

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

2006/0274(COD) - 29/11/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Paolo **COSTA** (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Le Parlement s'est rallié totalement à la position de la commission des transports et du tourisme et a adopté les amendements suivants:

Composition des groupes de travail : pour l'élaboration des recommandations qu'elle adresse à la Commission, l'Agence doit établir un nombre limité de groupes de travail. Ces groupes se fondent, d'une part, sur l'expertise des professionnels du secteur ferroviaire, en particulier sur l'expérience acquise par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), et d'autre part, sur l'expertise des autorités nationales compétentes. Les députés souhaitent que l'Agence puisse également, lorsque cela s'avère nécessaire, établir des groupes de travail horizontaux, pour des sujets transversaux tels que la santé et sécurité au travail. L'Agence devrait en outre s'assurer de la compétence et de la représentativité de ses groupes de travail et veiller à ce qu'ils comportent une représentation satisfaisante des secteurs de l'industrie et des utilisateurs qui seront affectés par les mesures que la Commission pourrait proposer sur la base des recommandations que lui aurait adressées l'Agence. Ces groupes devront travailler dans la transparence. Lorsque les travaux ont une incidence directe sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs du secteur, des représentants des organisations de travailleurs devraient participer aux groupes de travail concernés.

Règles nationales de sécurité : étant donné que le matériel roulant et les infrastructures varient considérablement d'un État membre à l'autre, les députés estiment qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière à la marge de sécurité entre le matériel roulant et les infrastructures. Ils proposent donc que, dans un premier temps, l'Agence recense et compare les différences existant entre les États membres en termes de marge de sécurité applicables aux infrastructures et au matériel roulant. Dans le cadre de ce travail, un groupe de travail sera institué associant les acteurs concernés et les représentants des partenaires sociaux.

Rôle de l'Agence : avant le 1er janvier 2010, l'Agence devrait proposer, après consultation des autorités de sécurité nationales, des solutions visant à réduire le nombre et la portée des règles nationales régissant la classification du matériel roulant dans le groupe B. Ce groupe couvre les exigences appliquées dans certains pays qui pourraient convenir à l'acceptation croisée ou aux caractéristiques techniques de l'infrastructure pour une exploitation sûre et interopérable du système ferroviaire dans le pays concerné. De plus, à partir de 2015, l'Agence devrait être chargée, en collaboration avec les autorités de sécurité nationales, de délivrer les autorisations de mise en service des véhicules conformes aux STI.

Avis techniques : l'Agence peut être invitée, par un demandeur, à fournir un avis technique sur une décision négative prise par l'autorité de sécurité pour ce qui concerne l'octroi d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive 2004/49/CE. Par ailleurs, l'Agence doit pouvoir être invitée à fournir un avis technique sur l'utilisation de la version adéquate du système ERTMS, compte tenu de l'existence de différentes versions.

Relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires : dans un délai d'un an pour les wagons et de deux ans pour les autres véhicules à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, l'Agence devra évaluer la relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires en matière de maintenance. À cette fin, les députés estiment que les spécifications d'un système de certification

obligatoire et reconnu mutuellement devraient être prises en considération, tandis que des aspects tels que le type d'organismes de certification, les responsabilités en matière de réaménagement ou de renouvellement du matériel roulant, la question des inspections et contrôles, ainsi que celle des assurances, devraient également être examinés afin de formuler des recommandations appropriées.

Registre européen : les députés demandent que l'Agence établisse et tienne à jour un registre européen des types de matériel roulant autorisés. Ce registre, accessible par voie électronique, devrait reprendre également les types de véhicules ferroviaires autorisés par les États membres. Les États membres devront informer régulièrement l'Agence de toute autorisation ayant été délivrée ou suspendue.

Personnel : l'Agence sera également composée d'agents temporaires recrutés par celle-ci pour une durée maximale de 5 ans parmi les professionnels du secteur en fonction de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires. Les députés demandent que les contrats de ces agents puissent être reconduits pour une nouvelle période de 3 ans maximum afin de garantir, le cas échéant, la continuité du service.