













Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2013/0016(COD) Procédure terminée
Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire	
Abrogation Directive 2004/49/EC 2002/0022(COD)	
Abrogation Directive 2008/110/EC 2006/0272(COD)	
Abrogation Directive 2008/57/EC 2006/0273(COD)	
Voir aussi 2013/0013(COD)	
Voir aussi 2013/0014(COD)	
Voir aussi 2013/0015(COD)	
Voir aussi 2013/0028(COD)	
Voir aussi 2013/0029(COD)	
Modification 2020/0071(COD)	
Modification 2020/0161(COD)	
Sujet 3.20.02.01 Sécurité ferroviaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	 Transports et tourisme	 CRAMER Michael	16/07/2014
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 BACH Georges	
		 AYALA SENDER Inés	
		 ZÍLE Roberts	
		 BILBAO BARANDICA	
	 AIUTO Daniela		
	Commission au fond précédente		
	 Transports et tourisme	Verts/ALE CRAMER Michael	06/03/2013
	Commission pour avis précédente		
	 Affaires juridiques		20/02/2013
		EFD SPERONI Francesco Enrico	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3436	14/12/2015
	Transports, télécommunications et énergie	3318	05/06/2014
Transports, télécommunications et énergie	3261	10/10/2013	

Evénements clés

07/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/10/2013	Débat au Conseil	3261	
17/12/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
09/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0015/2014	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0150/2014	Résumé
13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
10/11/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE615.244 PE615.256	
10/11/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE615.244 GEDA/A/(2017)009240	
04/02/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/03/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
28/04/2016	Résultat du vote au parlement		
28/04/2016	Débat en plénière		
28/04/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0145/2016	Résumé
11/05/2016	Signature de l'acte final		
11/05/2016	Fin de la procédure au Parlement		
26/05/2016	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2013/0016(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2004/49/EC 2002/0022(COD) Abrogation Directive 2008/110/EC 2006/0272(COD)

	Abrogation Directive 2008/57/EC 2006/0273(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0028(COD) Voir aussi 2013/0029(COD) Modification 2020/0071(COD) Modification 2020/0161(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/00571

Portail de documentation					
Document de base législatif	COM(2013)0031	30/01/2013	EC	Résumé	
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0008	30/01/2013	EC		
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0009	30/01/2013	EC		
Projet de rapport de la commission	PE513.387	18/06/2013	EP		
Amendements déposés en commission	PE519.443	20/09/2013	EP		
Comité des régions: avis	CDR0027/2013	08/10/2013	CofR		
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0015/2014	09/01/2014	EP	Résumé	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0150/2014	26/02/2014	EP	Résumé	
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2017)009240	30/06/2015	CSL		
Déclaration du Conseil sur sa position	14526/2/2015	03/12/2015	CSL		
Position du Conseil	10580/1/2015	15/12/2015	CSL	Résumé	
Projet de rapport de la commission	PE575.332	26/01/2016	EP		
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2016)0033	26/01/2016	EC	Résumé	
Amendements déposés en commission	PE577.061	22/02/2016	EP		
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A8-0056/2016	17/03/2016	EP	Résumé	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T8-0145/2016	28/04/2016	EP	Résumé	
Projet d'acte final	00012/2016/LEX	11/05/2016	CSL		
Document de suivi	COM(2022)0012	17/01/2022	EC		

Informations complémentaires	
Parlements nationaux	IPEX

Acte final

[Directive 2016/798](#)

[JO L 138 26.05.2016, p. 0102](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32016L0798R\(01\)](#)

[JO L 059 07.03.2017, p. 0041](#)

[Rectificatif à l'acte final 32016L0798R\(05\)](#)

[JO L 317 09.12.2019, p. 0114](#)

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués

[2018/2585\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

[2018/2636\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

[2020/2693\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

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

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (modification de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : ces dix dernières années, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, la part du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE reste modeste. C'est pourquoi la Commission propose un quatrième paquet ferroviaire pour améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent sur le marché.

La présente proposition de directive, avec la [proposition de refonte de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité](#), fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment :

- en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité visant à augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'UE,
- en diminuant les coûts administratifs,
- en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées,
- en s'appuyant sur une [Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer](#).

Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, la Commission estime nécessaire d'établir un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité en fonction de critères nationaux principalement. En raison de différences entre les principes, les approches et les cultures, il est difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a effectué une [analyse d'impact](#). Dans le cadre de ce processus, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude et de réaliser une consultation ciblée des parties intéressées.

BASE JURIDIQUE : article 91 paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de modifier le cadre réglementaire actuel en vue de :

- permettre la création et la mise en œuvre d'un certificat de sécurité unique de l'UE, conformément à la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne. L'accès à l'infrastructure ferroviaire serait accordé aux seules entreprises ferroviaires détentrices du certificat de sécurité unique. Dans cette optique, la proposition introduit des modifications destinées à prendre en compte le nouveau rôle des autorités nationales de sécurité dans le processus de transition vers un certificat de sécurité unique et la réorganisation du partage des responsabilités entre celles-ci et l'Agence ;
- permettre d'adapter le texte pour prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire : la tendance actuelle à externaliser des activités ou des services fait apparaître de nouveaux acteurs soumis à une pression économique et financière croissante, en parallèle avec une réduction du contrôle interne. Cette tendance peut entraîner des répercussions sur la sécurité, à moins d'établir une nouvelle forme de contrôle au moyen d'arrangements contractuels ou autres garantissant la pleine mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques par tous les acteurs concernés.

Les autres modifications proposées visent à :

- adapter le champ d'application et les définitions pour améliorer la cohérence avec la directive sur l'interopérabilité ;
- adapter les dispositions liées aux règles nationales pour prendre en compte l'évolution du cadre juridique (adoption des STI), suivant les conclusions de la task force créée sur ce sujet ;
- mettre en évidence la coopération entre l'organisme enquête national et les autorités judiciaires dans le cas d'une enquête consécutive à un accident.

Il faut noter que le quatrième paquet ferroviaire comprend également : i) [une proposition de modification du règlement \(CE\) n° 1370/2007](#) en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ; ii) [une proposition de modification de la directive 2012/34/UE](#) établissant un espace ferroviaire unique européen.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Michael CRAMER (Verts/ALE, DE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte).

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Dispositions minimales : la directive établirait des dispositions minimales, au-delà desquelles les États membres ne pourraient légiférer que si les règles ont été notifiées. L'objectif serait de renforcer encore la sécurité des chemins de fer de l'Union, et d'améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire, par :

- la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'une plus grande harmonisation des règles nationales offrant un niveau élevé de sécurité;
- l'introduction d'un certificat de sécurité unique valable et reconnu dans tous les États membres au sein des zones d'utilisation spécifiées;
- l'obligation faite à l'Agence de publier des lignes directrices sur la sécurité ferroviaire et la certification de sécurité, y compris des listes d'exemples de bonnes pratiques, en particulier pour le transport transfrontalier.

Selon le rapport, la sécurité devrait être assurée non seulement pour les voyageurs et les membres du personnel, y compris le personnel des sous-traitants, mais aussi pour les usagers des passages à niveau et les personnes résidant à proximité des lignes de chemin de fer.

Rôle des acteurs : les députés ont préconisé une répartition claire des tâches et des responsabilités entre l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sécurité.

L'Agence devrait devenir un guichet unique pour les certificats de sécurité de l'Union, en utilisant l'expertise, les connaissances locales et l'expérience des autorités nationales de sécurité. Elle devrait avoir la compétence exclusive pour délivrer, renouveler, modifier ou révoquer les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

Les États membres, l'Agence et tous les acteurs du système ferroviaire devraient établir une «culture de l'équité» qui assure la communication d'informations cohérentes sur les accidents, les incidents et les risques potentiels pour la sécurité. Les États membres devraient soutenir l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

L'Agence devrait créer et gérer une base centralisée de données contenant toutes les informations transmises sur les accidents ou les incidents.

Règles nationales : les États membres auraient la possibilité de préparer de nouvelles règles nationales, après l'entrée en vigueur de la directive, exclusivement dans un certain nombre de cas. Après réception du projet de règle nationale, l'Agence ouvrirait un processus de coordination impliquant toutes les autorités nationales de sécurité afin de garantir un degré optimal d'harmonisation au sein de l'Union.

L'Agence devrait élaborer et publier des lignes directrices pour l'adoption de nouvelles règles nationales ou la modification des règles nationales existantes.

Système de gestion de la sécurité : celui-ci devrait garantir la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris une qualification et une formation appropriées du personnel ainsi que la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des sous-traitants.

En cas d'infrastructure transfrontalière, en particulier de tunnels transfrontaliers, des systèmes spécifiques de gestion de la sécurité devraient être développés et améliorés afin d'assurer la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

Les gestionnaires de l'infrastructure devraient aussi prévoir un système de coordination avec les administrateurs des pays voisins avec lesquels le réseau est connecté.

Demandes de certificats de sécurité uniques : les députés estiment que l'Agence devrait statuer sur chaque demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard trois mois après le dépôt de la demande.

Entretien des véhicules : l'Agence devrait établir, rendre public et actualiser ensuite sans délai, un registre des entités certifiées chargées de l'entretien. Lorsqu'elle élabore ou modifie les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), l'Agence devrait harmoniser les règles relatives aux exigences minimales pour l'entretien afin de garantir la sécurité de l'ensemble du système ferroviaire.

Autorité nationale de sécurité : le texte amendé prévoit la possibilité pour les États membres de décider d'établir en commun une autorité de sécurité compétente sur leurs territoires. Parmi les tâches assignées à l'autorité nationale de sécurité figureraient, entre autres :

- le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos par les conducteurs de locomotives dans les entreprises ferroviaires et sur la voie;
- le contrôle de la conformité avec les règles spécifiques sur l'entretien et l'exploitation sûrs des wagons de fret ferroviaire et d'autres matériels roulants;
- l'élaboration d'un plan d'urgence général du réseau ferroviaire obligatoire pour tous les acteurs du système ferroviaire comprenant notamment : i) des canaux de communication avec les proches des victimes après un accident grave ; ii) un système de prise en charge des victimes après un accident qui les guide vers les procédures de plainte.

Période de transition : les députés ont préconisé un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la directive pour ce qui concerne l'établissement d'arrangements qui définissent la portée, les procédures et la structuration de la coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été ramené de deux ans à un an.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté par 617 voix pour, 54 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte).

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Dispositions minimales : la directive établirait des dispositions minimales, au-delà desquelles les États membres ne pourraient légiférer que si les règles ont été notifiées. L'objectif serait de renforcer encore la sécurité des chemins de fer de l'Union, et d'améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire, par :

- la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'une plus grande harmonisation des règles nationales offrant un niveau élevé de sécurité;
- l'introduction d'un certificat de sécurité unique valable et reconnu dans tous les États membres au sein des zones d'utilisation spécifiées;
- l'obligation faite à l'Agence ferroviaire européenne de publier des lignes directrices sur la sécurité ferroviaire et la certification de sécurité, y compris des listes d'exemples de bonnes pratiques, en particulier pour le transport transfrontalier.

Selon le Parlement, la sécurité devrait être assurée non seulement pour les voyageurs et les membres du personnel, y compris le personnel des sous-traitants, mais aussi pour les usagers des passages à niveau et les personnes résidant à proximité des lignes de chemin de fer.

Rôle des acteurs : les députés ont préconisé une répartition claire des tâches et des responsabilités entre l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sécurité.

L'Agence devrait devenir un guichet unique pour les certificats de sécurité de l'Union, en utilisant l'expertise, les connaissances locales et l'expérience des autorités nationales de sécurité. Elle devrait avoir la compétence exclusive pour délivrer, renouveler, modifier ou révoquer les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

Les États membres, l'Agence et tous les acteurs du système ferroviaire devraient établir une «culture de l'équité» qui assure la communication, en toute confidentialité, d'informations cohérentes sur les accidents, les incidents et les risques potentiels pour la sécurité. Les États membres devraient soutenir l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

L'Agence devrait créer et gérer une base centralisée de données contenant toutes les informations transmises sur les accidents ou les incidents.

Règles nationales : les États membres auraient la possibilité de préparer de nouvelles règles nationales, après l'entrée en vigueur de la directive, exclusivement dans un certain nombre de cas. Après réception du projet de règle nationale, l'Agence ouvrirait un processus de coordination impliquant toutes les autorités nationales de sécurité afin de garantir un degré optimal d'harmonisation au sein de l'Union. La nouvelle règle nationale ne pourrait rester ou entrer en vigueur si la Commission, conformément à une recommandation de l'Agence, s'y oppose, en motivant son objection.

L'Agence devrait élaborer et publier des lignes directrices pour l'adoption de nouvelles règles nationales ou la modification des règles nationales existantes.

Système de gestion de la sécurité : celui-ci devrait garantir la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris une qualification et une formation appropriées du personnel ainsi que la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des sous-traitants.

La Commission devrait établir, au moyen d'actes délégués, les éléments du système de gestion de la sécurité, y compris une politique de sécurité approuvée et communiquée en interne, des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de sécurité ainsi que des procédures pour atteindre ces derniers.

En cas d'infrastructure transfrontalière, en particulier de tunnels transfrontaliers, des systèmes spécifiques de gestion de la sécurité devraient être développés et améliorés afin d'assurer la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

Les gestionnaires de l'infrastructure devraient aussi prévoir un système de coordination avec les administrateurs des pays voisins avec lesquels le réseau est connecté.

Demandes de certificats de sécurité uniques : les députés ont estimé que l'Agence devrait statuer sur chaque demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard trois mois après le dépôt de la demande.

Des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires qui n'exercent leurs activités que sur un réseau isolé pourraient également être octroyés par une autorité nationale de sécurité des États membres qui possèdent un tel réseau. Dans de tels cas, le demandeur pourrait

choisir de s'adresser soit à l'Agence, soit aux autorités nationales de sécurité des États membres concernés.

Entretien des véhicules : l'Agence devrait établir, rendre public et actualiser ensuite sans délai, un registre des entités certifiées chargées de l'entretien. Lorsqu'elle élabore ou modifie les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), l'Agence devrait harmoniser les règles relatives aux exigences minimales pour l'entretien afin de garantir la sécurité de l'ensemble du système ferroviaire.

Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la directive, l'Agence devrait recenser les composants ferroviaires qui revêtent une nature essentielle pour la sécurité ferroviaire et mettre au point un système permettant de tracer ces composants.

Autorité nationale de sécurité : le texte amendé prévoit la possibilité pour les États membres de décider d'établir en commun une autorité de sécurité compétente sur leurs territoires. Parmi les tâches assignées à l'autorité nationale de sécurité figureraient, entre autres :

- le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos par les conducteurs de locomotives dans les entreprises ferroviaires et sur la voie;
- le contrôle de la conformité avec les règles spécifiques sur l'entretien et l'exploitation sûrs des wagons de fret ferroviaire et d'autres matériels roulants;
- élaboration d'un plan d'urgence général du réseau ferroviaire obligatoire pour tous les acteurs du système ferroviaire comprenant notamment : i) des canaux de communication avec les proches des victimes après un accident grave ; ii) un système de prise en charge des victimes après un accident qui les guide vers les procédures de plainte.

Période de transition : jusqu'à quatre ans après la date d'entrée en vigueur, les autorités nationales de sécurité pourraient continuer d'octroyer des certificats de sécurité conformément aux dispositions de la directive 2004/49/CE.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été ramené de deux ans à un an.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

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 de dévoluer 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: le 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.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La Commission a présenté une communication sur la position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte).

La Commission estime que l'accord politique adopté par le Conseil Transports le 10 décembre 2015 approuve les principaux objectifs de la proposition de la Commission concernant la simplification de la procédure de délivrance des certificats de sécurité. Elle note toutefois que cet accord diffère de la proposition de la Commission sur certains points, notamment du fait qu'il laisse aux entreprises ferroviaires qui n'offrent des services que dans un seul État membre le choix de demander un certificat de sécurité soit à l'Agence ferroviaire européenne, soit à leur autorité nationale de sécurité (ANS). La procédure et les critères applicables sont toutefois les mêmes dans les deux cas.

La Commission rappelle que la position du Conseil :

- clarifie le rôle et les responsabilités des acteurs du système ferroviaire, afin d'améliorer le niveau de sécurité par le renforcement des dispositions relatives aux rôles respectifs des acteurs du système ferroviaire ; les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires auraient une responsabilité primordiale dans le fonctionnement sûr du train et devraient avoir l'obligation de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité ;
- indique expressément que l'Agence ferroviaire européenne doit rendre des comptes en relation avec la délivrance des certificats de sécurité et quelle est pleinement responsable des certificats uniques de sécurité qu'elle délivre ;
- prévoit une procédure de recours pour les demandeurs, qui peuvent saisir une juridiction nationale en cas de désaccord avec la décision prise par l'Agence ou par l'ANS ;
- précise les modalités de la coopération entre l'Agence et les ANS aux fins de la délivrance des certificats de sécurité uniques ;
- donne des indications détaillées sur les activités de surveillance des ANS et leurs liens avec la certification ;
- confère à la Commission des pouvoirs d'exécution aux fins de la mise en place de la structure de notification des rapports d'enquête sur les accidents et incidents.

La position du Conseil inclut également de nouvelles dispositions liées à des cas particuliers et aux préoccupations de certains États membres.

Si la Commission considère l'ensemble des ajouts introduits comme acceptables, elle regrette les aspects suivants de la position du Conseil :

- l'allongement à 3 ans, au lieu de 2, du délai de transposition ;
- toutes les modifications introduites en relation avec les pouvoirs délégués et d'exécution, notamment le recours systématique à la clause « absence d'avis », qui est contraire à la lettre et à l'esprit de l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement (UE) n° 182/2011 sur la comitologie ;
- la suppression de l'obligation, pour les États membres, de communiquer à la Commission des informations claires et précises sur la transposition des directives en droit national, pourtant reconnue par le Parlement européen, le Conseil et la Commission dans leur déclaration politique commune du 27 octobre 2011 sur les documents explicatifs.

Dans un esprit de compromis, la Commission accepte la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture, avec les cinq autres propositions formant le quatrième paquet ferroviaire.

La Commission considère en effet que l'adoption simultanée des piliers commercial et technique maximiserait les bénéfices en termes de qualité du service, d'efficacité et de compétitivité du secteur ferroviaire.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Michael CRAMER (Verts/ALE, DE), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte).

La position en première lecture du Conseil étant conforme à l'accord conclu lors des trilogues, la commission parlementaire a recommandé d'approuver la position du Conseil en première lecture sans amendements.

La commission compétente a également pris note de la déclaration de la Commission sur les documents explicatifs annexée au projet de résolution législative. Dans cette déclaration la Commission rappelle que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont reconnu que l'information transmise par les États membres à la Commission concernant la transposition de directives dans le droit national doit être claire et précise, afin faciliter la tâche qui incombe à la Commission de superviser de la mise en œuvre du droit de l'Union. La Commission estime que, dans le cas d'espèce, des documents explicatifs auraient pu être utiles à cette fin. Elle déplore que le texte final ne contienne pas de dispositions allant dans ce sens.

Après des négociations informelles entre le Parlement et le Conseil, un accord a été dégagé. Les principales réalisations du Parlement sont les suivantes :

- rôle clé de l'Agence ferroviaire européenne dans la délivrance des certificats de sécurité des entreprises ferroviaires : elle sera habilitée à délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires opérant dans plusieurs États membres. 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 ;
- amélioration de la culture de la sécurité et du signalement des incidents au niveau des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure : a) encouragement du personnel à signaler les incidents dans des conditions de confidentialité et permettre ainsi au secteur ferroviaire de tirer des enseignements et d'améliorer les pratiques de travail ; b) mise en place des programmes de formation du personnel, y compris pour les aspects liés à l'aptitude physique et psychologique ;
- obligation pour les États membres de veiller à ce que les conducteurs de train respectent les règles en matière de temps de travail, de conduite et de repos ;
- possibilité pour l'Agence de mettre en place un instrument pour les échanges d'informations relatives aux risques pour la sécurité entre les acteurs concernés ;
- amélioration de la politique d'information vis-à-vis des proches des victimes et meilleure coordination des services d'urgence ;
- l'Agence fournira aux organismes d'enquête une assistance technique et assurera le secrétariat pour faciliter la coopération entre eux. Les organismes d'enquête procéderont à des évaluations par les pairs à des fins de contrôle d'efficacité et d'indépendance. Toutefois, compte tenu du fait que l'Agence délivre les autorisations, elle ne peut être directement impliquée dans les enquêtes en raison d'éventuels conflits d'intérêts.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire.

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture.

Il a également pris note d'une déclaration de la Commission sur les documents explicatifs annexée au projet de résolution législative. Dans cette déclaration la Commission rappelle que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont reconnu que l'information transmise par les États membres à la Commission concernant la transposition de directives dans le droit national doit être claire et précise, afin faciliter la tâche qui incombe à la Commission de superviser de la mise en œuvre du droit de l'Union. La Commission estime que, dans le cas d'espèce, des documents explicatifs auraient pu être utiles à cette fin. Elle déplore que le texte final ne contienne pas de dispositions allant dans ce sens.

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

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 dévoluer 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).

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.