



Bruxelles, le 17.12.2014  
COM(2014) 740 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT  
EUROPÉEN**

**relative à un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la  
sécurité ferroviaire**

{SWD(2014) 355 final}

# COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

## relative à un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire

### 1. INTRODUCTION

L'article 31 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire)<sup>1</sup> prévoit que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, tous les cinq ans, un rapport sur la mise en œuvre de cette directive.

La présente communication expose les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire dans le système ferroviaire européen depuis que la Commission a adopté son deuxième rapport, en septembre 2009<sup>2</sup>.

Le chapitre 1 présente l'évolution, au cours des cinq dernières années, de la législation basée sur la directive sur la sécurité ferroviaire, tandis que le chapitre 2 porte sur sa mise en œuvre et son application. De plus amples informations sont disponibles dans le document de travail des services de la Commission intitulé «**Progress report on the implementation of the Railway Safety Directive (Directive 2004/49/EC)**».

### 2. ÉVOLUTION DU CADRE JURIDIQUE

Pour mettre en place un espace ferroviaire unique européen, il est indispensable de disposer d'un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer. À cet égard, la directive 2004/49/CE a constitué une étape importante vers la réalisation de cet objectif, puisqu'elle a établi un cadre pour harmoniser les règles de sécurité nationales, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités nationales de sécurité et les enquêtes sur les accidents. Elle a également empêché les États membres d'établir des règles et normes de sécurité distinctes sur la base d'approches techniques et opérationnelles disparates.

#### 2.1. Évolution récente du cadre juridique de la sécurité ferroviaire

Depuis l'adoption du précédent rapport d'avancement, en 2009, 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 (voir annexe). L'Agence

---

<sup>1</sup> 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 (directive sur la sécurité ferroviaire), JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

<sup>2</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à un Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (COM(2009) 464 final).

ferroviaire européenne (AFE) a apporté une contribution majeure en aidant à élaborer la législation et en présentant des recommandations à la Commission.

La Commission examine ci-dessous les principaux progrès réalisés dans le domaine de la sécurité ferroviaire au cours de la période considérée.

### **2.1.1. Indicateurs de sécurité communs**

Le principal objectif des indicateurs de sécurité communs (ISC) est d'évaluer les résultats en matière de sécurité et de faciliter l'évaluation de l'incidence économique des objectifs de sécurité communs (OSC).

Conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive sur la sécurité ferroviaire, l'annexe I a été révisée pour y inclure les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

### **2.1.2. Méthodes de sécurité communes**

Il est essentiel de fonder la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire sur des principes communs, notamment par des critères harmonisés de délivrance et de supervision des certificats de sécurité, afin de réaliser l'espace ferroviaire unique européen.

Ces principes, généralement appelés méthodes de sécurité communes ou MSC (voir l'article 6 de la directive sur la sécurité ferroviaire), déterminent également comment sont évalués les niveaux de sécurité et la réalisation des objectifs de sécurité.

### **2.1.3. Objectifs de sécurité communs**

Les objectifs de sécurité communs ou OSC (voir l'article 7 de la directive) définissent les niveaux de sécurité en termes d'acceptation des risques par l'opinion. Les niveaux de risque sont exprimés en nombre de personnes tuées ou grièvement blessées par train-km. Il existe des catégories de risque pour les voyageurs, le personnel, les usagers des passages à niveau, les personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires, les autres personnes et la société dans son ensemble.

Les OSC facilitent le contrôle des résultats en matière de sécurité ferroviaire en permettant de quantifier si la sécurité dans les États membres est maintenue au moins au même niveau.

### **2.1.4. Certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret (article 14 bis de la directive sur la sécurité ferroviaire)**

Un nouveau système de certification des entités chargées de l'entretien pour les wagons de fret a été une autre réalisation importante de ces cinq dernières années. Il a pour objet de permettre de prouver, dans toute l'Union, qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place son système d'entretien. La capacité d'une entité chargée de l'entretien à faire en sorte que tout wagon de fret dont elle est responsable circule de manière sûre peut être évaluée à l'aide du cadre harmonisé prévu par le règlement (UE) n° 445/2011<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> JO L 122 du 11.5.11, p. 22.

## 2.2. Règles de sécurité nationales

En raison du manque de transparence qu'elles engendrent, les règles de sécurité nationales (RSN) constituent l'un des principaux obstacles à la création d'un marché ferroviaire intérieur. Bien qu'instaurées pour des raisons légitimes, la plupart des RSN sont héritées d'anciens dispositifs réglementaires et sont redondantes dans le système de sécurité établi par la directive sur la sécurité ferroviaire.

Les États membres devraient tenir à jour leurs règles nationales, supprimer les dispositions obsolètes et tenir la Commission et l'AFE informées de toute modification de ces règles. Or au bout de plusieurs années, les progrès en matière de modification des RSN redondantes n'avaient été que faibles. De ce fait, en décembre 2010, le comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires a décidé de créer un groupe de travail spécifique sur les règles de sécurité nationales (2011-12) chargé de clarifier certains aspects en ce qui concerne les RSN et d'encourager les bonnes pratiques.

Les conclusions du rapport du groupe de travail comportaient des recommandations pour la diffusion des meilleures pratiques et la rationalisation des règles nationales des États membres, des procédures pour améliorer la transparence et des propositions pour le futur cadre juridique. La Commission et l'AFE ont suivi ces recommandations dans leurs domaines respectifs de compétence:

### a) *Diffusion et toilettage des règles de sécurité nationales*

Il subsiste un certain nombre de RSN redondantes, répétitives, contradictoires et inutiles, non conformes au cadre européen.

Le groupe de travail a chargé l'AFE de lancer une campagne de diffusion allant de pair, pour chaque État membre, avec une information et des dialogues spécifiques, une évaluation des RSN et la définition de priorités individuelles.

Le groupe de travail a mis au point un «outil de gestion des règles» afin de fournir des orientations sur le cadre législatif existant, l'AFE transmettant au moins une fois par an aux États membres une proposition de toilettage de règles obsolètes.

### b) *Promotion de la transparence*

Notif-IT est l'outil informatique de notification de nouvelles RSN. Depuis avril 2014, un module «projets de règles de sécurité» a été mis en place pour améliorer la transparence et prévenir l'adoption de règles non conformes au cadre législatif de l'UE. La base de données sera transférée de la Commission à l'AFE en 2015.

L'AFE aide la Commission à (pré-)évaluer les RSN notifiées. Elle a également élaboré une méthode de suivi des progrès accomplis en matière de transparence via le baromètre de transparence pour le secteur ferroviaire et l'enquête sur la transparence adressée aux autorités nationales de sécurité (ANS) et aux États membres.

### c) *Propositions pour le futur cadre juridique*

Dans le cadre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire (cf. point 2.4.2), la Commission a proposé une refonte des directives sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.

Comme recommandé par le groupe de travail, les RSN et les règles techniques nationales sont désormais dénommées «règles nationales» (indépendamment de leur justification). Les procédures d'établissement et de notification de nouvelles «règles nationales» ont été harmonisées, quoique leur adoption repose encore sur des bases légales distinctes.

### **3. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE ET DES RÉSULTATS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ**

#### **3.1. Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire par les États membres**

Si la directive est transposée de manière incorrecte, il n'est pas possible d'élaborer ou d'améliorer des mesures de sécurité dans le cadre du développement d'un espace ferroviaire unique européen.

La Commission, assistée par l'AFE, a analysé les mesures législatives notifiées par les États membres afin de vérifier s'ils ont correctement transposé les dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire.

La Commission a demandé aux États membres des informations sur leur transposition de la directive (questionnaires «EU-Pilot») et lancé des procédures d'infraction lorsque les justifications avancées pour une absence de transposition ou une transposition incorrecte ne donnaient pas satisfaction.

Un total de 26 cas «EU-Pilot» ont été traités, dont l'un a été clôturé au stade préalable à l'infraction. Des procédures d'infraction ont été engagées dans 19 cas, dont cinq ont été clôturées à la suite des mesures correctrices prises par les États membres concernés. Dans un cas, la Cour de justice européenne a été saisie. À l'heure actuelle, six procédures se trouvent au stade «EU Pilot» et 14 cas d'infraction sont en cours (octobre 2014).

#### **3.2. Gestion et suivi de la sécurité**

Même si la transposition est une première étape importante, une législation peut être bien transposée et mal mise en œuvre. Si les mesures de sécurité ne sont pas correctement mises en œuvre, elles ne peuvent pas garantir de manière constante des niveaux de sécurité élevés aux citoyens de l'UE. Le cadre juridique établi par la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit des méthodes de suivi du niveau de sécurité et de la réalisation des objectifs.

##### **3.2.1. Gestion de la sécurité**

En Europe, la sécurité ferroviaire est gérée au niveau de l'opérateur, des États membres et de l'UE.

Le cadre juridique créé par la directive sur la sécurité ferroviaire est basé sur la responsabilité conférée aux principaux acteurs, c'est-à-dire les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, d'évaluer tous les risques relatifs à la sécurité de l'exploitation de trains et de mettre en place un système de gestion de la sécurité conformément à l'article 9 de la directive.

Dans les États membres, les autorités nationales de sécurité évaluent la qualité des systèmes de gestion de la sécurité lorsqu'elles délivrent aux entreprises ferroviaires et

aux gestionnaires d'infrastructure le certificat ou l'agrément de sécurité nécessaire à l'exercice de leur activité. Les autorités nationales de sécurité sont responsables de la supervision des activités des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pendant la période de validité du certificat ou de l'agrément.

Au niveau de l'UE, le suivi des résultats en matière de sécurité est l'une des principales missions de l'AFE, qui évalue chaque année dans quelle mesure les OSC et les «valeurs nationales de référence» sont atteintes, conformément aux méthodes de sécurité communes prévues par la décision n° 2009/460/CE de la Commission<sup>4</sup> (voir en particulier son article 4). L'évaluation couvre les 26 États membres qui disposent d'un réseau ferroviaire, plus la Norvège. En 2014, pour la première fois, il a couvert la Croatie, qui a adhéré à l'Union européenne l'année précédente.

Les résultats de l'évaluation réalisée en 2014 montrent que les performances de sécurité restent acceptables dans la plupart des 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 doivent envoyer à la Commission une explication des causes probables des résultats, conformément à l'article 5 de la décision 2009/460/CE.

### **3.2.2. Évolutions en matière de sécurité**

Les autorités nationales de sécurité et les organismes d'enquête nationaux sont légalement tenus (en vertu des articles 18 et 23 de la directive sur la sécurité ferroviaire) de déclarer à l'AFE certaines informations pouvant être utilisées aux fins de l'évaluation de l'évolution de la sécurité ferroviaire dans l'UE.

Depuis 2006, l'Agence ferroviaire européenne a publié un rapport tous les deux ans, fournissant aux parties prenantes un aperçu détaillé de l'évolution de la sécurité ferroviaire dans l'UE<sup>5</sup>.

Au cours des six dernières années disponibles, 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 (voir graphiques 1 et 2). 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, et un nombre comparable de personnes sont grièvement blessées chaque année.

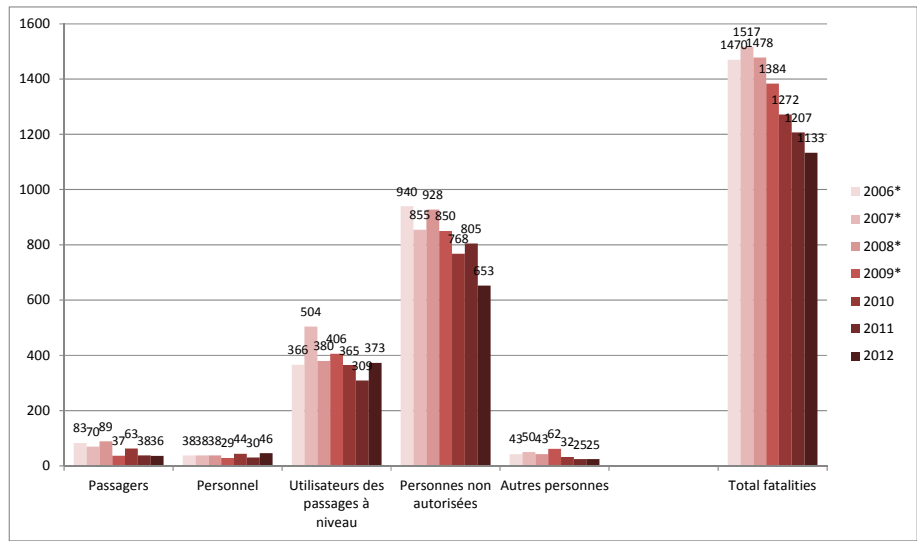
Les niveaux de sécurité varient considérablement d'un État membre à l'autre, les niveaux de risque étant nettement supérieurs à la moyenne de l'UE dans certains d'entre eux (voir graphique 3). Une approche systématique de l'amélioration des résultats en matière de

---

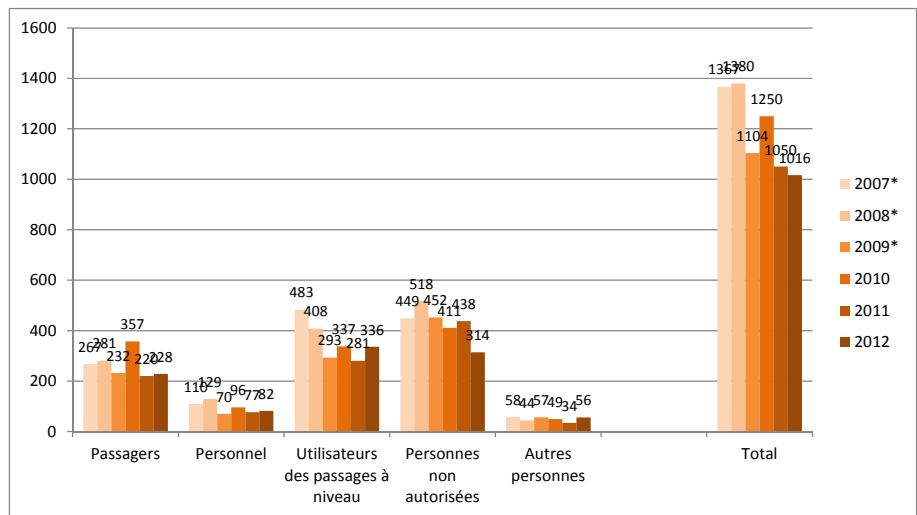
<sup>4</sup> Décision 2009/460/CE de la Commission du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 150 du 13.6.2009, p. 11).

<sup>5</sup> Source des informations et des chiffres: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, disponible (en anglais uniquement) sur le site web de l'AFE à l'adresse <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>

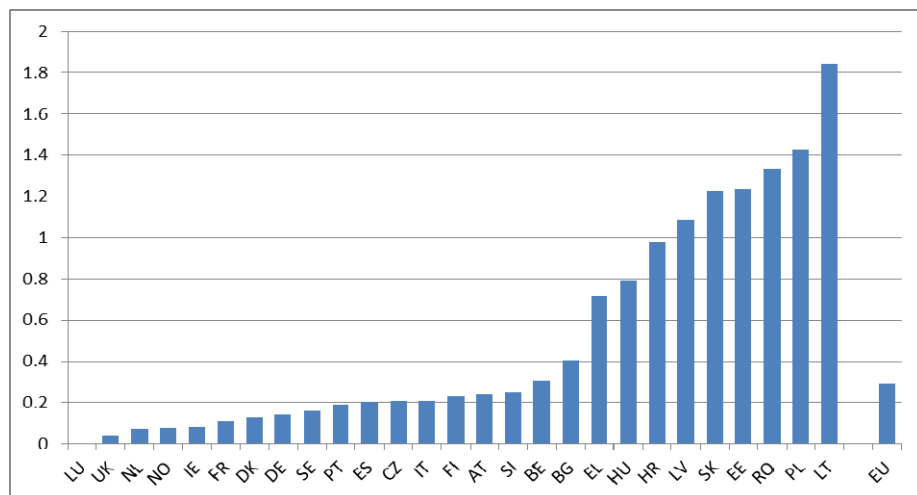
sécurité dans ces États membres permettrait de réaliser de nets progrès en ce qui concerne les objectifs européens en matière de sécurité.



**Graphique 1: Nombre de tués par catégorie de victime (UE- 28: 2006–12)**  
 \* Pas de données disponibles pour la Croatie entre 2006 et 2009



**Graphique 2: Nombre de personnes grièvement blessées par catégorie de victime (UE- 28: 2007-12)**  
 \* Pas de données disponibles pour la Croatie entre 2007 et 2009



### **Graphique 3: Risque de mortalité — nombre de décès et de blessures graves pondérées liés au réseau ferroviaire par million de train-km (2007-12)**

#### **3.2.3. Événements ayant fait l'objet d'une enquête par les organismes d'enquête nationaux**

Le nombre d'accidents ferroviaires graves ayant fait l'objet d'une enquête par les OEN a été stable depuis 2007, avec un chiffre d'environ 40 par an. Toutefois, ces dernières années, de plus en plus d'OEN ont ouvert des enquêtes sur les accidents non qualifiés de graves en vertu de la directive.

L'AFE reçoit une notification d'ouverture d'enquête et un rapport final pour chaque incident ayant fait l'objet d'une enquête par un OEN.

La coopération entre les OEN est importante: Les résultats des enquêtes peuvent être discutés au niveau de l'UE afin de permettre à tous les opérateurs de tirer les enseignements des accidents et d'améliorer leur gestion de la sécurité. L'AFE coopère avec les OEN en matière de méthodes d'enquête sur les accidents, d'élaboration des rapports, de recommandations et d'échange de bonnes pratiques. Avec l'aide de l'AFE, les autorités nationales de sécurité et les OEN ont élaboré des orientations communes sur les recommandations en matière de sécurité<sup>6</sup>.

L'AFE a également mis au point un système d'information pour échanger des informations urgentes et importantes relatives à la sécurité, afin d'aider les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à prendre les mesures les plus appropriées à leur profil de risque.

#### **3.2.4. Suivi des activités faisant l'objet d'un appui par l'AFE**

Outre ses obligations juridiques de déclaration, l'AFE assure le suivi des activités des principaux organismes institutionnels sur une base volontaire, au moyen des éléments suivants:

- le programme d'**audit croisé des autorités nationales de sécurité**, visant à évaluer les résultats des autorités nationales de sécurité dans les trois principales activités qu'elles sont tenues d'effectuer en vertu des directives sur la sécurité et l'interopérabilité (certification et agrément de sécurité, supervision et autorisation de la mise en service de véhicules) et à échanger les meilleures pratiques. Le système d'audit croisé a fait l'objet d'une phase pilote de 2011 à 2013 et le premier cycle d'audit complet (2013-18) est désormais en cours, avec une évaluation des performances, une recherche d'harmonisation des procédures et l'identification des problèmes à prendre en compte dans des dispositions législatives futures;
- des **évaluations volontaires des OEN**, qui aident les OEN en évaluant leurs performances en matière d'enquêtes sur les accidents, en échangeant des bonnes pratiques et en élaborant des moyens concrets d'améliorer leur travail.

---

<sup>6</sup> Guide disponible sur le site web de l'AFE à l'adresse <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>



### **3.3. Certification des entités chargées de l'entretien**

Le système de certification prévu par le règlement (UE) n° 445/2011 permet de prouver, dans toute l'UE, qu'une entité chargée de l'entretien a instauré son système d'entretien et peut satisfaire aux exigences harmonisées. Depuis son entrée en vigueur en mai 2011, ce règlement a permis d'obtenir les résultats suivants:

- le nombre d'entités certifiées est passé de 10 à 248 entre mai 2012 et mars 2014;
- le nombre d'ateliers d'entretien certifiés conformément au système volontaire de certification établi en vertu de ce règlement est passé de 1 à 169 au cours de la même période.

Afin d'harmoniser les évaluations des organismes de certification des entités chargées de l'entretien, l'AFE organise des activités de soutien favorisant la coopération, l'orientation et la diffusion des meilleures pratiques.

### **3.4. Autres évolutions**

#### ***3.4.1. Analyse des processus relatifs aux performances de sécurité***

L'AFE a élaboré une «matrice de surveillance réglementaire» qui peut fournir une vue d'ensemble systématique de la situation au niveau du ministère, des autorités nationales de sécurité et de l'OEN dans chacun des États membres. L'objectif est de voir comment le cadre fonctionne au niveau des États membres afin d'améliorer la compréhension des mécanismes sous-jacents aux problèmes systémiques, mais aussi d'identifier les meilleures pratiques d'application du cadre réglementaire pouvant être échangées entre États membres.

Les premiers résultats ont été transmis au comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires en juin 2014. La Commission et l'AFE ont proposé d'utiliser la matrice pour effectuer une évaluation générale des résultats en matière de sécurité ferroviaire des États membres, en commençant par ceux dont les niveaux de risque sont sensiblement supérieurs à la moyenne de l'UE (et qui se trouvent à droite dans le graphique 3).

#### ***3.4.2. Quatrième paquet ferroviaire et refonte de la directive sur la sécurité ferroviaire***

Le quatrième paquet ferroviaire, adopté par la Commission le 30 janvier 2013, vise à améliorer la qualité et l'efficacité des services afin de rendre le rail plus attrayant pour les passagers.

Ce paquet comprend la refonte de la directive sur la sécurité ferroviaire, impliquant essentiellement une révision du régime de certification en matière de sécurité et la migration vers un certificat de sécurité unique. En lieu et place de l'actuel système à deux niveaux, un certificat de sécurité unique, valable dans tous les États membres dans lesquels l'entreprise ferroviaire exerce ses activités, sera accordé sur la base d'une seule demande. Cette évolution va dans le sens de l'objectif général du quatrième paquet, à savoir d'éliminer les obstacles administratifs et techniques de manière à améliorer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport.

En outre, l'AFE jouerait un plus grand rôle et deviendrait une autorité européenne en ce qui concerne la certification en matière de sécurité.

Les autorités nationales de sécurité continueront à agir en tant qu'autorités de contrôle principales des entreprises ferroviaires et continueront de délivrer les agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure. Pour veiller à ce qu'ils le fassent conformément à des critères et procédures analogues, l'AFE serait autorisée à assurer un suivi de leur activité, de leurs performances et de leur organisation.

### ***3.4.3. PRIME, une plateforme pour les gestionnaires européens d'infrastructure ferroviaire***

En janvier 2014, la Commission a lancé une plateforme de haut niveau pour les gestionnaires européens d'infrastructure ferroviaire, PRIME, qui devrait améliorer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure et, notamment, assurer une meilleure mise en œuvre de l'approche commune en matière de sécurité dans l'UE.

La première réunion, le 28 janvier 2014, a été marquée par un échange de vues utile sur les accidents ferroviaires pour lesquels des mesures de prévention doivent être envisagées.

## **4. CONCLUSIONS**

Au cours des cinq dernières années, les actes législatifs prévus par la directive sur la sécurité ferroviaire ont été adoptés. Le comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires a tenu environ 20 réunions, conseillant la Commission sur les mesures appropriées par l'intermédiaire des procédures de comité sur la base des nombreuses recommandations sur l'interopérabilité et la sécurité faites par l'Agence ferroviaire européenne.

Des indicateurs de sécurité communs, des méthodes et des objectifs ont été élaborés depuis le rapport d'avancement de 2009. 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:

- 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 la suite de procédures d'infraction, les États membres concernés devraient adapter leurs législations nationales afin de se conformer aux dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire;
- le manque de transparence de certaines règles de sécurité nationales 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. Les nouvelles RSN doivent n'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;

- les performances générales en matière de sécurité ferroviaire sont satisfaisantes et meilleures que celle des autres modes de transport terrestres, mais elles varient fortement selon les États membres. L'article 4, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire prévoit que «les États membres veillent à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée». Il semble «raisonnable» de faire des efforts pour améliorer la situation dans les États membres où le niveau de risque est sensiblement plus élevé que la moyenne de l'UE.

Sur ce dernier point, l'AFE a élaboré un outil pour l'évaluation générale de la sécurité ferroviaire dans chaque État membre. 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.

## **Annexe:**

### **Mesures adoptées par la Commission depuis 2009 en application de la directive 2004/49/CE<sup>7</sup>**

#### ***Indicateurs de sécurité communs (article 5 de la directive sur la sécurité ferroviaire)***

1. Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents (JO L 313 du 28.11.2009, p. 65)
2. Directive 2014/88/UE de la Commission du 9 juillet 2014 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents (JO L 201 du 10.7.2014, p. 9)

#### ***Méthodes de sécurité communes (article 6 de la directive sur la sécurité ferroviaire)***

##### *a) Méthodes d'évaluation et d'appréciation des risques*

3. Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (JO L 121 du 3.5.2103, p. 8)

##### *b) Méthodes d'évaluation de la conformité aux exigences des certificats et agréments de sécurité*

4. Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11)
5. Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (JO L 327 du 11.12.2010, p. 13)

##### *c) Méthodes de contrôle de l'exploitation et de l'entretien*

6. Règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité (JO L 320 du 17.11.2012, p. 3)

---

<sup>7</sup> Les décisions d'exécution de la Commission concernant un mandat confié à l'AFE ne sont pas reprises dans la liste.

7. Règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien (JO L 320 du 17.11.2012, p. 8)

***Objectifs de sécurité communs (article 7 de la directive sur la sécurité ferroviaire)***

8. Décision 2010/409/UE de la Commission du 19 juillet 2010 concernant les objectifs de sécurité communs visés à l'article 7 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 189 du 22.7.2010, p. 19)
9. Décision 2012/226/UE de la Commission du 23 avril 2012 relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire (JO L 115 du 27.4.2012, p. 27)
10. Décision d'exécution 2013/753/UE de la Commission du 11 décembre 2013 modifiant la décision 2012/226/UE relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs du système ferroviaire (JO L 334 du 13.12.2013, p. 37)

***Certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret (article 14 bis de la directive sur la sécurité ferroviaire)***

11. Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22).