

## **Position**

Recommandations de l'UTP sur le pilier technique  
relatif au quatrième paquet ferroviaire adopté le 30 janvier 2013

adoptée le 11 avril 2013

# Position

*De manière générale, l'UTP se réjouit des objectifs poursuivis par la Commission européenne sur le volet interopérabilité et sécurité technique du quatrième paquet ferroviaire, et cela afin de supprimer les obstacles, techniques et administratifs, à l'accès au marché.*

*L'attribution à l'Agence ferroviaire européenne (ERA) de la délivrance des autorisations des véhicules et de la certification en matière de sécurité notamment devrait aussi permettre de réduire les coûts et les délais des procédures d'accès au réseau. L'UTP relève cependant qu'il conviendrait que les propositions de la Commission comportent les modalités de transition à mettre en œuvre pour aboutir à l'organisation cible autour de l'ERA mais également au certificat de sécurité unique.*

## **1. Pour un renforcement du rôle et des compétences de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)**

L'UTP souhaite saluer les propositions de la Commission européenne sur le rôle de l'ERA et sur la création en son sein d'une instance d'appel.

En effet, la Commission européenne propose de renforcer le rôle de l'Agence et d'en faire un guichet unique. L'UTP suggère effectivement de suivre ce modèle et de doter l'ERA d'un pouvoir décisionnaire en charge de délivrer les autorisations pour les véhicules (hors rails légers) et les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

Un renforcement et une clarification des pouvoirs de l'Agence, de ses moyens (financiers et humains) et de sa responsabilité sont ainsi nécessaires.

La mise en place de cette nouvelle organisation cible, administrative et opérationnelle, nécessitera de définir, dans la proposition de directive, les modalités de la transition pour permettre à l'ensemble des parties concernées d'opérer le changement.

Ainsi, dans une première phase, l'ERA pourrait être le garant des procédures et du calendrier pour s'assurer du bon traitement des dossiers par les Autorités Nationales de Sécurité (ANS). Au cours de cette période de transition, **l'importante question relative à la responsabilité juridique de l'ERA devra en outre être instruite.**

Il conviendrait également de s'assurer de la transparence des règles d'adoption relatives aux textes pris par l'ERA, notamment des « opinions » de l'ERA prévues à l'article 6 – paragraphe 3 de la proposition de modification de la directive interopérabilité, ces textes pouvant avoir un impact considérable sur le secteur.

S'agissant des documents techniques prévus à l'article 4 – paragraphe 9 de la proposition de directive interopérabilité (article 5 – paragraphe 8 de la directive 2008/57/CE actuelle) qui sont explicitement des annexes des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI), l'UTP demande, compte tenu de leur importance et par souci démocratique, qu'ils soient adoptés suivant la procédure d'examen (« examination procedure ») et qu'ils ne puissent pas faire l'objet d'actes délégués de la Commission européenne.

Par ailleurs, pour ce qui concerne l'instance d'appel, il est précisé à l'article 56 que « lors de l'examen d'un recours, la chambre de recours agit avec célérité ». L'emploi du terme « célérité » est peu précis et il serait préférable qu'un délai soit indiqué, à l'instar de ce qui est prévu à l'article 55 pour former un recours. Il conviendrait en outre que l'article 55 se réfère expressément à l'article 263 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour garantir le passage en 1<sup>re</sup> instance devant le Tribunal Général.

# Position

## 2. Pour une procédure efficace d'autorisation des véhicules ferroviaires

L'UTP est favorable à l'approche générale qui vise notamment à améliorer l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules ferroviaires en vue d'accéder au réseau, les délais excessivement longs pouvant aller jusqu'à compromettre desancements de projets ferroviaires.

Cependant, la notion d'« autorisation de mise sur le marché » des véhicules (articles 20 et 21 de la directive interopérabilité) doit être revue en profondeur pour que ces nouvelles procédures représentent véritablement un gain d'efficacité en termes administratifs (délais, coûts) et opérationnels. **La proposition actuelle ne correspond pas à la réalité du système ferroviaire et représenterait un transfert inefficace de responsabilité entre les acteurs.**

En effet, la proposition de la Commission remplace les « autorisations de mise en service » actuelles

par des « autorisations de mise sur le marché » demandées par le promoteur (qui est le plus souvent le constructeur) complétées par des « décisions de mise en service » qui devraient être prises par chaque entreprise ferroviaire pour chaque itinéraire emprunté et notifiées à plusieurs instances (ERA, ANS et gestionnaires de l'infrastructure concernés).

Ceci compliquerait la procédure administrative et obligerait les entreprises ferroviaires à des démarches beaucoup plus lourdes, sans gains potentiels, en termes ni d'interopérabilité, ni de sécurité.

L'UTP considère cela inutile, dans la mesure où les véhicules reçoivent déjà une « autorisation de mise sur le marché » détaillant les caractéristiques techniques des véhicules et que l'entreprise ferroviaire, dans le cadre de son certificat de sécurité est reconnue capable de vérifier la compatibilité technique d'un véhicule sur une ligne et d'intégrer ce véhicule dans un train.

Par ailleurs, alors qu'aujourd'hui un véhicule existant reçoit une nouvelle « autorisation de mise en service » uniquement lorsqu'il subit des modifications substantielles, la Commission propose qu'il reçoive une « autorisation de mise sur le marché » lorsqu'il subit une simple modification et une « autorisation de mise en service » à chaque fois qu'il change d'itinéraire.

### **3. Pour une démarche progressive vers un certificat de sécurité unique**

L'UTP n'est pas en mesure d'accepter les propositions de la Commission sur la directive sécurité, si les objectifs de la partie B actuelle du certificat de sécurité ne sont pas conservés pendant une période de convergence des règles nationales.

Il est en effet essentiel que les ANS (ou l'ERA à terme) vérifient que les entreprises ferroviaires sont capables d'exploiter, de manière sûre, leurs trains dans un pays donné (c'est-à-dire qu'elles en connaissent les systèmes, les processus, les règles et les langues).

En France, par exemple, un conducteur peut franchir des feux rouges, sous certaines conditions, sous sa propre responsabilité, sans avoir à recueillir l'accord du centre de gestion du trafic.

# Position

L'application de cette règle permet d'augmenter le débit de la ligne sans réduire le niveau de sécurité, puisque le train circule en marche à vue, à moins de 30 km/h et peut s'arrêter très rapidement. Dans d'autres pays européens, cette pratique est interdite.

Le conducteur doit donc être formé aux règles de circulation nationales. Il est ainsi crucial de vérifier que l'entreprise ferroviaire est bien capable de comprendre et d'intégrer les spécificités nationales relatives aux règles de circulation dans ses processus.

**La proposition de la Commission pour remplacer la partie B** n'est pas suffisante (non-suspensive) et **ne doit pas se fonder sur des « arrangements », des « coopérations » ou « autres accords »**, dans la mesure où un cadre législatif ainsi que des contrats clairs doivent s'appliquer à tous les acteurs d'une manière non-discriminatoire et transparente.

La sécurité ferroviaire dépend de l'accomplissement complet des tâches de chacun des acteurs majeurs du système ferroviaire. Tous les acteurs impliqués dans la chaîne de la sécurité du rail doivent être identifiés dans la liste des « acteurs clés » et une définition claire de leurs tâches respectives doit être fournie dans le quatrième paquet ferroviaire (directive sécurité).

### L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France**. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR. Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

### Contacts

- Erika Kaiser (*Département clientèles, exploitation et recherche*), ekaiser@utp.fr - +33(0)1 48 74 73 68
- Dominique Fèvre (*Communication*), communication@utp.fr - +33(0)1 48 74 73 46

# UTP

Union  
des Transports Publics  
et ferroviaires

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

[www.utp.fr](http://www.utp.fr)



Conception graphique : Communication Arts Graphiques (C.A.G.)  
Impression : Imprimé sur papier Créator Silk PEFC 100% - Imprimerie de Pithiviers - Édité en avril 2013.

ENGAGEMENT  
DE SERVICE

QUALI'OP  
REF. 166

AFNOR CERTIFICATION

[www.afnor.org](http://www.afnor.org)