

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0016(COD) - 30/01/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de la sécurité (**quatrième paquet ferroviaire**).

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (modification de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : ces dix dernières années, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, la part du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE reste modeste. C'est pourquoi la Commission propose **un quatrième paquet ferroviaire pour améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent sur le marché.**

La présente proposition de directive, avec la [proposition de refonte de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité](#), fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment :

- en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité visant à augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'UE,
- en diminuant les coûts administratifs,
- en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées,
- en s'appuyant sur une [Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer](#).

Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, la Commission estime nécessaire d'établir un **cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire**. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité en fonction de critères nationaux principalement. En raison de différences entre les principes, les approches et les cultures, il est difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a effectué une [analyse d'impact](#). Dans le cadre de ce processus, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude et de réaliser une consultation ciblée des parties intéressées.

BASE JURIDIQUE : article 91 paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de modifier le cadre réglementaire actuel en vue de :

- permettre la création et la mise en œuvre d'un **certificat de sécurité unique de l'UE**, conformément à la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne. L'accès à l'infrastructure ferroviaire serait accordé aux seules entreprises ferroviaires détentrices du certificat de sécurité

unique. Dans cette optique, la proposition introduit des modifications destinées à prendre en compte le nouveau rôle des autorités nationales de sécurité dans le processus de transition vers un certificat de sécurité unique et la réorganisation du partage des responsabilités entre celles-ci et l'Agence ;

- **permettre d'adapter le texte pour prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire** : la tendance actuelle d'externaliser des activités ou des services fait apparaître de nouveaux acteurs soumis à une pression économique et financière croissante, en parallèle avec une réduction du contrôle interne. Cette tendance peut entraîner des répercussions sur la sécurité, à moins d'établir une nouvelle forme de contrôle au moyen d'arrangements contractuels ou autres garantissant la pleine mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques par tous les acteurs concernés.

Les autres modifications proposées visent à :

- adapter le champ d'application et les définitions pour améliorer la cohérence avec la directive sur l'interopérabilité ;
- adapter les dispositions liées aux règles nationales pour prendre en compte l'évolution du cadre juridique (adoption des STI), suivant les conclusions de la *task force* créée sur ce sujet ;
- mettre en évidence la coopération entre l'organisme d'enquête national et les autorités judiciaires dans le cas d'une enquête consécutive à un accident.

Il faut noter que le quatrième paquet ferroviaire comprend également : i) [une proposition de modification du règlement \(CE\) n° 1370/2007](#) en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ; ii) [une proposition de modification de la directive 2012/34/UE](#) établissant un espace ferroviaire unique européen.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.