

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

2006/0272(COD) - 13/12/2006 - Document de base législatif

OBJECTIF: faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau ferroviaire existant.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les procédures nationales d'homologation des locomotives sont considérées, à l'heure actuelle, comme une des barrières les plus importantes pour la création de nouvelles entreprises ferroviaires dans le domaine du fret et comme un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun État membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres États membres, une initiative communautaire est nécessaire afin d'harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir plus systématiquement au principe de reconnaissance mutuelle. Cette extension implique la modification des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), du règlement 881/2004 /CE sur l'Agence ferroviaire européenne, ainsi que de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE). Cette dernière modification fait l'objet de la présente proposition.

CONTENU : la présente initiative vise à régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. La solution proposée est d'établir une procédure au niveau communautaire portant sur deux volets.

Tout d'abord, demander à l'Agence de recenser les différentes procédures nationales et règles techniques en vigueur, et établir et mettre à jour la liste des exigences qui ne peuvent être vérifiées qu'une seule fois. En même temps, il est demandé, en attendant la modification de la législation, que les États membres appliquent sur une base volontaire les recommandations du groupe de travail que la Commission a déjà publiées.

Ensuite, rendre obligatoire le recours au principe de reconnaissance mutuelle des autorisations de mise en service déjà délivrées par un État membre. Selon ce principe le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un État membre ne devra éventuellement faire l'objet d'une certification complémentaire dans un autre État membre que pour ce qui concerne les exigences nationales supplémentaires découlant par exemple des caractéristiques du réseau local.

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

1) Certification du matériel roulant existant (article 14 et nouvelle annexe VI) :

- le dossier à fournir est divisé en quatre parties: les deux premières sont liées à des informations qui ont déjà été contrôlées au moment de la première mise en service; la troisième est liée à la vie du véhicule après sa première mise en service (et peut donc faire l'objet de vérifications); la quatrième partie est liée à la compatibilité technique entre véhicule et infrastructure (et doit donc faire l'objet de vérifications).
- si une autorité d'un autre État a déjà délivré une autorisation de mise en service, le principe de la reconnaissance mutuelle est applicable. Par conséquent, l'autorité ne pourra pas, en principe, demander des devoirs supplémentaires par rapport au dossier déjà délivré;
-

afin de diminuer la possibilité pour une autorité de réclamer des devoirs supplémentaires, il est demandé à l'agence de développer un outil de référence, de le peupler à partir des règles nationales en vigueur, et de comparer ces règles pour chaque paramètre en vue de déterminer celles pouvant faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle. La liste des paramètres et la manière de peupler l'outil de référence font l'objet d'une nouvelle annexe VI. L'Agence produira des recommandations, que la Commission transformera en décisions après avis du comité.

2) Relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons (nouvel article 14 bis) :

- chaque fois qu'un véhicule est mis en service, un «responsable» de la maintenance doit être clairement identifié: c'est ce qui a été prévu dans la STI « wagons » adoptée par la Commission le 28 juillet 2006;
- le responsable peut être le détenteur de véhicules. Le terme «détenteur» n'a pas été défini dans la législation communautaire, et, afin d'éviter de nouvelles incompatibilités par rapport au droit de la COTIF 1999, il est proposé de reprendre la définition de celle-ci;
- lorsqu'une entreprise ferroviaire demande un certificat de sécurité, elle devra faire la preuve que les wagons qu'elle utilise sont exploités et entretenus conformément aux règles en vigueur, qu'elles soient communautaires (principalement, la STI wagons), ou nationales;
- à cette fin, il est demandé aux entreprises ferroviaires de clarifier, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, le système et les procédures qu'elles mettent en place pour s'assurer que l'utilisation mixte de wagons en provenance de différents détenteurs ne précarise pas la sécurité ferroviaire;
- il est prévu que l'Agence évalue les procédures mises en place par les entreprises ferroviaires pour gérer leurs relations avec les détenteurs et qu'elle puisse faire une recommandation, si nécessaire, sur la mise en place d'un système de certification des détenteurs.