

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

2002/0022(COD) - 01/10/2003

La commission a adopté le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) qui modifie la position commune du Conseil en 2ème lecture de la procédure de codécision. Elle rétablit plusieurs amendements adoptés par le Parlement en 1ère lecture : - définitions modifiées de "sécurité" et "accident"; - 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, plutôt que cinq ans, après l'entrée en vigueur de la directive; - 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); - États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour que les conducteurs de trains et les autres techniciens affectés à des tâches vitales pour la sécurité acquièrent une maîtrise adéquate des codes, vocabulaires et langues nécessaires pour les communications opérationnelles sur les trajets empruntés et pour les procédures en usage; - 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 linguistique unique pour les communications d'ordre opérationnel à transmettre aux fins du trafic ferroviaire effectué en franchissement de frontières linguistiques, comme c'est déjà le cas dans les transports maritimes et aériens; - l'installation obligatoire de systèmes d'enregistrement (boîtes noires) sur les trains, comparables à ce qui existe déjà dans l'aviation. La commission a aussi adopté un nouvel amendement prévoyant que les exigences fondamentales en matière de formation pour les conducteurs de train et personnels de bord seront élaborées par l'Agence ferroviaire européenne, en association avec les partenaires sociaux. La certification obtenue dans un État membre par les conducteurs de train ou personnels de bord sera valide sur tout le territoire de la Communauté. Si une entreprise ferroviaire a besoin d'une certification nationale supplémentaire, les exigences supplémentaires auxquelles les conducteurs de train doivent satisfaire seront définies par les partenaires sociaux européens. Enfin, la commission préconise des délais plus courts pour l'introduction des mesures de sécurité communes (MSC) et des objectifs de sécurité communs (OSC).