Informations de base

1994/0284(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique)	Procédure terminée
Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer Abrogation 2006/0278(COD) Modification 1999/0087(COD) **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport)	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CORNELISSEN Petrus A. M. (PPE)	22/02/1995

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CORNELISSEN Petrus A. M. (PPE)	22/02/1995

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	1870	1995-09-28
Transports, télécommunications et énergie	1893	1995-12-08
Agriculture et pêche	1944	1996-07-23

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/10/1994	Informations supplémentaires		Résumé

09/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0573	Résumé
25/04/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/06/1995	Vote en commission		Résumé
21/06/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0152/1995	
12/07/1995	Débat en plénière		Résumé
14/09/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0424	Résumé
08/12/1995	Publication de la position du Conseil	11303/2/1995	Résumé
18/01/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
18/03/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/03/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0074/1996	
15/04/1996	Débat en plénière		Résumé
04/06/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0235	
23/07/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
23/07/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/09/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1994/0284(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Modifications et abrogations	Abrogation 2006/0278(COD) Modification 1999/0087(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 075-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07379

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0152/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004	21/06/1995	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0349/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0119-0137	13/07/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0074/1996 JO C 117 22.04.1996, p. 0004	18/03/1996	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0168/1996 JO C 141 13.05.1996, p. 0020-0051	16/04/1996	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	11303/2/1995	08/12/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1994)0573 JO C 389 31.12.1994, p. 0015	09/12/1994	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0424 JO C 313 24.11.1995, p. 0026	14/09/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1995)2060	08/12/1995	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0235	04/06/1996	
Document de suivi	COM(2002)0357	03/07/2002	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0581/1995 JO C 236 11.09.1995, p. 0036	31/05/1995	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32003L0029 JO L 090 08.04.2003, p. 0047-0047	07/04/2003	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 1996/0049 JO L 235 17.09.2096, p. 0025	Résumé

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 28/09/1995

Le Conseil a marqué son accord sur la position commune relative à la proposition de directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. La position commune vise à établir des normes nationales de sécurité à un niveau élevé, c'est-à-dire au niveau des normes internationales de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Elle tient compte des risques potentiels liés au trnsport des marchandises dangereuses par chemin de fer, eu égard notamment au fait que ces marchandises sont fréquemment acheminées à travers des zones urbaines et que des accidents peuvent se produire lors des manoeuvres effectuées dans les gares de triage, qui sont souvent situées au centre des villes. Par ailleurs, en vue de l'ouverture progressive du marché de transport par chemin de fer, le texte établit un ensemble homogène de règles nationales de sécurité, ce qui permettra d'éviter l'apparition de distorsions de concurrence entre les modes dans le transport de marchandises dangereuses. La position commune prévoit la possibilité d'imposer des dispositions plus strictes pour le transport de marchandises dangereuses empruntant le tunnel sous la manche ou des tunnels présentant des caractéristiques semblables, ce qui sera le cas, en fonction des informations disponibles à l'heure actuelle, du tunnel sous le Storebaelt, au Danemark, et du tunnel Øresund entre le Danemark et la Suède. Une fois adoptée formellement, la directive sera transmise au Parlement, dans le cadre de la procédure de coopération.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 03/07/2002 - Document de suivi

La Commission a présenté une proposition de décision visant à reporter les dates, fixées par la directive 96/49/CE, à partir desquelles les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes doivent être conformes à la directive 96/49/CE. Cette modification s'impose étant donné que les travaux de normalisation du CEN en la matière ne sont toujours pas terminés. Aux termes de la modification proposée, un État membre peut maintenir ses dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996 en ce qui concerne la fabrication, l'utilisation et les conditions de circulation de nouvelles citernes et de nouveaux fûts à pression et cadres de bouteilles, correspondant à la classe 2 de l'annexe, qui ne sont pas conformes aux dispositions de l'annexe de la directive 96/49/CE, jusqu'à ce que des références à des normes de fabrication et d'utilisation des citernes, fûts à pression et cadres de bouteilles soient ajoutées à l'annexe avec la même force obligatoire que les dispositions qu'elle contient, et ce jusqu'au 30 juin 2003 au plus tard. Les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes fabriqués avant le 1er juillet 2003 et les autres récipients fabriqués avant le 1er juillet 2001 et maintenus aux niveaux de sécurité requis peuvent toujours être utilisés dans les conditions d'origine. Les dates du 30 juin 2003 et du 1er juillet 2003 doivent être reportées pour les fûts à pression, cadres de bouteilles et citernes pour lesquels il n'existe pas de prescriptions techniques détaillées ou pour lesquels suffisamment de références aux normes européennes pertinentes n'ont pas été ajoutées à l'annexe.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 14/09/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient l'amendement qui autorise les Etats membres à continuer à effectuer des transports à destination ou en provenance des Etats issus de l'ancienne Union soviétique dans des conditions qui ne répondent pas en tous points aux dispositions de l'annexe, mais assurent néanmoins un niveau de sécurité équivalent. En revanche, la Commission n'a pas incoroporé les quatre autres amendements dans le texte de la directive.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 23/07/1996 - Acte final

OBJECTIF : harmoniser les règles applicables au transport national et intracommunautaire de marchandises dangereuses par rail de manière à assurer, d'une part, un niveau de sécurité applicable et, d'autre part, la création d'un marché unique pour ces services de transport au sein de l'Union. Une telle harmonisation devrait éliminer les entraves existant à la libre circulation de marchandises entre les Etats membres en ce qui concerne les équipements de transport (véhicules, bouteilles, réservoirs, emballages, dispositifs de sécurité). MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/49/CE du Conseil, relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. CONTENU : la directive vise à établir des normes nationales de sécurité à un niveau élevé, c'est-à-dire au niveau des normes internationales de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Elle tient compte des risques potentiels liés au transport de marchandises par chemin de fer, eu égard notamment au fait que ces marchandises sont fréquemment acheminées à travers des zones urbaines et que des accidents peuvent se produire lors des manoeuvres effectuées dans les gares de triage, qui sont souvent situées au centre des villes. Par ailleurs, en vue de l'ouverture progressive du marché de transport par chemin de fer, le texte établit un ensemble homogène de règles nationales de sécurité, ce qui permettra d'éviter l'apparition de distorsions de concurrence entre les modes de transport des marchandises dangereuses. La directive prévoit la possibilité d'imposer des dispositions plus strictes pour le transport de marchandises dangereuses empruntant le tunnel sous la Manche ou des tunnels présentant des caractéristiques semblables, ce qui sera le cas, selon les informations disponibles à l'heure actuelle du tunnel sous le Storebaelt, au Danemark, et du tunnel Oeresund entre le Danemark et la Suède. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 17/09/1996 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 01/01/1997.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 09/12/1994 - Document de base législatif

La proposition de directive vise à harmoniser les dispositions des droits nationaux relatives à la sécurité du transport des marchandises dangereuses par rail de façon à porter cette sécurité au même niveau tant en trafic international qu'en trafic intérieur, permettant ainsi la création d'un marché unique pour les services de transport de marchandises dangereuses par route dans la Communauté. Pour y parvenir, la Commission propose de rendre le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), annexé à la convention relative aux transports ferroviaires (COTIF), applicable au transport de marchandises dangereuses par rail non seulement entre Etats membres, mais aussi à l'intérieur de ceux-ci. En outre, la proposition de directive : - autorise les Etats membres à continuer à appliquer des normes nationales compatibles avec les recommandations multimodales des Nations-Unies sur le transport des marchandises dangereuses, sur lesquelles le RID est progressivement aligné, jusqu'au moment où la révision de l'annexe de la présente directive l'aura rendu conforme aux recommandations précitées; - précise les cas dans lesquels les dispositions existantes de la législation nationale concernant le transport de marchandises dangereuses peuvent être plus ou moins sévères pour certaines marchandises et certains objectifs spécifiques. Ces cas doivent être notifiés à la Commission; - prévoit la possibilité pour les Etats membres de continuer à appliquer des règles plus sévères aux wagons appartenant à leur réseau ferroviaire ou qui y sont immatriculés, à condition qu'il s'agisse de transports de marchandises dangereuses effectués en trafic intérieur; - facilite le transport multimodal en reconnaissant les normes de sécurité du transport de marchandises dangereuses impliquées dans les transports aériens et maritimes; - accorde une exemption de l'exigence d'établir les documents relatifs à l'opération de transport sen plusieurs langues, dès lors que cette opération de transport se limite au territoire d'un seul Etat membre; - accorde une exemption de durée illimitée des dispositions de la directive pour les wagons, récipients et citernes fabriqués conformément aux législations nationales applicables avant l'entrée en vigueur de la directive; - autorise les Etats membres à continuer à fabriquer et à utiliser les équipements qui satisfont aux normes nationales jusqu'à la définition et à l'introduction, par référence, de normes dans l'annexe de la directive et au plus tard jusqu'au 31.12.1998; - prévoit une exemption autorisant l'utilisation sur le territoire d'un Etat membre d'une température de référence différente pour le transport par citerne de gaz liquéfiés et de mélanges et convenant au transport dans la zone climatique concernée; - autorise jusqu'au 1.1.1998 le transport de marchandises dangereuses classées, emballées et étiquetées conformément à la législation nationale avant la date de transposition de la directive; - autorise, uniquement pour les transports intérieurs,l'inscription de codes d'action d'urgence, en remplacement du code d'identification de danger prescrit par le RID; - autorise un Etat membre à maintenir des dispositions moins sévères pour certaines petites quantités de marchandises dangereuses, telles que celles utilisées pour l'entretien des voies; - permet aux Etats membres de déroger aux dispositions de la directive pour les transports non-récurrents, effectués dans des délais très courts; - prévoit des dérogations devant être accordées par l'autorité compétente désignée par l'Etat membre, par exemple pour de nouveaux emballages ne figurant pas encore dans le RID; - fixe une validité de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la proposition pour les accords existants ou les clauses tarifaires, conclus entre deux ou plusieurs Etats membres ou réseaux ferroviaires, dès lors qu'ils ont été négociés conformément à la (règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises); - prévoit que les wagons transportant des marchandises dangereuses à destination ou en provenance d'un pays tiers peuvent être utilisés pour le transport international de marchandises dangereuses sur le territoire communautaire pour autant que le transport soit effectué conformément au RID; - fixe les règles de comitologie nécessaires pour poursuivre l'harmonisation des dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses par rail.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 07/04/2003 - Acte législatif de mise en oeuvre

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2003/29/CE de la Commission portant quatrième adaptation au progrès technique de la directive 96/49 /CE du Conseil relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. CONTENU : l'annexe de la directive 96/49/CE mentionne le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, généralement connu sous le nom de RID, tel qu'applicable à partir du 1er juillet 2001. Le RID est mis à jour tous les deux ans. Par conséquent, la version modifiée sera en vigueur à partir du 1er janvier 2003, avec une période transitoire jusqu'au 30 juin 2003. L'annexe de la directive 96/49/CE est dès lors modifiée en conséquence. ENTRÉE EN VIGUEUR : 09/04/2003. MISE EN OEUVRE : 01/07/2003.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 13/07/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. CORNELISSEN (PPE, NL), le Parlement européen a approuvé la proposition moyennant certains amendements visant à : - obtenir que les autorités locales et les services de secours soient informés suffisamment tôt des opérations de transport de marchandises dangereuses et empêcher que des personnes étrangères à ces opérations ne prennent place dans un train acheminant des marchandises dangereuses; - autoriser des régimes spéciaux intéressant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses d'intérêt local, ainsi que des régimes particuliers pour les chemins de fer à voies étroites, les chemins de fer portuaires et les chemins de fer de montagne; - admettre, dans la mesure où la sécurité requise peut être garantie, le transport de marchandises dangereuses à l'aide de wagons-citernes provenant du réseau à voies larges (existant dans la CEI et les Etats baltes) et aptes au changement d'écartement.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 08/12/1995 - Position du Conseil

La position commune du Conseil reprend l'un des cinq amendements adoptés par le PE en première lecture et accepté par la Commission dans sa proposition modifiée. Cet amendement donne aux Etats membres le droit d'entreprendre des opérations de transport ferroviaire avec les Etats de l'ex-URSS qui ne sont pas parties contractantes de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Les autres amendements n'ont pas été retenus. La position commune, tout en maintenant les objectifs principaux d'harmonisation et de sécurité, comporte néanmoins des modifications par rapport à la proposition modifiée en ce qui concerne notamment les dérogations, restrictions et exemptions, dont le champ

d'application est limité dans la plupart des cas. Les principaux changements concernent les points suivants : - la possibilité d'appliquer des règles de sécurité spécifiques aux transports internationaux ou nationaux de marchandises dangereuses dans des domaines non couverts par l'annexe (par ex : itinéraires des trains, règles spéciales pour le transport des matières dangereuses dans les trains de passagers); - la possibilité de poursuivre les opérations de transport ferroviaire entre les Etats membres et avec des Etats de l'ex-URSS dans des conditions de sécurité équivalentes à celles qui figurent à l'annexe; - la possibilité, pour certains Etats membres, de conserver, dans certains cas, leur législation nationale en ce qui concerne : .le transport de marchandises dangereuses par le Tunnel sous la Manche et, à l'avenir, d'autres tunnels similaires de conception unique; .les exigences d'exploitation applicables aux équipements dans les Etats membres où la température est régulièrement inférieure à -20°C; .le transport des dioxines et des furannes; .la possibilité de transporter, sur des itinéraires courts et prédéterminés, certaines marchandises dangereuses interdites par l'annexe mais faisant partie d'un processus industriel bien précis, moyennant un contrôle très strict; .les opérations de transport strictement limitées à des aéroports et à des sites industriels.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 31/05/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité accueille favorablement l'intention d'adapter les législations nationales aux dispositions internationales en vigueur dans les transports internationaux, dispositions internationales qui, dans le cadre du RID, s'appliquent déjà à 34 Etats contractants. La proposition de directive en examen concorde dans une large mesure avec la directive relative au transport des marchandises dangereuses par route et le Comité espère que, par analogie avec ce mode de transport[(1) Doc. COM(93) 665 final - SYN 487 - JO n° C 238 du 26 août 1994, page 4.], la Commission présente prochainement un projet de directive concernant le contrôle du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Il encourage, aussi, la Commission à présenter sans retard le projet de directive sur les transports de marchandises dangereuses par voies navigables, qui fait encore défaut et qui faciliterait considérablement le transport multimodal. Enfin, étant donné que les restructurations décrites par la Commission (directive n° 91/440 /CEE) entraîneront des responsabilités différentes pour les entreprises responsables de l'exploitation et pour celles responsables du tracé des lignes, le Comité estime que ces responsabilités distinctes devraient être mentionnées et définies dans la directive.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 08/12/1995 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que, par rapport à l'étendue de la directive proposée, les dérogations envisagées ne couvrent qu'une très petite partie du marché du transport et que d'autre part, nombre de ces dérogations sont limitées géographiquement et ne devraient pas entraver la création d'un marché unique du transport ferroviaire. Par conséquent, la Commission estime que les principaux objectifs d'harmonisation et de sécurité peuvent encore être atteints et soutient donc la position commune.

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

1994/0284(SYN) - 16/04/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Petrus CORNELISSEN (PPE, NL), le Parlement européen réclame des mesures pour assurer la sécurité des passagers et le droit des Etats membres d'adopter des mesures spéciales ou de demander des dérogations pour des transports locaux ou lors de transports de marchandisesdangereuses par chemin de fer à voie étroite, portuaire ou de montagne. Il demande que les différentes autorités compétentes soient informées préalablement de tout transport de marchandises extrêmement dangereuses.