

Sécurité des chemins de fer communautaires

(Directive sur la sécurité des chemins de fer)

2006/0272(COD) - 11/09/2007

En adoptant le rapport de M. Paolo **COSTA** (ADLE, IT), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Objectifs : les députés ont précisé que la directive doit également contribuer à la réalisation des objectifs de la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail et l'établissement de dispositions spécifiques visant à minimiser les risques du transport ferroviaire pour les employés.

Définitions : les députés considèrent que les impératifs de sécurité ne devraient pas être utilisés pour entraver l'acceptation du matériel roulant et la création de nouvelles entreprises ferroviaires. À cette fin, ils proposent de compléter la définition des « règles de sécurité nationales » fournie par la directive 2004/49/CE en déterminant les divers éléments qui devraient être couverts lors de l'adoption de règles nationales de sécurité. Ils ont également introduit une définition des « exigences essentielles » pour compléter celle des règles nationales de sécurité. Le libellé est aligné sur la définition proposée dans la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire (voir [COD/2006/0273](#)).

Indicateurs de sécurité communs : selon les députés, tout projet de création d'un objectif de sécurité commun (OSC) ou de révision d'un OSC existant devrait faire l'objet d'une analyse des coûts et des avantages démontrant que sa mise en place améliorera le niveau de sécurité des transports et favorisera l'utilisation optimale du système ferroviaire.

Certificats de sécurité : le rapport propose d'introduire une nouvelle formulation qui garantit une prestation de services ferroviaires en assurant un « niveau de sécurité élevé », plutôt qu'« en toute sécurité ». La sécurité absolue n'existe pas et toute demande dans ce sens pourrait constituer une entrave, estiment les députés.

Transfert de l'article 14 et de ses dispositions à la directive relative à l'interopérabilité : les dispositions figurant dans le nouvel article 14 « Mise en service de matériel existant », ainsi que dans l'article 14 bis « Classification des règles nationales » et à l'annexe « Document de référence », ont été transférées à la directive relative à l'interopérabilité pour assurer la clarté et la cohérence du texte, ce qui permet de simplifier l'environnement réglementaire et d'éviter la dispersion des règles communautaires.

Maintenance du matériel roulant : les députés ont introduit un amendement visant à clarifier que lors de toute mise en service d'un véhicule, un détenteur doit être désigné pour chaque véhicule. Le détenteur est responsable de la maintenance du véhicule et peut être une entreprise ferroviaire. L'amendement précise aussi que la responsabilité en matière de sécurité doit, dans tous les cas, reposer sur l'opérateur ferroviaire, de façon à pouvoir éviter toute confusion au niveau des obligations légales. En outre, lorsqu'un détenteur inscrit au registre d'immatriculation national est remplacé par un autre détenteur, le premier devra transférer au second, avant que ce dernier ne soit inscrit au registre, tous les dossiers qu'il a gérés dans le cadre de la maintenance. La Commission européenne est invitée à arrêter, pour le 1er janvier 2010, un système obligatoire de certification des détenteurs de wagons et d'autres véhicules en matière de maintenance, sur la base d'une recommandation de l'Agence ferroviaire européenne.

Autorité de sécurité nationale (critères de décision) : toute décision négative prise par l'autorité de sécurité d'un État membre concernant la délivrance des certificats ou des autorisations de sécurité devrait pouvoir faire l'objet d'une demande d'avis technique auprès de l'Agence de la part du demandeur.

Comitologie : les députés ont introduit une référence à la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle. Ces amendements visent à permettre de procéder aux ajustements nécessaires, conformément à la nouvelle procédure de comitologie et à accroître la transparence liée à l'adoption ou à la révision des mesures correspondantes de cette proposition.

Annexes : la partie pertinente de l'annexe qui énonce les paramètres à vérifier dans le cadre de la mise en service de matériel existant et qui établit la classification des règles nationales est transférée à la nouvelle directive relative à l'interopérabilité.