

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

2002/0022(COD) - 17/12/2014 - Document de suivi

La Commission a présenté une communication relative à un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil sur la sécurité ferroviaire. Le document expose les progrès accomplis depuis que la Commission a adopté son deuxième rapport, en septembre 2009.

Évolution du cadre juridique : au cours des cinq dernières années, la législation secondaire dans le secteur de la sécurité ferroviaire s'est développée et les **actes d'exécution** requis par la directive sur la sécurité ferroviaire sont entrés en vigueur. L'Agence ferroviaire européenne (AFE) a apporté une contribution majeure en aidant à élaborer la législation et en présentant des recommandations sur l'interopérabilité et la sécurité à la Commission.

Des **indicateurs de sécurité communs**, des méthodes et des objectifs ont été élaborés. Les autorités nationales de sécurité sont désormais en mesure de délivrer les certificats et agréments de sécurité et d'exercer une surveillance selon des méthodes harmonisées. Un système harmonisé a été établi pour la **certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret**. Le cadre législatif général en matière de sécurité est donc opérationnel.

Certains problèmes demeurent toutefois :

- **Transposition de la directive** : plusieurs États membres ont transposé les dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire de manière incorrecte ou imprécise. Il pourrait en résulter une application incohérente des exigences de sécurité dans le système ferroviaire européen et des conditions inégales pour les entreprises ferroviaires.

À l'heure actuelle, six procédures se trouvent au stade «EU Pilot» et 14 cas d'infraction sont en cours. À la suite de ces procédures, les États membres concernés devraient adapter leurs législations nationales afin de se conformer aux dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire.

- **Règles de sécurité nationales (RSN)** : le manque de transparence de certaines RSN peut constituer un obstacle au marché intérieur.

Bien qu'instaurées pour des raisons légitimes, la plupart des RSN sont héritées d'anciens dispositifs réglementaires et sont rendues **redondantes** par le développement de la législation de l'UE. Les États membres sont censés retirer les règles obsolètes en conséquence. Un groupe de travail spécifique sur les règles de sécurité nationales (2011-12) a été chargé de clarifier certains aspects en ce qui concerne les RSN et d'encourager les bonnes pratiques.

La Commission estime que les nouvelles RSN ne devraient avoir qu'une **portée limitée** et ne pas être plus strictes que nécessaire pour atteindre les objectifs de sécurité. En outre, les autorités nationales de sécurité, plutôt que d'imposer des règles de sécurité contraignantes, devraient obliger les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires à **assumer pleinement leurs responsabilités** en ce qui concerne la sécurité du système.

- **Performances générales en matière de sécurité ferroviaire** : au cours des six dernières années, la sécurité ferroviaire a continué de s'améliorer dans l'ensemble de l'UE, avec une **baisse considérable du nombre d'accidents** et une légère diminution du nombre de victimes.

Plus de 2.000 accidents importants se produisent chaque année sur les chemins de fer des États membres. Les accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche et les accidents aux passages à niveau représentent plus des trois quarts de tous les accidents de chemin de fer, à l'exception des suicides. Ces accidents provoquent la mort de quelque 1.200 personnes par an.

Selon le rapport, les performances en matière de sécurité sont **satisfaisantes** et meilleures que celle des autres modes de transport terrestres, mais elles **varient fortement** selon les États membres, avec une **possible dégradation** constatée dans quelques-uns d'entre eux. Ces États membres feront l'objet d'une attention particulière de la part de la Commission et de l'AFE et devront envoyer à la Commission une explication des causes probables des résultats.

Dans les années à venir, certains États membres ayant fait l'objet d'une plus grande vigilance, les résultats devraient être plus équilibrés, avec une augmentation générale des niveaux de sécurité.

En outre, de récentes initiatives de la Commission telles que le **pilier technique du quatrième paquet ferroviaire** et le développement d'une plateforme informatique pour les gestionnaires européens d'infrastructure ferroviaire (**PRIME**) offrent un réel potentiel en termes de progrès supplémentaires en matière de sécurité.