L’UITP ET LA REGLEMENTATION EUROPEENNE IMPACTANT LES RESEAUX FERROVIAIRES LOCAUX (URBAINS, SUBURBAINS ET REGIONAUX)

Yves Amsler
Expert UITP EuroTeam
Conseiller du Secrétaire Général de l’UITP pour les Projets et le Développement

Février 2008
SOMMAIRE

L'UITP ET LA REGLEMENTATION EUROPEENNE IMPACTANT LES RESEAUX FERROVIAIRES LOCAUX (URBAINS, SUBURBAINS ET REGIONAUX)

1. INTRODUCTION ........................................................................................................2

2. LA LEGISLATION APPLICABLE EN MATIERE D'OUVERTURE ET D'INTEROPERABILITE DU MARCHE FERROVIAIRE .................................................................3

   2.1. Les premières directives ferroviaires ...............................................................3
   2.2. Le premier paquet ferroviaire .................................................................3
   2.3. Le deuxième paquet ferroviaire ...............................................................5
   2.4. Le troisième paquet ferroviaire ...............................................................6

   2.4.1. Directive 2007/58/CE sur le développement des chemins de fer communautaires .................................................................7
   2.4.2. Directive 2007/59/CE sur la certification des personnels de bord ..........7
   2.4.3. Règlement 1371/2007/CE sur les droits et obligations des passagers .8

3. LES AUTRES LEGISLATIONS FERROVIAIRES EN VIGUEUR .................10

4. LES RECOMMANDATIONS DE L'UITP EN MATIERE DE TRANSPOSITION DES PAQUETS FERROVIAIRES DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES ........................................................................................................11

5. LA LEGISLATION FERROVIAIRE EN PROJET : Le « Paquet trois bis » ....12

6. AUTRES INITIATIVES PRISES AU NIVEAU EUROPEEN EN FAVEUR D'UNE « HARMONISATION TECHNIQUE CONCERNANT LE SECTEUR DU RAIL URBAIN » .................................................................................................13

7. CONCLUSION ........................................................................................................15
ANNEXE I

LES ASSOCIATIONS FERROVIAIRES ET LES ORGANISMES EUROPEENS CONCERNES PAR L’ACTIVITE FERROVIAIRE LOCALE

INTRODUCTION GENERALE

PRESENTATION DES ASSOCIATIONS ET ORGANISMES EUROPEENS CONCERNES PAR L’ACTIVITE FERROVIAIRE DE L’UITP

UITP (www.uitp.org) ....................................................................................... 19
CER (www.cer.be).......................................................................................... 19
UIC (www.uic.asso.fr)................................................................................... 20
UNIFE (www.unife.org) ............................................................................... 20
ETF (http://www.itfglobal.org/etf/) ................................................................. 21
ALE (http://www.gdl.de/redaktionssystem/downloads/ale_portraet_2006.pdf) ......................... 21
EIM (www.eimrail.org) ............................................................................... 21
ERA (www.era.europa.eu) .......................................................................... 21
OTIF (www.otif.org) .................................................................................. 22
CEN (www.cenorm.be)............................................................................. 23
CENELEC (www.cenelec.org) ................................................................. 23
Dialogue Social Européen ............................................................................ 24
ERRAC (www.errac.org) .......................................................................... 25
RMMS (http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm) ............... 25

ANNEXE II

DROIT COMMUNAUTAIRE EUROPEEN AYANT UN IMPACT SUR LE SECTEUR FERROVIAIRE LOCAL (URBAIN, SUBURBAIN ET REGIONAL)....27

DOCUMENTS A CARACTERE GENERAL (NON SPECIFIQUE AU SECTEUR FERROVIAIRE) ........................................................................................................... 28

Livres blancs .............................................................................................. 28
Livres verts .............................................................................................. 28
Réseaux transeuropéens ........................................................................ 28
Environnement et sécurité ........................................................................ 29
Documents divers à caractère technique .................................................. 31
Marchés publics et prestataires de services ................................................ 33

DOCUMENTS SPECIFIQUES AU SECTEUR FERROVIAIRE..................................35

Premiers textes propres au secteur ferroviaire........................................ 35
Premier paquet ferroviaire et textes s’y rapportant .................................. 35
Deuxième paquet ferroviaire et textes s’y rapportant ................................ 36
Troisième paquet ferroviaire .................................................................... 36
Autres documents relatifs au secteur ferroviaire ..................................... 37
Paquet ferroviaire « Trois bis » ................................................................. 37
L’UITP ET LA REGLEMENTATION EUROPEENNE IMPACTANT LES RESEAUX FERROVIAIRES LOCAUX (URBAINS, SUBURBAINS ET REGIONAUX)

Yves Amsler
Expert UITP EuroTeam
Conseiller du Secrétaire Général de l’UITP pour les Projets et le Développement

Les acteurs du transport collectif local (transport urbain, suburban et régional par rail, par route et par voie d’eau), secteur que représente l’UITP, se sont principalement mobilisés depuis sept ans sur un projet de règlement européen relatif aux exigences de service public de transports de voyageurs par chemin de fer et par route qui revisite les conditions d’attribution des services de transport exploités sous contrainte de service public. Ce règlement 1370/2007/CE dit « Règlement OSP » (OSP : Obligations de Service Public) a été publié le 3 décembre 2007 et entrera en vigueur le 3 décembre 2009. Cependant le transport ferroviaire local est également concerné par une législation ferroviaire conçue au départ pour encadrer le développement des réseaux ferroviaires trans-européens. Ce document fait le point sur les relations de cette législation ferroviaire avec le transport ferroviaire local (seuls les textes qui influencent ce secteur sont cités). Il fournit également les références des autres principaux textes législatifs européens ayant des conséquences pour le secteur ferroviaire local.

Nota : les organismes européens cités dans ce document sont présentés en Annexe I, et les références de textes législatifs touchant directement ou indirectement le secteur ferroviaire urbain, suburban et régional sont données en Annexe II.
1. INTRODUCTION

Les traités de l’Union Européenne considèrent la politique commune des transports comme un des éléments fondamentaux du marché unique européen. La Commission européenne a souvent souligné les avantages compétitifs du rail par rapport aux autres modes de transport terrestres ou aériens, notamment en matière de consommation d’énergie, d’impact sur l’environnement et de sécurité. Pour la Commission, la revitalisation des chemins de fer et une tarification plus équilibrée des infrastructures devraient engendrer un transfert de trafic important de la route vers les chemins de fer.

Le secteur ferroviaire souffre cependant de la grande variété et de la complexité des spécifications techniques et des modalités d’exploitation des différents réseaux ferrés nationaux, qui limitent son attractivité et induisent des coûts de construction et d’exploitation accrus pour les infrastructures, les véhicules et les équipements. La Commission cherche donc à mettre progressivement en place une législation européenne qui favorise l’émergence d’un marché ferroviaire unique dans l’ensemble de l’Union et contribue à son développement et ce, en privilégiant trois concepts : celui d’ouverture du marché, celui d’interopérabilité physique, et celui d’harmonisation technique, en particulier dans les domaines de la sécurité ferroviaire et des droits et obligations des passagers ferroviaires.

De nombreux textes législatifs concernant le secteur ferroviaire ont été adoptés ces dernières années. Le transport ferroviaire suburban et régional de voyageurs et le transport ferroviaire urbain (métro, métro léger…) sont dans le champ couvert par cette législation ferroviaire, même si le transport ferroviaire urbain en a été exclu jusqu’à présent par les États membres lors de la transposition en droit national 1, comme cela sera montré plus loin.


La législation ferroviaire européenne pose problème pour le secteur ferroviaire urbain 2, car l’interopérabilité entre réseaux recherchée au niveau européen n’est pas un objectif pertinent, compte tenu du caractère local des réseaux. En revanche, une harmonisation technique adaptée reste à promouvoir pour les réseaux urbains : ceux-ci tireraient avantage à une interchangeabilité des constituants ou sous-systèmes ferroviaires grâce à des interfaces compatibles, et à une harmonisation au niveau européen de certaines caractéristiques fondamentales des systèmes urbains. Un appui européen en ce sens permettrait un meilleur fonctionnement du marché intérieur de l’Union Européenne et pourrait engendrer les économies d’échelle nécessaires tant en investissement qu’en fonctionnement pour promouvoir des modes de transport indispensables au développement durable des grandes agglomérations.

---

1 Sauf le Portugal, dans l’attente d’une législation spécifique. Pour leur part, la Hongrie et le Royaume-Uni développent en parallèle une réglementation propre au secteur ferroviaire urbain.
2 Et sur certains aspects au secteur suburban et régional, comme c’est le cas pour les systèmes d’information et la billettique (cf. les STI TAP, les spécifications techniques d’interopérabilité dans le domaine des applications télématiques passagers).
2. LA LEGISLATION APPLICABLE EN MATIERE D’OUVERTURE ET D’INTEROPERABILITE DU MARCHE FERROVIAIRE

2.1. Les premières directives ferroviaires

La première directive d’ouverture du marché ferroviaire remonte à juillet 1991 (91/440/CEE). En juin 1995, plusieurs directives ont défini les principes et procédures à suivre pour accéder au marché ferroviaire en application de la directive 91/440/CEE :

- la directive 95/18/CE, concernant les licences des entreprises ferroviaires, qui exclut de son champ d’application les entreprises dont les activités sont limitées à l’exploitation de services urbains, suburbains et régionaux (Article 1.2) ;
- la directive 95/19/CE, concernant la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d’utilisation de l’infrastructure.

La première directive d’interopérabilité physique (96/48/CE) date de juillet 1996 et concerne uniquement l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen à grande vitesse.

Ces directives ont été modifiées ou remplacées :

- en 2001 par le « premier paquet ferroviaire » ;
- en avril 2004 par le « deuxième paquet ferroviaire » ;
- en décembre 2007 par le « troisième paquet ferroviaire ».


2.2. Le premier paquet ferroviaire

Le « premier paquet ferroviaire » correspond à un ensemble de textes adoptés le 26 février et le 19 mars 2001, entrés en vigueur le 15 mars (avec quelques dérogations) et le 20 avril 2001, et à transposer dans les législations nationales dans les deux ans, qui comprend :

- la directive 2001/12/CE, qui modifie la directive 91/440/CEE et prévoit l’ouverture à la concurrence, des 50 000 kilomètres du « Réseau transeuropéen de fret ferroviaire » à partir de 2003, et des autres itinéraires internationaux de fret à partir de 2008 ;
- la directive 2001/13/CE qui modifie la directive 95/18/CE et étend les principes de licences à toutes les entreprises du secteur ;

- la directive 2001/14/CE qui abroge la directive 95/19/CE et concerne la répartition des capacités d’infrastructures ferroviaire, la tarification de l’infrastructure et la certification en matière de sécurité. Elle établit un cadre nouveau visant à la constitution d’un espace ferroviaire européen sans frontières ;

- la directive 2001/16/CE qui complète la directive 96/48/CE et vise à établir l’ensemble des conditions à remplir pour permettre l’interopérabilité à l’intérieur du territoire de la Communauté des systèmes ferroviaires trans-européens conventionnels.

Les directives 2001/13/CE et 2001/14/CE sont les premières à mentionner explicitement le secteur d’activité des membres de l’UITP. En effet, elles énoncent (Article 1.2) que : « Les Etats membres peuvent exclure du champ d’application :

- de la directive 2001/13/CE :
  o a) les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures locales et régionales autonomes,
  o b) les entreprises ferroviaires qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de voyageurs,
  o […] ;

- de la directive 2001/14/CE :
  o a) les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire,
  o b) les réseaux destinés uniquement à l’exploitation de services urbains et suburbains de transport de voyageurs,
  o […] ».

Quant à la directive 2001/16/CE, elle s'applique aux lignes du réseau transeuropéen de transport ainsi qu’au matériel roulant circulant sur ces lignes. La méthode de travail imposée par les directives d’interopérabilité pour aboutir à l’harmonisation technique requise consiste à définir le minimum nécessaire au niveau de chaque sous-système, en confiant à un « organisme commun représentatif » la charge d’élaborer les « Spécifications Techniques pour l’Interopérabilité » (STI).


- Sécurité dans les tunnels ferroviaires,
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- Pollution de l’air - Machines Diesel.
2.3. **Le deuxième paquet ferroviaire**

Le « second paquet ferroviaire » adopté le 29 avril 2004 et entré en vigueur le 30 avril 2004 se compose de trois directives, et d’un règlement:

- la directive 2004/49/CE sur la sécurité des chemins de fer modifiant les directives 95/18/CE et 2001/14/CE, à transposer dans les législations nationales avant le 30 avril 2006, qui entraîne en particulier quatre séries de mesures :
  
  i. la création, dans chaque État membre, d'une « autorité de sécurité » chargée de la réglementation et du contrôle de la sécurité ferroviaire, des autorisations de mise en service des sous-systèmes et des matériels roulants non couverts par une STI, des inspections de sécurité et du suivi de la reconnaissance mutuelle des règles nationales de sécurité ;
  
  ii. la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité (entreprises ferroviaires) et agréments de sécurité (gestionnaires d'infrastructure) accordés par les différents États membres ;
  
  iii. la mise au point d'indicateurs de sécurité communs (ISC), d'objectifs de sécurité communs (OSC) et de méthodes de sécurité communes (MSC) ;
  
  iv. la définition de règles communes pour les enquêtes consécutives aux incidents et accidents ferroviaires, avec création d'organismes d'enquête indépendants permanents ;

- la directive 2004/50/CE relative à l'interopérabilité du réseau ferroviaire conventionnel trans-européen, qui modifie les directives 96/48/CE et 2001/16/CE et accélère l'application des normes d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, à transposer dans les législations nationales avant le 30 avril 2006 ;

- la directive 2004/51/CE relative au développement des chemins de fer communautaires, qui modifie la directive 91/440/CEE, et ouvre à la concurrence l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire de l'Union utilisée pour le transport de marchandises, soit quelque 150 000 kilomètres, au 1er janvier 2006 au plus tard pour les services internationaux et au 1er janvier 2007 pour l'ensemble des services de fret ferroviaire, à transposer dans les législations nationales avant le 31 décembre 2005 ;

- le règlement CE/881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne responsable de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaire et remplaçant l'AEIF. Cette Agence opérationnelle depuis la mi-2005 rassemble des experts issus du secteur ferroviaire et détachés pour un certain temps auprès d'elle, et a créé pour l'assister des groupes de travail auxquels sont conviés des représentants sélectionnés des « associations ferroviaires représentatives », dont l'UITP.
La directive 2004/49/CE (directive « sécurité ») concerne tous les modes ferroviaires, modes urbains inclus (métros, trams etc.). Toutefois, son Article 2.2 indique que :

"Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive :

- (a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains ;
- (b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux ;
- [...]. »

La directive 2004/50/CE (directive « interopérabilité ») modifie l'Article 1 de la directive 2001/16/CE en y ajoutant un paragraphe 3 : « Le champ d'application de la présente directive est étendu progressivement à tout le système ferroviaire conventionnel, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, à l'exception des infrastructures et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique, ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolés du reste du système ferroviaire, et sans préjudice des dérogations à l'application des STI énumérées à l'article 7.»

Lors de la transposition de la directive « sécurité », les Etats membres ont exclu les systèmes ferroviaires urbains de son champ d'application3, conformément à la position de l'UITP. Pour l'UITP, il était très important que tous les États membres s'alignent sur cette position et il convient qu'ils s'y maintiennent lors de la transposition du « paquet trois bis », dans la perspective de développer des règles techniques différentes et spécifiques pour les systèmes ferroviaires urbains (voir plus loin).

2.4. **Le troisième paquet ferroviaire**


Le « troisième paquet ferroviaire » contient trois textes législatifs entrés en vigueur le 4 décembre 2007 :

- la directive 2007/58/CE qui modifie la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Elle ouvre le marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs au 1er janvier 2010 ;

3 Sauf le Portugal, en attente d'une législation pour les systèmes ferroviaires urbains.
• la directive 2007/59/CE relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté ;

• le règlement 1371/2007/CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

2.4.1. Directive 2007/58/CE sur le développement des chemins de fer communautaires

Cette directive, à transposer dans les législations nationales avant le 4 juin 2009, limite l’ouverture du marché aux services ferroviaires internationaux de passagers. Le Parlement avait obtenu en première lecture un vote à la majorité qui requérait aussi l’ouverture des marchés nationaux, mais il n’a pas pu retrouver cette majorité en deuxième lecture. La directive introduit la possibilité pour les États membres d’instituer une redevance sur les services commerciaux pour participer au financement des services publics ferroviaires. Il autorise le « cabotage » sur les services internationaux, c’est-à-dire le droit pour les entreprises exploitant des services internationaux de prendre et de laisser des passagers entre deux gares situées sur le trajet international et dans un même État membre. Comme le cabotage introduit un risque de concurrence avec certains services nationaux exploités sous contrat de service public et bénéficiant de droits exclusifs, des précisions ont été introduites par rapport au texte initial – en partie sur la base de recommandations de l’UITP - sur les conditions de limitation du cabotage lorsque c’est nécessaire pour maintenir l’équilibre économique des contrats de services publics. Le texte de la directive contient également une clause de réciprocité sur les questions de concurrence et d’attribution directe de droits exclusifs, et des dispositions sur des accords-cadres permettant la réalisation d’infrastructures spécialisées impliquant des investissements importants et à long terme. Le texte stipule que, le 31 décembre 2012, la Commission fera rapport sur la mise en œuvre de la directive, ainsi que sur l’état de préparation en vue d’une nouvelle ouverture du marché ferroviaire de voyageurs. Dans ce rapport, la Commission analysera les différents modèles d’organisation de ce marché ainsi que l’impact de la directive sur les contrats de service public et sur leur financement, en tenant compte de la mise en œuvre du règlement relatif aux obligations de service public ainsi que des spécificités de chaque État membre en termes de densité du réseau, de nombre de voyageurs, de distances moyennes des voyages, etc.

2.4.2. Directive 2007/59/CE sur la certification des personnels de bord

Cette directive, à transposer dans les législations nationales avant le 4 décembre 2009, vise à harmoniser au niveau communautaire les standards professionnels, médicaux et linguistiques des personnels embarqués participant directement à des tâches de sécurité du train et de ses passagers. Elle a le même champ d’application que la directive 2004/49/CE, et donc les mêmes possibilités d’exclusion des systèmes ferrés urbains. L’UITP aurait voulu que les transports ferroviaires de courte distance, y compris transfrontaliers, ne soient pas concernés, mais n’a pas été suivie sur ce point. Dans un premier temps, cette directive ne s’appliquera qu’aux conducteurs de trains eux-mêmes. Ces agents devront être titulaires d’une licence attestant qu’ils remplissent les conditions minimales en matière d’aptitude médicale, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales. Parallèlement,
l’Agence ferroviaire européenne déterminera, avant le 4 juin 2009 et en tenant compte des spécifications techniques d’interopérabilité relatives à la gestion de l’exploitation et du trafic, le profil et les tâches des autres agents présents dans les locomotives et dans les trains et qui accomplissent des tâches déterminantes pour la sécurité. L’Agence produira, avant le 4 juin 2010 et sur la base du rapport précédent, des recommandations (c’est-à-dire un rapport et, si nécessaire, une proposition législative) concernant la certification de ce personnel de bord.

### 2.4.3. Règlement 1371/2007/CE sur les droits et obligations des passagers

Le règlement traite de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d’infrastructure dans leur relation au passager (et ses bagages et équipements) avant, pendant et après son transport, en particulier en matière d’information et de contrat de transport (billets…). Cela englobe l’indémnisation et l’assistance en cas de retard, et le recours en cas de problème, ainsi que les dispositions particulières applicables aux personnes à mobilité réduite. La question la plus difficile à régler lors des négociations entre le Parlement Européen et le Conseil a été celle du champ d’application du règlement que le Conseil souhaitait limiter aux services internationaux et que le Parlement voulait étendre aux services nationaux. En définitive, ce règlement s’appliquera, à partir du 3 décembre 2009, sur tout le territoire de la Communauté, à l’ensemble des voyages et services ferroviaires fournis par une ou plusieurs entreprises ferroviaires détentrices d’une licence (article 2 (1). Comme le souhaitait l’UITP, il ne s’appliquera pas, en revanche, aux entreprises ferroviaires et services de transport non titulaires d’une licence (article 2 (2).

Aucune entreprise détenteuse d’une licence ne pourra être exemptée des dispositions de certains articles du règlement (article 2 (3) présenté ci-après). Cette restriction mise à part, les Etats membres peuvent exempter temporairement les services ferroviaires nationaux de voyageurs, et de façon permanente, les services ferroviaires urbains, périurbains et régionaux. En effet :

- En vertu de l’article 2 (4) a, un Etat membre peut accorder une dérogation pour une période d’une durée maximale de 5 ans, renouvelable deux fois (durée maximale de la dérogation : 15 ans), pour les services ferroviaires nationaux de transport de voyageurs;

- Comme l’avait demandé le Comité Union Européenne de l’UITP, un Etat membre peut, en vertu de l’article 2 (5), accorder une dérogation pour des transports ferroviaires urbains, suburbains ou régionaux, conformes aux définitions figurant dans directive 91/440/CE. Appliquant ces définitions, la dérogation devra prendre en compte les critères suivants: distance, fréquence de la desserte, nombre d’arrêts programmés, matériel.

---

4 De plus, en vertu de l’article 2 (6), un Etat membre peut également accorder une dérogation temporaire, qui peut être renouvelée, pour des services ou des voyages particuliers, lorsqu’une partie importante du service ferroviaire de voyageurs, incluant au moins une gare d’arrêt prévue, se déroule en dehors de la Communauté.

5 «Services urbains et suburbains»: les services de transport répondant aux besoins d’un centre urbain ou d’une agglomération, ainsi qu’aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ; «Services régionaux»: les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d’une région.
roulant utilisé, grilles tarifaires, fluctuations du nombre de voyageurs entre les circulations en période de pointe et en période creuse, codes des trains, et horaires. Les États membres notifieront à la Commission les dérogations qu’ils auront accordées. La Commission vérifiera leur conformité par rapport au règlement et publiera un rapport sur ces dérogations avant le 3 décembre 2012 (article 2 (7)).

Un problème reste pendant, celui du marché ferroviaire local transfrontalier qui n’a pas été réglé de façon satisfaisante : les services ferroviaires périurbains et régionaux transfrontaliers ne peuvent être exclus du champ d’application du règlement alors qu’ils sont susceptibles d’être exploités dans le cadre de systèmes de transport public local intégrés dont les lignes ne desservant qu’un seul État membre peuvent, quant à elles, bénéficier d’une dérogation.

**Champ d’application obligatoire du règlement 1371/2007/CE** : L'article 2 (3) énumère les dispositions dont le champ d’application est obligatoire pour tous les services ferroviaires à l’exception des services non couverts par une licence, p. ex. les métros, métros légers et tramways.

- **Article 9: Disponibilité des billets.** En particulier le paragraphe 2 : Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d’obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sécurité ou à la lutte contre la fraude, des raisons de réservation obligatoire ou des motifs commerciaux raisonables ;

- **Article 11: Responsabilité relative aux passagers et aux bagages.** Cet article concernera au minimum les règles uniformes extraites de l’Annexe A de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999 (CIV). Des dédommagements supplémentaires peuvent être consentis par les législations nationales ;

- **Article 12: Assurance.** Les entreprises ferroviaires doivent être assurées de manière adéquate (ou avoir pris des dispositions équivalentes) (Paragraphe 1). Au plus tard le 3 décembre 2008, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la fixation d’un montant d’assurance minimal pour les entreprises ferroviaires. Le cas échéant, ce rapport sera assorti de propositions ou de recommandations appropriées en la matière (paragraphe 2) ;

- **Article 19: Droits en matière de transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite.** Il est essentiellement question, dans cet article, des règles d’accès non discriminatoires et de l’obligation, pour les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets et les voyagistes, d’accepter une réservation ou d’émettre un billet ;

- **Article 20 (1): Information des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.** Sur demande, l’entreprise ferroviaire, le vendeur de billets ou le voyagiste fournit aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l’accessibilité des

---

6 À l’exception des services non couverts par une licence, p. ex. les métros, métros légers et tramways.
services ferroviaires ainsi que sur les conditions d’accès au matériel roulant conformément aux règles d’accès visées à l’article 19 (1), et informe les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite des facilités présentes à bord ;

- Article 26: Sécurité (sûreté) personnelle des voyageurs. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l’infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains, ainsi que pour gérer les risques. Ils coopèrent et s’échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité.

Dès l’entrée en vigueur du règlement le 3 décembre 2009, l’indemnité versée aux voyageurs en cas de retard survenu dans les services transfrontaliers (Article17) s’élèvera à 25% du prix du billet pour un retard de 60 à 119 minutes, et à 50% pour un retard de 120 minutes ou plus, mais seulement si l’opérateur peut être rendu responsable dudit retard.

Il est également convenu (article 28) que les entreprises ferroviaires définiront des normes de qualité du service concernant au moins certains points énumérés à l’annexe III du règlement, évalueront leurs activités d’après ces normes, et établiront un rapport annuel sur leurs activités qu’elles publieront sur leur site Internet (ce rapport sera également disponible sur le site Web de l’ERA)⁷.

3. LES AUTRES LEGISLATIONS FERROVIAIRES EN VIGUEUR


⁷ Enfin l’Article 5 concerne l’accès des bicyclettes : « Les entreprises ferroviaires permettront aux passagers d’embarquer leurs bicyclettes sur le train, le cas échéant contre une redevance, à condition qu’elles puissent être manipulées facilement, que cela n’entraîne pas le service ferroviaire concerné, et que le matériel roulant le permette ». 
4. LES RECOMMANDATIONS DE L’UITP EN MATIERE DE
TRANSPOSITION DES PAQUETS FERROVIAIRES DANS
LES LEGISLATIONS NATIONALES

L’UITP demande aux Etats membres, lors de la transposition en droit national :

- en ce qui concerne les réseaux non-interopérables, d’exclure les systèmes ferroviaires locaux (métros, tramways, métros légers) du champ d’application des textes transposant les directives ferroviaires, car les dispositions techniques prévues par les directives sont inadaptées à ce secteur ;

- en ce qui concerne les réseaux interopérables, d’exclure de manière permanente les services ferroviaires périurbains et régionaux exploités dans le cadre de contrats relevant du Règlement relatif aux services publics, du champ d’application du Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs, étant donné qu’il ne sera pas possible d’adopter des “spécifications communes” pour les systèmes informatisés comme stipulé dans la COTIF et le CIV. (*)

De plus, en ce qui concerne les services ferroviaires locaux transfrontaliers, il convient d’appliquer un traitement spécifique qui tienne correctement compte de leur relation avec les services de transport public local exploités de part et d’autre de la frontière.

(*) Les spécifications techniques d’interopérabilité applicables aux applications télématiques (TAP TSI) doivent être adoptées avant le 3 décembre 2010, soit un an avant l’entrée en vigueur du règlement, c’est-à-dire trop tard pour savoir si elles peuvent être acceptées ou non pour les dessertes ferroviaires périurbaines et régionales. Une dérogation permettrait de choisir parmi les TAP TSI celles qui conviendraient au secteur.
5. LA LEGISLATION FERROVIAIRE EN PROJET : Le « Paquet trois bis »

La Commission a adopté de nouveaux textes le 13 décembre 2006⁹:

- une proposition (COM(2006)784) de modification de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;

Grâce à ces propositions, la Commission souhaite modifier la procédure d'homologation des locomotives afin de faciliter la libre circulation des trains, et créer une procédure cadre précise d'autorisation de mise en service des matériels roulants nouveaux et existants. La modification législative est nécessaire non seulement pour créer des droits, aussi bien du côté des fabricants, des « détenteurs » de matériel roulant et des entreprises ferroviaires que du côté des autorités compétentes, mais aussi pour faciliter la tâche des autorités nationales de sécurité créées en application de la directive « sécurité ».

La Commission se propose aussi, dans le cadre du programme de simplification de la législation communautaire¹⁰, de consolider et de fusionner les directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), en tirant parti de l'expérience acquise sur dix ans (simplification, clarification et amélioration des STI notamment).

Le nouveau règlement sur les compétences de l'Agence ferroviaire européenne vise à lui permettre de développer et mettre à jour un processus européen simplifié d'acceptation croisée des matériels roulants sur la base de contributions des États membres, et de clarifier le partage de responsabilités entre acteurs ferroviaires, notamment en matière de maintenance : à cette fin, une nouvelle notion est introduite, celle de « détenteur » de matériel roulant¹¹.


Le champ d'application de cette nouvelle directive d'interopérabilité s'aligne sur celui des la directive « sécurité » 2004/49/CE et de la directive 2007/59/CE sur la

⁹ Voir http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_fr.html


¹¹ Article 3, définition « s » du projet COM(2006)784 final : “détenteur”, la personne ou l'entité qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.
certification des personnels de bord: l'exclusion automatique des réseaux locaux prévue au paragraphe 3 de l'article 1 de la directive 2004/50/CE est remplacée par la disposition de l'article 2.2 de la directive 2004/49/CE offrant une possibilité d'exclusion aux États Membres.

Dès que la nouvelle directive Interopérabilité sera entrée en vigueur le secteur ferroviaire urbain (métro, métro léger, tramway…) sera entièrement couvert par la législation ferroviaire (avec une possibilité d'exclusion, que l'UITP demande instamment de faire jouer).

6. AUTRES INITIATIVES PRISES AU NIVEAU EUROPEEN EN FAVEUR D'UNE « HARMONISATION TECHNIQUE CONCERNANT LE SECTEUR DU RAIL URBAIN »

Les deux associations ferroviaires concernées par le « rail urbain », l'UNIFE pour les fournisseurs de matériel et d'équipements ferroviaires et l'UITP représentant les compagnies exploitantes (en général également gestionnaires de leurs infrastructures) ont jugé qu'il n’était ni judicieux ni justifié d’appliquer au transport ferroviaire local des textes techniques conçus pour le transport ferroviaire à longue et moyenne distance, et que traiter ce secteur « à la marge » ou « par exception » risquait de lui voir imposer à terme - les exceptions ayant vocation à disparaître en droit européen – des contraintes inadaptées, onéreuses et inefficaces. Elles ont établi que leur secteur d’activité avait une dimension européenne, et même mondiale, que de ce fait la création de règles européennes touchant le « rail urbain » était inéluctable, et qu’une démarche d’initiative sectorielle12 était sans doute la plus adaptée pour aboutir à des dispositions appropriées. En effet, le secteur du « rail urbain » est un secteur en expansion régulière, reconnu comme un enjeu majeur pour le développement durable des villes et des régions.

C’est la raison pour laquelle les deux associations ferroviaires ont décidé à l’été 200313 de créer en partenariat avec la Direction Générale « Entreprise et Industrie » de la Commission Européenne14 un groupe de travail informel à haut niveau15 pour préparer un « Projet de proposition de directive concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux installations de transports publics urbaines et suburbaines guidées (ITPUG) » et les documents justificatifs d’accompagnement.

Prenant en compte les résultats de ces travaux, et après consultation interne, la Commission a lancé en décembre 2004 une consultation européenne sur

---

14 La Direction Générale Entreprises et Industrie a pour mission d'organiser les mesures visant à renforcer la compétitivité des entreprises européennes. Son rôle est de contribuer à créer un environnement dans lequel les entreprises puissent prospérer, par exemple en contribuant à faciliter l'accès aux marchés et en promouvant entreprenariat et innovation. Elle est favorable à une politique industrielle garantissant des conditions cadres globales favorables, tout en prenant mieux en compte les besoins spécifiques des secteurs industriels.
15 Sous l'acronyme « DURD » pour « Draft Urban Rail Directive ».
l'opportunité de légiférer au niveau européen dans le domaine de l’harmonisation technique du secteur ferroviaire urbain.

La consultation n’a pas donné les résultats attendus en raison d’un rejet d’une partie du texte par les entreprises exploitantes allemandes et leurs autorités locales : l’opposition ne portait pas sur le concept de « prescriptions techniques européennes communes », approuvé par 94% des réponses, mais sur la procédure à mettre en œuvre pour autoriser la mise sur le marché de composants ou de sous-systèmes, jugée incompatible avec la méthode de certification de sécurité actuellement pratiquée en Allemagne.

La Direction Générale « Entreprise et Industrie » a alors décidé de lancer une étude pour, d’une part approfondir la connaissance de la compétitivité du secteur ferroviaire, et d’autre part examiner les alternatives possibles à une législation européenne pour faciliter l’harmonisation technique des systèmes ferrés urbains. Cette étude réalisée entre 2005 et 2007 a rendu ses conclusions au moment où le Parlement adoptait la nouvelle directive d’interopérabilité dont le champ englobe le secteur ferroviaire urbain.

Entérinant la situation actuelle, la Direction Générale « Entreprise et Industrie » a donc conclu qu’il n’était pas possible de sortir du cadre législatif existant, mais qu’elle était prête à rechercher des solutions pour appuyer l’initiative de l’UITP et de l’UNIFE et aider à la préparation par une « plateforme rail urbain »16 d’un corps de règles techniques adaptées au secteur.

Par ailleurs, les associations ferroviaires (voir annexe 1) se concertent depuis plusieurs années pour rationaliser les interventions des acteurs du secteur ferroviaire dans toutes ses composantes :

- dans le domaine de la recherche européenne, en s’appuyant sur l’ERRAC, European Railway Research Advisory Council, la « plateforme technologique » créée en 2001 pour encadrer la recherche ferroviaire européenne et préparer les actions de recherche des programmes-cadres européens (actuellement le FP7) ;

- dans le domaine de la normalisation, en réactivant le JPC-R, « Joint Programming Committee – Rail », une structure chargée de coordonner les travaux des organismes européens en charge de la normalisation ferroviaire, le CEN (TC256), le CENELEC (TC9X), et l’ETSI.

16 Acronyme "URP" pour "Urban Rail Platform", remplaçant l’acronyme “DURD” pour “Draft Urban Rail Directive” pour désigner le groupe de travail UITP-UNIFE.
7. CONCLUSION

En l'état actuel de la législation, tous les opérateurs de réseaux ferroviaires locaux sont concernés par les textes européens propres au secteur ferroviaire.

Les opérateurs de réseaux ferroviaires urbains, et les réseaux ferroviaires locaux « fonctionnellement isolés » des réseaux interopérables peuvent être exclus des directives et règlements ferroviaires existants et attendus en 2008. Suivant le souhait de l’UITP, ils ont été (presque) tous\(^{18}\) été exclus du champ d’application du deuxième paquet ferroviaire, et devraient logiquement l’être également des paquets suivants. Mais leur situation ne sera clarifiée que lorsque l’Union Européenne reconnaîtra clairement leur spécificité et le besoin d’établir pour ce secteur, en partenariat avec l’UITP et l’UNIFE - et les organismes de normalisation européens -, des principes et règles techniques et des prescriptions communes distincts de ceux des réseaux ferroviaires « interopérables ».

Parmi les opérateurs de réseaux suburbains, certains constituent une catégorie particulière : les opérateurs de réseaux dont la fonction est mixte, desserte suburbaine et desserte urbaine. Les plus connus de ces réseaux sont le « tram-train » de Karlsruhe (il existe aussi en Allemagne des cas de « train-tram ») et le RER parisien (les lignes A et B du RER sont du « métro-train », mais on trouve aussi à Londres du « train-métro »). Pour l’UITP, ces systèmes ne sont pas à considérer comme une catégorie de réseaux ferroviaires « interopérables », mais comme une combinaison de deux types d’infrastructures ferroviaires complètement différentes, sur lesquelles circulent des matériels roulants hybrides. La partie « rail conventionnel » des infrastructures relève de la législation ferroviaire européenne existante, tandis que la partie « rail urbain » doit se voir appliquer des règles spécifiques qui échappent à la logique des paquets ferroviaires actuels.

La législation européenne est par ailleurs indissociable des actions de recherche, de soutien à l’innovation et d’harmonisation technique conduites au niveau européen. C’est pourquoi les actions entreprises dans les trois domaines de la législation, de la recherche et de la normalisation doivent être collectivement préparées et accompagnées par les acteurs du transport public urbain, suburban et régional dans le domaine ferroviaire (mais aussi par route et même par voie d’eau), s’ils veulent faire comprendre et admettre les particularités du transport public local. Cet engagement est indispensable pour que les transports collectifs locaux puissent se développer au mieux des intérêts des opérateurs, des collectivités territoriales et des états membres et surtout, au bénéfice de la mobilité urbaine durable et, en définitive, de l’ensemble des citoyens de l’Union\(^{19}\).

\(^{17}\) Avec s’ils le souhaitent possibilité de créer des catégories particulières de spécifications techniques d’interopérabilité.

\(^{18}\) Et de la planète, dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique!
ANNEXE I

LES ASSOCIATIONS FERROVIAIRES ET LES ORGANISMES EUROPEENS CONCERNES PAR L’ACTIVITE FERROVIAIRE LOCALE

Cette annexe décrit l’un après l’autre, après une brève introduction générale, les associations ferroviaires et organismes européens liés.
**INTRODUCTION GENERALE**

Les « associations ferroviaires » concernent plusieurs segments du marché ferroviaire :

- le ferroviaire « interopérable », représenté par plusieurs associations, qui est l’objet principal de la législation « ferroviaire » européenne, et qui pour l’UITP concerne le transport de passagers par des services ferroviaires suburbains et régionaux,
- le ferroviaire « urbain », représenté côté opérateurs par l’UITP, qui couvre les systèmes de type métro, métro léger, tramway, monorail ou « people mover ».

 Certaines « associations ferroviaires » sont considérées comme « représentatives » au niveau européen par l’Union Européenne. Elles représentent :

- les opérateurs : UITP ([www.uitp.org](http://www.uitp.org)) et CER ([www.cer.be](http://www.cer.be)),
- les gestionnaires d’infrastructures : EIM ([www.eimrail.org](http://www.eimrail.org)), CER,
- les fournisseurs de génie civil, matériels et d’équipements ferroviaires : UNIFE ([www.unife.org](http://www.unife.org)),
- les syndicats :

D’autres associations ou « organismes européens » ont également un rapport étroit avec le transport ferroviaire de passagers en Europe :

- l’UIC ([www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr)), Union Internationale des Chemins de fer, association mondiale qui n’est pas considérée par l’Union Européenne comme une association européenne « représentative » depuis la création de la CER,
- l’OTIF, Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires ([www.otif.org](http://www.otif.org)),
- le CEN, Comité Européen de Normalisation ([www.cenorm.be](http://www.cenorm.be)),
- le CENELEC, Comité Européen de Normalisation Electrotechnique ([www.cenelec.org](http://www.cenelec.org)),
- l’ETSI, European Telecommunications Standards Institute ([www.etsi.org](http://www.etsi.org)).

Doivent aussi être cités :


---

PRESENTATION DES ASSOCIATIONS ET ORGANISMES EUROPEENS CONCERNES PAR L’ACTIVITE FERROVIAIRE DE L’UITP

UITP (www.uitp.org)

L’UITP, Union Internationale des Transports Publics, fondée en 1885, est la plus ancienne des associations ferroviaires. Rassemblant à l’origine des exploitants de réseaux de tramway, puis également de métro et d’autobus et de chemins de fer suburbains et régionaux, l’UITP rassemble aujourd’hui des membres représentant tous les modes de transport urbain, suburban et régionaux par rail par route ou par voie d’eau, qu’ils soient opérateurs, industriels, consultants, autorités organisatrices ou instituts de recherche. L’UITP a plus de 3000 membres répartis dans plus de 90 pays. Son « comité Union Européenne », appuyé par une équipe technique dédiée, l’EuroTeam, rassemble les exploitants européens. Le comité UE de l’UITP est le représentant officiel des exploitants européens de réseaux de transport collectif face à l’Union Européenne.

Le président de l’UITP est M. Roberto Cavalieri (Métro de Rome), et le secrétaire général M. Hans Rat. Ils sont assistés par un Comité exécutif :
http://www.uitp.org/about/Executive_Board.cfm

Le président du comité UE de l’UITP est M. Guido del Mese (ASSTRA, Association italienne des Transports Publics), et la directrice de l’EuroTeam Mme Brigitte Ollier :
http://www.uitp.org/eupolicy/mission.cfm

Le siège de l’UITP est à Bruxelles.

CER (www.cer.be)

La CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies, dont les membres sont également membres de l’UIC, a été créée par décision de l’UIC et rassemble aujourd’hui 70 exploitants ou gestionnaires d’infrastructure de l’Union Européenne et quelques autres pays (Croatie, Macédoine et Turquie, pays des Balkans, Norvège et Suisse).

L’objet de l’Association, consiste, d’une part, à intervenir sur toutes les questions se rapportant aux actes et orientations de l’Union Européenne intéressant les transports, en particulier du point de vue du secteur ferroviaire, et, d’autre part, à analyser les problèmes liés à ces questions et, autant que de besoin, à y rechercher des solutions et à poursuivre leur mise en œuvre. L’ambition principale est de contribuer à l’amélioration et au développement du mode de transport ferroviaire en général.

La CER a un « Management Committee » de 15 membres présidé par M. Aad Veenman (NS, Pays-Bas) :
http://www.cer.be/index.php?option=com_member&task=member_category&id=74&Itemid=104

Le directeur exécutif de la CER est M. Johannes Ludewig, ex- PDG de Deutsche Bahn AG. Le siège de la CER est à Bruxelles.
**UIC (www.uic.asso.fr)**

L’Union Internationale des Chemins de fer (UIC) est l’organisation mondiale de coopération des sociétés de chemins de fer et de promotion du transport ferroviaire. Elle a été fondée en 1922. Son but initial était la standardisation et l’amélioration des conditions de construction et d’exploitation des chemins de fer, particulièrement en trafic international. En 2005 une “nouvelle UIC” a été mise en place afin de faire face à une série de nouveaux défis, en particulier la libéralisation ferroviaire, la concurrence croissante d’autres modes, les contraintes économiques croissantes sur les chemins de fer ainsi que le défi de la globalisation du marché des transports qui crée de nouvelles opportunités pour les chemins de fer. La mission de l’UIC en 2006 consiste à promouvoir le transport ferroviaire à l’échelle mondiale afin de relever les défis de la mobilité et du développement durable. Les missions clés de l’UIC sont la coopération technique, la cohérence du système ferroviaire et l’interopérabilité.

L’UIC regroupe actuellement 171 membres (chemins de fer, opérateurs ferroviaires, gestionnaires d’infrastructure, fournisseurs de services ferroviaires, compagnies de transports publics, etc…) répartis sur les 5 continents. L’UIC est présidée depuis décembre 2006 (pour deux ans) par M. Jay Prakash Batra, président des Chemins de Fer indiens (IR : Indian Railways).

L’UIC vient de créer une « Assemblée Régionale Européenne » composée de 104 membres, afin de définir et structurer le rôle de l’UIC et son programme de travail dans tous les projets et activités à dimension européenne à traiter au niveau des présidents et directeurs généraux. Cette assemblée est présidée par M. Hartmut Mehdorn, PDG de Deutsche Bahn, assisté de trois vice-présidents : 1ère : Mme Anne-Marie Idrac, PDG de la SNCF ; 2ème : M. Bert Klek, DG de ProRail et Président de l'EIM ; 3ème : M. Aad Veenman, DG de NS et président du CER.

Le directeur général de l’UIC est M. Luc Aliadière. Le siège de l’UIC est situé à Paris, France.

**UNIFE (www.unife.org)**

L’UNIFE, Union des Industriels Ferroviaires Européens, a été créée en 1993 par fusion de trois associations antérieures : AICMR (Association Internationale des Constructeurs de Matériel Roulant), AFEDEF (Association des Fabricants Européens d’Equipements Ferroviaires), CELE (Constructeurs Européens des Locomotives Thermiques et Electriques). Cette association professionnelle est le réseau européen des industriels du domaine ferroviaire au sens large et représente directement les intérêts d’une centaine de membres et indirectement environ 1000 fournisseurs membres associés à travers leurs associations nationales.

L’UNIFE représente ses membres face à l’Union Européenne, aux exploitants ferroviaires et aux autres associations concernées par le marché ferroviaire. Ses membres proviennent d’entreprises en pointe sur leur segment de marché comme les principaux ensembliers, fournisseurs de matériel roulant, constructeurs d’infrastructures, fournisseurs de technologies de l’information et de pièces détachées et de services.

L’UNIFE est présidée par M. André Navarri (Bombardier Transportation CEO) assisté de huit vice-présidents (http://www.unife.org/Presiding%20Board.htm). Le directeur général de l’UNIFE est M. Michael Clausecker. Le siège de l’UNIFE est à Bruxelles.

Dans les groupes de travail de l’Agence Ferroviaire Européenne, l’UNIFE représente aussi l’UNISIG, association des principaux fournisseurs de systèmes de sécurité des trains et de signalisation et l’EFRTC - European Federation of Railway Trackworks Contractors.
ETF ([http://www.itfglobal.org/etf/](http://www.itfglobal.org/etf/))


Les syndicats membres de l’ETF couvrent les chemins de fer, le transport routier, le transport maritime, les ports et les docks, la navigation intérieure, l’aviation civile, la pêche et les services du tourisme, soit au total plus de 2,5 millions de travailleurs de 40 pays européens.

L’ETF est reconnue comme partenaire social dans le Dialogue Social Européen et représente les intérêts des travailleurs face à la Commission Européenne et au Conseil. Elle a des liens étroits avec le Parlement Européen, le Comité Économique et Social Européen et le Comité des Régions.

Son secrétaire général est M. Eduardo Chags, qui a pour adjointe Mme Sabine Trier. Le siège de l’ETF est à Bruxelles.


L’ALE, Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa, est une association de syndicats de conducteurs de locomotives de 15 pays européens. Son président est M. Manfred Schell (GDL, Allemagne), assisté de deux vice-présidents, M. Juan Jesús Garcia Fraile (SEMAF, Espagne) et M. Leszek Mietek (ZZM, Pologne). Le siège de l’ALE est à Francfort.

EIM ([www.eimrail.org](http://www.eimrail.org))

L’EIM, European Rail Infrastructure Managers, créée en 2002, est une association sans but lucratif dont le siège est à Bruxelles. L’EIM a actuellement douze membres :
[http://www.eimrail.org/default.asp](http://www.eimrail.org/default.asp)

Son rôle est de promouvoir les intérêts des gestionnaires d’infrastructures ferroviaires vis-à-vis des institutions européennes en coopération avec les autres associations ferroviaires et d’autres acteurs du secteur. L’EIM accompagne le processus législatif européen dans le domaine du transport ferroviaire, et envoie des représentants dans les groupes de travail de l’Agence Ferroviaire Européenne.

Son secrétaire général est M. Michael Robson depuis septembre 2006.

ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu))

L’une des composantes de la politique de transport commune de l’Union Européenne est l’adoption d’une législation favorisant l’établissement progressif d’un espace ferroviaire européen intégré à la fois légalement et techniquement. Cela implique le développement et la mise en application de Spécifications Techniques d’Interopérabilité (STI) et une approche commune des thèmes touchant à la sécurité ferroviaire. La tâche principale de l’Agence est d’organiser la préparation de ces mesures.

L’Agence est dirigée par un conseil d'administration compose d'un représentant de chacun des Etats Membres, de quatre représentants de la Commission, et de six représentants du secteur ferroviaire. Son directeur général est M. Marcel Verslype, ex-directeur général adjoint des chemins de fer belges (SNCB/NMBS).

En plus de ses équipes propres (environ 100 personnes), l’Agence s’appuie sur l’expertise de spécialistes proposés par les « associations ferroviaires représentatives » et choisis par l’Agence pour participer aux travaux de groupes de travail thématiques (les « Working Parties », WP), actuellement au nombre d’une quinzaine.

**OTIF (www.otif.org)**

L’OTIF ne concernait pas l’UITP jusqu’à ce que le Parlement Européen ait demandé dans le troisième paquet ferroviaire que les conventions internationales portées par l’OTIF s’appliquent aussi aux services nationaux ferroviaires.


L’OTIF comprend actuellement 42 Etats membres (tous les Etats d’Europe, à l’exception des Etats issus de l’ancienne URSS - sauf la Lituanie, la Lettonie et l’Ukraine -, ainsi que quatre Etats du Proche-Orient et trois Etats d’Afrique du Nord). De la sorte, le droit uniforme de transport ferroviaire CIV/CIM s’applique à environ 240 000 km de lignes ferroviaires et environ 23 000 km de lignes routières, maritimes et fluviales.

Le siège de l’Organisation est à Berne en Suisse. Depuis l’entrée en vigueur du Protocole de Vilnius, s’y ajoutent la Commission de la facilitation ferroviaire et la Commission d’experts techniques. Le Secrétariat est assuré non plus par l’Office central, mais par le Secrétaire général en tant que nouvel organe.

Depuis la ratification par la Commission Européenne du protocole de Vilnius, approuvée par le deuxième paquet ferroviaire, la commission d’experts techniques doit aider à faire se correspondre d’une part les règles de la COTIF et d’autre part les Spécifications Techniques

21 Common Safety Methods; Common Safety Targets; Safety Certification; Common Safety Indicators; TSI Telematic Applications Passengers; TSI Passenger carriages; TSI Locomotives and Traction Units; TSI Infrastructure; TSI Energy; Certification of Maintenance Workshops; TSI Registration of Rolling Stock; Control/Command Management CCM ERTMS; Conformity Survey Group; Vocational Competences / Driver Licence; Accreditation of Training Centres; Traffic Operation and Management of conventional rail.
d’Interopérabilité (STI) et les procédures de certification établies en application des directives européennes. L’UITP a été sollicitée pour désigner des représentants dans cette commission d’experts techniques.

**CEN** ([www.cenorm.be](http://www.cenorm.be))


Le CEN est partie prenante d’un système de processus formalisés pour produire des normes, système qui inclut :

- 30 Membres Nationaux et leur expertise nationale. Ces membres votent les normes européennes et les transposent dans leur pays. Ils sont seuls habilités à **vendre** les normes européennes (EN), les spécifications techniques (CEN TS) et les « Workshop Agreements » (CWA),
- 7 membres associés et 2 conseillers,
- le centre de gestion (CEN Management Centre) basé à Bruxelles,
- une liaison étroite au niveau européen avec le CENELEC et l’ETSI (voir ci-après), et au niveau international avec l’ISO, International Organisation for Standardisation, ainsi qu’avec les organisations commerciales et professionnelles.

Le CEN est dirigé par un conseil d’administration présidé par le Dr Juan Carlos López Agüí (Espagne), assisté de trois vice-présidents responsables chacun d’un comité : M. Ernst Peter Ziethen (Allemagne), vice-président « Technical Board »; Mme Florence Nicolas (France), vice-président « Policy Committee »; M. Jan Wesseldijk (Pays-Bas), vice-président “Finance Committee”. Le secrétaire général du CEN est M. Gaston Michaud (France).

Le CEN est organisé en Comités Techniques (**TC 256 pour le ferroviaire**) eux-mêmes structurés en groupes de travail thématiques (une quarantaine pour le rail). La coordination avec le CENELEC et l’ETSI est assurée via le “Joint Presidents Group” (JPG), qui a créé un « Joint Programming Committee » pour le rail (JPCR). Le JPCR est un groupe de coordination conjoint au CEN, au CENELEC, à l’ETSI auquel participent les associations ferroviaires, en coopération avec la Commission Européenne, l’Agence Ferroviaire Européenne et l’EFTA. L’UITP est membre du JPCR**22**.

**CENELEC** ([www.cenelec.org](http://www.cenelec.org))

Le CENELEC, Comité Européen de Normalisation Electrotechnique, a été créé en 1973 par la fusion de deux organisations préexistantes, CENELCOM et CENEL. Le CENELEC est une organisation sans but lucratif rassemblant les comités nationaux électrotechniques de 30 pays

---

22 A la fois de la structure plénière « JPCR Plenary » et du groupe « JPCR Core » qui réunit un petit nombre de représentants des associations ferroviaires et les présidents du JPCR et des comités techniques « rail » du CEN, du CENELEC et de leur secrétariat.
européens. En sus, 8 comités nationaux de régions limitrophes participent aux travaux du CENELEC avec le statut d’associés (« Affiliates »).

Les membres du CEN travaillent ensemble sur la normalisation européenne depuis les années cinquante, pour produire à la fois des normes souhaitées pour améliorer le marché intérieur européen, d’application volontaire, et – depuis 1985 et l’adoption d’une législation européenne d’harmonisation technique (« Directives Nouvelle Approche ») - des normes harmonisées en support de l’application de la législation européenne, d’application volontaire ou obligatoire. Le CENELEC travaille en relation avec environ 15000 experts techniques des pays représentés. Comme pour le CEN, avec lequel le CENELEC est en étroite relations (cf. ci-dessus), le travail du CENELEC contribue à accroître la taille des marchés potentiels ou en créer de nouveaux pour les biens électriques et électrotechniques, à encourager le développement technologique, à garantir la sécurité et la santé des consommateurs et des travailleurs, et à lever les obstacles au développement du marché unique et de la zone économique européenne.

Au niveau international, le CENELEC travaille en étroite coordination avec la CEI, Commission Electrotechnique Internationale.

Le conseil d’administration du CENELEC est présidé par le Dr. Ulrich Spindler (Allemagne), assisté de trois vice-présidents :
http://www.cenelec.org/Cenelec/About+CENELEC/Our+organization/Administrative+Board/Default.htm

Le gestion du CENELEC est assurée par le secrétariat central (Central Secretariat), basé à Bruxelles, dont l’effectif est d’une trentaine de personnes. Son directeur général est Mme E. Santiago Cid (Espagne). Le Technical Board (BT) du CENELEC coordonne toutes les activités techniques et en particulier celles des Comités Techniques (TC 9X pour le ferroviaire) et des groupes de travail: au total cela représente plus de 300 comités, sous-comités ou groupes de travail (dont une quarantaine pour le ferroviaire).

**Dialogue Social Européen**


Le dialogue social européen est un élément unique du modèle social européen. Il englobe les discussions, les consultations, les négociations et les actions communes entreprises par les organisations représentatives des partenaires sociaux (les employeurs et les salariés).

Sur le plan sectoriel, le dialogue social a connu un développement important en 1998, avec l’établissement par la Commission Européenne d’une nouvelle organisation du dialogue social sectoriel (dispositions précises relatives à la création, à la représentativité et au fonctionnement de nouveaux comités sectoriels, appelés à être des lieux centraux de consultation, d’initiatives conjointes et de négociation), et la création de comités du dialogue social sectoriel (CDSS).

**ERRAC (www.errac.org)**


**RMMS (http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm)**

RMMS, Rail Market Monitoring Scheme, est un groupe de travail créé lors de l’adoption du « Premier paquet ferroviaire » en 2001 pour aider la Commission (DG TREN) à suivre les conséquences de l'application des directives européennes sur le marché ferroviaire, à collecter les données appropriées, et à conduire les analyses et autres tâches nécessaires pour atteindre les objectifs du groupe (art. 10ter de la Directive 2001/12), qui sont de suivre : a) l'évolution du marché intérieur dans les services ferroviaires; b) les conditions-cadres; c) l'état du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire; d) l'utilisation des droits d'accès; e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires; f) les insuffisances des infrastructures; g) la nécessité d’une législation. La Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres et des représentants des secteurs concernés, y compris les usagers. L'UITP participe aux travaux du groupe.

Les publications les plus récentes de la Commission auxquelles ont contribué le RMMS sont :

ANNEXE II

DROIT COMMUNAUTAIRE EUROPEEN AYANT UN IMPACT SUR LE SECTEUR FERROVIAIRE LOCAL (URBAIN, SUBURBAIN ET REGIONAL)

Les documents sont disponibles sur Internet à l’adresse url :

- pour la législation publiée : http://eur-lex.europa.eu/RECH_naturel.do
**DOCUMENTS A CARACTERE GENERAL (NON SPECIFIQUE AU SECTEUR FERROVIAIRE)**

**Livres blancs**

1) Livre blanc COM(96) 421, juillet 1996 - Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires


**Livres verts**

4) Livre vert COM(2001) 68, février 2001 - Sur la politique intégrée de produits


**Réseaux transeuropéens**

**Environnement et sécurité**


19) Directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, et modifiée par la directive 2000/18/CE


24) Directive 1999/30/CE du Conseil, du 22 avril 1999, relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant


26) Recommandation 1999/519/CE du Conseil, du 12 juillet 1999, relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz)

28) Décision 2000/532/CE de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE établissant une liste de déchets en application de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE relative aux déchets et la décision 94/904/CE établissant une liste de déchets dangereux en application de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux


35) Directive 2004/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (dix-huitième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE)


37) Directive 2006/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (rayonnements optiques artificiels) (dix-neuvième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE)


40) Règlement 1907/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive

**Documents divers à caractère technique**


47) Décision 90/518/CEE du Conseil du 24 septembre 1990 concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté économique européenne, d'une part, et la république d'Autriche, la république de Finlande, la république d'Islande, le royaume de Norvège, le royaume de Suède et la Confédération suisse, d'autre part, instaurant une procédure d'échange d'informations dans le domaine des réglementations techniques


49) Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (voir aussi le règlement 45/2001/CE)


51) Décision de la Commission 98/500/CE, du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen


58) Règlement 45/2001/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 décembre 2000, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (voir aussi directive 95/46/CE)


60) Règlement 1882/2003/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 septembre 2003, portant adaptation à la décision 1999/468/CE des dispositions relatives aux comités assistant la Commission dans l'exercice de ses compétences d'exécution prévues dans des actes soumis à la procédure visée à l'article 251 du traité CE


Marchés publics et prestataires de services

69) Règlement 1017/68/CEE du Conseil, du 19 juillet 1968, portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, modifié par le règlement 1/2003/CE

70) Règlement 1191/69/CEE du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, modifié par le règlement 1893/91/CEE et abrogé par le règlement 1370/2007/CE (à partir du 3 décembre 2009)

71) Règlement 1192/69/CEE du Conseil, du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer


73) Directive 80/723/CE de la Commission, du 25 juin 1980, relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques


77) Règlement 1/2003/CE du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité, modifiant le règlement 1017/68/CEE (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)


**DOCUMENTS SPECIFIQUES AU SECTEUR FERROVIAIRE**

**Premiers textes propres au secteur ferroviaire**


**Premier paquet ferroviaire et textes s'y rapportant**


91) Décision 2002/844/CE de la Commission, du 23 octobre 2002, portant modification de la directive 2001/14/CE en ce qui concerne la date de changement de l'horaire de service pour les transports ferroviaires


95) Décision 2006/920/CE de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système Exploitation et gestion du
trafic du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)


Deuxième paquet ferroviaire et textes s'y rapportant


103) Règlement 653/2007/CE de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2001/14/CE (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Troisième paquet ferroviaire


**Autres documents relatifs au secteur ferroviaire**


**Paquet ferroviaire « Trois bis »**


