

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0016(COD) - 15/12/2015 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte).

La proposition fait partie du quatrième paquet ferroviaire, qui comprend six propositions législatives visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. Elle vise à établir une **approche commune à l'égard de la sécurité** afin d'accroître les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire de l'UE ainsi qu'à **simplifier et à réformer les procédures administratives de délivrance des certificats de sécurité**, ce qui mettrait un terme à la fragmentation des règles à travers l'Union.

L'objectif plus spécifique de la directive relative à la sécurité est de :

- modifier le cadre réglementaire existant afin d'évoluer vers un **certificat de sécurité unique** au niveau de l'UE pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, qui sera délivré par l'Agence ferroviaire européenne (Agence);
- **clarifier les rôles et les responsabilités des différents acteurs ferroviaires** afin d'assurer une maîtrise suffisante des risques à tous les niveaux.

Les principaux éléments introduits par la position du Conseil sont les suivants :

Délivrance des certificats de sécurité: la position du Conseil introduit plus de souplesse dans les responsabilités respectives des autorités nationales de sécurité et de l'Agence dans le cadre de la procédure de certification en prévoyant des **garanties supplémentaires accordées aux autorités nationales de sécurité** dans certains cas spécifiques.

Le texte met en place un **double système de délivrance de certificats de sécurité**, dans lequel l'Agence fait office de guichet unique, grâce à la mise en place d'un nouveau système d'information et de communication pour la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires impliquées dans le trafic transfrontalier, et où les autorités nationales de sécurité conservent un rôle important pour procéder aux évaluations nécessaires à la délivrance des certifications.

En ce qui concerne les entreprises ferroviaires impliquées dans le transport national uniquement, celles-ci pourraient choisir de soumettre une demande de certification, soit à l'Agence soit à l'autorité nationale de sécurité. Dans les deux cas, la procédure et les critères de décision resteraient les mêmes.

Rôle et responsabilités des différents acteurs intervenant dans la chaîne de sécurité : le texte précise davantage le rôle et les responsabilités des différents acteurs du système ferroviaire afin d'améliorer le niveau de sécurité, en renforçant les dispositions relatives au rôle respectif des acteurs du système ferroviaire dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Les **gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires** devraient être responsables au premier plan de la sécurité de l'exploitation des trains et devraient être tenus de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité: la Conseil propose de mettre en place un **nouveau mécanisme** pour la conclusion d'accords de coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité, afin de faciliter la mise en œuvre concrète du nouveau système de certification.

En application de ce mécanisme, les accords de coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité pourraient comporter des modalités particulières de coopération dans le cas de réseaux nécessitant des compétences spécifiques pour des motifs géographiques ou historiques. Lorsque ces réseaux sont isolés du reste du système ferroviaire de l'Union, ces modalités pourraient inclure la possibilité de sous-traiter des tâches aux autorités nationales de sécurité concernées si cela est nécessaire pour assurer une répartition efficace et proportionnée de la certification.

Règles nationales dans le domaine de la sécurité : la position du Conseil prévoit la possibilité pour les États membres : i) de maintenir les règles de sécurité nationales déjà notifiées en vertu de la directive 2004/49/CE, dans un certain nombre de cas ; ii) d'adopter de nouvelles règles nationales dans le domaine de la sécurité.

Le texte clarifie les procédures qui devront être appliquées pour la notification des règles nationales, et apporte des précisions au sujet de l'évaluation que devra effectuer l'Agence (dans un délai de 8 mois au maximum). Il prévoit en outre que, si l'Agence ne réagit pas dans les délais requis, les nouvelles règles nationales seraient adoptées par les États membres ou les règles existantes resteraient valables

Activités de surveillance des autorités nationales de sécurité : la position du Conseil vise à garantir que la nouvelle procédure de certification de sécurité **ne portera pas préjudice au rôle des autorités nationales de sécurité** dans leurs tâches de surveillance. Elle prévoit en outre que si, durant un contrôle, une autorité nationale de sécurité décèle un risque sérieux menaçant la sécurité, elle pourrait appliquer des **mesures de sécurité temporaires**, sur lesquelles elle aura le dernier mot en cas de désaccord avec l'Agence.

Responsabilité de l'Agence : la position du Conseil clarifie la responsabilité de l'Agence dans le cadre de la délivrance de certificats de sécurité. Un considérant rappelle le cadre juridique applicable en matière de responsabilité de l'Agence, et insiste sur l'importance d'une pleine coopération avec les autorités des États membres en cas d'accidents ferroviaires. En outre, le texte prévoit que l'Agence serait entièrement responsable du certificat de sécurité unique qu'elle a délivré.

Procédure de recours et d'arbitrage : le texte du Conseil mentionne la possibilité pour le demandeur de saisir une juridiction nationale en cas de désaccord avec la mesure prise par l'autorité nationale de sécurité. Il prévoit également une procédure de recours en cas de désaccord entre l'autorité nationale de sécurité et l'Agence.

Dispositions transitoires : les États membres pourraient continuer à appliquer les dispositions en vigueur de la directive 2004/49/CE durant une période de **trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive**, cette disposition s'accompagnant de la possibilité accordée aux États membres de prolonger cette période d'une année supplémentaire.

Culture de la sécurité et signalement des incidents : le texte du Conseil favorise une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure serait encouragé à contribuer à l'amélioration de la sécurité. En outre, il prévoit la possibilité de **signaler en toute confidentialité** les risques ignorés en matière de sécurité. L'Agence aurait la possibilité de mettre en place un instrument qui facilite cet échange d'informations entre les acteurs concernés.

Actes d'exécution et actes délégués : le texte du Conseil prévoit que les mandats donnés pour formuler des recommandations concernant les méthodes de sécurité communes (MSC) et les objectifs de sécurité communs (OSC) seraient adoptés sous la forme d'un acte d'exécution en recourant à la procédure d'examen, le comité des États membres étant tenu informé des travaux de l'Agence d'une manière systématique et régulière. Dès que l'Agence a émis la recommandation, les OSC et les MSC seraient adoptés par la Commission sous la forme d'actes délégués.