

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0016(COD) - 11/05/2016 - Acte final

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

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte).

CONTENU : la directive sur la sécurité ferroviaire, avec la [directive](#) actualisée relative à l'interopérabilité et le [règlement](#) sur l'Agence ferroviaire européenne (AFE) fait partie du volet technique du quatrième paquet ferroviaire. Elle consiste en une **refonte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil**.

Objectifs : la directive vise à établir une **approche commune à l'égard de la sécurité ferroviaire** ainsi qu'à simplifier et à réformer les procédures administratives de délivrance des certificats de sécurité en vue de mettre un terme à la fragmentation des règles à travers l'Union.

L'objectif plus spécifique de la directive 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 gestionnaire de l'infrastructure, qui sera délivré par l'Agence ferroviaire européenne (Agence).

À cette fin, la nouvelle directive établit des dispositions visant à **développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire** de l'Union par:

- l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- la définition du partage des responsabilités entre les acteurs du système ferroviaire de l'Union;
- la mise au point d'objectifs de sécurité communs (OSC) et de méthodes de sécurité communes (MSC) en vue de pouvoir progressivement se passer de règles nationales;
- l'établissement des principes guidant la délivrance, le renouvellement, la modification, la restriction ou le retrait des certificats et des agréments de sécurité;
- l'obligation, pour chaque État membre, de créer une autorité nationale de sécurité et un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents; et
- la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et la surveillance de la sécurité ferroviaire.

Les principaux éléments de la directive sont les suivants :

Délivrance des certificats de sécurité : l'Agence ferroviaire européenne jouera un rôle clé dans la délivrance des certificats de sécurité des entreprises ferroviaires et fera office de **guichet unique pour le traitement de toutes les demandes**. Elle sera habilitée à délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires opérant dans plusieurs États membres. Les autorités nationales de sécurité continueront à jouer un rôle important en réalisant les évaluations nécessaires.

Les entreprises ferroviaires opérant dans un seul État membre seront libres de choisir d'obtenir ce certificat auprès de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité.

Rôle et responsabilités des différents acteurs intervenant dans la chaîne de sécurité : la directive renforce les dispositions relatives au rôle respectif des acteurs du système ferroviaire dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Elle prévoit que **les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires** seront responsables au premier plan de la sécurité de l'exploitation des trains et seront tenus de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité : la directive met 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.

Règles nationales dans le domaine de la sécurité : la directive prévoit la possibilité pour les États membres : i) de maintenir les règles de sécurité nationales notifiées au plus tard le 15 juin 2016 conformément à la directive 2004/49/CE, dans un certain nombre de cas ; ii) d'adopter de nouvelles règles nationales dans le domaine de la sécurité.

La directive 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.

Surveillance : les autorités nationales de sécurité devront contrôler le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité.

Le contrôle du respect des règles relatives aux **temps de travail, de conduite et de repos** applicables aux conducteurs de train sera assuré par les autorités compétentes désignées par les États membres.

Si une autorité nationale de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demandera à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat.

Si une autorité nationale de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle pourra à tout moment appliquer des **mesures de sécurité temporaires**, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause.

Culture de la sécurité et du signalement des incidents : la directive prévoit la possibilité de signaler en toute **confidentialité** les risques ignorés en matière de sécurité.

De plus, le système de gestion de sécurité devra comprendre la fourniture de **programmes de formation du personnel** et de systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique.

L'Agence pourra mettre en place un **instrument pour les échanges d'informations** relatives aux risques pour la sécurité entre les acteurs concernés.

Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire devra fournir une **assistance aux victimes** en les aidant dans le cadre des procédures de plainte. Chaque enquête sur un accident ou un incident devra faire l'objet d'un **rapport** indiquant l'objectif de l'enquête et contenant le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité. L'organisme d'enquête devra publier le rapport final normalement au plus tard 12 mois après la date de l'accident ou de l'incident.

Période transitoire : les États membres pourront continuer à appliquer les dispositions en vigueur de la directive 2004/49/CE jusqu'au 16 juin 2019.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.6.2016.

TRANSPOSITION : au plus tard le 16.6.2019. Ce délai pourra être prolongé d'un an. Dans ce cas, les États membres devront notifier la décision prise en ce sens à la Commission et à l'Agence et la motiver.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels de la directive. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans (pouvant être tacitement prorogée) à compter du 15 juin 2016**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.