proposition de résolution à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote les députés Konstantinos Hatzidakis, président; Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam et Helmuth Markov vice-présidents; Gilles Savary, rapporteur; Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Carmen Cerdeira Morterero, Giles Bryan Chichester (suppléant Luigi Cesaro), Luigi Cocilovo (suppléant Raffaele Fitto), Francis F.M. Decourrière, Alain Esclopé, Jacqueline Foster (suppléant Francesco Musotto), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Caroline Lucas (suppléant Reinhold Messner), Hugues Martin (suppléant Karla M.H. Peijs), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Pasqualina Napoletano (suppléant Wilhelm Ernst Piecyk), James Nicholson (suppléant Dana Rosemary Scallon), Camilo Nogueira Román, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Guido Sacconi (suppléant John Hume), Marieke Sanders-ten Holte (suppléant Elspeth Attwooll), Agnes Schierhuber (suppléant Renate Sommer), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Helena Torres Marques (suppléant Demetrio Volcic), Maurizio Turco, Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Ralf Walter (suppléant Giovanni Claudio Fava) et Mark Francis Watts.

L'avis de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie est joint au présent rapport; la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs a décidé le 24 novembre 1999 qu'elle n'émettrait pas d'avis. La commission des budgets a décidé le 7 décembre 1999 qu'elle n'émettrait pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 19 avril 2000.

Le délai de dépôt des amendements sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle le rapport sera examiné.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### **Résolution du Parlement européen sur le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (COM(1999) 414 – C5-0207/1999 – 1999/2165(COS))**

*Le Parlement européen,*

- vu le rapport de la Commission (COM(1999) 414 – C5-0207/1999<sup>1</sup>),
  - vu la communication de la Commission sur l'intégration des systèmes de transport ferroviaire conventionnel et la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (COM(1999) 617),
  - vu l'article 47, paragraphe 1, de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (A5-0112/2000),
- A. considérant que la réalisation d'un espace ferroviaire européen performant et interopérable doit accompagner le développement des échanges de personnes et de biens lié à la mise en place du marché unique, aux élargissements successifs de l'Union, et à l'augmentation des échanges extérieurs,
- B. considérant que la quantité de marchandises et la proportion de voyageurs transportés par rail dans l'ensemble de l'Union européenne diminue constamment d'année en année sur la plupart des marchés, en même temps que l'on constate un accroissement sensible de la quantité de marchandises et de la proportion de voyageurs empruntant la route,
- C. considérant qu'un rééquilibrage des modes de transport en faveur du rail notamment est un objectif de mobilité durable et doit constituer un axe central de la politique des transports de l'Union européenne,
- D. considérant les disparités considérables qui subsistent entre les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant des différents États membres,
- E. considérant qu'un trafic ferroviaire transeuropéen exige le meilleur niveau accessible d'interopérabilité et l'interconnexion des systèmes ferroviaires nationaux,
- F. considérant que le réseau ferroviaire transeuropéen nécessite également une interopérabilité et une interconnexion optimales des services additionnels offerts par le rail comme la supplémentation des billets de train, la possibilité de téléphoner ou d'envoyer des fax par des appareils situés à bord ou le transport des bicyclettes,

---

<sup>1</sup> Non encore publié au JO.

- G. considérant que l'interopérabilité du système ferroviaire doit se faire en parallèle avec l'extension des droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire et autres mesures d'harmonisation destinées à améliorer la qualité des services offerts par le rail pour permettre une politique de développement durable des transports ferroviaires et la création d'un véritable espace ferroviaire européen,
- H. considérant que, malgré l'avènement du marché unique, le marché des matériels et équipements ferroviaires reste encore segmenté en marchés nationaux, ce qui augmente les coûts et compromet l'interopérabilité des réseaux,
- I. reconnaissant qu'en raison des caractéristiques du développement historique des chemins de fer en Europe, longtemps marqué par le fait national, la réalisation de l'interopérabilité du rail appelle le déploiement d'efforts considérables, tant en termes techniques qu'économiques,
- J. reconnaissant que l'interopérabilité sera le fruit d'un processus long et graduel, et que les ressources sont très limitées,
- K. reconnaissant aussi les progrès qui ont déjà été réalisés, sous l'égide de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) notamment, par les entreprises de chemin de fer pour améliorer les services internationaux de fret et passagers,
- L. considérant que le réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est le fruit d'investissements récents et en cours de développement, et qu'il doit être, par nature, un réseau international,
- M. considérant que l'interopérabilité grande vitesse constitue un banc d'essai privilégié d'extension des droits d'accès au réseau, de coopération entre les différentes compagnies de chemins de fer nationaux et d'interopérabilité technique et professionnelle (cf. Thalys, Eurostar),
1. estime que l'interconnexion et l'interopérabilité des infrastructures ferroviaires à grande vitesse, des matériels roulants et des services additionnels est fondamentale pour favoriser la mobilité des personnes et promouvoir un système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse efficace, apte à répondre aux besoins des citoyens ;
  2. souligne que le niveau de technicité élevé atteint par le trafic à grande vitesse devrait permettre pour tout nouvel investissement une interopérabilité performante ;
  3. juge inacceptable que, plus de trois années après son entrée en vigueur, la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse n'ait à ce jour donné lieu à l'adoption d'aucune spécification technique d'interopérabilité (STI) et prend note du calendrier pour le développement des STI présenté par la Commission ;
  4. invite la Commission à s'assurer, en attendant la publication des STI, que la construction de nouvelles lignes correspond aux normes européennes communes en matière de voies et de systèmes électriques ;
  5. regrette que le rapport de la Commission ne fournisse pas une évaluation précise, pour

chaque sous-système, du degré d'interopérabilité existant et qu'il ne permette pas d'apprécier la convergence ou la divergence des développements technologiques dans le domaine de la grande vitesse ; demande que le prochain rapport dresse un bilan des investissements effectués dans ce domaine et précise la conformité de chaque élément du système aux caractéristiques prescrites par les STI ;

6. rappelle que la date limite de transposition de la directive 96/48 est passée depuis le 8 avril 1999, raison pour laquelle les États membres n'ayant pas encore transposé la directive sont instamment priés de satisfaire à leurs obligations légales ;
7. se félicite des services ferroviaires transfrontaliers à grande vitesse qui ont été mis en œuvre par le biais d'une coopération entre chemins de fer nationaux, notamment le Thalys et l'Eurostar, et se réjouit de leur succès ;
8. prend bonne note du travail réalisé par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) qui rassemble les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires et l'industrie ferroviaire et demande à la Commission de veiller à ce que les ressources requises pour un fonctionnement effectif de cet organisme commun représentatif soient dégagées pour permettre un travail et un partenariat efficaces dans la préparation des STI ;
9. souligne que la convergence des normes relatives aux qualifications professionnelles, formation et conditions de travail du personnel roulant joue un rôle essentiel pour l'interopérabilité du système ferroviaire et demande que le Comité de dialogue social, qui rassemble les entreprises ferroviaires et les représentants des travailleurs du secteur, soit associé à la préparation des STI dans ce domaine ;
10. invite la Commission à présenter une proposition de programme d'échanges similaire à l'ancien programme Karolus, et ce dans le but d'accroître le niveau de connaissance des employés des chemins de fer chargés des questions d'interopérabilité ou de l'écoulement du trafic international en ce qui concerne les dispositions, conditions et procédés en vigueur dans les autres États membres ;
11. demande à la Commission lors du prochain rapport sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE de présenter des propositions de révision de cette directive sur la base du modèle retenu par la future directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, en particulier s'agissant de la fixation d'un ordre de priorités, d'un calendrier et des dispositions sociales ;
12. reconnaît et se félicite de l'investissement intellectuel, scientifique, méthodologique et partenarial qui a été accompli dans le cadre de la préparation des STI grande vitesse et considère que cet investissement constitue un acquis et une base de travail pour la future directive sur le système conventionnel ;
13. estime que la création d'un marché unique des matériels et équipements ferroviaires doit constituer un signal positif pour l'industrie européenne, confrontée à de nouveaux défis technologiques, et permettre ainsi une meilleure compétitivité du transport ferroviaire ;
14. souligne la contribution précieuse que le développement d'un système ferroviaire transeuropéen cohérent et fiable peut apporter à l'intégration politique et économique des

différents pays, et demande qu'une attention particulière soit accordée aux liaisons de l'Union avec les pays de l'Europe centrale et orientale, du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, avec une priorité pour les pays candidats ;

15. rappelle le rôle essentiel des normes et règles de sécurité dans le domaine de l'interopérabilité et de l'harmonisation et demande que la Commission encourage une approche commune d'évaluation transparente de la sécurité au niveau de l'Union, ainsi que de son application par les États membres ;
16. réclame une procédure commune en matière de certification conformément à la directive sur l'interopérabilité et aux procédures d'agrément de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
17. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission et aux gouvernements des États membres.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### *I- Contexte*

Au sein de l'Union, les investissements réalisés par les réseaux de chemins de fer restent très marqués par le fait national, malgré les efforts fournis pour la mise en place de standards internationaux, notamment au sein de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Ces différences nationales représentent un handicap non négligeable au développement du transport par chemin de fer en Europe, malgré les nombreux avantages de ce mode durable et peu polluant. Parallèlement, l'achèvement du marché intérieur a induit une hausse considérable des flux dans l'Union européenne. Cette hausse a principalement bénéficié au secteur routier, en particulier pour ce qui est du transport de marchandises.

En 1970, le chemin de fer possédait 21% des parts de marché du trafic marchandises, aujourd'hui seulement 8,5%. Pour les voyageurs, la tendance est la même et la part de marché, de 10% en 1970, est passée à 6%. Si on projette cette évolution dans les dix prochaines années, la part des chemins de fer dans les transports de voyageurs passerait de 6 à 4%, même, si en chiffres absolus, le volume de trafic pourrait croître légèrement. En ce qui concerne le fret, le fer pourrait fort bien disparaître totalement de vastes segments du marché du trafic marchandises.

Les compagnies de chemin de fer emploient directement environ 1 million de personnes dans l'Union européenne. Il ne fait aucun doute que la fermeture de parties importantes du réseau européen se traduirait par des pertes d'emplois considérables.

Les causes du déclin du chemin de fer sont nombreuses. La plus importante est sans doute le développement d'autres modes de transport, plus souples et moins coûteux: autobus, camions et voitures. Les transports routiers sont devenus plus efficaces et moins chers. Le chemin de fer a même perdu du terrain dans un marché où il était bien placé, celui du trafic marchandises longue distance. Cela est dû, entre autres, au fait qu'il s'organise selon des logiques nationales. Il n'existe pas de marché intérieur des services ferroviaires au niveau communautaire. En outre, les réseaux ne se sont pas toujours très bien adaptés aux nouveaux modes d'organisation de l'activité économique et à l'urbanisation, ainsi qu'aux changements que ceux-ci ont entraînés dans les flux de trafic. Enfin, l'organisation du service est souvent encore peu conforme aux exigences des nouvelles structures de demande en transports à très bref délai et en transports de petits chargements.

Or, l'avenir du système de transport européen passe impérativement par la revitalisation du secteur ferroviaire. Le rail pourrait et devrait jouer un rôle central dans la solution des problèmes de mobilité auxquels l'Union européenne est confrontée. Les citoyens européens souffrent quotidiennement de la pollution, de la congestion et des risques d'accident, résultant d'une dépendance excessive de la route qui n'a fait que s'aggraver au cours des trente dernières années. L'objectif de la mobilité durable est ainsi étroitement lié à la revitalisation des chemins de fer.

Ce souci d'établir un meilleur équilibre entre les transports routier et ferroviaire pour des raisons d'ordre écologique, social et économique, exige de prendre des mesures impliquant

des changements de fond, et l'adoption d'une approche stratégique. Sans ces mesures, le chemin de fer ne fera que décliner, voire disparaître des principaux marchés de transport. Les conséquences pourraient en être des réductions d'emplois, qui pourraient dépasser le niveau de 500 000 suppressions de postes des 15 dernières années.

Le paquet ferroviaire<sup>2</sup>, sur lequel, suite à la première lecture du Parlement européen du 10 mars 1999, un accord politique est intervenu au Conseil Transports des 9 et 10 décembre derniers, s'est fixé pour objectif essentiel de créer les conditions pour le développement d'un système ferroviaire européen intégré, dynamique et compétitif, notamment, en levant les obstacles existants à une circulation sans rupture sur le réseau ferré européen. De plus, cet accord politique réaffirme la priorité particulière qu'il convient d'accorder, dans cette perspective, au fret ferroviaire. D'ailleurs, le Parlement avait déjà mis l'accent sur une libéralisation qui doit se faire par étapes, comme dans les cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en oeuvre des mesures connexes d'harmonisation nécessaires. Dans le cadre de cette libéralisation progressive, le Parlement avait proposé d'étendre dès maintenant les droits d'accès au réseau à toutes les entreprises ferroviaires pour le transport international des marchandises.

Au delà des obstacles réglementaires, sociaux, financiers à la constitution d'un espace ferroviaire commun, les différences de configuration technique qui affectent les 15 réseaux nationaux, constituent un obstacle non résolu à l'expansion et la fiabilité du trafic ferroviaire international et à la garantie aux opérateurs et aux usagers d'un cadre logistique et opérationnel efficace. A cet égard, la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel vise à compléter utilement les différents éléments du paquet ferroviaire.

## ***II - Les enjeux de l'interopérabilité***

Créer les conditions techniques d'une interopérabilité des réseaux ferroviaires européens revient à harmoniser les nombreux systèmes et les composants qui assurent la circulation des trains, entre les différents réseaux.

L'objectif est, en fait, triple:

- Créer progressivement les conditions d'une circulation sans rupture des convois sur les 15 réseaux nationaux: objectif de libre circulation
- Supprimer les surcoûts et les délais actuellement existants, afin d'améliorer la compétitivité et la fiabilité du ferroviaire vis-à-vis de ses concurrents: objectif de mobilité durable

---

<sup>2</sup> COM(1998) 480 qui contient trois propositions législatives : développement des chemins de fer, licences des entreprises et répartition des capacités, tarification et certification en matière de sécurité.

- Créer, à travers l'harmonisation des composants ferroviaires, les conditions d'un marché unique européen des équipements ferroviaires: objectif économique et technologique

### *III- Les deux problématiques de l'interopérabilité*

Une première directive interopérabilité a été adoptée pour le réseau grande vitesse en 1996 (COM 96/48), avec pour objectifs:

- d'éditer des Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pour six sous-systèmes (Maintenance, Infrastructures, Énergie, Matériel roulant, Exploitation, Contrôle-commande),
- d'engager un travail de normalisation des composants en collaboration avec le CEN, le CENELEC et l'ETSI,
- d'établir dans chaque État membre une liste d'organismes notifiés chargés d'évaluer la conformité des composants produits par les industries.

La Commission a soumis un premier rapport sur la mise en œuvre de cette directive. Ce bilan doit être apprécié de deux points de vue:

1. **Un retard réglementaire manifeste, puisqu'à ce jour,**
  - aucune STI n'a été publiée, et donc aucune norme;
  - seuls deux États ont transposé les termes de la directive dans leur législation nationale.
2. **Un acquis méthodologique particulièrement précieux et prometteur:**
  - un organisme tripartite, l'AEIF (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire), s'est constitué, regroupant l'industrie ferroviaire, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures, et s'est engagé dans un travail sans précédent d'identification et de spécification des technologies, composants, et procédés existants, qui devrait déboucher sur deux STI en mars 2000;
  - les derniers investissements du réseau grande vitesse, à l'image du Thalys, ont pour la première fois expérimenté un effort de convergence et de mise en cohérence technique.

Une seconde directive, beaucoup plus ambitieuse, nous est maintenant proposée pour le réseau conventionnel:

- Elle diffère radicalement, dans ses enjeux, de celle relative au réseau grande vitesse, du fait qu'elle s'applique à des réseaux existants et anciens, représentant un patrimoine technique considérable, que l'on ne peut envisager de modifier que par tranches successives, et sur la longue durée.
- Par contre, elle hérite de l'expérience, et en particulier de l'architecture éprouvée pour la directive grande vitesse:

1- Un cahier des charges général: "les exigences essentielles" (Annexe III):

- Sécurité
- Fiabilité et disponibilité
- Santé
- Protection de l'environnement
- Compatibilité technique

2- Un cadre réglementaire unique:

- Des STI, "cahiers des charges communs", pour 7 sous-systèmes (Annexe II):  
Infrastructures  
Énergie  
Contrôle-commande et signalisation  
Matériel roulant  
Maintenance  
Exploitation et gestion du trafic  
Applications télématiques au service des passagers et du fret
- Des normes communes pour les constituants (matériels élémentaires), conformes à chaque STI.
- Des procédures communes d'évaluation de la conformité des composants (labellisation).

3- Un dispositif institutionnel

Les STI sont élaborées par un organisme commun représentatif, l'AEIF en l'occurrence, pour les questions techniques, ou tout autre mandataire spécialisé.

Les constituants d'interopérabilité sont spécifiés par les organismes européens de normalisation (CEN, CENELEC, ETSI).

Les États membres désignent des organismes notifiés chargés d'évaluer la conformité des constituants industriels.

Ce travail s'effectue sous le double contrôle:

- de la Commission européenne, et
- d'un comité de réglementation, rassemblant des représentants des États membres

4- Deux principes de mise en oeuvre

- **Un principe de non-rétroactivité**, qui revient à n'opérer les investissements d'interopérabilité qu'à l'occasion des investissements futurs, de construction de lignes nouvelles, de réaménagement ou de réparation de lignes existantes, de remplacement ou de maintenance d'équipements existants.

Il s'agit d'un processus de convergence technique progressif et graduel.

- **Un principe de pertinence économique** qui revient:
  - d'une part, à apprécier chaque STI en fonction de son intérêt coût-bénéfice;
  - d'autre part, à privilégier les investissements présentant le meilleur rapport coût-bénéfice.

#### *IV- Les questions essentielles posées par la proposition de directive relative au réseau conventionnel*

Si l'intérêt d'une directive interopérabilité recueille aujourd'hui un large accord tant de la part des États membres que du monde ferroviaire, certaines observations s'imposent.

- **En premier lieu**, l'interopérabilité technique est une condition nécessaire à la création d'un espace ferroviaire commun, mais elle n'y suffit pas et ne saurait éluder la nécessité d'une avancée simultanée des autres composantes du paquet ferroviaire.
- **En second lieu**, l'interopérabilité des réseaux ferroviaires doit être conçue comme une œuvre de longue haleine, certains sous-systèmes n'étant pas vraisemblablement harmonisables à échéance rapprochée (Les gabarits ou les voies, par exemple), puisqu'ils supposeraient des investissements monumentaux, sans retour économique à échéance raisonnable.

En conséquence, il serait sans doute opportun d'identifier de façon pragmatique deux niveaux d'interopérabilité:

- un premier niveau qui consisterait en une "interopérabilité minimum" (essentiellement axée sur l'harmonisation des procédures et échanges d'informations, voire de la signalisation et du contrôle-commande),
- un second niveau, sans terme précis, d'harmonisation générale et graduelle, dont on se prête à rêver qu'elle pourrait consister, un jour, en un réseau européen unique et indifférencié.

A cet égard, la directive prévoit:

- que les STI fassent systématiquement l'objet d'une analyse coût-bénéfice permettant de les hiérarchiser;
- une esquisse de phasage.

Le Parlement européen pourrait envisager de renforcer ces dispositions:

- en identifiant les STI les plus rapidement opérationnelles à coût raisonnable et en fixant un délai indicatif d'élaboration;
- en phasant les travaux:
  - phasage technique par l'identification de STI prioritaires,
  - phasage géographique par l'identification de réseaux prioritaires.

- **Troisièmement**, la gestion du coût de ces investissements est posée et mal résolue, à la fois dans ses structures et dans son financement:
  - seule l'interopérabilité minimale peut envisager de "s'autofinancer";
  - les autres investissements d'interopérabilité posent la question:
    - soit de leur étalement dans le temps, à un terme lointain;
    - soit d'une participation financière des États ou de l'Union.

Encore faudrait-il identifier qui supporte l'investissement: l'entreprise ferroviaire ou le propriétaire de l'infrastructure?

En tout état de cause, il convient de veiller à ne pas aggraver indirectement le déficit de compétitivité du rail par rapport à la route par des charges d'investissements obligatoires et insupportables à court ou moyen terme.

C'est la raison pour laquelle notamment la directive prévoit une approche graduelle et non rétroactive, concernant essentiellement les investissements nouveaux.

- **Quatrièmement**, il apparaît nécessaire d'inclure des dispositions sociales. À cet égard, on pourrait utilement suggérer qu'une STI traite des conditions d'harmonisation des qualifications, procédures, méthodes et conditions de travail sur le réseau interopérable. De même, chaque STI établirait les conditions de qualification, de travail et d'hygiène requises pour son application.

Ces tâches pourraient être confiées à une structure ad hoc, répondant à l'exigence de paritarisme entreprises ferroviaires/ représentants des salariés, et constituer l'approfondissement des travaux déjà entrepris dans le cadre du dialogue social ferroviaire au niveau communautaire, par un groupe paritaire d'études interopérabilité.

- **Enfin, en dernier lieu**, trois questions résiduelles se posent:
  - celle de l'insertion de ces objectifs d'interopérabilité dans un cadre paneuropéen et international, s'agissant des pays frontaliers de l'Union, et bien entendu tout d'abord, les pays candidats;
  - celle de l'interopérabilité intermodale, notamment pour ce qui concerne la traçabilité et l'échange d'informations entre modes de transport de fret;
  - celles des clauses transitoires de convergence, sur les investissements à couvrir d'ici la publication des premières STI du réseau conventionnel. Afin d'éviter toute aggravation de la divergence actuelle, on peut envisager un processus d'information et de motivation de ces nouveaux investissements, sous contrôle du comité de réglementation institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE.

18 avril 2000

**AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR,  
DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE**

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (COM(1999) 617 - C5-0301/1999 - 1999/0252(COD)) (rapport de Gilles Savary)

et

le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (COM(1999) 414 - C5-0207/1999 - 1999/2165 (COS)) (rapport de Gilles Savary)

Rapporteur pour avis: Paul Rübzig

**PROCÉDURE**

Au cours de sa réunion du 7 décembre 1999, la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie a nommé Paul Rübzig rapporteur pour avis sur le rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (COM(1999) 414 - C5-0207/1999 - 1999/2165 (COS)) et au cours de sa réunion du 24 février 2000, elle a nommé Paul Rübzig rapporteur pour avis sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (COM(1999) 617 - C5-0301/1999 - 1999/0252(COD)).

Au cours de ses réunions des 27 janvier, 1<sup>er</sup> février, 28 mars et 18 avril 2000, elle a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les conclusions ci-après à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Carlos Westendorp y Cabeza, président; Paul Rübzig, rapporteur pour avis; Gordon J. Adam (suppléant Glyn Ford), Konstantinos Alyssandrakis, Felipe Camisón Asensio (suppléant Alejo Vidal-Quadras Roca), Giles Bryan Chichester, Claude J.-M.J. Desama, Concepció Ferrer, Colette Flesch, Christos Folias, Jacqueline Foster (suppléant Dominique Vlasto), Pat the Cope Gallagher, Michel Hansenne, Peter Liese (suppléant Peter Michael Mombaur), Linda McAvan, Eryl Margaret McNally, Marjo Tuulevi Matikainen-Kallström, Elizabeth Montfort, Reino Kalervo Paasilinna, John Purvis, Alexander Radwan (suppléant Werner Langen), Imelda Mary Read, Christian Foldberg Røvsing, Gilles Savary (suppléant Harlem Désir), Jaime Valdivielso de Cué et W.G. van Velzen.

**JUSTIFICATION SUCCINCTE**

Ces documents concernent une base juridique différente, puisqu'il s'agit dans un cas d'un projet législatif et dans l'autre d'un projet non législatif. Ils ont néanmoins été réunis par la commission des transports dans une même procédure. On peut considérer les trains à grande vitesse et les trains conventionnels dans une même optique.

La proposition de directive poursuit trois objectifs:

- a) l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la qualité des services en éliminant les entraves résultant des différences existant entre les divers systèmes ferroviaires nationaux et qui rendent difficiles et coûteux les transports transfrontaliers;
- b) l'uniformisation des paramètres et des dimensionnements des sous-systèmes et des composants pour réduire les coûts de conception et réaliser des économies d'échelle pour les achats de nouveau matériel;
- c) l'uniformisation de l'évaluation et du contrôle de conformité pour permettre l'utilisation au niveau communautaire des composants et des sous-systèmes.

Pour atteindre ces objectifs, la Commission propose que lui soit laissée la définition des priorités et que l'élaboration des spécifications nécessaires soit confiée à un groupe commun, c'est-à-dire à l'AEIF. Les normes européennes pour les composants des sous-systèmes doivent être élaborées par le CEN, le CENELEC ou l'ETSI.

La commission de l'industrie estime qu'elle doit se limiter, dans son avis, principalement aux conséquences de la proposition de directive pour l'industrie européenne des équipementiers ferroviaires. Cinq domaines sont à considérer: le réseau ferroviaire, les techniques de communication, les systèmes de signalisation, l'alimentation électrique ainsi que le matériel roulant. Il convient d'examiner si les différentes propositions de la Commission améliorent la compétitivité des entreprises européennes.

### CONCLUSIONS

La commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme à incorporer dans son rapport les conclusions suivantes:

1. L'interopérabilité ne devrait pas consister dans l'addition de solutions nationales, des solutions d'avenir devraient être élaborées dans les instructions pour les travaux de l'organisme commun sans pour autant limiter dans la phase transitoire le recours aux technologies existantes.
2. Les articles 10, paragraphes 5 et 6, l'article 16, paragraphe 3, et l'annexe III 1.1.1 peuvent être considérés comme apportant un niveau de sécurité renforcé.
3. Les chemins de fer européens sont particulièrement intéressés par les solutions locales, c'est-à-dire du matériel roulant pour des transports ou des éléments de réseaux nationaux spécifiques. Ils invoquent l'argument de l'excès de réglementation. On pourrait faire une distinction de principe entre les nouvelles lignes et les lignes à réaménager ou les anciennes lignes. Si les dispositions harmonisées s'appliquent immédiatement aux nouvelles lignes, elles pourraient ne pas concerner l'ancien matériel et les modifications

nécessaires pourraient être prévues pour les lignes à aménager.

Pour l'industrie de la sous-traitance, la non-harmonisation aurait l'inconvénient de devoir maintenir des types différents disponibles pour le marché. Ici aussi des dispositions transitoires visant à abandonner à terme le matériel ancien permettrait d'éviter une coexistence durable en parallèle de deux systèmes. Indépendamment des solutions locales et européennes, le réseau électrique doit être compatible.

4. La directive examine la question de la subsidiarité. Il faudrait peut-être faire en sorte que les domaines de la protection de la sécurité, de l'environnement et de la santé ne soient réglementés que lorsqu'ils sont des éléments d'interopérabilité.
5. La procédure d'établissement des STI et les dérogations concernant la non-application sur la base d'une analyse coût-efficacité macroéconomique reste un point litigieux. L'article 7 en particulier pose des problèmes qui concernent exclusivement la politique des transports et ne doivent donc pas être nécessairement abordés dans l'avis de la commission de l'industrie.
6. La directive ne dit rien sur la durée de la période transitoire. Cela risque d'être problématique en particulier pour le transport conventionnel du fait de la multiplicité des composants différents actuellement, par exemple lorsqu'il faut utiliser du matériel roulant étranger dans un réseau national. En ce qui concerne la décision de l'organisme commun, contrairement au programme de travail, aucun délai n'est fixé. Il faut se demander s'il ne conviendrait pas de fixer des délais pour la prise de décision et si, en l'absence de décision, il ne faudrait pas habiliter la Commission à envisager une réglementation en la matière.
7. Pour garantir l'unité du système ferroviaire en Europe et au-delà, en particulier dans la perspective du prochain élargissement à l'Est, la directive devrait insister davantage sur la coopération avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
8. Il faudrait également que la proposition fasse référence aux meilleures pratiques et au "benchmarking".
9. Il conviendrait en outre de prévoir des dimensions minimales pour le gabarit en ce qui concerne les nouvelles lignes ainsi que pour les écartements de voies, les systèmes d'électrification, les systèmes de postes de commande centralisés compatibles (qui doivent pouvoir être utilisés par tous les chemins de fer), les systèmes compacts d'accouplement (transmission de l'effort de traction, raccordement des systèmes pneumatiques), les systèmes compatibles informatiques et de télécommunications pouvant communiquer entre eux.
10. Il conviendrait d'adopter une réglementation sur l'harmonisation de la publicité des coûts.

11. En ce qui concerne les marchés publics pour les investissements ferroviaires, il faudrait tenir compte des PME, les appels d'offres devraient intervenir dans des tranches accessibles aux PME pour éviter que ces entreprises soient évincées du marché.
12. Il faudrait également prévoir des systèmes externes de contrôle et de certification.

## AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission<sup>3</sup>

Amendements du Parlement

(Amendement 1)

Annexe I, deuxième paragraphe

Le matériel roulant

Le matériel roulant comprend tous les matériels **aptés à** circuler sur **tout ou partie du** réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- les trains automoteurs thermiques ou électriques;
- les engins de tractions thermiques ou électriques;
- les voitures à voyageurs;
- les wagons.

Le matériel roulant

Le matériel roulant comprend tous les matériels **qui doivent** circuler sur **le** réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel **d'au moins deux États membres**, y compris :

- les trains automoteurs thermiques ou électriques;
- les engins de tractions thermiques ou électriques;
- les voitures à voyageurs;
- les wagons.

*Justification:*

*Seuls doivent être interoperables les trains qui circulent sur le réseau interoperable et pour les services internationaux.*

---

<sup>3</sup> JO C ...

(Amendement 2)  
Annexe VIII, paragraphe 5

5. La Commission **doit** disposer de tous les documents de travail nécessaires au suivi des travaux de l'OCR.

5. La Commission **et le comité de l'article 21 doivent** disposer de tous les documents de travail nécessaires au suivi des travaux de l'OCR.

*Justification:*

*Il s'agit de donner une plus grande transparence à l'ensemble du processus en garantissant une connaissance détaillée de tous les travaux qui permette de prendre une décision en toute connaissance de cause.*