

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 8.7.2008
COM(2008) 432 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU
CONSEIL**

Mesures de réduction du bruit ferroviaire concernant le parc existant

{SEC(2008) 2203}
{SEC(2008) 2204}

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Mesures de réduction du bruit ferroviaire concernant le parc existant

1. INTRODUCTION

Le problème du bruit ferroviaire

Le bruit est une des menaces pour la santé les plus répandues dans les pays industrialisés. La réduction du bruit est donc nécessaire non seulement pour des raisons de confort mais aussi en vue de diminuer les effets néfastes sur la santé, par exemple les affections cardiovasculaires et les troubles cognitifs.

Le rail est généralement considéré comme un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Pourtant la contribution des chemins de fer à la pollution sonore n'est pas négligeable: on compte 10 % de la population exposée, du fait du rail, à des niveaux de bruit au-dessus du seuil dit de «gêne importante»¹.

Dans certaines régions européennes, le bruit ferroviaire suscite de vives critiques de la population, qui exige des initiatives politiques en vue de le réduire. Si rien n'est fait pour remédier à ce bruit, on pourrait en arriver à l'instauration de restrictions du trafic le long de la plupart des grands couloirs ferroviaires européens, en particulier pour les trains de marchandises, et les goulets d'étranglement qui en résulteraient auraient des effets préjudiciables à l'économie européenne. En outre, un éventuel transfert modal au profit de la route sur ces couloirs aggraverait les incidences environnementales, en particulier les émissions de gaz à effet de serre, car les émissions spécifiques de CO₂ du fret ferroviaire sont sensiblement inférieures à celles du fret routier. Cela adviendrait en outre à un moment où la Communauté envisage de développer un réseau ferroviaire donnant la priorité au fret².

Actions déjà menées

La Communauté européenne a déjà agi dans ce domaine et adopté des mesures concernant l'environnement et l'interopérabilité ferroviaire.

La directive 2002/49/CE³ sur le bruit dans l'environnement prévoit des cartes de bruit stratégiques (à établir pour juin 2007) et des plans d'action (juin 2008) pour les grands axes ferroviaires et les grandes agglomérations.

En 2003, les experts⁴ ont déterminé que le bruit de roulement des wagons de marchandises constitue la principale source du bruit ferroviaire. La technologie de freinage actuellement

¹ Agence européenne pour l'environnement: TERM 2001. Selon cette publication, 30% de la population est très gênée par le bruit routier.

² Communication COM (2007) 608 de la Commission «Vers un réseau ferroviaire à priorité fret».

³ Directive 2002/49/CE (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

utilisée (semelles de frein en fonte appuyant sur la surface des roues) entraîne une rugosité de la surface des roues qui est responsable d'un niveau élevé de vibration des rails et des roues. Les trains de marchandises roulant souvent la nuit, leur niveau de bruit est particulièrement crucial.

Les experts ont recommandé de donner la priorité à des mesures à la source (véhicules et voies) car elles offrent le meilleur rapport coût/efficacité. Néanmoins, selon des chiffres récents⁵, un total de 150 à 200 millions d'euros est consacré chaque année en Europe à la construction de barrières antibruit. Les barrières antibruit pourraient constituer un outil efficace pour la réduction du bruit, notamment dans les zones urbaines denses. Si des mesures complémentaires sont prises à la source, la longueur et la hauteur de ces barrières antibruit peuvent être réduites, ce qui permet des économies importantes.

Afin de résoudre les problèmes à la source et d'assurer l'interopérabilité sur le réseau ferroviaire, la Commission a adopté en décembre 2005 des spécifications techniques d'interopérabilité relatives au bruit ferroviaire (STI relative au bruit)⁶ instaurant des limites applicables au matériel roulant utilisé dans l'Union européenne. Ces limites s'appliquent au matériel roulant nouveau et renouvelé, notamment aux wagons de marchandises, qui doivent être équipés de semelles de frein à faible bruit, qui permettent de réduire l'émission acoustique d'environ 50%.

Nécessité de poursuivre l'action au niveau européen

Étant donné la durée de vie du matériel roulant, il faudra cependant plusieurs années avant que les émissions sonores provenant des trains de marchandises puissent être réduites de façon sensible dans la cadre de la législation en vigueur, si des mesures complémentaires applicables au parc actuel ne sont pas prises.

Actuellement, environ 50% du fret ferroviaire est international; autrement dit, un grand nombre de wagons circulent sur une multitude de réseaux nationaux. Or, même un nombre restreint de wagons bruyants a un effet important et conditionne l'incidence sonore: des stratégies de réduction nationales ne peuvent suffire pour résoudre ce problème. En outre, des approches nationales divergentes pourraient avoir des conséquences négatives pour les couloirs ferroviaires transfrontières, et donner à certains opérateurs un avantage concurrentiel sur d'autres.

Ainsi, le moyen le plus efficace de réduire le bruit ferroviaire est de compléter les mesures déjà prises par les États membres par une action communautaire dans ce domaine.

2. OBJECTIFS ET CHAMP DE L'ACTION COMMUNAUTAIRE

L'objectif de l'action communautaire est de réduire l'exposition au bruit ferroviaire de la population, en favorisant la mise en place de programmes de réduction du bruit des trains de marchandises, sans nuire à la compétitivité du fret ferroviaire, notamment par le

⁴ Groupe de travail de la Commission européenne sur le bruit ferroviaire: avis sur les stratégies européennes et les priorités en matière de réduction du bruit ferroviaire, Bruxelles, 2003. <http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

⁵ UIC: réduction du bruit dans les infrastructures ferroviaires européennes. Rapport sur la situation en 2007. http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 (JO L 37 du 8.2.2006, p. 1).

réaménagement des wagons de marchandises afin de les équiper de freins moins bruyants, ce qui constitue la mesure la plus rentable.

Ce réaménagement devrait en principe concerner tous les wagons de marchandises européens qui parcourent plus de 10 000 km par an et dont la vie utile restante prévue est d'au moins cinq ans. Étant donné leur utilisation sporadique, les wagons qui parcourent moins de 10 000 km (15% du parc) représentent moins de 3% des transports assurés par le parc roulant destiné au fret. Il convient donc de donner la priorité au réaménagement des wagons dont le kilométrage annuel est élevé, afin de maximiser la réduction du bruit dès le début. Cette priorité permettrait de réduire sensiblement le coût du réaménagement sans remettre en cause l'objectif de réduction du bruit.

L'achèvement des travaux de réaménagement serait fixé à l'horizon 2015. L'analyse d'impact⁷ a démontré la faisabilité du réaménagement du parc européen de wagons dans ce délai, à condition d'utiliser des technologies appropriées.

Cette étude est axée sur le gabarit 1435 mm (car dans ce gabarit standard européen, une action à l'échelon de l'UE est nécessaire, du fait de l'efficacité limitée des mesures nationales), les mesures proposées peuvent également être appliquées aux réseaux à plus grand gabarit. Il faut si nécessaire s'assurer de la coopération des pays limitrophes.

3. REAMENAGEMENT : COUTS ET BENEFICES

Au cours des dix dernières années, plusieurs types de semelles de frein en matériau composite ont été mis au point par l'industrie afin de remplacer les semelles en fonte, principale source de rugosité des rails et des roues. Ces semelles de frein permettent une réduction du bruit de roulement perçu allant jusqu'à 50%. Les semelles dites «K»⁸ sont une technologie éprouvée utilisée pour les wagons neufs, mais leur installation sur des wagons existants est coûteuse. D'autres types, telles que les semelles LL⁹, sont donc en cours de développement pour le réaménagement de wagons existants. Un type de semelle K a reçu la certification UIC¹⁰ début 2008, alors que trois types de semelles LL n'ont encore qu'une homologation provisoire.

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: étude d'impact sur les mesures de réduction du bruit ferroviaire concernant le parc existant. Rapport final de décembre 2007.

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm

⁸ Les semelles K sont en matériau composite organique et possèdent des caractéristiques de freinage différentes des semelles conventionnelles. Dans le cas d'un réaménagement, il faut procéder à des ajustements du système de freinage, ce qui entraîne un surcoût initial allant jusqu'à 10 000 euros par wagon. Ces semelles assurent une excellente réduction du bruit (allant jusqu'à 10 dB, soit 50%), et sont considérées, dans le cas des wagons neufs, comme neutre au point de vue du coût.

⁹ Les semelles LL ne nécessitent que des ajustements minimes du système de freinage. Elles sont conçues de façon à présenter des caractéristiques de freinage très proches de celles des semelles en fonte. Elles sont soit en matériau composite, soit en métal fritté, et offrent une réduction du bruit du même ordre de grandeur que celle des semelles K. Bien que leur développement ait commencé dès 1999, elles n'avaient pas encore, début 2008, reçu d'homologation définitive, en raison de leur technologie très complexe.

¹⁰ En l'absence de spécifications techniques européennes, les semelles de freins sont certifiées par l'UIC, l'Union internationale des chemins de fer. L'UIC procède à un essai des semelles de freins en ce qui concerne les performances de freinage, la sécurité et les conditions de fonctionnement (hiver rigoureux par exemple). L'homologation provisoire est accordée si les essais techniques ont donné des résultats satisfaisants; des essais en service à plus grande échelle peuvent alors être entamés et, si leurs résultats sont positifs, l'homologation définitive est octroyée.

Selon l'étude d'impact, un maximum de 370 000 wagons doivent être réaménagés, dont les deux tiers appartiennent à des entreprises ferroviaires historiques et un tiers à des opérateurs privés (notamment des opérateurs du transport combiné et des petites entreprises ferroviaires).

Avec les technologies actuelles, le réaménagement entraînerait des coûts d'investissement compris entre 200 et 270 millions d'euros (semelles LL) ou entre 1,0 et 1,8 milliard d'euros (semelles K), les surcoûts d'entretien étant de l'ordre de 200 à 400 millions d'euros (cumulés jusqu'en 2025, pour les deux technologies).

Le principal bénéfice du réaménagement est la réduction, jusqu'à 50%, du bruit émis par les trains de marchandises et, partant, la diminution (moins 16 millions environ) du nombre de personnes très gênées par le bruit ferroviaire. Les résultats de l'étude coût-avantage font apparaître des bénéfices nets considérables dans le cas du réaménagement, de l'ordre de 3 à 10 par rapport aux coûts. Cela s'entend sans tenir compte des autres grands avantages liés au réaménagement, qui n'ont pu être quantifiés, tels que les économies résultant de la réduction des programmes de lutte contre le bruit dû aux infrastructures, de la diminution des coûts d'entretien des infrastructures ferroviaires et de l'efficacité accrue dans la gestion du parc.

Le principal obstacle au réaménagement des wagons de marchandise à grande échelle est financier, car même si le réaménagement est largement reconnu comme la voie la plus rentable pour obtenir une réduction importante du bruit ferroviaire, les parties prenantes ne disposent pas des ressources suffisantes ou sont insuffisamment incitées à agir.

4. MESURES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SOUTIEN POUR LE REAMENAGEMENT

Afin de surmonter les obstacles au réaménagement des wagons, la Commission a analysé les différentes mesures envisageables et a conclu que les combinaisons d'instruments sont plus appropriées et efficaces que les mesures séparées (voir le rapport sur l'analyse d'impact).

Ainsi, la solution qui apparaît la plus appropriée combine des redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit, des plafonds d'émission sonore et des engagements volontaires. Les principaux avantages de cette option sont: les bénéfices les plus élevés envisageables en termes de réduction du bruit (rapport coût/avantage allant jusqu'à 10), des coûts potentiellement moindres qu'avec d'autres mesures telles que des subventions directes, et une large application aux wagons immatriculés dans les différents États membres, voire en dehors de l'UE. L'instrument fondé sur le marché que constituent les redevances modulées a également pour effet d'inciter à privilégier les wagons à fort taux d'utilisation. En outre, les plafonds d'émission sonore pourraient augmenter l'efficacité de cette modulation des redevances, car les entreprises ferroviaires sont davantage incitées à réaménager leurs wagons.

4.1. Instauration de redevances modulées pour l'utilisation des voies

En conformité avec le principe de la «vérité des prix»¹¹ comme exigence fondamentale à respecter pour une tarification efficace des transports, l'instauration de redevances modulées pour l'utilisation des voies est un des principaux éléments d'une série de mesures destinées à promouvoir le réaménagement des wagons.

¹¹ Communication de la Commission «Écologisation des transports».

Au niveau européen, la directive 2001/14/CE¹² prévoit l'harmonisation des principes de tarification. Un de ces principes est que la tarification des infrastructures peut tenir compte du coût de l'incidence environnementale de la circulation des trains, et notamment du bruit. Toute modulation de la tarification devrait en principe refléter l'ampleur de l'incidence sur l'environnement. Trois modèles fondamentaux de modulation des redevances d'utilisation des voies pourraient servir d'incitation:

- un *système de bonus-malus*, sans incidence sur les coûts, qui prévoit des redevances plus faibles pour les wagons peu bruyants, et plus élevées pour les wagons très bruyants;
- un *système de bonus* prévoyant des redevances plus faibles afin de permettre le réaménagement des wagons existants dont le degré d'émission sonore est très élevé; le gestionnaire des infrastructures reçoit de l'État membre une compensation financière;
- un *système de malus* instaurant des redevances plus élevées pour les wagons bruyants.

La directive 2001/14/CE ne permettant pas d'accroître les recettes globales (sauf si des redevances analogues sont en vigueur dans les modes de transport concurrents), un *système de malus* ne sera envisageable qu'une fois des redevances comparables en vigueur dans le fret routier. La directive Eurovignette¹³ proposée prévoit l'instauration d'une redevance pour coûts externes applicable au fret routier, ce qui permettrait (si des redevances d'un niveau comparable sont appliquées au transport routier) de moduler plus fortement les redevances ferroviaires.

En ce qui concerne le *système de bonus*, l'analyse d'impact démontre qu'il faudrait, dans un premier temps, mettre en place des incitations économiques appropriées à l'intention des propriétaires de wagons pour qu'ils réaménagent leur flotte. Cette mesure serait justifiée par le souci de limiter le transfert du trafic ferroviaire vers les autres modes du fait des coûts imposés aux entreprises ferroviaires par le réaménagement de leur flotte.

Le *système de bonus* soulève la question de la compatibilité avec les règles des aides d'État, du fait de la compensation versée par l'État pour les rabais accordés sur la tarification des infrastructures. C'est pourquoi la mise en œuvre de ce système doit être soumise à des conditions claires et transparentes, comme suit:

- sa mise en œuvre devrait être limitée dans le temps, pour lancer le réaménagement et permettre la rentabilisation de l'investissement initial;
- tous les usagers des voies devraient en bénéficier sur une base équitable et non-discriminatoire;
- son intensité devrait être proportionnée au but à atteindre, à savoir avoir un effet d'incitation financière lors du démarrage du programme de réaménagement des wagons.

¹² Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29).

¹³ Proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Les *systèmes de bonus* pourraient constituer une aide d'État dans les cas qui doivent être notifiés à la Commission en application de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, et qui seront analysés sur la base des orientations correspondantes.

Après la phase de lancement, qui pourra prendre fin lorsque la majorité des wagons en cause auront été réaménagés, un *système de bonus* ne sera plus nécessaire. Un *système de bonus-malus* sans incidence sur les coûts pourrait inciter à poursuivre les programmes de réaménagement et stimuler l'instauration de technologies de réduction du bruit plus innovantes permettant d'aller au-delà des valeurs limites actuelles prévues dans les STI.

Les redevances d'utilisation des voies liées au bruit sont calculées sur la base des kilomètres parcourus, sur une ligne donnée, par wagon ou par essieu. Le bonus devrait être accordé à tous les wagons peu bruyants (y compris ceux déjà conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité), de façon à ne pas pénaliser les propriétaires de wagons qui investissent dans le renouvellement de leur flotte et à promouvoir l'utilisation de wagons peu bruyants, qui seuls permettent d'atteindre l'objectif de réduction du bruit ferroviaire. En outre, sur les lignes dans les zones sensibles et/ou pour les trains de nuit, un bonus additionnel pour les wagons peu bruyants pourrait inciter les entreprises ferroviaires à adapter la gestion de leur flotte aux besoins de ces zones. Au besoin, le système pourrait s'appliquer aux wagons de voyageurs.

L'analyse d'impact soulève un problème pratique lié aux redevances modulées: le fait que le bénéficiaire d'un bonus lié au niveau sonore n'est pas nécessairement l'entité financièrement responsable du réaménagement. La location de wagons pouvant être considéré comme un marché viable, une adaptation des prix de location est attendue: les wagons peu bruyants, donc moins coûteux en redevances d'utilisation des voies, seront loués plus chers du fait de la propension accrue à payer. Néanmoins, un engagement volontaire à payer de la part des acteurs concernés pourrait soutenir ce processus en assurant la transparence des flux financiers liés au réaménagement et aux redevances.

Les redevances ferroviaires modulées nécessitent un système d'identification automatique et un logiciel relié au système d'identification et aux registres nationaux d'immatriculation des véhicules. Des mesures acoustiques s'imposent également. Le déploiement d'applications télématiques dans le fret ferroviaire selon les spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes¹⁴ jetterait les bases techniques de cette identification automatique.

Selon le plan stratégique européen de déploiement établi par le secteur ferroviaire, toutes les fonctions, y compris celles concernant les mouvements individuels de wagons, seront mises en service d'ici janvier 2014. Ces fonctions seront, pour une large part, disponibles avant cette date.

L'instauration non harmonisée, dans les États membres, de redevances ferroviaires nationales modulées en fonction du bruit risque d'être inefficace, car l'effet incitatif pourrait se révéler insuffisant si un nombre restreint d'États membres recourent à ces redevances, selon des calendriers divergents et avec un traitement variable des différents types de wagons silencieux. Les coûts administratifs des régimes non harmonisés seraient également inutilement élevés. Il convient donc d'appliquer simultanément dans tous les États membres concernés, sur une base obligatoire et harmonisée, un instrument prévoyant les incitations nécessaires pour le réaménagement. Outre l'harmonisation des principaux éléments des

¹⁴ Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 (JO L 13 du 18.1.2006, p. 1).

régimes de tarification, l'élaboration d'une classification commune des wagons en fonction du bruit s'impose.

L'application de redevances ferroviaires modulées en fonction du bruit implique la conjonction des efforts des entreprises ferroviaires, des États membres et de la Commission européenne:

Lors de la refonte de la directive 2001/14/CE, la Commission proposera des prescriptions légales pour la mise en œuvre de redevances ferroviaires modulées en fonction du bruit.

Les gestionnaires d'infrastructure adapteront les systèmes de tarification conformément à la législation communautaire. Ils sont également responsables de l'installation des systèmes d'identification et des outils informatiques nécessaires. L'exécution des programmes de réaménagement devrait s'achever en 2015, compte tenu du délai de trois ans nécessaire au remplacement des semelles de frein.

Afin de préparer l'instauration de redevances ferroviaires modulées en fonction du bruit, la Commission fera réaliser une étude en vue de définir et d'harmoniser les éléments essentiels de ces régimes.

4.2. Instauration de plafonds d'émission sonore dans une seconde étape

Les plafonds d'émission sonore sont des limites d'émissions moyennes sur une période donnée en certains points d'une ligne ferroviaire. Par exemple, le niveau actuel d'émission sonore pourrait être pris pour limite, afin d'éviter une augmentation du bruit si le fret ferroviaire se développe. Aux termes de la directive 2002/49/CE, les États membres sont juridiquement compétents pour fixer ces limites acoustiques.

Les plafonds d'émission sonore laissent au secteur ferroviaire le soin de définir les meilleures solutions: les entreprises ferroviaires peuvent utiliser des véhicules moins bruyants afin d'être en mesure d'accroître le nombre et/ou la vitesse des trains sans dépasser les limites d'émission sonore. Les plafonds agissent alors comme une incitation à utiliser des véhicules moins bruyants. Les plafonds d'émission sonore pourraient s'appliquer aux «points chauds» du bruit sur le réseau européen ainsi que dans les périodes sensibles, en soirée et la nuit. Les mesures liées aux infrastructures entrent également dans le champ de cet instrument, ce qui aboutit à une approche holistique de la réduction du bruit ferroviaire.

Afin de maintenir la réduction de bruit obtenue par le réaménagement, la Commission européenne recommande aux États membres d'instaurer des plafonds d'émission sonore pour les grandes lignes de fret, dans une seconde étape après l'exécution des programmes de réaménagement. Il convient cependant d'effectuer au préalable des analyses coût-avantage, afin de tenir compte de la réduction du bruit déjà réalisée grâce au réaménagement et à d'autres moyens.

4.3. Engagements volontaires dans le secteur ferroviaire

Des engagements volontaires parallèles aux mesures précitées peuvent garantir l'efficacité des redevances ferroviaires modulées en fonction du bruit et contribuer à accélérer leur mise en œuvre avant même l'entrée en vigueur des prescriptions légales.

Les engagements volontaires des entreprises ferroviaires sur le transfert aux propriétaires des wagons des bonus liés à la réduction du bruit obtenus de la part des gestionnaires d'infrastructures (lorsque ces entreprises n'utilisent pas leurs propres wagons) appuieront des mécanismes de marché visant à garantir que la prime liée à la réduction du bruit peut être utilisée pour financer le réaménagement.

En outre, les engagements volontaires du secteur à lancer et exécuter au plus tôt des programmes de réaménagement individuels amélioreraient la coordination des différentes activités ainsi que la visibilité de l'action.

Afin de réduire au plus vite le bruit ferroviaire, **la Commission recommande d'ajouter aux activités législatives la mise en œuvre volontaire de redevances modulées en fonction du bruit** (comme indiqué au point 4.1). Les régimes volontaires qui seront mis en place par les «pionniers» doivent être coordonnés au niveau européen. À cet effet, la Commission peut publier des lignes directrices appropriées et créer des groupes d'experts.

La Commission européenne invite le secteur ferroviaire à prendre de tels engagements volontaires sans retard.

4.4. Réduire les coûts du réaménagement

Le coût important des investissements et de l'entretien supplémentaire nécessaires apparaît comme le principal obstacle au réaménagement. Cependant, les exemples de réaménagement des wagons de marchandises avec des semelles de frein en matériau composite (non homologuées par l'UIC) au Portugal et au Royaume-Uni démontrent qu'il est possible de réaménager sans surcoût.

Il est clair cependant que la technologie disponible actuellement ne permet pas d'envisager le réaménagement à l'échelle européenne. **La Commission invite donc l'industrie à poursuivre la mise au point de semelles de frein en matériau composite en étroite coopération avec les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons, afin de réduire sensiblement les coûts. La Commission continuera à soutenir les projets de recherche et de démonstration appropriés dans le cadre des programmes tels que le 7e PC et LIFE+.**

La consultation publique a révélé la nécessité d'une clarification, d'une évaluation et d'une accélération des procédures d'homologation des semelles de frein en matériau composite, mesure d'accompagnement importante qui contribuera également à réduire les coûts du réaménagement. **La Commission va donc passer en revue le processus actuel d'autorisation, en étroite coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, en vue de rendre la procédure plus efficace, plus transparente et plus rapide.**

4.5. Suivi du réaménagement et de ses incidences

La cartographie du bruit réalisée dans le cadre de la directive 2002/49/CE et les données notifiées par les États membres à la Commission devraient être utilisées pour évaluer les résultats des programmes de réaménagement: sur la base des cartes de 2007, l'efficacité de ces programmes sera contrôlée et il sera possible de déterminer s'il est nécessaire de fixer des plafonds d'émission sonore.

Il est également conseillé aux États membres d'envisager des programmes de réaménagement stimulés par des redevances ferroviaires modulées dans le cadre des plans d'action contre le bruit au titre de la directive 2002/49/CE.

En outre, la Commission suivra l'avancement de l'application des mesures proposées ainsi que des programmes de réaménagement. **Au plus tard trois ans après l'adoption de la communication, elle publiera un rapport sur les mesures prises dans le secteur ferroviaire.**

4.6. Création de groupes d'experts

La mise en œuvre de redevances ferroviaires modulées en fonction du bruit nécessitant la résolution de questions techniques et l'harmonisation des solutions, la **Commission créera des groupes de travail d'experts appropriés** et assurera leur coopération afin de l'assister dans l'élaboration de documents d'orientation. Les domaines qu'aborderont ces groupes d'experts comprennent le développement de systèmes de classification des wagons, la spécification de systèmes d'identification, l'harmonisation des régimes de tarification en fonction du bruit et le suivi de l'avancement du réaménagement et de ses incidences.

5. AUTRES MESURES VISANT A REDUIRE LE BRUIT FERROVIAIRE

La présente initiative se concentre sur une mesure particulière en vue de réduire le bruit ferroviaire: le réaménagement des wagons de marchandises pour l'installation de semelles de frein à faible niveau de bruit. Bien que cette mesure soit généralement considérée comme très efficace et efficiente, elle ne peut résoudre à elle seule l'ensemble des problèmes de bruit ferroviaire en Europe.

La Commission va donc évaluer d'autres mesures dans le cadre de la présente initiative, en discuter avec des experts, avec les États membres et les parties prenantes, et les mettra en œuvre le cas échéant. On peut notamment citer les points suivants:

- Comme l'indiquent les experts⁴, les mesures liées aux infrastructures (par exemple meulage des rails, utilisation de sourdines) et les actions supplémentaires sont importantes pour compléter les mesures concernant le matériel roulant («roues lisses sur rails lisses»). La Commission encourage les États membres et le secteur ferroviaire à mettre en œuvre ces mesures en parallèle.
- Une révision régulière de la STI sur le bruit est jugée nécessaire pour tenir compte du progrès technique, car d'autres technologies que les semelles de frein en matériau composite sont développées pour le matériel roulant de fret.
- Une aide d'État à l'interopérabilité¹⁵ peut également être octroyée dans la mesure où elle peut faciliter l'élimination des barrières techniques sur le marché européen des services ferroviaires. En pareil cas, les coûts admissibles sont ceux correspondant à tous les investissements liés à la réduction du bruit, tant dans les infrastructures ferroviaires que dans le matériel roulant. Des aides d'État en faveur de l'environnement pourraient également être utilisés¹⁶.

¹⁵ Orientations communautaires relatives aux aides d'État en faveur des entreprises ferroviaires, adoptées par la Commission européenne le 30 avril 2008.

¹⁶ Lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement, JO C 82 du 1.4.2008, p. 1.