

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.