



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports ferroviaires****Soixante-douzième session**

Genève, 21-23 novembre 2018

Point 20 de l'ordre du jour provisoire

**Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE  
et de ses organes subsidiaires****Activités de la Commission européenne dans le secteur  
du transport ferroviaire****Communication de la Commission européenne\*****I. Quatrième paquet ferroviaire – Volet « marché »**

1. L'objectif de la politique de l'Union européenne en matière de transport ferroviaire est de constituer un espace ferroviaire européen unique et d'augmenter la compétitivité de cette forme de transport en améliorant la qualité et le rapport coût-efficacité des services, ce qui aura également pour effet de stimuler la demande. L'Union européenne, qui s'emploie à réaliser cet objectif depuis la fin des années 1990, est en train de parachever le cadre juridique. Les propositions relatives au volet « marché » du quatrième paquet ferroviaire ont été adoptées en décembre 2016 et seront mises en œuvre par les États membres lors des étapes ultérieures ; elles concernent, en particulier :

a) Le Règlement (UE) 2016/2338 modifiant le Règlement (CE) 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (« Règlement OSP ») ;

b) La Directive 2016/2370/UE, modifiant la Directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (« Directive sur la gouvernance »).

2. Les États membres ont jusqu'au 25 décembre 2018 pour transposer la Directive sur la gouvernance dans leur législation nationale. Toutefois, les principales dispositions relatives à l'ouverture du marché ne prendront effet qu'en 2019, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant en décembre 2020.

---

\* Le présent document a été communiqué après la date limite en raison du retard de certaines contributions en provenance d'autres sources.



3. En ce qui concerne le règlement OSP, directement applicable sans transposition, les dispositions relatives aux procédures d'appels d'offres prendront effet en 2019, avec un délai de grâce permettant l'expiration des attributions de gré à gré non soumises à conditions en 2023. Passé cette date, les attributions de gré à gré ne seront plus autorisées que dans certaines circonstances spécifiques et bien définies.

4. La Commission a élaboré de nouveaux actes d'exécution destinés à compléter le cadre législatif en vue de l'ouverture du marché :

a) Le Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission est crucial pour veiller à ce que l'ensemble des opérateurs du réseau se voient donner un accès équitable et non discriminatoire aux installations de services et aux services associés au transport ferroviaire ;

b) La Décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission relative au calendrier du processus de répartition, remplaçant l'annexe VII de la Directive 2012/34/UE (refonte), prévoit des règles supplémentaires visant à intégrer au processus de programmation les informations sur les restrictions de capacité à venir. Elle renforce également la consultation et la coordination entre les gestionnaires d'infrastructures et leurs clients. Ses dispositions seront appliquées graduellement, leur pleine application étant prévue pour l'établissement du calendrier de travail qui prendra effet en décembre 2020 ;

c) Le Règlement d'exécution de la Commission définissant la procédure et les critères relatifs aux tests de l'équilibre économique a reçu sa forme définitive et sera adopté avant la date limite du 16 décembre de l'année en cours. Ce texte définit les conditions dans lesquelles les États membres de l'Union européenne sont autorisés à restreindre l'accès à leur infrastructure ferroviaire nationale lorsque l'ouverture de l'accès à un service est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public.

5. D'autre part, la Commission consacre d'importants moyens au suivi et au contrôle de l'application effective de la législation en vigueur, qui reste la priorité du mandat de la Commission. La Commission est sur le point d'adopter la sixième édition du rapport sur le système de suivi du marché ferroviaire qu'elle doit présenter au Parlement et au Conseil européen tous les deux ans, dans lequel figure une analyse approfondie de l'évolution des marchés ferroviaires européens. On trouvera des informations à ce sujet sur le site Internet de la Commission européenne, à l'adresse suivante : [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en).

6. Actuellement, la Commission s'emploie également à évaluer l'application des plans nationaux des États membres relatifs aux redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit, en vue d'une éventuelle révision du Règlement d'exécution de la Commission s'y rapportant.

7. En ce qui concerne certains aspects spécifiques tels que la gestion des situations d'urgence internationales en cas de perturbation à l'échelle internationale et l'analyse du registre des problèmes en vue de lever les obstacles techniques et opérationnels en matière de services ferroviaires internationaux, la Commission travaille en étroite collaboration avec les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et leurs associations.

## II. Quatrième paquet ferroviaire – Volet « technique »

8. Le volet « technique » du quatrième paquet ferroviaire vise à accroître l'interopérabilité et la sécurité des chemins de fer en Europe, particulièrement via, entre autres, l'intensification du rôle joué par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), en insufflant une vigueur nouvelle au dispositif de sécurité des chemins de fer afin de promouvoir la culture de la sécurité, et en améliorant l'harmonisation au niveau européen afin d'accroître l'interopérabilité.

9. Le quatrième paquet ferroviaire entraînera une plus grande harmonisation d'un système ferroviaire européen qui reste à ce jour trop complexe et réduira considérablement le nombre de dispositions législatives nationales qui font obstacle à l'interopérabilité.

Le volet « technique », tel qu'adopté par le Parlement et le Conseil européens en mai 2016, comprend les éléments suivants :

- a) Règlement (UE) 2016/796 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;
- b) Directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte de la Directive 2008/57/CE) ;
- c) Directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire (refonte de la Directive 2004/49/CE).

10. Les États membres ont jusqu'au 16 juin 2019 pour transposer les directives sur l'interopérabilité et la sécurité dans leur législation nationale, avec la possibilité de demander une prolongation du délai jusqu'au 16 juin 2020. En attendant, la Commission s'est attelée à l'élaboration d'actes d'exécution et d'actes délégués d'une importance cruciale pour compléter le cadre législatif. Ont été adoptés à ce jour :

- a) La Décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission qui définit les objectifs spécifiques devant être visés pour la révision à venir des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Suite à l'entrée en vigueur de cette décision, le 4 septembre 2017, la Commission a élaboré son calendrier de révision des STI pour 2017-2020 ; l'ERA a déjà commencé à rédiger les projets de STI ;
- b) Le Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires ;
- c) Le Règlement d'exécution (UE) 2018/545 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire ;
- d) Le Règlement d'exécution (UE) 2018/764 de la Commission sur les droits et redevances dus à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et leurs conditions de paiement ;
- e) Le Règlement d'exécution (UE) 2018/867 établissant le règlement intérieur de la ou des chambres de recours de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ;
- f) Le Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité ;
- g) Le Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité ;
- h) La Recommandation de la Commission concernant des orientations pour la mise en œuvre harmonisée du système européen de gestion du trafic ferroviaire dans l'Union.

11. Une autre série d'actes délégués et d'actes d'exécution doit être adoptée. Ces textes concernent, entre autres, le registre de l'infrastructure (RINF), la classification des règles nationales, les spécifications des registres nationaux et européen des véhicules et la modification de diverses STI.

12. Le 13 septembre 2017, la Commission a publié un rapport sur les progrès réalisés en ce qui concerne les préparatifs du renforcement du rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vertu de la Directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2018:0623:FIN>).

### III. Système de gestion du trafic ferroviaire européen

13. Le Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) est un important programme sectoriel destiné à harmoniser le système de communication et de contrôle automatique des trains et à favoriser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire européen. Sachant que les disparités entre les nombreux systèmes nationaux de contrôle des trains existants constituent un obstacle très important à l'interopérabilité du système ferroviaire européen, la mise en place de l'ERTMS constituera l'ossature d'un espace ferroviaire unique européen, numérique et connecté.

14. Le 5 janvier 2017, la Commission a adopté le Règlement d'exécution (UE) 2017/6 relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire. Ce plan pourvoit à la couverture par l'ERTMS de 15 500 kilomètres de corridors du réseau central d'ici à 2023. Actuellement, seul un tiers de ce kilométrage est couvert. Près de 2600 kilomètres de réseau devraient bénéficier du système européen de contrôle des trains en 2018. La réduction de la quantité d'équipements au sol peut dans le même temps atteindre 70 % grâce à la nouvelle version de l'ERTMS, ce qui permettra de réduire sensiblement les frais de rénovation et d'entretien et d'améliorer la fiabilité.

15. Les économies d'énergie supplémentaires obtenues grâce au système de conduite automatique des trains, la mise en circulation de trains plus légers et l'augmentation de la capacité de charge pourraient permettre d'économiser 20 à 50 % de l'énergie consommée. De même, l'association de la conduite automatique des trains et de la mise en œuvre de l'ERTMS réduira les coûts d'exploitation des entreprises ferroviaires et les coûts d'entretien des gestionnaires d'infrastructure, tout en améliorant la capacité du réseau et la ponctualité. De plus, l'utilisation de la télédétection à bord, des dispositifs de démarrage au sol et des drones offre la possibilité de récolter une importante quantité de « mégadonnées » pour assurer un suivi permanent des paramètres essentiels dans le but d'éviter des défaillances de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant tout en optimisant l'entretien. Le document de travail de la Commission intitulé « Delivering effective and interoperable ERTMS – the way ahead » (« Mise en place d'un ERTMS opérationnel et interopérable – la voie à suivre ») (SWD(2017) 375) définit les mesures que les acteurs du secteur ferroviaire doivent prendre pour lever les obstacles connus à la mise en œuvre de l'ERTMS et pour assurer l'interopérabilité dans l'ERTMS.

16. Le 26 octobre 2018, les différents partenaires présents au Conseil de la plateforme de l'ERTMS ont adopté une déclaration renforçant les engagements pris dans le protocole d'accord de 2016 ([https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mou\\_for\\_signatures.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mou_for_signatures.pdf)) à propos du déploiement au sol et à bord (normalisation des interfaces, réduction des règles techniques nationales, mise à jour automatique des unités à bord pour les corrections des erreurs, etc.).

17. À ce jour, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a fourni un appui financier à 69 actions relatives à l'ERTMS, dont :

a) Cinquante-deux actions dans le cadre de la priorité relative aux appels concernant l'ERTMS. Ces actions ont bénéficié de la part du MIE d'un financement total pour les transports de 1,2 milliard d'euros, dont 1,1 milliard uniquement consacré au financement du déploiement de l'ERTMS ;

b) Dix-sept actions dans le cadre de la priorité relative aux appels concernant les corridors du réseau central. Ces actions, qui contribuent entre autres au déploiement de l'ERTMS, ont reçu de la part du MIE un financement effectif total pour le transport de 3,4 milliards d'euros, dont 88,3 millions uniquement consacrés au financement du déploiement de l'ERTMS.

### IV. Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

18. La création d'un marché ferroviaire interne, particulièrement en ce qui concerne le transport de marchandises, est un facteur essentiel pour la progression vers une mobilité durable. Outre sa politique générale et sa législation en matière ferroviaire (paquets

ferroviaires), l'Union européenne a adopté en 2010 le Règlement (UE) 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Ce règlement demande aux États membres de mettre en place des corridors de fret ferroviaire internationaux orientés vers le marché, dans le but de :

a) Renforcer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures pour les principaux aspects opérationnels (par exemple : attribution de sillons, mise en place de systèmes interoperables et développement des infrastructures) ;

b) Donner au fret la capacité et la priorité nécessaires, conformément aux besoins du marché, en veillant à ce que les objectifs communs en matière de ponctualité des trains de marchandises soient atteints ;

c) Encourager l'intermodalité entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport en intégrant les terminaux à la gestion et au développement des corridors.

19. La mise en place de corridors internationaux de fret ferroviaire formant un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif est organisée de façon cohérente grâce au développement des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS).

20. Il y a actuellement 11 corridors de fret ferroviaire. Outre les neuf corridors initialement prévus par le Règlement (UE) 913/2010, la Commission a décidé en 2017, suite à une proposition des États membres concernés, de mettre en place le corridor « Amber » sur le territoire de la Pologne, de la Slovaquie et de la Slovénie (Décision d'exécution (UE) 2017/177 de la Commission). En mars 2018, la Commission a également approuvé la proposition de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Croatie, de la Serbie et de la Slovénie relative à la mise en place du corridor de fret « Alpes-Balkans occidentaux » (Décision d'exécution (UE) 2018/500 de la Commission). Plus d'informations et des cartes sont disponibles sur le site de RailNetEurope : <http://www.rne.eu>.

## V. Sûreté des chemins de fer

21. Le 13 juin 2018, la Commission a adopté un train de mesures concrètes à court terme destinées à améliorer la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs, dont la mise en œuvre incombe à la Commission et aux États membres.

22. Le 29 juin 2018, la Commission a adopté la Décision portant création de la plateforme de l'Union européenne en matière de sûreté des voyageurs ferroviaires, dont la mission est de fournir à la Commission des conseils et des avis de spécialistes en matière de sûreté des voyageurs dans les gares et à bord des trains et de favoriser la coordination et la coopération avec et entre les États membres.

23. Ce groupe, qui réunira les autorités des États membres compétentes dans le domaine de la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs, pourra également bénéficier de l'expérience et des connaissances des acteurs du secteur concernés. Il devrait contribuer : à élaborer des recommandations destinées à aider les États membres à coordonner de façon efficace leurs actions en matière de sûreté ferroviaire afin d'atténuer les risques ; à apporter des connaissances et un appui techniques pour l'actualisation et la mise en œuvre d'une méthode d'évaluation des risques ; à définir des orientations pour les plans de gestion des risques.

## VI. Directive sur le transport combiné

24. La proposition d'amendement à la Directive de l'Union européenne (UE) relative au transport combiné (92/106/CEE) (ci-après dénommée « DTC ») fait partie de la deuxième vague du « Paquet mobilité » adopté par la Commission le 8 novembre 2017. La DTC de l'UE est le seul instrument juridique spécifique en vigueur qui vise à encourager le transfert modal et les solutions de remplacement non routières pour le transport de marchandises, en définissant le cadre du transport combiné et en prévoyant des mesures incitatives propres à stimuler la transition de la route vers le rail, les voies navigables intérieures et les lignes de transport maritimes à courte distance. Même si cette directive reste d'actualité, elle doit être

modernisée si l'on veut qu'elle favorise pleinement le transfert modal et, partant, la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, de la pollution atmosphérique, des accidents et des embouteillages. L'objectif de l'amendement à la DTC est donc d'augmenter la compétitivité du transport combiné des marchandises par rapport à leur transport par la route sur des longues distances et, ce faisant, d'accélérer le transfert des marchandises de la route vers les autres modes de transport, réduisant d'autant la part des externalités imputable au fret routier.

25. L'amendement à la DTC proposé améliorera l'efficacité de cette directive en :

- a) Simplifiant les conditions ouvrant droit aux mesures de soutien ;
- b) Facilitant le contrôle de la recevabilité et de l'application ;
- c) Actualisant, après réexamen, les mesures de soutien économique ;

d) Améliorant le cadre de communication et de suivi des États membres afin d'accroître la transparence et de mieux évaluer l'impact de ces mesures.

26. À la suite de la procédure législative ordinaire, la commission TRAN du Parlement européen a adopté en juillet son rapport sur la proposition de la Commission (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2018-0259+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN#title5>).

27. Parallèlement à la procédure législative d'amendement à la Directive sur le transport combiné, la Commission a affecté un soutien financier à ce type de transport dans le cadre de l'appel à propositions du MIE pour les transports de 2018 ([https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2018\\_cef\\_transport\\_map\\_mlp.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2018_cef_transport_map_mlp.pdf)). La procédure de sélection des propositions reçues devrait se terminer pendant le premier semestre de 2019.

## VII. Règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires

28. Le 27 septembre 2017, la Commission a adopté une proposition de révision du Règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires. Cette proposition améliorera la protection des voyageurs ferroviaires tout en prenant en compte la charge que cela représente pour le secteur ferroviaire. Les principaux problèmes à résoudre sont les suivants : 1) le fait qu'aujourd'hui, les usagers des services ferroviaires ne peuvent exercer pleinement leurs droits, essentiellement en raison des importantes dérogations accordées par les États membres à certains de leurs services, mais aussi en raison du fait que certaines dispositions relatives aux personnes handicapées ou à mobilité réduite sont dépassées et qu'un certain nombre de questions, notamment celle des billets combinés, restent à éclaircir ; 2) l'introduction d'une clause dite de « force majeure » qui réduira la charge pesant sur les entreprises ferroviaires en les dispensant d'indemniser les voyageurs en cas de retard provoqué par une catastrophe naturelle ou de graves intempéries. Considérant les obligations internationales contractées par les États membres de l'UE signataires de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, il est de plus nécessaire que l'Union assume sa responsabilité envers les personnes à mobilité réduite dans le secteur ferroviaire du point de vue des droits des voyageurs.

## VIII. Traité instituant la Communauté des transports avec les Balkans occidentaux

29. Entre le 12 juillet et le 9 octobre 2017, l'Union européenne et six pays des Balkans occidentaux (l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Kosovo<sup>1</sup>, le Monténégro et la Serbie) ont signé un traité instituant une communauté des transports.

<sup>1</sup> Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

30. Cette communauté des transports vise à renforcer l'intégration de la région des Balkans occidentaux au marché des transports de l'UE afin d'instituer des normes communes et d'œuvrer à l'efficacité du réseau et à la qualité des services offerts aux particuliers et aux entreprises. Ce traité contribuera à mettre en œuvre des réformes ayant une incidence sur la vie quotidienne des personnes, notamment dans le domaine de la sécurité routière. En assurant une plus grande stabilité, il attirera aussi de nouveaux investisseurs dans la région et contribuera à sa croissance économique. Enfin, ce traité aidera les pays des Balkans occidentaux à harmoniser leurs législations nationales en matière de transport avec celle de l'UE, ce qui leur permettra de renforcer leurs relations avec leurs voisins, encouragera la coopération transfrontières et, à terme, les rapprochera de l'Union européenne. On trouvera un complément d'informations sur le site Web de la Commission européenne ([https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/westernbalkans\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/westernbalkans_en)).

31. Le traité instituant la Communauté des transports a été ratifié par tous les partenaires des Balkans occidentaux. Un secrétariat dont le siège sera à Belgrade est en cours de constitution. Il devrait être opérationnel d'ici à la mi-2019.

32. Le 2 février 2018, la Commission a adopté la Communication (COM(2018) 65 final) sur une perspective d'élargissement crédible ainsi qu'un engagement de l'Union européenne renforcé pour les Balkans occidentaux. Cette communication, qui porte sur les principaux problèmes en matière de sécurité routière et de facilitation du passage des frontières, appelle aussi à une nouvelle stratégie ferroviaire visant à intégrer les Balkans occidentaux au réseau et au marché de l'UE, qui sont particulièrement importants, et à favoriser l'ouverture du marché ferroviaire régional. Priorité est faite aux investissements, mais aussi à l'harmonisation avec les normes opérationnelles de l'UE. Pour ce faire, il faudra procéder à d'importantes réformes et prendre des mesures renforcées afin de supprimer les goulets d'étranglement administratifs et les obstacles aux frontières, dans le but d'encourager l'intégration du transport ferroviaire.

---