

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0016(COD) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 617 voix pour, 54 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte).

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Dispositions minimales : la directive établirait des dispositions minimales, au-delà desquelles les États membres ne pourraient légiférer que si les règles ont été notifiées. L'objectif serait de **renforcer encore la sécurité des chemins de fer de l'Union**, et d'améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire, par :

- la mise au point **d'objectifs de sécurité communs** et de méthodes de sécurité communes en vue d'une plus grande harmonisation des règles nationales offrant un niveau élevé de sécurité;
- l'introduction d'un **certificat de sécurité unique valable et reconnu** dans tous les États membres au sein des zones d'utilisation spécifiées;
- l'obligation faite à l'Agence ferroviaire européenne de publier des **lignes directrices** sur la sécurité ferroviaire et la certification de sécurité, y compris des listes d'exemples de bonnes pratiques, en particulier pour le transport transfrontalier.

Selon le Parlement, la sécurité devrait être assurée non seulement pour les voyageurs et les membres du personnel, y compris le personnel des sous-traitants, mais aussi pour les usagers des passages à niveau et les personnes résidant à proximité des lignes de chemin de fer.

Rôle des acteurs : les députés ont préconisé une **répartition claire des tâches** et des responsabilités entre l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sécurité.

L'Agence devrait devenir un **guichet unique** pour les certificats de sécurité de l'Union, en utilisant l'expertise, les connaissances locales et l'expérience des autorités nationales de sécurité. Elle devrait avoir la **compétence exclusive** pour délivrer, renouveler, modifier ou révoquer les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

Les États membres, l'Agence et tous les acteurs du système ferroviaire devraient établir une «**culture de l'équité**» qui assure la communication, en toute confidentialité, d'informations cohérentes sur les accidents, les incidents et les risques potentiels pour la sécurité. Les États membres devraient soutenir l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

L'Agence devrait créer et gérer **une base centralisée de données** contenant toutes les informations transmises sur les accidents ou les incidents.

Règles nationales : les États membres auraient la possibilité de préparer de nouvelles règles nationales, après l'entrée en vigueur de la directive, **exclusivement dans un certain nombre de cas**. Après réception du projet de règle nationale, l'Agence ouvrirait un processus de coordination impliquant toutes les

autorités nationales de sécurité afin de garantir un degré optimal d'harmonisation au sein de l'Union. La nouvelle règle nationale ne pourrait rester ou entrer en vigueur si la Commission, conformément à une recommandation de l'Agence, s'y oppose, en motivant son objection.

L'Agence devrait élaborer et publier des **lignes directrices** pour l'adoption de nouvelles règles nationales ou la modification des règles nationales existantes.

Système de gestion de la sécurité : celui-ci devrait garantir la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris **une qualification et une formation appropriées du personnel** ainsi que la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des sous-traitants.

La Commission devrait établir, au moyen **d'actes délégués**, les éléments du système de gestion de la sécurité, y compris une politique de sécurité approuvée et communiquée en interne, des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de sécurité ainsi que des procédures pour atteindre ces derniers.

En cas **d'infrastructure transfrontalière**, en particulier de tunnels transfrontaliers, des systèmes spécifiques de gestion de la sécurité devraient être développés et améliorés afin d'assurer la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

Les gestionnaires de l'infrastructure devraient aussi prévoir un **système de coordination** avec les administrateurs des pays voisins avec lesquels le réseau est connecté.

Demandes de certificats de sécurité uniques : les députés ont estimé que l'Agence devrait statuer sur chaque demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas **au plus tard trois mois** après le dépôt de la demande.

Des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires qui n'exercent leurs activités que sur un **réseau isolé** pourraient également être octroyés par une autorité nationale de sécurité des États membres qui possèdent un tel réseau. Dans de tels cas, le demandeur pourrait choisir de s'adresser soit à l'Agence, soit aux autorités nationales de sécurité des États membres concernés.

Entretien des véhicules : l'Agence devrait établir, rendre public et actualiser ensuite sans délai, **un registre des entités certifiées chargées de l'entretien**. Lorsqu'elle élabore ou modifie les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), l'Agence devrait harmoniser les règles relatives aux exigences minimales pour l'entretien afin de garantir la sécurité de l'ensemble du système ferroviaire.

Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la directive, l'Agence devrait **recenser les composants ferroviaires** qui revêtent une nature essentielle pour la sécurité ferroviaire et mettre au point un système permettant de tracer ces composants.

Autorité nationale de sécurité : le texte amendé prévoit la possibilité pour les États membres de décider d'établir en commun une autorité de sécurité compétente sur leurs territoires. Parmi les tâches assignées à l'autorité nationale de sécurité figureraient, entre autres :

- le contrôle du respect des règles relatives aux **temps de travail**, de conduite et de repos par les conducteurs de locomotives dans les entreprises ferroviaires et sur la voie;
- le contrôle de la conformité avec les règles spécifiques sur l'entretien et l'exploitation sûrs des **wagons de fret ferroviaire** et d'autres matériels roulants;

- l'élaboration d'un **plan d'urgence général** du réseau ferroviaire obligatoire pour tous les acteurs du système ferroviaire comprenant notamment : i) des canaux de communication avec les proches des victimes après un accident grave ; ii) un système de prise en charge des victimes après un accident qui les guide vers les procédures de plainte.

Période de transition : jusqu'à **quatre ans** après la date d'entrée en vigueur, les autorités nationales de sécurité pourraient continuer d'octroyer des certificats de sécurité conformément aux dispositions de la directive 2004/49/CE.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été **ramené de deux ans à un an**.