



# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1999/0252(COD) Procédure terminée
Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel	
Modification <a href="#">2002/0023(COD)</a> Abrogation <a href="#">2006/0273(COD)</a>	
Sujet 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
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PSE <a href="#">SAVARY Gilles</a>	26/01/2000
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PSE <a href="#">SAVARY Gilles</a>	26/01/2000
	Commission pour avis précédente		
	<b>BUDG</b> Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	<b>JURI</b> Juridique et marché intérieur	PPE-DE <a href="#">BRADBURN Philip</a>	29/02/2000
	<b>ITRE</b> Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PPE-DE <a href="#">RÜBIG Paul</a>	07/12/1999
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Développement	<a href="#">2304</a>	10/11/2000
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2279</a>	26/06/2000
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2252</a>	28/03/2000

Evénements clés			
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	<a href="#">2252</a>	

18/04/2000	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
18/04/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0113/2000</a>	
16/05/2000	Débat en plénière		
17/05/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0220/2000</a>	Résumé
10/11/2000	Publication de la position du Conseil	<a href="#">10185/1/2000</a>	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	<a href="#">A5-0016/2001</a>	
12/02/2001	Débat en plénière		
13/02/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0062/2001</a>	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 procédure	1999/0252(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification <a href="#">2002/0023(COD)</a> Abrogation <a href="#">2006/0273(COD)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 156
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/13392

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(1999)0617</a> <a href="#">JO C 089 28.03.2000, p. 0011</a>	25/11/1999	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A5-0113/2000</a> <a href="#">JO C 059 23.02.2001, p. 0003</a>	18/04/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T5-0220/2000</a> <a href="#">JO C 059 23.02.2001, p. 0070-0106</a>	17/05/2000	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0583/2000</a> <a href="#">JO C 204 18.07.2000, p. 0013</a>	24/05/2000	ESC	
Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0094/2000</a> <a href="#">JO C 317 06.11.2000, p. 0022</a>	14/06/2000	CofR	
Position du Conseil	<a href="#">10185/1/2000</a>	10/11/2000	CSL	Résumé

	<a href="#">JO C 023 24.01.2001, p. 0015</a>			
Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">SEC(2000)2055</a>	27/11/2000	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A5-0016/2001</a>	24/01/2001	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0062/2001</a> <a href="#">JO C 276 01.10.2001, p. 0022-0037</a>	13/02/2001	EP	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32004D0446</a> <a href="#">JO L 155 30.04.2004, p. 0001-0068</a>	29/04/2004	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006D0066</a> <a href="#">JO L 037 08.02.2006, p. 0001-0049</a>	23/12/2005	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006R0062</a> <a href="#">JO L 013 18.01.2006, p. 0001-0072</a>	23/12/2005	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006D0679</a> <a href="#">JO L 284 16.10.2006, p. 0001-0176</a>	28/03/2006	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006D0861</a> <a href="#">JO L 344 08.12.2006, p. 0001-0467</a>	28/07/2006	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006D0920</a>	11/08/2006	EU	
Document de suivi	<a href="#">COM(2006)0660</a>	06/11/2006	EC	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	<a href="#">32006D0860</a> <a href="#">JO L 342 07.12.2006, p. 0001-0160</a>	07/11/2006	EU	Résumé
Document de suivi	<a href="#">SEC(2009)1157</a>	08/09/2009	EC	
Document de suivi	<a href="#">COM(2009)0464</a>	08/09/2009	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Directive 2001/16](#)  
[JO L 110 20.04.2001, p. 0001](#) Résumé

## Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

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

---

La commission a adopté le rapport (procédure de codécision, première lecture) de M. Gilles SAVARY (PSE, F) qui modifie la proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Le rapport souligne que l'interopérabilité des réseaux ferroviaires doit être conçue comme une oeuvre de longue haleine et que l'harmonisation ne peut pas être réalisée à échéance rapprochée. Dans certain cas (par exemple, en ce qui concerne les gabarits ou les voies), l'harmonisation supposerait des investissements monumentaux, sans retour économique à échéance raisonnable. La commission a adopté 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. La commission souhaite également l'établissement d'un ordre de priorités et d'un calendrier, permettant ainsi un phasage technique des travaux par l'identification de Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et un phasage géographique par l'identification de réseaux prioritaires. Elle 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 assurer des définitions plus précises, par exemple, en ce qui concerne les objectifs de la directive. Autres points-clef soulevés par la commission: 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'interopérabilité s'impose, y compris l'inclusion de dispositions sociales.?

---

## Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

---

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'interopérabilité 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

---

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.?

---

## Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

---

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

---

La commission a adopté la recommandation pour la deuxième lecture (procédure de codécision) de Gilles SAVARY (PSE, F) approuvant la position commune du Conseil. La plupart des amendements de première lecture du Parlement ayant été incorporés, en tout ou partie, dans le texte du Conseil, la commission a estimé que ce processus législatif avait été une réussite et que la plénière devait donc approuver la position commune.?

## Transport ferroviaire: interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

---

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

---

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 contribue 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 intérieur 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

---

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

---

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

---

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

---

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

---

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

---

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 entrer 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

---

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 oeuvre. 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.