

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0418/2002

29 novembre 2002

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/48/CE du Conseil et la directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen (COM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Sylviane H. Ainardi

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	17

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 24 janvier 2002, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et aux articles 71 et 156 du traité CE, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/48/CE du Conseil et la directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen (COM(2002) 22 – 2002/0023 (COD)).

Au cours de la séance du 27 février 2002 le Président du Parlement a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission juridique et du marché intérieur ainsi qu'à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0045/2002).

Au cours de sa réunion du 21 février 2002, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait nommé Sylviane H. Ainardi rapporteur.

Au cours de ses réunions des 11 juillet 2002, 4 novembre et 27 novembre 2002, elle a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative par 36 voix et 16 abstentions

Étaient présents au moment du vote. Luciano Caveri., (président), Rijk van Dam, Gilles Savary et Helmuth Markov, (vice-présidents), Sylviane H. Ainardi, (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (suppléant Mark Francis Watts), Jan Dhaene, Den Dover (suppléant Sérgio Marques), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (suppléant John Hume), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (suppléant Ingo Schmitt), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Francesco Musotto, James Nicholson, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Giovanni Pittella (suppléant Rosa Miguélez Ramos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (suppléant Christine de Veyrac), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (suppléant Wilhelm Ernst Piecyk), Roseline Vachetta (suppléant Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer, et Brigitte Wenzel-Perillo (suppléant José Javier Pomés Ruiz).

La commission juridique et du marché intérieur et la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie ont décidé le 27 mars 2002 qu'elles n'émettraient pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 29 novembre 2002.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative du Parlement européen et du Conseil sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 96/48/CE du Conseil et la directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen (COM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2002) 22¹),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et les articles 71 et 156 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0045/2002),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (A5-0418/2002),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à être à nouveau saisi au cas où la Commission entendrait modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1 CONSIDÉRANT 7

(7) L'entrée en vigueur des directives 2001/12/CE¹⁴, 2001/13/CE¹⁵ et 2001/14/CE¹⁶ a un impact sur la mise en oeuvre de l'interopérabilité. En particulier, la directive 2001/12/CE prévoit une ouverture complète du réseau ferroviaire aux services fret internationaux en 2008. L'extension des droits d'accès doit se faire, comme dans le cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en oeuvre des

(7) La revitalisation du secteur ferroviaire exige la fluidité du trafic international, que seule peut assurer l'interopérabilité. Celle-ci n'aura son efficacité pleine et entière que lorsqu'elle couvrira l'ensemble des réseaux ferrés et permettra l'interconnexion complète des différentes parties des réseaux. Il est donc nécessaire de mettre en oeuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau.

¹ JO C 126 E du 28.5.2002, p.312

mesures connexes d'harmonisation nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en oeuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau en étendant le domaine d'application géographique de la directive 2001/16/CE. Il convient également d'étendre la base légale de la directive 2001/16/CE à l'article 71 du traité sur lequel la directive 2001/12/CE est fondée.

Justification

L'objectif doit être une interopérabilité sur l'ensemble du réseau qui peut seule assurer la fluidité recherchée dans la totalité de l'union européenne.

Amendement 2

ARTICLE 1, POINT 1

Article 1, paragraphe 1, deuxième alinéa (directive 96/48/CE)

Ces conditions concernent le projet, 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 présente directive, ainsi que les qualifications et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation.

Ces conditions concernent le projet, 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 présente directive, ainsi que les qualifications et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation **et à sa maintenance.**

Justification

L'amendement répare un oubli. En effet, qui dit maintenance des éléments des systèmes implique nécessairement les personnels qui l'assurent.

Amendement 3

ARTICLE 1, POINT 1

Article 1, paragraphe 2 (directive 95/48/CE)

2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau **minimum** d'harmonisation technique et

2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un **haut** niveau d'harmonisation technique et permettre:

permettre:

Justification

L'harmonisation indispensable ne peut être envisagée, notamment pour des raisons de sécurité, à minima.

Amendement 4

ARTICLE 1, POINT 2

Article 2, point p) bis (nouveau) (directive 96/48/CE)

p bis) "mise en circulation": la cession volontaire, à quelque titre que ce soit, du produit à autrui, de sorte qu'il puisse en disposer ou l'utiliser. L'envoi à l'acquéreur est suffisant.

La cession d'un composant à des fins de stockage ou d'élimination ainsi que la cession à des fins d'examen (complémentaire) ne constitue pas une mise en circulation.

Justification

Le libellé proposé (notamment aux articles 8, 9 et 12) ne donne pas une idée claire de ce qu'est la "mise en circulation", les éventuelles sources de confusion (en matière de responsabilité, notamment) doivent être écartées au préalable.

Amendement 5

ARTICLE 1, POINT 3, ALINÉA A

Article 5, paragraphe 1 (directive 96/48/CE)

«1. Chaque sous-système fait l'objet d'une ou plusieurs STI. Pour les sous systèmes concernant l'environnement ou les usagers, des STI ne seront élaborées que dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire. Une STI complémentaire peut s'avérer nécessaire, notamment pour favoriser l'utilisation du système ferroviaire à grande vitesse pour le transport de marchandises à haute valeur ajoutée ou pour les applications nécessaires à l'interconnexion du système ferroviaire à grande vitesse avec les aéroports

«1. Chaque sous-système fait l'objet d'une ou plusieurs STI. Pour les sous systèmes concernant l'environnement ou les usagers, des STI ne seront élaborées que dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire. Une STI complémentaire peut s'avérer nécessaire, notamment pour favoriser l'utilisation du système ferroviaire à grande vitesse pour le transport de marchandises à haute valeur ajoutée ou pour les applications nécessaires à l'interconnexion du système ferroviaire à grande vitesse avec les aéroports. ***Dans ce cas, les***

*dispositions du présent article
s'appliquent aussi à la partie des sous-
systèmes concernés. »*

Justification

Mise à niveau de l'article 5 de la directive 96/48 avec le même article 5 de la directive 2001/16.

Amendement 6

ARTICLE 1, POINT 3, ALINEA C)

Article 5, paragraphe 6 (directive 96/48/CE)

«6. Les STI peuvent faire une référence explicite à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour satisfaire les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de spécifications européennes et dans l'attente de leur développement, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public. »

«6. Les STI peuvent faire une référence explicite **et datée** à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour satisfaire les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de spécifications européennes et dans l'attente de leur développement, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public. »

Justification

Si la référence est datée, cela signifie que seule la norme portant la date de publication indiquée est valide, et non les versions ultérieures modifiées. Si les références ne sont pas datées, l'Union Européenne n'a plus le contrôle sur le contenu de ses STI.

Amendement 7

ARTICLE 1, POINT 4

Article 6, paragraphe 3 (directive 96/48/CE)

3. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte le **coût prévisible** des solutions techniques permettant de les satisfaire, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus rentables. À cette fin, l'Agence

3. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte **les bilans économiques prévisibles** des solutions techniques permettant de les satisfaire, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus rentables. À cette fin,

joint à chaque projet de STI une évaluation des coûts et des avantages prévisibles de ces solutions techniques pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

l'Agence joint à chaque projet de STI une évaluation ***des avantages attendus en termes de part de marché, de développement des trafics, mais aussi d'environnement, de sécurité et de dimension sociale ainsi qu'une évaluation*** des coûts et des avantages prévisibles de ces solutions techniques pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

Justification

Il est important que les évaluations économiques soient réalisées rigoureusement afin d'orienter les décisions et les investissements correctement et de garantir le niveau de sécurité exigé, la prise en compte de la qualité environnementale et sociale

Amendement 8

ARTICLE 1, POINT 14

Article 21, paragraphe 3 bis (nouveau) (directive 96/48/CE)

3 bis. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail qui l'assistent dans l'accomplissement de ses fonctions, en particulier pour coordonner les organismes notifiés.

Justification

On ne sait pas pourquoi ce paragraphe a été supprimé de la directive existante et on souhaite donc le réintroduire.

Amendement 9

ARTICLE 1, POINT 18 BIS (NOUVEAU)

Annexe III , 2.4.3 bis (nouveau)(directive 96/48/CE)

A l'Annexe III, le point suivant est ajouté :

2.4.3.bis : Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement

des informations doivent être harmonisés.

Justification

Pour des questions de sécurité, et de contrôle, à l'image de ce qui se passe dans le réseau routier ou aérien, il est indispensable que les trains soient munis d'un appareil qui enregistre les opérations faites pendant le trajet. Les données collectées, ainsi que les procédures de leur traitement doivent être harmonisés

Amendement 10
ARTICLE 1, POINT 18 TER (NOUVEAU)
Annexe III (directive 96/48/CE)

***Le point suivant est ajouté à l'annexe III:
2.7.3. bis: Communication fonctionnelle:
l'harmonisation des règles et procédures
des différents réseaux et le développement
d'un code et d'une terminologie permettant
aux managers, aux responsables du trafic
et aux cheminots actifs dans le domaine de
la sécurité doivent garantir l'efficacité et la
sécurité de l'exploitation du réseau
ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.***

Justification

Le rapprochement de la communication fonctionnelle doit s'inscrire dans le sous-système "exploitation". Il en constitue un élément fondamental: les lignes transfrontalières exigent l'emploi d'une terminologie ou d'un code permettant d'éviter tout malentendu.

Amendement 11
ARTICLE 2, POINT 1 BIS (NOUVEAU)
Article 1, paragraphe 1 (directive 2001/16/CE)

***A l'article premier, le paragraphe 1 est
remplacé par le texte suivant :***

***«1. La présente directive a pour objet
d'établir les conditions qui doivent être
satisfaites pour réaliser, au sein du
territoire communautaire,
l'interopérabilité du système ferroviaire***

transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I. Ces conditions concernent le projet, 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 présente directive, ainsi que les qualifications et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à sa maintenance».

Justification

L'amendement répare un oubli. En effet, qui dit maintenance des éléments des systèmes implique nécessairement les personnels qui l'assurent.

Amendement 12 ARTICLE 2, POINT 1 TER (NOUVEAU)
Article 1, paragraphe 2, premier alinéa (directive 2001/16/CE)

Le paragraphe 2, premier alinéa est remplacé par :

« 2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un haut niveau d'harmonisation technique et permettre : »

Justification

Voir justification amendement 3.

Amendement 13

ARTICLE 2, POINT 2
Article 1, paragraphe 3

3. A partir du premier janvier 2008, le champ d'application de la présente directive est étendu à tout le système ferroviaire, à l'exception des infrastructures et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique, et qui sont isolés du reste du système ferroviaire.

3. A partir du premier janvier 2008, le champ d'application de la présente directive est étendu à tout le système ferroviaire, à l'exception des infrastructures et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique, et qui sont isolés du reste du système ferroviaire. ***Sont également exclus du champ d'application de la directive les***

infrastructures et le matériel roulant réservés à un usage strictement local, même s'ils ne sont pas coupés physiquement du reste du système ferroviaire.

Justification

D'après la proposition de la Commission, les exceptions à l'application de la directive ne sont possibles que lorsque les conditions exposées à l'article 2, paragraphe 2 sont cumulées ; c'est-à-dire lorsque les infrastructures et le matériel roulant sont réservés à un usage strictement local et lorsqu'ils sont isolés du reste du système ferroviaire. Cette proposition ne tient pas compte du fait qu'il existe des infrastructures et du matériel roulant qui sont réservés à un usage strictement local ou spécifique sans pour autant être coupés physiquement du reste du système ferroviaire . L'élargissement des normes d'interopérabilité aux lignes pourrait remettre en question la rentabilité de ces lignes, ce qu'il faut éviter.

Amendement 14

ARTICLE 2, POINT 3 BIS (NOUVEAU)

Article 2, alinéa p) bis (nouveau) (directive 2001/16/CE)

3 bis) À l'article 2, le point p) est ajouté:

p bis) "mise en circulation": la cession volontaire, à quelque titre que ce soit, du produit à autrui, de sorte qu'il puisse en disposer ou l'utiliser. L'envoi à l'acquéreur est suffisant.

La cession d'un composant à des fins de stockage ou d'élimination ainsi que la cession à des fins d'examen (complémentaire) ne constitue pas une mise en circulation.

Justification

Le libellé proposé (notamment aux articles 8, 9 et 12) ne donne pas une idée claire de ce qu'est la "mise en circulation", les éventuelles sources de confusion (en matière de responsabilité, notamment) doivent être écartées au préalable.

Amendement 15
ARTICLE 2, POINT 4 B
Article 5, paragraphe 7 (directive 2001/16/CE)

«Les STI peuvent faire une référence explicite à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour satisfaire les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de spécifications européennes et dans l'attente de leur développement, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public.»

Les STI peuvent faire une référence explicite **et datée** à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour satisfaire les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de spécifications européennes et dans l'attente de leur développement, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public.»

Justification

Voir justification amendement 6. Amendement 16

ARTICLE 2, POINT 5
Article 6, paragraphe 4 (directive 2001/16/CE)

5. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte **le coût** et les avantages prévisibles de toutes les solutions techniques considérées ainsi que les interfaces entre elles, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus avantageuses. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données nécessaires.

4. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte **les bilans économiques** et les avantages prévisibles de toutes les solutions techniques considérées ainsi que les interfaces entre elles, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus avantageuses, **en termes des part de marché, de développement des trafics, mais aussi d'environnement, de sécurité et de dimension sociale**. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données nécessaires.

Justification

Voir justification am.7. (La numérotation des paragraphes de l'article 6 est erronée, puisqu'il manque un paragraphe n°4. Cet amendement fait donc référence à la numérotation

correcte).

Amendement 17
ARTICLE 2, POINT 5 BIS (NOUVEAU)
Article 7 (directive 2001/16/CE)

5 bis) À la fin de l'article 7, le paragraphe nouveau suivant est ajouté:

Un État membre ne doit pas appliquer un ou plusieurs STI, à l'exception de ceux relatifs au matériel roulant, pour un projet de rénovation ou d'aménagement d'une ligne existante qui n'appartient pas au système ferroviaire transeuropéen conventionnel. ."

Justification

Dans le cas des lignes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen, la charge potentielle que représente pour les États membres et la Commission l'analyse de toutes les demandes de dérogation aux STI pour des projets d'infrastructures au regard de critères communs spécifiés n'est pas justifiée par le fait qu'on se demande si les arguments en faveur d'une plus grande interopérabilité des lignes non RTE pour les trains internationaux ont été dûment examinés. Ces critères doivent être laissés à la discrétion des États membres.

Amendement 18
ARTICLE 2, POINT 7 BIS (NOUVEAU)
Article 13, paragraphe 2 (directive 2001/16/CE)

7 bis) L'article 13 paragraphe 2 est modifié comme suit:

2. Lorsque les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté en a fait la demande.

Justification

Cet amendement aligne le paragraphe 2 de l'article 13 de la directive 2001/16 sur le paragraphe 2 de l'article 13 de la directive 96/48 qui stipule que le recours aux organismes notifiés pour l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est nécessaire lorsque les STI l'imposent.

Amendement 19

ARTICLE 2, POINT 12 BIS (NOUVEAU)
Annexe III , 2.4.3 bis (nouveau)(directive 2001/16/CE)

A l'Annexe III, le point suivant est ajouté :

2.4.3.bis : Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisées.

Justification

Voir justification amendement 9.

Amendement 20

ARTICLE 2, POINT 12 TER (NOUVEAU)
Annexe III (directive 2001/16/CE)

12 bis) Le point suivant est inséré à l'annexe III:

2.6.3. bis: Communication fonctionnelle: l'harmonisation des règles et procédures des différents réseaux et le développement d'un code et d'une terminologie permettant aux managers, aux responsables du trafic et aux cheminots actifs dans le domaine de la sécurité doivent garantir l'efficacité et la sécurité de l'exploitation du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. À cet égard, il est tenu compte des différences entre les exigences et les

***besoins (linguistiques) des services
transfrontaliers et nationaux.***

Justification

Le rapprochement de la communication fonctionnelle doit s'inscrire dans le sous-système "exploitation". Il en constitue un élément fondamental: les lignes transfrontalières exigent l'emploi d'une langue ou d'un code permettant d'éviter tout malentendu. Il faut cependant distinguer les services internationaux ou transfrontaliers (et leurs implications linguistiques) et les services exclusivement nationaux à l'intérieur d'une zone unilingue, qui ne posent pas de problème de communication.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le secteur du transport par chemin de fer constitue un enjeu capital pour l'Europe du XXIème siècle : face à l'augmentation impressionnante du volume des marchandises transportées, si l'on veut vraiment sauvegarder l'environnement et économiser l'énergie, mais aussi pour vivre dans un monde où les routes ne soient pas complètement saturées, il est impératif de faire progresser, en quantité et qualité, le transport par rail. En d'autres termes, le futur du transport en Europe, surtout en ce qui concerne sa soutenabilité et la compatibilité avec les habitudes des citoyens, comme le "Livre blanc" le souligne, dépend en grande partie de la revitalisation du transport ferroviaire.

Dans le rail, la progression des échanges internationaux et de l'interopérabilité a été lente. Des spécifications et des normes techniques nationales très différentes, souvent incompatibles entre elles ont retardé la mise en harmonie indispensable de l'ensemble du réseau européen. Chaque passage des frontières entraîne des changements de normes de références donc de personnel et une perte de temps. C'est une des raisons pour lesquelles le transport de marchandises par rail est moins compétitif que le transport par route. Une autre de ces raisons réside dans les importantes inégalités des coûts externes.

Le problème est d'autant plus sérieux que l'ensemble des réseaux ont été déterminés par les opérateurs qui, répondant avant tout à un besoin national, ne se sont inscrits que tardivement dans l'objectif des échanges internationaux. Si des coopérations le plus souvent bilatérales entre différents opérateurs nationaux ont donné des résultats intéressants, il est nécessaire d'accélérer significativement les capacités d'interopérabilité.

Face à cette exigence, la Communauté a décidé de procéder à la création d'un réseau européen de façon progressive, en essayant de profiter de la coopération avec les experts du secteur. Ont été ainsi adoptées les deux directives sur l'interopérabilité, respectivement du réseau à grande vitesse (98/48/CE) et du réseau traditionnel (2001/16/CE), selon une approche "souple", en tenant compte d'un ordre de priorité établi à partir du rapport coûts/avantages.

Toutefois, s'agissant d'une véritable révolution dans le domaine de l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire, il s'est avéré nécessaire tout d'abord de se doter de nouvelles méthodes de travail et de concevoir des nouveaux équilibres entre les différents acteurs impliqués. En particulier, les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires et l'industrie se sont réunis au sein de l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) et ont ainsi travaillé ensemble pour produire les projets de STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité). La mise au point de ces nouvelles procédures et de ces nouveaux outils a allongé le temps de développement des STI initialement estimé à trois ans, même si la Commission espère que, à partir de 2002, les nouvelles lignes de trains à grande vitesse et les lignes aménagées soient conformes aux nouveaux standard.

Les trains à grande vitesse

Pour ne pas prendre de retard dans le secteur de la grande vitesse et surtout éviter que même les nouvelles mises en services ne soient faites selon des standard incompatibles avec un cadre de réseau européen, la Commission estime nécessaire d'accélérer la mise en œuvre de l'interopérabilité, ce qui nécessite un nouveau cadre de référence, qui a trouvé sa place dans le

"deuxième paquet". Elle pense agir selon trois priorités :

- mieux coordonner les investissements des différents États Membres sur les projets transfrontaliers : en effet, la rentabilité économique des projets est plus grande lorsque les infrastructures peuvent être utilisées à leur pleine capacité dès leur mise en service ;
- faire appliquer les STI dans le cas des grands travaux de maintenance et des grands renouvellements qui touchent les lignes à grande vitesse déjà en service.
- soutenir financièrement la mise en œuvre des STI à l'aide du budget des réseaux transeuropéens.

Les réseaux conventionnels

Dans le secteur du rail conventionnel, le développement du réseau européen peut profiter de l'expérience acquise dans la grande vitesse. En effet, la Commission n'a pas attendu la publication de la directive pour démarrer les travaux préparatoires. Les experts de l'AEIF sont déjà à l'œuvre pour identifier les éléments critiques sur le plan de l'interopérabilité.

Si l'on peut bénéficier de l'expérience acquise, il ne faut pas sous-évaluer les difficultés liées à l'adoption des STI du rail conventionnel puisqu'il s'agit d'un système existant et non à construire. Les différences techniques et opérationnelles sont plus grandes et plus nombreuses et les acteurs impliqués sont plus diversifiés.

Ce sont ces raisons qui ont amené la Commission à prévoir une adoption progressive des STI, en commençant par celles susceptibles de fournir le meilleur rendement socio-économique.

Une nouvelle approche

Entre-temps, les retards de la mise en route de l'interopérabilité ont poussé le Parlement européen à demander, dans sa résolution du 17 mai 2000, la révision de la directive de 1996 (sur la grande vitesse) sur la base du nouveau modèle retenu pour la directive de 2001 sur le réseau conventionnel. D'ailleurs, le développement acquis avec la directive de 1996 et les problèmes rencontrés avec les STI développés ont amené la Commission à proposer des changements dans les deux directives afin qu'elles puissent mieux fonctionner.

Mais à côté de ces raisons, l'idée de créer une Agence ferroviaire européenne, telle que figure dans le paquet, change encore la donne : l'ouverture d'un marché dans lequel par le passé les opérateurs ont eux même fixé les normes techniques et les règles de sécurité demande une intervention régulatrice centrale, une autorité de surveillance commune, capable de gérer la réalisation de l'interopérabilité et de garantir la sécurité dans un secteur où les accidents, sûrement moins nombreux que dans d'autres secteurs, ont un caractère plus dramatique et frappent davantage l'opinion publique. Il faut avoir à l'esprit que la mise en œuvre de l'interopérabilité sur la totalité du réseau et donc l'extension de son domaine d'application géographique est une condition du développement de ce mode de transport

Le jugement sur la directive proposée

Nécessité d'améliorer

La directive sur l'interopérabilité a bien entendu une valeur positive et représente un pas

important pour que le secteur ferroviaire soit revitalisé et puisse contribuer à l'amélioration des perspectives du transport européen dans son ensemble pour la décennie à venir, avec à l'horizon l'intégration des nouveaux États Membres.

Cela étant, il faut rappeler la double nécessité - très vivement perçue par l'opinion publique - que, d'une part, l'intégration des réseaux nationaux ne doit pas entraîner une harmonisation au niveau le plus bas de sécurité, et que, d'autre part, tout en sachant que la centralisation des procédures apportera des économies en termes de gestion et plus de rapidité dans l'harmonisation, celle-ci ne constitue pas un doublement de pouvoirs et compétences, donc de bureaucratie,

Besoin de démocratie

D'ailleurs, la nouvelle approche dans la gestion des STI inquiète beaucoup le monde du rail : le rôle joué jusqu'à présent par l'AIEF a pu garantir une étroite coopération au niveau européen entre les pouvoirs communautaires, soucieux d'accélérer au maximum le processus, et le monde des chemins de fer ; dans la proposition de la Commission les représentants du secteur sont maintenant écartés, et si l'Agence centrale répond au besoin de pousser le processus d'intégration, la transparence et la représentativité seront sacrifiées si on ne maintient pas la présence des experts du secteur. Il est tout aussi indispensable d'intégrer les partenaires sociaux dans le processus d'élaboration

Les financements

Enfin, il faudra trouver une solution aux problèmes des coûts supplémentaires considérables générés pour l'adaptation aux nouvelles spécifications. Les mesures proposées doivent être rentables sur le long terme et les coûts ne doivent aucunement mener à une perte de compétitivité du rail vis à vis des autres moyens de transport. Or, dans la directive actuelle, il n'y a aucune prise en compte du financement de l'interopérabilité ; le renvoi au financement des réseaux transeuropéens ne peut pas être satisfaisant, il est impératif de traiter de façon directe cet aspect.

En conclusion, il ne faudra pas non plus oublier que pour un secteur aussi spécifique que le chemin de fer, la contribution des professionnels du secteur est essentiel également pour la sécurité : en d'autres termes, l'environnement de travail, via les partenaires sociaux, doit être pris en considération en tant que composant primordial de la sécurité.