

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Document de séance SC.2 No. 9 (2008)

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

25 septembre 2008

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-deuxième session

Geneva, 18-20 novembre 2008

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

FRANÇAIS

ANGLAIS ET FRANÇAIS

SEULEMENT

ATELIER SUR LA SECURITE FERROVIAIRE

Transmis par l'Union Internationale des chemins de fer (UIC)

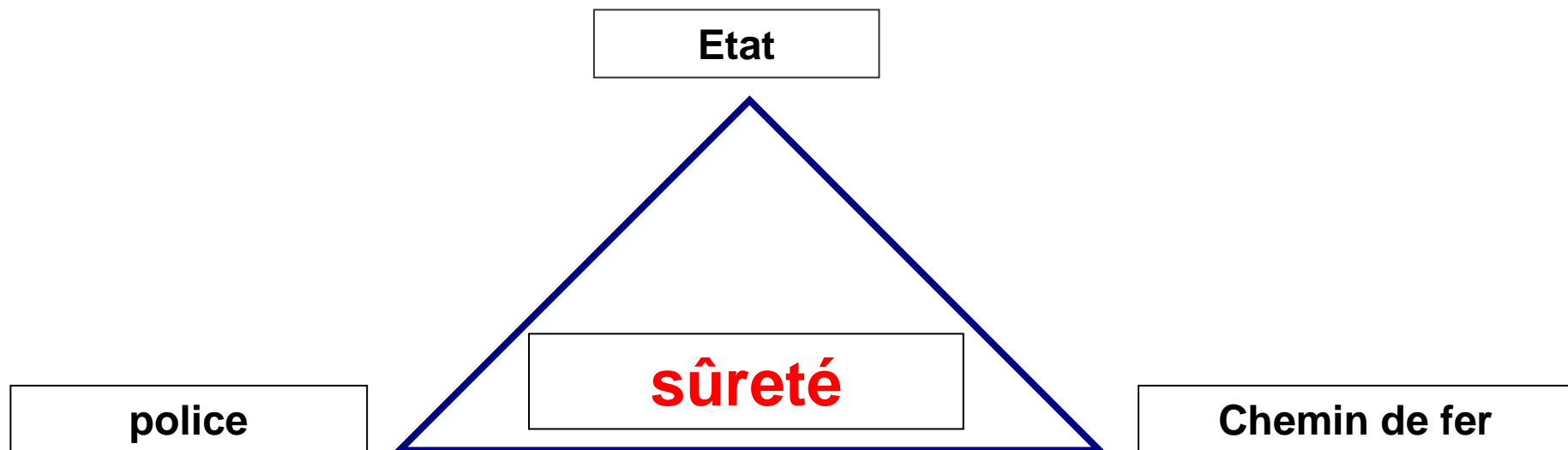
Objectif 2010.....



**Après 2010: quelle
Sûreté pour le transport
ferroviaire européen?**

La triangulation réussie : la « confusion » des 3 acteurs

- Avant 1991: les **chemins de fer** nationaux sont entre les mains de l'**Etat** ou d'un de ses démembrements .
- La **sûreté ferroviaire** fait partie des missions générales de police assurées par chaque Etat
- Au plus haut niveau, il y a « confusion » des 3 acteurs :

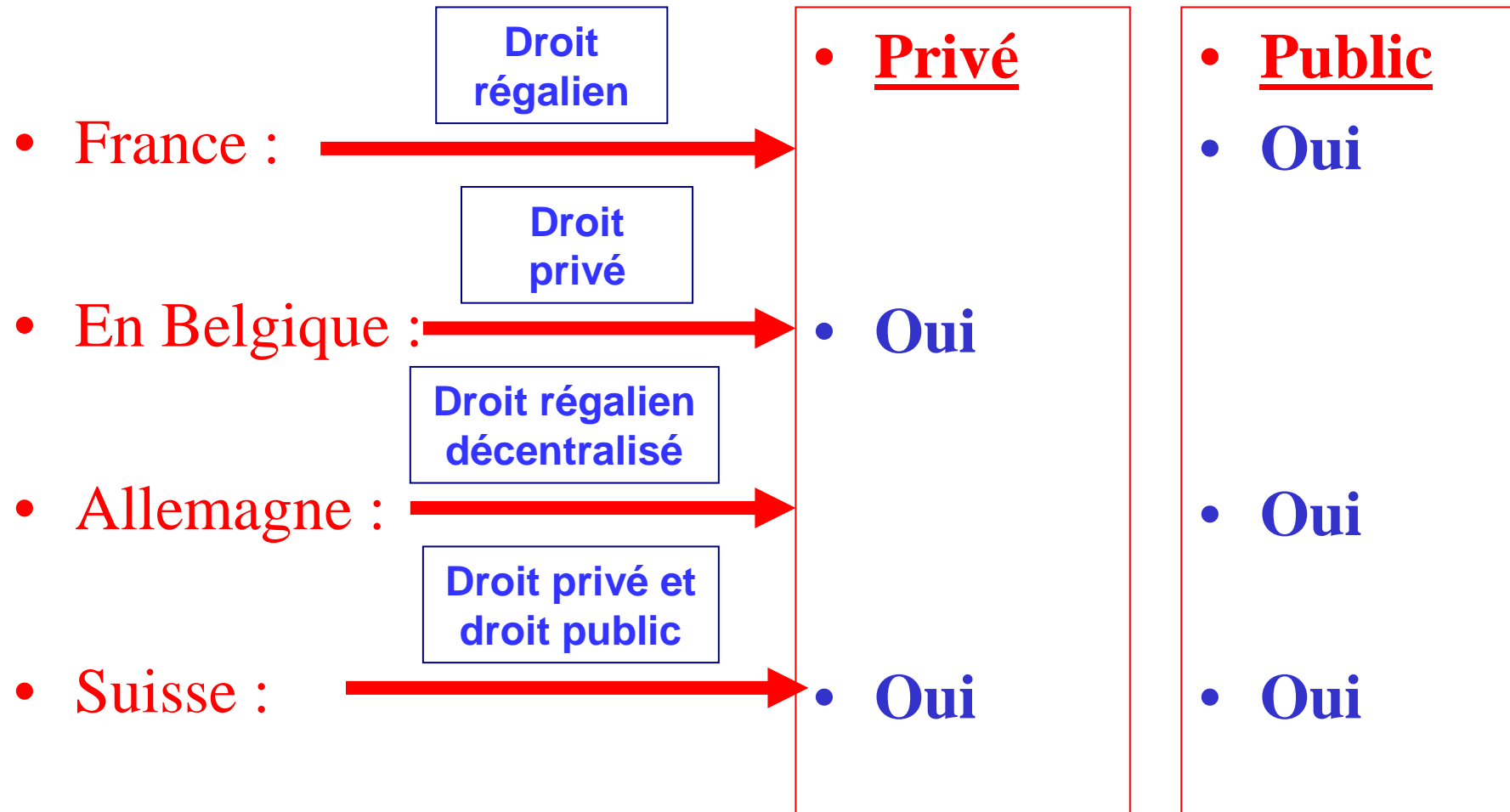


La triangulation réussie : la « confusion » des 3 acteurs

Cette confusion des acteurs s'est organisée selon les pays :

- **En France :**
 - 2 lois encadrent le statut et les missions de la SNCF en matière de sûreté
- **En Belgique :**
 - la SNCB a recours au service de 2 filiales (surveillance / intervention)
- **En Allemagne :**
 - La mission de sûreté tant au niveau fédéral qu'au niveau régional est essentiellement assurée par la police
- **En Suisse :**
 - Une filiale des CFF (de droit privé) avec Securitas et les agents de cette filiales sont assermentés par les tribunaux et ont en charge les missions de sûreté.

L'organisation « publique/privée » des missions de sûreté dans la communauté ferroviaire



La libéralisation remet en cause la triangulation

- depuis 1991: la **libéralisation du secteur ferroviaire** est en marche :
- **29 juillet 1991** : directive 91/440 : **séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure**



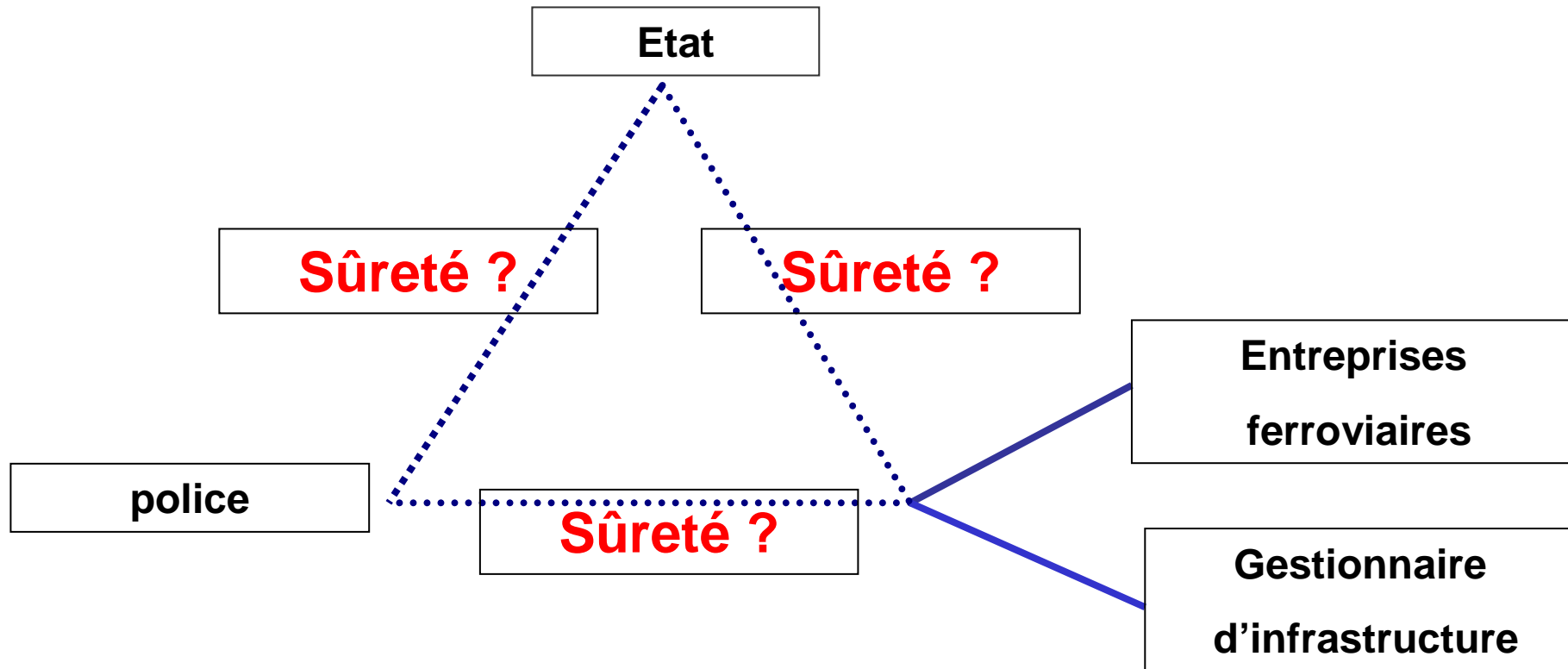
La libéralisation remet en cause la triangulation

- **Depuis le 1er janvier 2006** sont ouverts à la concurrence l'ensemble des services ferroviaires de **transport de marchandises.**
- **En 2010** sera ouvert à la concurrence l'ensemble des services ferroviaires de **transport de passagers**

La libéralisation remet en cause la triangulation

- Dès **2010**, tant dans le **transport des marchandises** que dans celui des **passagers** les entreprises ferroviaires historiques seront en **concurrence** :
 - entre elles, (ex: la DB avec la SNCF)
 - avec les nouveaux entrants (ex :Trenitalia avec Véolia).
- Dès maintenant , le **gestionnaire d'infrastructure** attribue des sillons aux entreprises ferroviaires historiques ainsi qu'aux nouveaux entrants.

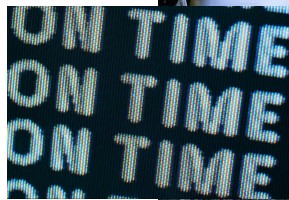
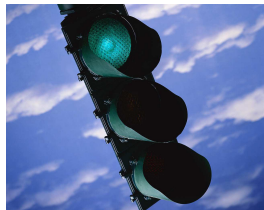
La libéralisation remet en cause la triangulation



La libéralisation remet en cause la triangulation

- Une **mauvaise gestion de la sûreté** a pour conséquence une **dégradation de la qualité de l'exploitation** :

- **Train de 16h 10**



- **Train de 16 h 15**



L'ouverture du champ d'activité de la sûreté ferroviaire

- **La libéralisation du secteur ferroviaire en Europe, a deux effets sur le champ d'activité de la sûreté ferroviaire:**

Le nouveau champ d'activité de la sûreté doit tenir compte :

De la multiplication du nombre des opérateurs ferroviaires concernés

De la dimension européenne de l'espace ferroviaire

De la multiplication du nombre des opérateurs ferroviaires concernés

- **sûreté** pour l'opérateur historique et les nouveaux entrants:

Exemple : en Allemagne aujourd'hui, dans le secteur du fret, la deutsche Bahn AG est en concurrence avec 300 entreprises privées .

- **sûreté** pour le gestionnaire d'infrastructure :

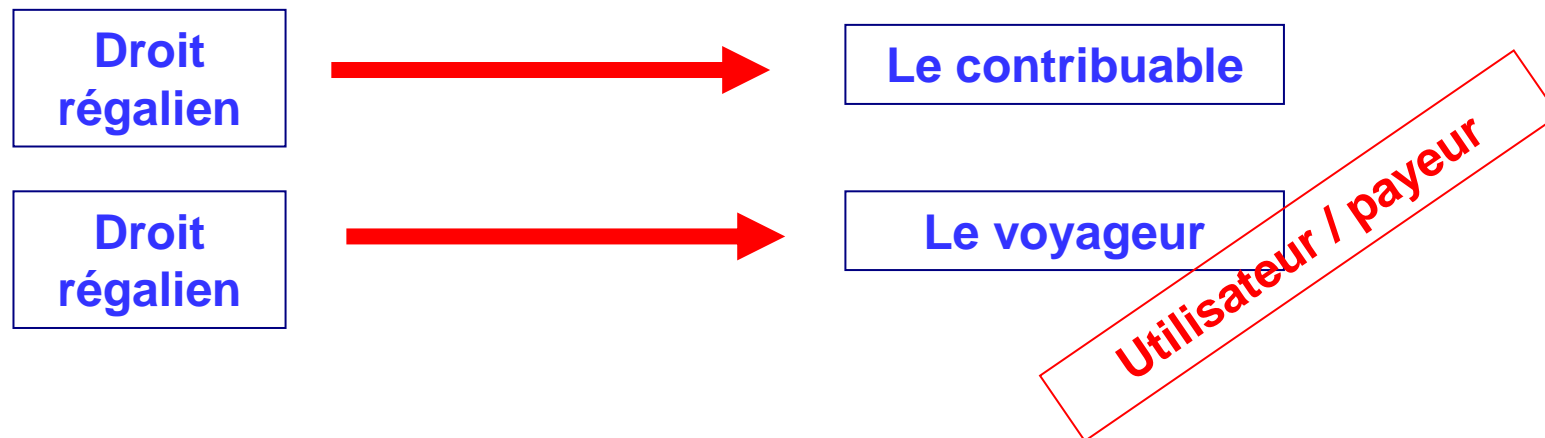
Exemple : en Allemagne aujourd'hui, une dizaine de ces entreprises de fret opèrent sur DB netze , le gestionnaire d'infrastructure national, en même temps que les trains de marchandise de la Deutsche Bahn (Schenker).

Quelle sureté à partir de 2010?

« l'optique régaliennne »



Qui doit supporter le coût de la sureté?



Quelle sureté à partir de 2010?

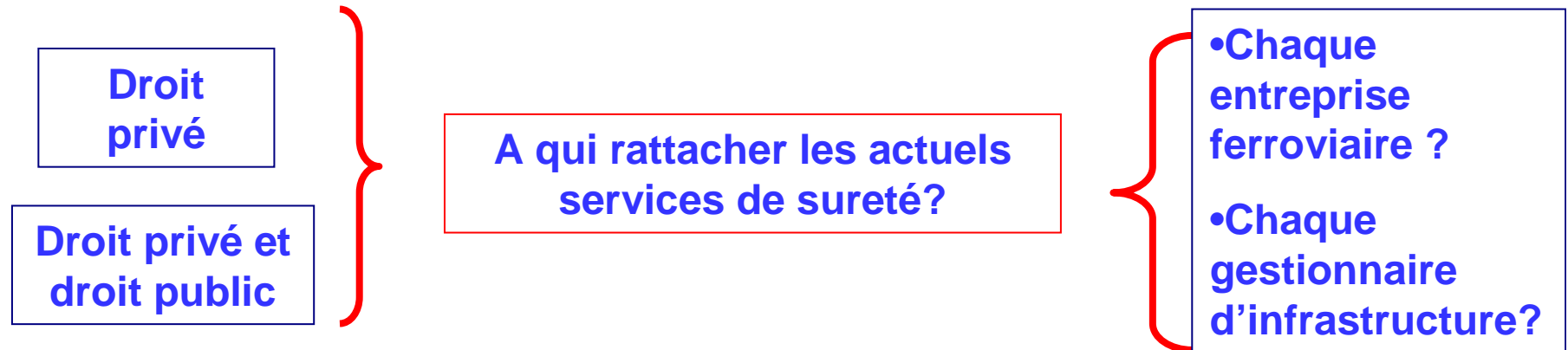
« L'optique régaliennne »

- **La sureté est un droit fondamental des citoyens au même titre que :**
 - La justice, l'éducation, la santé.
- **Doit on aller vers des niveaux de sureté différents selon les pays?**
 - Les pays « pauvres » seront pénalisés par rapport aux pays « riches »
 - Le ferroviaire doit bénéficier du même niveau de sureté que les autres modes de transport.
- **Doit on aller vers des niveaux de sureté différents selon les entreprises ferroviaires?**
 - Peut-on imaginer des compagnies ferroviaires « low cost » en la matière?
 - La sureté peut-elle devenir un enjeu en matière de concurrence intra modal?

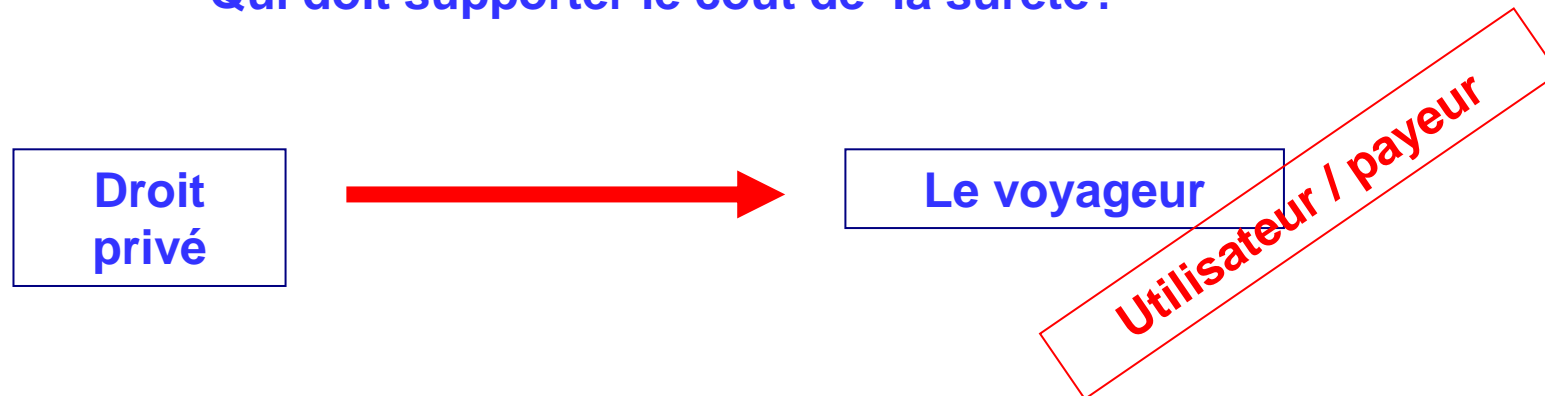


Quelle sureté à partir de 2010?

« L'optique droit privé »



Qui doit supporter le coût de la sureté?



Quelle sureté à partir de 2010?

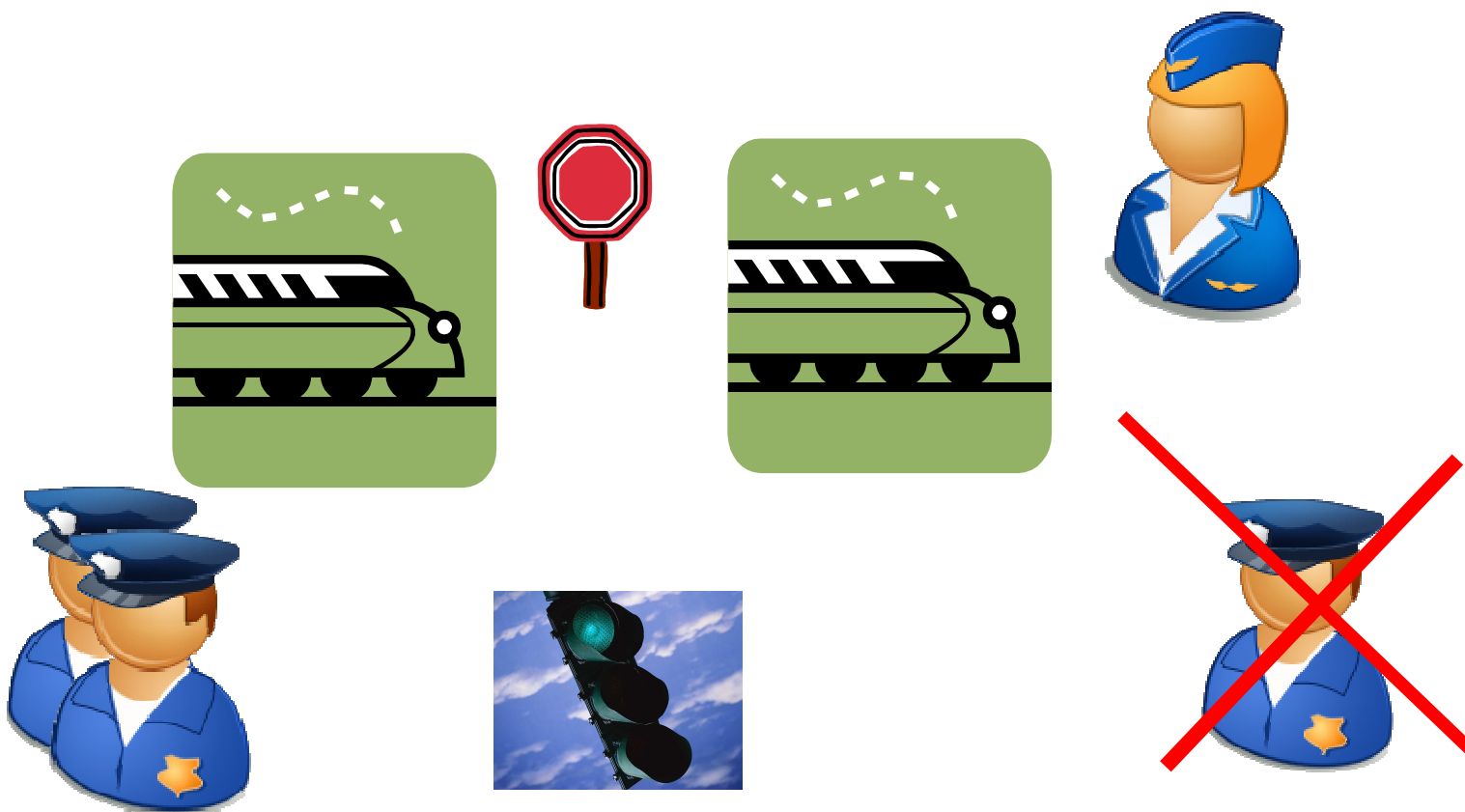
« L'optique droit privé »

- Dans un Etat donné disposent de leur propre service de sureté :
 - Chaque entreprise ferroviaire
 - Le ou les gestionnaires d'infrastructure
- Quid de la sureté « aux points de contact » et de la coordination :
 - Exemple : une gare appartient au gestionnaire d'infrastructure, Un incident sureté se produit lors de l'arrivée d'un train en gare. Qui prend en charge le problème?
- Quid du niveau de la sureté , devient elle un simple objet marketing?
 - Le voyageur est-il prêt à payer plus pour voyager dans un environnement davantage sécurisé?



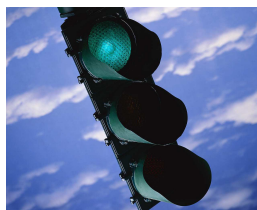
Après 2010: la sûreté dépasse le cadre national

- Quid des positions des Etats pour une opération de sûreté effectuée dans un train **étranger** sur le **territoire national**?



Après 2010: la sureté dépasse le cadre national

- Seule une solution au **niveau international** (**UNECE, UE..**) permettra de débloquent la situation



Après 2010: la sureté dépasse le cadre national

- **Quelle forme doit prendre cette coopération?**
 - **Nécessité d'ouvrir le débat le plus rapidement possible :**
 - Au niveau juridique (option régaliennne ou option privée)
 - Au niveau social (comment vont évoluer les services actuels de sureté)
 - Au niveau économique (estimation du coût , qui doit payer?)
 - **Une première piste de réflexion :**
 - Doit on envisager la création d'un **certificat de sureté** (comme il existe dans certaine législation des certificats de sécurité?, pour protéger, les personnes, les biens et les installations
 - **Prise en compte de l'espace sureté :**
 - Comment harmoniser les relations entre cet espace sureté et les non membres de cet espace?

Objectif 2010.....



Merci de votre attention

