

Chemins de fer: sécurité, licences, tarification, certification. 2ème paquet

2002/0022(COD) - 29/04/2004 - Rectificatif à l'acte final

OBJECTIF : accélérer l'intégration européenne du transport ferroviaire (deuxième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. (Rectificatif à la directive publiée initialement au JOL 164 du 30/04/2004).

CONTENU : la présente directive fait partie d'un nouveau paquet de mesures destiné à revitaliser le rail grâce à la constitution rapide d'un espace ferroviaire européen intégré. Ce "deuxième paquet ferroviaire" contribue à accélérer l'intégration du marché en supprimant d'importants obstacles aux services transfrontaliers; il garantira un niveau élevé de sécurité pour l'exploitation des chemins de fer et permettra de réduire les coûts et de faciliter les opérations grâce à une harmonisation accrue des normes techniques dans le secteur ferroviaire.

La directive porte sur la définition des éléments essentiels des systèmes de sécurité pour le gestionnaire d'infrastructure et pour les entreprises ferroviaires. Il s'agit de développer une approche commune de la sécurité et de mettre en place un système commun en ce qui concerne la délivrance, le contenu et la validité des certificats de sécurité. Elle a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires, ainsi que l'amélioration de l'accès au marché pour les services de transport ferroviaire, par:

- l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- la définition des responsabilités des acteurs;
- la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'harmoniser davantage les réglementations nationales;
- la création obligatoire, dans chaque État membre, d'une autorité de sécurité et d'un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents;
- la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

En application de la présente directive, les États membres doivent arrêter des règles de sécurité nationales contraignantes et veiller à ce qu'elles soient publiées et portées à la connaissance de l'ensemble des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité dans une langue claire et accessible aux parties concernées. La Commission est habilitée à suspendre l'application d'une règle de sécurité nationale pendant une période maximale de six mois si de réels doutes peuvent être émis quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les règles européennes ou si la Commission estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci. C'est un comité de réglementation qui statue en dernier ressort sur la conformité des nouvelles règles de sécurité nationales avec la législation communautaire.

Les États membres sont tenus de garantir qu'auront accès aux services de formation les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure et leur personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.

Pour permettre la mobilité du personnel des entreprises ferroviaires, les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure pourront avoir accès à tous les documents prouvant leurs qualifications et pourront en obtenir des copies. Les entreprises ferroviaires auront le droit de tenir compte de toutes les formations, qualifications et expériences précédentes.

La directive introduit également, comme dans les autres secteurs, le principe de l'indépendance des enquêtes techniques en cas d'accidents. Chaque État membre doit veiller à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents soient menées par un organisme permanent, qui comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité de sécurité et de tout organisme de sécurité et de tout organisme de réglementation des chemins de fer.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 30/04/2004.

MISE EN ŒUVRE : 30/04/2006.