




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2002/0022(COD) Procédure terminée
Chemins de fer: sécurité, licences, tarification, certification. 2ème paquet Modification Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN) Modification Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD) Modification 2006/0272(COD) Abrogation 2013/0016(COD)	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.02.01 Sécurité ferroviaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		13/11/2003
		ELDR STERCKX Dirk	
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		21/02/2002
		ELDR STERCKX Dirk	
Conseil de l'Union européenne	RETT Politique régionale, transports et tourisme		21/02/2002
		ELDR STERCKX Dirk	
	Commission pour avis précédente		
	JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Agriculture et pêche	2578	26/04/2004
Environnement	2556	22/12/2003	
Agriculture et pêche	2516	25/06/2003	
Transports, télécommunications et énergie	2499	27/03/2003	
Transports, télécommunications et énergie	2472	05/12/2002	
Transports, télécommunications et énergie	2452	03/10/2002	
Transports, télécommunications et énergie	2420	25/03/2002	
Commission européenne	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire	

Evénements clés			
22/01/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0021	Résumé
27/02/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/03/2002	Débat au Conseil	2420	

03/10/2002	Débat au Conseil	2452	
27/11/2002	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
26/11/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0424/2002	
05/12/2002	Débat au Conseil	2472	
14/01/2003	Débat en plénière		
14/01/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0005/2003	Résumé
24/06/2003	Publication de la position du Conseil	08557/2/2003	Résumé
03/07/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
01/10/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
30/09/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0325/2003	
21/10/2003	Débat en plénière		
23/10/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0454/2003	Résumé
22/12/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
16/03/2004	Réunion formelle du Comité de conciliation		
16/03/2004	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
15/03/2004	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0245/2004	
22/03/2004	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3638/2004	
21/04/2004	Débat en plénière		
22/04/2004	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0356/2004	Résumé
26/04/2004	Décision du Conseil, 3ème lecture		
29/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Signature de l'acte final		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2002/0022(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN) Modification Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD) Modification 2006/0272(COD)

	Abrogation 2013/0016(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/20326

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2002)0021 JO C 126 28.05.2002, p. 0332 E	23/01/2002	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE314.693	01/07/2002	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES1028/2002 JO C 061 14.03.2003, p. 0131	18/09/2002	ESC	
Comité des régions: avis	CDR0097/2002	10/10/2002	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0424/2002	27/11/2002	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0005/2003 JO C 038 12.02.2004, p. 0016-0092 E	14/01/2003	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	10587/1/2003	20/06/2003	CSL	
Déclaration du Conseil sur sa position	10587/2003	20/06/2003	CSL	
Position du Conseil	08557/2/2003 JO C 270 11.11.2003, p. 0025-0047 E	25/06/2003	CSL	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	10840/2003	25/06/2003	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2003)0754	30/06/2003	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0918/2003	16/07/2003	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE331.360	02/09/2003	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0325/2003	01/10/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0454/2003 JO C 082 01.04.2004, p. 0320-0506 E	23/10/2003	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0719	26/11/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	A5-0245/2004	16/03/2004	EP	
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3638/2004	23/03/2004	CSL/EP	
Projet de rapport de la commission	PE287.642	07/04/2004	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	T5-0356/2004 JO C 104 30.04.2004, p. 0743-0948 E	22/04/2004	EP	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1157	08/09/2009	EC	
Document de suivi	COM(2009)0464	08/09/2009	EC	Résumé

Document de suivi	COM(2014)0740	17/12/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0355	17/12/2014	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2004/49](#)

[JO L 164 30.04.2004, p. 0044](#)

[Rectificatif à l'acte final 32004L0049R\(01\)](#)

[JO L 220 21.06.2004, p. 0016-0039](#) Résumé

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

OBJECTIF : établir un cadre réglementaire commun en matière de sécurité des chemins de fer en Europe et faciliter l'interopérabilité dans le système ferroviaire européen.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la présente proposition de directive fait partie d'un nouveau paquet de mesures destiné à revitaliser le rail grâce à la constitution rapide d'un espace ferroviaire européen intégré. Ce paquet de mesures vise à compléter, sans attendre, les règles encadrant le secteur ferroviaire en Europe. Les cinq actions envisagées s'appuient sur les orientations du récent Livre blanc sur les transports et visent à renforcer la sécurité, l'interopérabilité et l'ouverture du marché du fret ferroviaire. La création d'une agence ferroviaire européenne en matière de sécurité et d'interopérabilité est également envisagée.

CONTENU : la présente proposition vise à assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer de la Communauté par :

- l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- la définition des responsabilités des acteurs;
- l'élaboration d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes;
- la création obligatoire, dans chaque État membre, d'autorités de sécurité nationales et d'organismes nationaux indépendants chargés des enquêtes sur les accidents;
- la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

La proposition fixe en outre une procédure claire pour la délivrance des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire devra posséder avant de circuler sur le réseau européen, l'objectif étant d'intégrer progressivement les systèmes nationaux de sécurité. Ces certificats de sécurité auraient une double caractéristique :

-la validité des certificats couvrirait l'ensemble de la Communauté;

-les règles de sécurité, le matériel roulant et le personnel nécessaires pour garantir la sécurité des activités devraient obéir un ensemble de règles harmonisées.

L'objectif ultime est d'arriver à un certificat de sécurité communautaire unique.

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

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.?

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

En adoptant le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) à une large majorité, le Parlement européen a approuvé la proposition sous réserve d'un grand nombre d'amendements de nature technique proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).?

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

Le Conseil a arrêté à la majorité qualifiée, les délégations française, belge et luxembourgeoise votant contre, sa position commune relative au "deuxième paquet ferroviaire", à savoir les quatre propositions législatives suivantes: - la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen; - la directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires; - la directive relative au développement de chemins de fer communautaires (accès au marché); - le règlement instituant une agence ferroviaire européenne. En ce qui concerne le projet de directive sur la sécurité, et en particulier en ce qui concerne les procédures de notification des nouvelles règles de sécurité nationales exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des objectifs de sécurité communs (OSC), le Conseil a retenu, en totalité ou en substance, 8 amendements du Parlement européen. Les principaux éléments de la position commune sont les suivants: - après l'adoption des OSC, un État membre peut instaurer une nouvelle règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC. Avant d'adopter une telle règle, l'État membre consulte en temps voulu l'ensemble des parties intéressées et en informe la Commission, qui soumet le projet de règle de sécurité à un comité spécial pour avis; - si la Commission estime que le projet de règle est incompatible avec les méthodes de sécurité communes (MSC), ne permet pas d'atteindre au moins les OSC ou qu'elle établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, une décision, dont le destinataire est l'État membre concerné, est adoptée; - un nouvel article a été introduit concernant l'agrément de sécurité des gestionnaires d'infrastructure; - les dispositions relatives à l'accès aux services de formation ont été renforcées; dans le même temps, les exigences de base auxquelles doit satisfaire le personnel de bord ont été supprimées étant donné qu'elles feront rapidement l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI); - s'agissant de l'harmonisation des certificats de sécurité, l'étape intermédiaire correspondant à des lignes directrices non contraignantes a été jugée inutile; - enfin, le texte a subi de nombreuses modifications techniques, dont celles concernant les tâches de l'autorité de sécurité, ainsi que plusieurs changements apportés aux annexes.?

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

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).?

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

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Dirk STERCKX (ELDR, B) sur la sécurité ferroviaire, le Parlement européen a souligné que l'introduction de nouvelles règles nationales de sécurité devrait être limitée au maximum. Comme en première lecture, il a exigé que l'introduction de toute nouvelle mesure de sécurité nationale soit soumise à l'approbation de la Commission européenne. Pour le Parlement, la situation actuelle dans laquelle les règles de sécurité nationales jouent toujours un rôle doit être considérée comme une phase de transition vers une situation à terme dans laquelle s'appliqueront des règles européennes. Le Parlement affirme que le développement d'un système ferroviaire sûr nécessite l'harmonisation des conditions pour l'octroi des permis de conducteur de train et de personnel accompagnateur de bord chargé des tâches de sécurité. Il souligne également que les temps de conduite et de repos des conducteurs de train et autres membres du personnel de bord assumant des tâches de sécurité ont une incidence importante sur le niveau de sécurité du système ferroviaire. Enfin, les États membres devraient s'assurer que les personnels maîtrisent suffisamment les codes, la terminologie et les langues nécessaires pour assurer les communications d'ordre opérationnel concernant les lignes exploitées, et qu'ils maîtrisent aussi les procédures utilisées.?

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

La Commission peut accepter 17 des 28 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. La Commission soutient dans l'ensemble les amendements qui visent à : - préciser certaines dispositions du texte ou de ses objectifs et de son champ d'application par rapport à d'autres textes communautaires existants ou en préparation; - préciser certaines dispositions concernant les règles nationales de sécurité et leur examen au niveau communautaire afin de vérifier, d'une part, qu'elles respectent bien les Objectifs Communs de sécurité, et, d'autre part, qu'elles ne constituent pas une restriction déguisée pour l'accès au marché; - améliorer la transparence des procédures et l'accès aux règles. Concernant le prix à payer pour l'accès aux centres de formation, la solution proposée est satisfaisante; - apporter plus de précision dans les statistiques relatives aux accidents. En revanche, la Commission ne peut accepter un amendement qui consiste en un texte de nature explicative sur le champ d'application de la directive. Elle ne peut reprendre les amendements qui portent sur des éléments couverts dans d'autres parties du texte, dans des textes communautaires existants ou qui seront pris en compte dans le projet de directive sur les licences de conducteur de locomotives. La Commission ne peut pas accepter les amendements visant à une réduction systématique des délais pour l'élaboration des textes. Il n'est pas non plus possible de reprendre un amendement qui vise à l'harmonisation des règles, alors que la directive vise à la définition de niveaux communs à respecter, avec la possibilité pour les États membres de conserver ou de se fixer un niveau plus élevé, dans le respect des principes de transparence et de non discrimination.?

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

Le Conseil n'a pas approuvé les amendements du Parlement européen en seconde lecture relatifs aux quatre propositions (3 directives et 1 règlement) concernant les chemins de fer communautaires. Le comité de conciliation a par conséquent été convoqué en vertu de l'article 251, paragraphe 3, du TCE.?

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

Le comité de conciliation a abouti à un accord sur la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires. Les principaux éléments du compromis peuvent être résumés comme suit : - statut des règles de sécurité nationales et rôle de la Commission : les États membres sont convenus de limiter au maximum l'introduction de règles de sécurité nationales, l'objectif final étant de créer une situation dans laquelle des règles européennes s'appliquent. À la suite de la conciliation, les pouvoirs de la Commission s'agissant de l'examen des nouvelles règles de sécurité nationales ont été considérablement renforcés: elle a été habilitée à suspendre l'application d'une règle de sécurité nationale pendant une période maximale de six mois si de réels doutes peuvent être émis quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les règles européennes ou si la Commission estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci. C'est un comité de réglementation qui statue en dernier ressort sur la conformité des nouvelles règles de sécurité nationales avec la législation communautaire; - formation des conducteurs de trains, ainsi que du personnel de bord et du personnel non roulant s'acquittant de tâches de sécurité et certificats de ceux-ci : les États membres seront tenus de garantir qu'auront accès aux services de formation les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure et leur personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité. Pour permettre la mobilité du personnel des entreprises ferroviaires, le Parlement et le Conseil sont convenus que les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure auront accès à tous les documents prouvant leurs qualifications et pourront en obtenir des copies. Les entreprises ferroviaires auront le droit de tenir compte de toutes les formations, qualifications et expériences précédentes.?

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

Le Parlement européen a approuvé le projet commun issu de la conciliation avec le Conseil (se reporter au résumé précédent).?

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

OBJECTIF : accélérer l'intégration européenne du transport ferroviaire (deuxième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. (Rectificatif à la directive publiée initialement au JOL 164 du 30/04/2004).

CONTENU : la présente directive fait partie d'un nouveau paquet de mesures destiné à revitaliser le rail grâce à la constitution rapide d'un espace ferroviaire européen intégré. Ce "deuxième paquet ferroviaire" contribue à accélérer l'intégration du marché en supprimant d'importants obstacles aux services transfrontaliers; il garantira un niveau élevé de sécurité pour l'exploitation des chemins de fer et permettra de réduire les coûts et de faciliter les opérations grâce à une harmonisation accrue des normes techniques dans le secteur ferroviaire.

La directive porte sur la définition des éléments essentiels des systèmes de sécurité pour le gestionnaire d'infrastructure et pour les entreprises ferroviaires. Il s'agit de développer une approche commune de la sécurité et de mettre en place un système commun en ce qui concerne la délivrance, le contenu et la validité des certificats de sécurité. Elle a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires, ainsi que l'amélioration de l'accès au marché pour les services de transport ferroviaire, par:

- l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- la définition des responsabilités des acteurs;

- la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'harmoniser davantage les réglementations nationales;
- la création obligatoire, dans chaque État membre, d'une autorité de sécurité et d'un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents;
- la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

En application de la présente directive, les États membres doivent arrêter des règles de sécurité nationales contraignantes et veiller à ce qu'elles soient publiées et portées à la connaissance de l'ensemble des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité dans une langue claire et accessible aux parties concernées. La Commission est habilitée à suspendre l'application d'une règle de sécurité nationale pendant une période maximale de six mois si de réels doutes peuvent être émis quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les règles européennes ou si la Commission estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci. C'est un comité de réglementation qui statue en dernier ressort sur la conformité des nouvelles règles de sécurité nationales avec la législation communautaire.

Les États membres sont tenus de garantir qu'auront accès aux services de formation les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure et leur personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.

Pour permettre la mobilité du personnel des entreprises ferroviaires, les conducteurs de trains, le personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité, ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure pourront avoir accès à tous les documents prouvant leurs qualifications et pourront en obtenir des copies. Les entreprises ferroviaires auront le droit de tenir compte de toutes les formations, qualifications et expériences précédentes.

La directive introduit également, comme dans les autres secteurs, le principe de l'indépendance des enquêtes techniques en cas d'accidents. Chaque État membre doit veiller à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents soient menées par un organisme permanent, qui comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité de sécurité et de tout organisme de sécurité et de tout organisme de réglementation des chemins de fer.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 30/04/2004.

MISE EN ŒUVRE : 30/04/2006.

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

Le présent rapport décrit l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen depuis le premier rapport adopté par la Commission en novembre 2006 (voir [COM\(2006\)0660](#)). Il est rédigé conformément à l'article 31 de la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'article 24 de la [directive sur l'interopérabilité grande vitesse](#) et à l'article 28 de la [directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel](#).

Afin de préparer ce rapport, la Commission européenne a commandé une étude visant à analyser le degré de mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire et de la législation en matière de sécurité, ainsi que les progrès réalisés dans ce domaine, et a mené une consultation publique dont les résultats sont résumés dans l'annexe du rapport. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, le rapport s'inspire également des conclusions du premier rapport bisannuel sur le développement de la sécurité ferroviaire dans la Communauté européenne qui a été élaboré par l'Agence ferroviaire européenne en 2008.

Ce rapport ne tient pas compte des récentes modifications apportées au cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires étant donné qu'elles sont toujours en cours de transposition à l'échelle nationale (voir [COD/2006/0273](#) et [COD/2006/0272](#)).

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Transposition par les États membres : tous les États membres ont notifié à la Commission les mesures nationales qu'ils ont prises pour mettre en œuvre la directive sur la sécurité ferroviaire, à l'exception du Luxembourg, à l'encontre de qui une procédure d'infraction est toujours en cours. Toutefois, dans plusieurs cas, la transposition a été retardée et n'a pas été accomplie dans le délai légal spécifié dans la directive (30 avril 2006). La prochaine étape consiste à contrôler que toutes les dispositions de la directive ont été correctement mises en œuvre. Cela comprend des contrôles de conformité et des analyses détaillées afin de vérifier, par exemple, la capacité des organismes nationaux à réaliser les tâches énoncées dans les directives. Ces analyses sont toujours en cours, il est donc prématuré de tirer des conclusions finales à cet égard. Des premiers résultats sont cependant disponibles en ce qui concerne la notification des règles de sécurité nationales et la création d'organismes nationaux.

Règles de sécurité nationales et notification : près de 5.000 règles de sécurité nationales ont été notifiées. À la demande de la Commission, l'Agence a examiné ces notifications et a recommandé que la Commission demande à la plupart des États membres des précisions ou une nouvelle notification des règles de sécurité nationales. En ce qui concerne la publication des règles de sécurité nationales, l'Agence devrait suggérer des moyens d'en améliorer l'accès en 2009.

Création d'autorités et d'organismes nationaux : la plupart des autorités nationales de sécurité (ANS) ont été mises sur pied entre 2006 et 2007. Fin 2008, seul un État membre n'avait pas encore créé son ANS. De manière générale, la plupart des ANS dépendent du ministère des transports. Les États membres doivent également mettre sur pied des organismes d'enquête indépendants qui ont pour rôle d'enquêter lorsque surviennent des accidents ferroviaires graves. En avril 2009, seul un État membre n'avait pas encore créé son organisme d'enquête national (OEN). L'Agence a mis en place des réseaux afin d'encourager la coopération et le partage d'idées et d'expériences entre ces organismes nationaux.

Développement et mise en œuvre du droit dérivé à l'échelle européenne : la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit que l'Agence ébauche et que la Commission adopte de nombreuses législations dérivées sur la base de mandats délivrés par la Commission. Le premier instrument a

été adopté en 2007; il s'agissait du règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande. Des méthodes de sécurité communes pour évaluer les risques et contrôler la réalisation des objectifs de sécurité ont été respectivement adoptées le 24 avril 2009 et le 5 juin 2009, et de nouveaux textes législatifs sont en préparation.

Certification de la sécurité : au 31 mars 2009, la base de données publique des certificats de sécurité gérée par l'Agence contenait 277 certificats de type A valides. La plupart d'entre eux avaient été délivrés entre 2007 et 2008. Sur la base d'une évaluation des procédures de certification de la sécurité dans les États membres, l'Agence communiquera en 2010 des informations supplémentaires concernant le statut de la certification de la sécurité et proposera une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique.

Rapport de sécurité : dans l'ensemble, les premiers chiffres confirment que les chemins de fer sont très sûrs pour leurs utilisateurs: ce mode de transport enregistre moins de 100 décès par an contre 40.000 sur les routes de l'UE. De plus, l'évolution de la sécurité ferroviaire dans les États membres de l'UE peut être considérée comme étant très positive, vu que le nombre de passagers décédés est passé d'environ 400 en 1970 à seulement 58 en 2006. Les chiffres montrent toutefois qu'il existe une représentation élevée de tiers dans les accidents ferroviaires mortels. Il s'agit principalement de personnes non autorisées (intrus) et d'utilisateurs de passages à niveau (près de 1500 décès par an pour les deux cas). Le suicide est un autre élément particulier des accidents ferroviaires: ces décès ne sont pas déclarés comme étant des accidents et font rarement l'objet d'articles de presse. En 2006, on a compté environ 2300 suicides, soit plus de 60% de l'ensemble des décès.

Mise en œuvre des directives sur l'interopérabilité ferroviaire : tous les États membres ont notifié les mesures nationales mettant en œuvre les directives suivantes sur l'interopérabilité: directive 96/48/CE (système ferroviaire à grande vitesse), directive 2001/16/CE (système ferroviaire conventionnel) et directive 2004/50 (alignement des directives sur le système ferroviaire à grande vitesse et sur le système ferroviaire conventionnel et élargissement de leur champ d'application).

STI: état d'avancement : en ce qui concerne le système ferroviaire à grande vitesse, une série de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) a été adoptée depuis 2002 et couvre tous les sous-systèmes concernés. Plusieurs STI ont ensuite été révisées en 2008. La Commission a également adopté plusieurs STI relatives au système ferroviaire conventionnel et qui couvrent les applications télématiques au service du fret (ATF), les émissions sonores, le contrôle-commande et la signalisation (CCS), les wagons de marchandises, ainsi que l'exploitation et la gestion du trafic (OPE). De plus, deux STI horizontales applicables aux systèmes ferroviaires à grande vitesse et conventionnel traitent de la sécurité dans les tunnels ferroviaires et des personnes à mobilité réduite.

Depuis 2006, l'Agence ferroviaire européenne travaille sur le dernier groupe de STI relatives au système ferroviaire conventionnel et couvrant l'infrastructure, l'énergie, le matériel roulant (locomotives, unités multiples, voitures de voyageurs), et les applications télématiques au service des voyageurs (ATV). Ces STI devraient être adoptées à l'horizon 2010.

Conclusions : la Commission estime que les progrès accomplis grâce au cadre réglementaire communautaire en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires devraient encourager de nouveaux développements du marché ferroviaire intérieur, en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, la diminution des coûts d'entrée sur le marché et, enfin, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Les analyses menées dans ce rapport montrent des résultats mitigés pour le moment.

1°) Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, les statistiques indiquent que le système ferroviaire de la Communauté est sûr et que les changements organisationnels issus du cadre communautaire n'ont pas d'incidence négative sur la sécurité et devraient augmenter les niveaux de sécurité à court et à moyen terme. Du point de vue du marché, les exigences de sécurité imposent toujours des barrières à l'entrée élevées. Celles-ci concernent principalement le coût et la durée des procédures concernées à l'échelle nationale, leur disparité à travers l'Europe et le manque de transparence/prévisibilité. D'importants progrès devraient être accomplis dans ce domaine, en partie grâce à l'harmonisation des certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires et à l'introduction de méthodes de sécurité communes, et en partie grâce à l'acceptation croisée des règles nationales lors de l'autorisation de la mise en service de véhicules ferroviaires.

Le succès de ces activités dépendra de deux conditions:

- a) la mise en place complète d'organismes récemment créés, surtout les ASN, qui fonctionnent à des niveaux similaires de compétences et d'efficacité. Cette mesure est nécessaire pour créer une confiance mutuelle entre les ASN. C'est pourquoi la Commission continuera de contrôler que la législation communautaire a été correctement transposée en ce qui concerne les nouveaux instruments et structures;
- b) le rôle majeur de l'Agence ferroviaire européenne dans l'harmonisation graduelle des règles et des procédures de sécurité et dans leur remplacement progressif par des méthodes communes. Ce rôle pourrait évoluer à l'avenir pour compléter ou étoffer les actions des ANS lors des procédures de certification et d'autorisation.

2°) Le droit dérivé en matière d'interopérabilité devrait être achevé en 2010. Il s'agit d'une priorité pour la Commission étant donné qu'une interopérabilité réelle ne peut être accomplie sans STI pour tous les sous-systèmes. Une autre priorité de la Commission consiste à gérer la transition de l'ancien régime vers le nouveau régime mis en place par les STI et les registres des infrastructures et du matériel roulant.

Le nombre croissant de certificats de conformité délivrés pour les sous-systèmes et le nombre restreint de dérogations indiquent que, dans l'ensemble, les STI existantes sont appliquées avec réussite. Cela souligne également l'importance des organismes notifiés et de leur rôle dans l'amélioration des compétences et la création d'une confiance mutuelle. Toutefois, les points ouverts qui subsistent et le champ d'application géographique limité des STI peuvent entraver l'intégration future du système ferroviaire européen étant donné qu'ils constituent des obstacles à l'interopérabilité. Il sera donc fondamental de traiter les points ouverts et d'élargir le champ d'application des STI dans un délai raisonnablement court.

La progression vers l'interopérabilité est un processus lent. En raison de la longue période de vie de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant, ainsi que de la nécessité de maintenir les coûts d'investissement pour le secteur à un niveau acceptable, il est impossible de procéder à des changements radicaux vers des solutions harmonisées. C'est pourquoi la Commission entend concentrer ses efforts sur la mise en œuvre de ces spécifications techniques qui produiront des effets bénéfiques importants à court et à moyen terme, à savoir les STI CCS, ATF, ATV et OPE.

Il sera également nécessaire pour les révisions futures des STI d'octroyer davantage d'importance aux principes développés dans le cadre de la stratégie de simplification du cadre réglementaire, ainsi que de garantir la pertinence, l'efficacité et la proportionnalité de la législation dans le domaine ferroviaire. Par exemple, le recours accru à des normes européennes volontaires sera envisagé.

La Commission continuera à contrôler la mise en œuvre dans la pratique du cadre juridique en matière de sécurité et d'interopérabilité

ferroviaires, en garantissant l'introduction de toutes les législations dérivées (principalement les STI relatives au système ferroviaire conventionnel et les méthodes de sécurité communes) et la transposition des nouvelles directives. La Commission entend ensuite préparer une communication dans laquelle elle passera en revue ses politiques en matière d'interopérabilité et de sécurité du système ferroviaire communautaire.

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

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.