

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

2002/0022(COD) - 27/11/2002

La commission a adopté le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) qui modifie la proposition en 1ère lecture de la procédure de codécision. Les amendements principaux sont comme suit : - alors que la Commission européenne prévoit la possibilité que les États membres excluent du champ d'application de la directive les systèmes ferroviaires urbains, la commission parlementaire précise que ceux-ci peuvent être exclus seulement quand ils n'utilisent pas l'infrastructure ferroviaire conventionnelle; - "l'objectif de sécurité commun" (OSC) et "les méthodes de sécurité communes" (MSC) ne doivent pas être simplement adoptés par la Commission; celle-ci doit présenter une proposition en la matière au Conseil et au Parlement deux ans après l'entrée en vigueur de la directive afin de garantir que ces deux institutions soient pleinement associées à la définition de l'OSC et des MSC; - la Commission doit veiller à ce que les États membres limitent au minimum l'introduction de nouvelles règles nationales et prendre les initiatives requises pour promouvoir l'adoption de règles au niveau européen; - il faut parvenir à un certificat de sécurité communautaire unique trois ans après l'entrée en vigueur de la directive, plutôt que cinq ans comme le propose la Commission; - la commission parlementaire propose un nouvel article précisant que les gestionnaires de l'infrastructure doivent tenir un dossier de sécurité (établi par l'autorité de sécurité) démontrant qu'ils ont mis en place des systèmes de contrôle des risques sur leur infrastructure ferroviaire. Le dossier serait renouvelé tous les cinq ans et actualisé quand l'infrastructure, la signalisation ou l'approvisionnement en énergie ont été modifiés notablement; - les dispositions concernant la formation et la certification doivent aussi concerner le personnel qui ne travaille pas à bord des trains mais s'acquitte de tâches essentielles en matière de sécurité (comme les signaleurs et les chefs de gare); - alors que la proposition prévoit que chaque État membre établisse une "autorité de sécurité", les députés précisent que les États membres peuvent établir des autorités de sécurité multinationales pour contrôler la sécurité ferroviaire sur les infrastructures spécialisées transfrontalières comme les longs tunnels; - deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait présenter des propositions sur l'introduction d'un permis de conduire européen pour les conducteurs de train assurant des services transfrontaliers et sur l'harmonisation des temps de conduite et des périodes de repos des conducteurs et de tous les personnels assumant des tâches essentielles pour la sécurité; - deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission devrait charger l'Agence de faire les préparatifs nécessaires permettant de passer à un régime unique pour les communications d'ordre opérationnel à transmettre dans le secteur ferroviaire européen, comme c'est déjà le cas dans les transports maritimes et aériens.