

RAIL SYSTEM INTEROPERABILITY
L'INTEROPERABILITE DU SYSTEME FERROVIAIRE
INTEROPERABILITÄT DES EISENBAHNSYSTEMS

0291

MOURAREAU, R.

High Speed Technical Standardisation Commission Proposal

Harmonisation technique pour la grande vitesse - Proposition de la Commission

"Technische Harmonisierung Hochgeschwindigkeit" - Vorschlag der Kommission

(Rail International, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.186-195) EN-FR-DE

0292

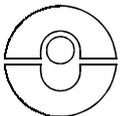
BONNAURE, P.

Technical Harmonisation Issues

L'harmonisation technique: Changements et risques

Technische Harmonisierung: Chancen und Risiken

(Rail International, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.196-198) EN-FR-DE



0293

SOENEN, R.

Technical Harmonisation

L'harmonisation technique

Die Technische Harmonisierung

(Rail International, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.199-202) EN-FR-DE

0378

HESSE, R.

Harmonisierung der europäischen Bahntechnik

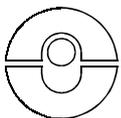
(Eisenbahn Ingenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, N.7, 1992-07, P.371-376, ISSN 0013 2810) DE

0906

REIMERS, K.

Auf dem Weg zur gemeinsamen Eisenbahntechnik in Europa

(Eisenbahn Ingenieur (Der), HAMBURG 1: Tetzlaff, N.1, 1993-01, P.14-17, ISSN 0013 2810) DE



1197

STUCHLY, H.

Standardisierung und Normierung der Fahrwegkomponenten im europäischen grenzüberschreitenden Verkehr

(Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt 1: Hestra, N.4, 1993-04, P.223-228, ISSN 0013-2845) DE

Les dispositions juridiques élaborées parallèlement à la réalisation du marché intérieur de la CEE ont donné un nouvel élan à la normalisation des composants de la voie. Tout en respectant le principe de compatibilité avec les systèmes existants, il convient de créer, en particulier dans le domaine de la technique de contrôle-commande de l'exploitation, les conditions permettant d'assurer, de façon compétitive, le trafic international sans rupture de charge. Il faut en outre tenir compte du principe de longévité des infrastructures en ce qui concerne toutes les activités relatives à la normalisation ou la standardisation.

2725

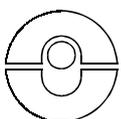
Proposal for a council directive on the interoperability of the european high speed train network

Proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

(Luxembourg: Commission des Communautés européennes, COM(94) 107 final - 94/0112 (SYN), 1994-04-15, 64P., ISSN 0254-1491) FR

La présente directive vise les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse. Elle concerne la conception, la construction, la mise en service progressive et l'exploitation du réseau des trains à grande vitesse. Le réseau de trains à grande vitesse est constitué des liaisons susceptibles d'être parcourues par du matériel ferroviaire apte aux grandes vitesses. Les données géographiques et physiques globales du système constitué par le réseau européen de trains à grande vitesse : schéma directeur, différents types de lignes, matériel roulant et cohérence des infrastructures et du matériel roulant figurent en annexe de la directive.



2778

REIMERS, K.

Mehr Kompatibilität erforderlich : Gemeinsame Forschung und Entwicklung der Bahnen in Europa

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehrs, N.5, 1994-05, P.273-276, ISSN 0020-9511)DE

Les trains de voyageurs et de marchandises peuvent sillonner l'Europe et franchir les frontières grâce au travail accompli par l'UIC et son organisme de recherche l'ERRI. Cependant des problèmes de compatibilité subsistent. Avec l'aide de l'Union européenne, on met au point de nouvelles solutions, en collaboration avec l'industrie pour améliorer la cohérence du système ferroviaire européen.

3294

POURCIN, P.

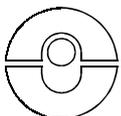
The interoperability of the european high-speed train network : Objectives, place in the European Union's overall policy, consequences, interdependency with other measures

L'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse : ses objectifs, sa place dans l'ensemble des actions de l'Union européenne, ses conséquences et ses contingences

Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes : Ziele, Einordnung in die sonstigen Maßnahmen der Europäischen Union, Folgen und Bedingungen

(Rail international, Bruxelles: AICCF, N.10, 1994-10, P.14-20) EN-FR-DE

Un projet de directive relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse est en cours d'élaboration et d'approbation par l'Union européenne. Cette contribution présente le contexte et les contingences d'un projet qui implique tous les acteurs du secteur ferroviaire. Les travaux entrepris dans le cadre de cette directive doivent favoriser le cohérence et la compatibilité du réseau ferroviaire européen et garantir ainsi une mobilité durable.



3792

REIMERS, C.

**Die Interoperabilität des Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes :
Voraussetzung für einen freizügigen Personenverkehr in Europa**

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Darmstadt: Hestra, N.1-2, 1995-02, P.39-43,
ISSN 0013-2845) DE

Devant les différents systèmes ferroviaires en Europe, l'Union Européenne a décidé de contraindre pays, réseaux et industriels à élaborer, dans un délai limité (d'ici à fin 1996), des spécifications techniques d'interopérabilité pour améliorer la compatibilité des différents systèmes et atteindre l'harmonisation technique. A cet effet, les organisations internationales des chemins de fer (UIC/CCFE), de l'industrie (UNIFE) et des entreprises de transport public (UITP) se sont associées en une "Association européenne d'interopérabilité" afin d'élaborer les spécifications techniques d'interopérabilité. L'article renseigne de façon détaillée sur la structure de l'organisation, les règles de coopération ainsi que la composition des groupes de travail, il reprend aussi le plan du déroulement et le calendrier prévus.

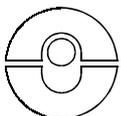
3884

POURCIN, P.

**Safety and European Regulations
La sécurité et la réglementation européenne
Sicherheit und europäische Bestimmungen**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.3, 1995-03, P.21-25) FR-EN-DE

Alors que les transports devenaient un produit de grande consommation, le législateur est intervenu de manière croissante par le biais des organismes certifiés pour garantir un niveau de sécurité convenable. Au niveau européen, pour atteindre les objectifs fixés de marché unique, d'harmonisation technique et d'accès au réseau de nouveaux opérateurs, la réglementation prévoit que le système ferroviaire soit standardisé et que l'homologation technique soit prononcée par des organismes notifiés.



3987

HEIMERL, G. et WEIGER, U.

Europas Eisenbahngrenzen : Chancen und Risiken in einem künftig grenzlosen Verkehrsmarkt

(Eisenbahntechnische Rundschau (ETR), Darmstadt: Hestra, N.4, 1995-04, P.267-275, ISSN 0013-2845) DE

Les chemins de fer européens, s'ils veulent être compétitifs sur le marché des transports, doivent résoudre des problèmes d'ordre technique liés aux spécificités des systèmes nationaux : écartement des rails, alimentation en courant de traction, gabarit d'espace libre, systèmes de signalisation et de gestion du trafic sont en effets disparates. Existente également des entraves d'ordre fonctionnel, liés à l'organisation : le passage des frontières doit être facilité, les problèmes liés à la tarification doivent être résolus. Des solutions sont élaborées dans le cadre de l'Union européenne ou de l'UIC.

4095

MATHEW, D.

Interoperability and technical harmonisation in particular from the european network angle : A customer's view

Interopérabilité et harmonisation technique, en particulier sous l'angle des réseaux européens : le point de vue d'un consommateur

Interoperabilität und technische Harmonisierung, insbesondere mit Blick auf das "europäische Netz" aus der Sicht eines Kunden

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.1, 1995-01, P.13-15) EN-FR-DE

4096

MARTINSEN, M.

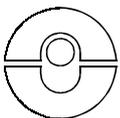
Interoperability and technical harmonisation with particular reference to the european network

Interopérabilité et harmonisation technique notamment dans l'optique du "réseau européen"

Interoperabilität und technische Harmonisierung, insbesondere mit Blick auf das "europäische Netz" aus der Sicht der Industrie

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.1, 1995-01, P.16-17) EN-FR-DE

M. Martinsen constate que l'interopérabilité du réseau européen de train à grande vitesse, telle que la définit la proposition de directive présentée par la Commission (DG VII) est loin d'être mise en oeuvre par tous les réseaux européens. Il rappelle dans cette intervention les avantages du rail et de l'interopérabilité du réseau européen.



4214

Modified proposal for a council directive on the interoperability of the european high speed train network

Proposition modifiée de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

(Luxembourg: Commission des Communautés européennes, COM(95) 271 final - 94/0112 (SYN), 1995-06-15, 8P., Tab., ISSN 0254-1491) FR

Le présent document concerne les modifications faites en réponse à l'avis du parlement européen du 19 janvier 1995 sur la proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de train à grande vitesse.

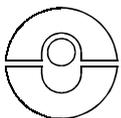
4215

Résolution du Conseil du 19 juin 1995 sur le développement du transport ferroviaire et du transport combiné

Entschließung des Rates vom 19. Juni 1995 über den Ausbau des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs

(Journal officiel des Communautés Européennes, Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, N.C169, 95/C 169/01, 1995-07-05, 3P., ISSN 0378-7052) FR,DE

Résolution du Conseil de l'Union européenne en faveur du développement de la politique commune des transports ferroviaires et des transports combinés en insistant notamment sur le développement des infrastructures et de l'interopérabilité des transports ferroviaires pour les créneaux où la pertinence du mode ferroviaire est la plus grande (transport de marchandises, transport inter-urbain, intra-urbain et transport à grande vitesse).



4559

VINCENT, D.

Interoperability and technical harmonisation
Interopérabilité et harmonisation technique
Interoperabilität und technische Harmonisierung

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.124-125) EN-FR-DE

L'objectif du réseau européen de trains à grande vitesse est d'offrir aux citoyens des services plus compétitifs, en particulier en facilitant le franchissement des frontières. La Commission européenne a d'ores et déjà entrepris la mise en oeuvre des mesures réglementaires permettant de garantir l'interopérabilité. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 6 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".

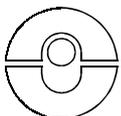
4560

SOENEN, R.

Interoperability and technical harmonisation : current situation and future outlook
Interopérabilité et harmonisation technique : situation actuelle et perspectives d'avenir
Interoperabilität und technische Harmonisierung : heutiger Stand und Perspektiven

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.126-128) EN-FR-DE

En Europe, la circulation banalisée de trains à grande vitesse pose le problème de la compatibilité des matériels et des infrastructures. Cette situation résulte de réglementations et de normes techniques nationales, fruit d'évolutions techniques différentes, héritées d'un passé souvent protectionniste. Des solutions sont recherchées, au niveau européen, afin de lever ces obstacles et de renforcer la position concurrentielle du rail. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 6 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".



4561

RAOUL, J-C.

Interoperability
Interopérabilité
Interoperabilität

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.128-129) EN-FR-DE

Rôle de l'industrie ferroviaire dans le processus qui doit conduire à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 6 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".

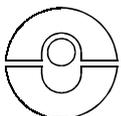
4562

BRANDI, S.

EUROSIG : on track for interoperability
Interopérabilité et harmonisation technique
EUROSIG : auf dem Weg zur Interoperabilität

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.130) EN-FR-DE

Le consortium EUROSIG a pour mission de permettre l'interopérabilité des trains à travers toute l'Europe par l'introduction d'un système de signalisation standard. Ses travaux s'inscrivent dans le cadre du projet ERTMS (EURET) sous la direction de la Commission européenne. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 6 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".



4563

WINTER, P.

The new European Train Control System ETCS at the threshold between preliminary studies and pilot application

Le nouveau système ETCS à la charnière entre les études préliminaires et l'application pilote

Das neue europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS an der Schwelle zwischen Vorstudien und Pilotanwendung

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.131-134) EN-FR-DE

Sur le plan technique, le problème majeur quant à la réalisation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse en Europe est celui de la multiplicité des systèmes de signalisation et de contrôle-commande. Dans le cadre de la coopération internationale, les chemins de fer européens, réunis au sein de l'UIC, ont conçu un nouveau système standard de contrôle-commande des trains : ETCS. Une collaboration s'est également développée avec les industriels ferroviaires. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 6 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".

4565

SANTIAGO, L. de

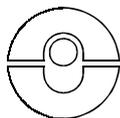
Current and future experience in Spain with interoperability

L'expérience espagnole actuelle et future en matière de compatibilité opérationnelle

Interoperabilität in Spanien : Heutige Situation und Aussichten für die Zukunft

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.139-140) EN-FR-DE

Le principal problème du réseau espagnol en matière de compatibilité avec les réseaux voisins est celui de la différence d'écartement. Les trains Talgo par exemple sont équipés d'organes de roulement coulissants alors que le réseau à grande vitesse a été conçu à l'écartement normal UIC. Cette intervention fait partie de la Table ronde 6 de la conférence Eurailspeed 1995 intitulée "interopérabilité et harmonisation technique".



5198

Council directive 96/48/EC of 23 July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system

Directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse

Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

(Journal Officiel des Communautés Européennes, Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, N.L 235, 1996-09-17, P.6-24, ISSN 0378-7060) FR-EN-DE

Cette directive a pour but d'établir, au niveau communautaire, les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Par interopérabilité on entend l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains à grande vitesse en accomplissant les performances spécifiées.

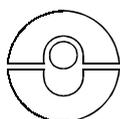
5339

Val, Y. del

Las pruebas se realizaran en la linea Madrid-Sevilla : España encabeza un proyecto europeo de señalización

(Via Libre, Madrid: Via Libre, N.392, 1996-11, P.11-12, ISSN 1134-1416) ES

L'Espagne conduit un projet pour la validation fonctionnelle du système de signalisation du réseau ferroviaire européen à grande vitesse (ERTMS). Les essais qui doivent débiter en 1998 seront réalisés sur la ligne Madrid-Séville. Ceux-ci sont menés par un consortium regroupant les plus grandes entreprises de la signalisation. Ce projet constitue un pas de géant vers l'interopérabilité ferroviaire à l'échelle européenne.



5905

Roumeguère, P.

The Interoperability of the Rail System: A Crucial Issue for the 21st Century
(European Railway Review, London: Russel, Vol.3, N.2, 1997-06, P.86-87, ISSN 1351-1599) EN

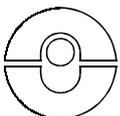
Dans le cadre de l'UIC, des actions de standardisation et d'unification des équipements ferroviaires et des procédures d'exploitation ont été entreprises depuis de nombreuses années. Mais, dans le cadre de la construction européenne et notamment de la création de réseaux transeuropéens de transport, de nouvelles exigences sont apparues. L'Union européenne a posé comme objectif la réalisation de l'interopérabilité. Il s'agit de développer les conditions de nature réglementaire, technique et opérationnelle qui doivent être satisfaites pour assurer la circulation des trains à l'échelle européenne sans rupture aux frontières.

6032

Heimerl, G.

Die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr: Technische und administrative Hemmnisse und Möglichkeiten ihrer Beseitigung
(Bonn: Deutsches Verkehrsforum, 1997-03, 100P.) DE

Le chemin de fer en trafic international fait face à des obstacles que ne connaissent pas les autres modes de transport. Ces obstacles sont techniques (différence d'écartement, de gabarit, de systèmes de signalisation et de contrôle-commande, de courants de traction, etc) et administratifs (visites techniques du matériel roulant, formation du personnel international, barrières linguistiques, suivi des véhicules et des trains, etc). L'étude montre qu'une série de problèmes peuvent être résolus à court terme, mais que la plupart des disparités techniques ne pourront être réglées qu'en engageant des coûts élevés et à relativement long terme. La solution consistera souvent à rechercher des compromis viables offrant l'avantage d'une mise en oeuvre rapide.



6161

Fox, K.

"Interoperabilität": Europaweite Harmonisierung des Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehrs

(ETR-Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.9, 1997-09, P.549-554, ISSN 0013-2845) DE

Le besoin de mobilité pour les biens et les personnes s'accroît fortement dans les Etats membres de l'Union européenne. L'Europe est un continent de forte tradition ferroviaire, mais les différents réseaux se sont développés, dans une large mesure, indépendamment les uns des autres. La politique européenne des transports s'est fixée comme tâche d'accélérer la réalisation du réseau ferroviaire européen. Industriels, chemins de fer et Etats travaillent ensemble à l'élaboration d'un réseau unifié, interopérable. Une directive européenne sert de base à ce projet.

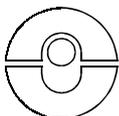
6174

Breitling, W.

**Rail System Interoperability: One of the UIC's Key Tasks
L'interopérabilité du système ferroviaire : une tâche clé pour l'UIC
Interoperabilität des Eisenbahnsystems**

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris: Dunod, N.9, 1997-09, P.45-51, ISSN 0035-3183) FR,EN,DE

Les différences entre les réglementations et normes techniques nationales, liées au développement passé des réseaux ferroviaires, constituent un obstacle à la standardisation des matériels ferroviaires et une cause du ralentissement de la circulation des trains aux frontières. Or, le processus d'intégration européenne sous-entend l'existence de systèmes de transport performants opérant sans difficultés à l'échelle du continent tout entier. Le transport ferroviaire a donc un défi ambitieux à relever : abattre les derniers cloisonnements qui freinent encore son développement international. Cette tâche d'harmonisation, d'interopérabilité, constitue une priorité pour l'UIC.



6279

Wiar, A.

Interopérabilité : l'Europe des trains sans frontières

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2622, 1997-11-26, P.52-60 , ISSN 0042-5478)FR

Progressivement les obstacles techniques à la circulation des trains en Europe sont levés. Les très nombreux systèmes de signalisation et de régulation du trafic, les courants de traction hérités des fortes traditions nationales des réseaux ferroviaires font peu à peu place à des systèmes unifiés et ce sous l'impulsion de la Commission européenne qui espère ainsi redynamiser le transport ferroviaire. Les projets s'appellent ERTMS-ETCS ou EIRENE.

6293

Tamarit, J.

Functional tests of the European On-Board Kernel

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.153, N.12, 1997-12, P.853-857, ISSN 0373-5346) EN

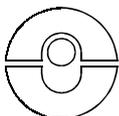
Présentation du projet EMSET (Eurocab Madrid Sevilla Evaluation Test) qui doit montrer que l'équipement prototype embarqué, conçu par les principaux industriels européens du marché de la signalisation conformément aux spécifications du projet européen ERTMS, fonctionne correctement, c'est à dire qu'il est capable de traiter des signaux en provenance de neuf systèmes de protection et d'avertissement en voie différents. C'est une étape décisive vers l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen.

6300

Lennartz, K.

Europäische Normen für neue Sicherungseinrichtungen

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.89, N.11, 1997-12-12, P.5-10, ISSN 0037-4997) DE



6301

Kollmansberger, F. et Dachwald, R.

EU-Richtlinie für Zugfunk, Zugsteuerung und Zugsicherung

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.89, N.11, 1997-12-12, P.12-14, ISSN 0037-4997) DE

Cet article fait suite à un article paru dans le n° 3/97 sur l'interopérabilité dans le contexte de la politique européenne des transports. Il expose le contenu de la directive 96/48 concernant l'interopérabilité du réseau européen à grande vitesse et en particulier les spécifications techniques d'interopérabilité qui ont été élaborées à cette occasion.

6310

Hourcade, J.

Interoperability: The past and the future

Interopérabilité: quel passé, quel futur?

Interoperabilität: welche Vergangenheit, welche Zukunft ?

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.11, 1997-11, P.17-25)

FR-EN-DE

L'histoire du développement des chemins de fer parallèlement à l'évolution des techniques explique les gros problèmes d'interopérabilité que connaissent les réseaux européens de chemin de fer. C'est avec la première conférence internationale tenue à Berne en 1882 et qui aboutira à la signature de la Convention relative à l'Unité Technique que les autorités politiques tentent de remédier à cette dispersion. La création d'un droit uniforme, CIM et CIV, la création de l'UIC et enfin la directive sur l'interopérabilité sont autant d'étapes vers l'harmonisation technique des chemins de fer.

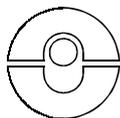
6356

Wiert, A.

Les nouvelles règles du jeu de la certification ferroviaire : A quoi sert Certifer

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2629, 1998-01-14, P.47-50 , ISSN 0042-5478) FR

La France va se doter d'une agence officielle de certification ferroviaire, c'est une première en Europe. L'Etat devrait en effet confier ce rôle à Certifer, association fondée en 1997 par la SNCF, la RATP, l'INRETS et la Fédération des Industries Ferroviaires. Son rôle sera de délivrer les attestations de conformité aux normes et réglementations en vigueur des produits et services ferroviaires. Actuellement les industriels se soumettent volontairement à ces procédures de certification qui pourraient devenir obligatoires dès l'an 2000 dans le cadre de la directive européenne 96/48 sur l'interopérabilité.



6430

Kopecky, M.

L'interopérabilité ferroviaire

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.386, 1997-11, P.432-437, ISSN 0564-1373) FR

La directive européenne relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse a été adoptée en juillet 1996. L'auteur présente une synthèse de la directive avec les implications qu'elle comporte pour l'industrie ferroviaire. L'objectif de la directive est de réaliser l'aptitude du système transeuropéen à permettre la circulation sans rupture de trains à grande vitesse sur le territoire communautaire. Pour parvenir à ce but, la directive prévoit les critères et les procédures nécessaires. De plus, de nouveaux organismes internationaux (AEIF) et nationaux (CERTIFER) ont été créés pour gérer toute cette évolution.

6443

BREITLING, W. et UEBEL, H. et DREIMANN, K. et al.

Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeit-Bahnsystems

(Zeitschrift für Eisenbahnwesen & Verkehrstechnik (ZEV+DET), Berlin: Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, N.2, 1998/02, P.45-50, ISSN 0941-0589) DE

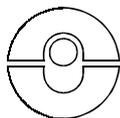
La directive 96/98 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse a été publiée au Journal officiel des Communautés européennes en septembre 1996. L'article porte sur les principes de la directive, sur l'état d'avancement des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) "matériel roulant" et "contrôle commande", sur les problèmes d'ordre économiques et sur la réalisation des procédures de vérification "CE".

6723

UCCI, C. et MASONI, P.

L'interoperabilità nel settore trazione

(Tecnica Professionale, Rome: Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, VOL.5, N.4, 1998-04, P.27-34) IT



6759

FORAN, P.

A controlling interest in interoperability

(PROGRESSIVE RAILROADING, Chicago, IL: TRADE PRESS, VOL.41, N.4, 1998-04, P.51-56, ISSN 0033-0817) EN

Les chemins de fer américains sont persuadés qu'ils feront un meilleur travail en unissant leurs forces afin de développer un système commun de contrôle des trains.

6808

MALLI, H-D. et MITCHELL, K.

Zukunft des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs durch Telematik

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.90, N.6, 1998-06, P.5-8, 0037-4997) DE

Deux mots sont sur toutes les bouches lorsque l'on parle de la grande vitesse : télématique et interopérabilité. Mais que veulent-ils réellement dire ? Cet article tente de dégager le sens et la problématique que ces deux mots induisent.

6932

PREUMONT, J-P.

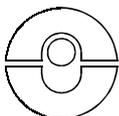
Professional competencies in the context of interoperability

Les compétences professionnelles dans le cadre de l'interopérabilité

Berufliche Kompetenzen im Rahmen der Interoperabilität

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-04, P.8-12) FR-EN-DE

L'exploitation ferroviaire impose que le personnel soit formé et qualifié afin de garantir la sécurité des circulations. Uniformiser les formations sera donc le facteur clé de l'interopérabilité.



6933

SQUILBIN, M.

Technical standardisation in the railway sector

La normalisation technique dans le monde ferroviaire

Technische Normung bei den Eisenbahnen

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-08-24, P.13-17) FR-EN-DE

Dans le domaine de la normalisation, les directives européennes et les projets communautaires pour le réseau conventionnel ont de profondes répercussions que l'auteur se propose d'analyser.

6978

Interoperabilidad

(Via Libre, Madrid: Via Libre, VOL.XXXV, N.412, 1998-09, P.57-69, ISSN 1134-1416) ES

L'interopérabilité au niveau européen ne cesse de progresser. La technologie espagnole a permis de dépasser les problèmes de changement d'écartement des voies; les progrès de l'électrification ne connaissent plus de frontières et ERTMS devrait annoncer la fin des changements de locomotives et de conducteurs aux frontières. La Renfe, le GIF et le Ministère des Travaux Publics participent à l'élaboration des critères d'interopérabilité au travers des organismes internationaux.

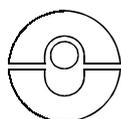
7138

HEIMERL, G.

Strukturelle Hemmnisse im grenzüberschreitenden Schienenverkehr : Kooperation und Wettbewerb bei den europäischen Bahnen

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.50, N.12, 1998-12, P.594-598, ISSN 0020-9511) DE

La création d'un marché commun européen et l'élargissement de celui-ci aux Pays de l'Est devrait accroître considérablement le rôle des chemins de fer dans le transport international ainsi que la concurrence. Pour relever ce défi, l'interopérabilité est au centre des préoccupations actuelles. Malgré cela, nombreux sont les obstacles, tant techniques qu'administratifs, analysés dans cet article. Le développement de ce réseau international nécessite également une harmonisation de la tarification pour l'accès à l'infrastructure au niveau européen.



7328

Schmid, F. et Harris, N.

Old and new obstacles to the interoperability of railways

(World Railway Management, London: Kensington, N.1998/99, 1998, P.90-93, ISSN 0951-9645) EN

7582

Parnigoni, A.

Tilt systems in international service ; State of development and prospects for interoperability

Le système pendulaire en service international : situation du développement et perspectives d'interopérabilité

Neigesysteme im internationalen Verkehr : Entwicklungsstand und Interoperabilitätsperspektiven

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.157-163) FR-EN-DE

Stratégie du groupe italien Fiat Ferroviaria dans le domaine de la pendulation : facteurs à prendre en compte dans la conception du produit, essai du Pendolino sur les lignes de différents réseaux européens, définition des règles de sécurité et de confort, travaux de coopération internationale pour l'interopérabilité (ERRI, UIC). Cette intervention fait partie de la session 8 du congrès Eurailspeed 98 "L'avenir des trains à grande vitesse; les technologies en présence".

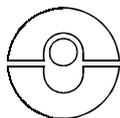
7644

Heinisch, R.

Interoperability : Tackling the technical barriers to Euro railway

(European Railway Review, London: Russel Publishing, VOL.5, N.2, 1999-06, P.13-17, ISSN 1351-1599) EN

Les chemins de fer européens se doivent d'être flexibles et créatifs afin de résister à la concurrence des autres modes de transport. L'interopérabilité est une condition essentielle pour un service ferroviaire transeuropéen de qualité et de nombreuses recherches sont en cours afin de développer les innovations techniques nécessaires.



7901

Hofmann, T. et Mense, O.

Funkzugbeeinflußung-Standardisierung für den Fernverkehr in Europa
(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.7-8, 1999-07/08, P.10-13) DE

Afin d'atteindre un niveau d'interopérabilité maximum, les chemins de fer allemands font pression pour l'introduction du système de contrôle-commande des trains ERTMS dans les chemins de fer européens. Fort de son expérience dans le développement d'un tel système, Siemens joue un rôle clé dans les projets pilotes de la DB AG.

7954

Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en oeuvre et les effets de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse
(Documents, Luxembourg: Office des publications des Communautés européennes, COM(1999) 414 final, 1999-09-10, 14P., ISSN 0254-1491) FR

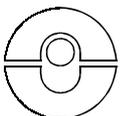
Ce premier rapport donne une évaluation des progrès accomplis dans la mise en place de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Ce rapport couvre la période septembre 1996 à décembre 1998.

7958

Poré, J. et Shirlaw, S.

European Signalling Standards and Interoperability
(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.9, 1999-09, P.39-42, ISSN 0037-4997)
EN

La première phase des travaux de normalisation de la signalisation a conduit à la mise au point de normes ou de projets qui sont maintenant largement utilisés en Europe et dans le reste du monde. Une nouvelle phase commence actuellement avec les travaux sur l'interopérabilité du système de contrôle-commande des trains ERTMS.



7959

Kollmannsberger, F.

Control-command technical specification for interoperability

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.9, 1999-09, P.43-44, ISSN 0037-4997)

EN

7960

Suwe, K-H.

The role of Notified Bodies : German view

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.9, 1999-09, P.45-48, ISSN 0037-4997)

EN

7962

Taillé, J-Y.

The role of Notified Bodies : French view

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.9, 1999-09, P.48-50, ISSN 0037-4997)

EN

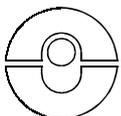
7964

Dijkman, R.

The role of Notified Bodies : Dutch view

(Signal und Draht, Hamburg: Tetzlaff, Vol.91, N.9, 1999-09, P.51-53, ISSN 0037-4997)

EN



8073

Report on technical harmonisation
Rapport sur l'harmonisation technique
Bericht über die technische Harmonisierung
(Paris: UIC, 1999-10, 132P.) FR;EN;DE

Afin de favoriser une intégration et une homogénéité du système ferroviaire pour les transports internationaux, la Mission Est-Ouest de l'UIC a analysé l'harmonisation technique en Europe. L'objectif de cette analyse consiste à comparer la situation générale dans les Etats membres de l'Union européenne et dans ceux qui ne le sont pas encore afin de pouvoir proposer des recommandations d'actions.

8074

European railway technical harmonisation :UIC East-West Task Force Policy Paper
Harmonisation technique en Europe ferroviaire : point de vue de la Mission Est-Ouest de l'UIC
Technische Harmonisierung im Europa der Eisenbahnen : Standpunkt der Ost-West-Task-Force der UIC
(Paris: UIC, 1999-10, 8P.) FR;EN;DE

L'Europe ferroviaire, du point de vue de sa capacité technique, représente des centaines de milliers de km de rails mais les systèmes d'alimentation électrique, les systèmes de contrôle-commande, de signalisation, de télécommunication...sont différents. Il est donc indispensable, pour le trafic international, de progresser en matière de compatibilité technique. La Mission Est-Ouest de l'UIC souhaite favoriser une approche paneuropéenne de l'interopérabilité du système ferroviaire. Sur le plan technique, elle a analysé la situation des chemins de fer des pays d'Europe centrale et orientale par rapport à celle des chemins de fer de l'UE, formulé un certain nombre de questions pouvant empêcher l'homogénéité du système existant et a tenté de rechercher des solutions.

8079

Wili, U.

Die europäische Normung : Herausforderung mit neuer Bedeutung
(Elektrische Bahnen, München: Oldenburg, Vol.97, N.10, 1999-10, P.328-332, ISSN 0013-5437) DE

