



SDG- 2015-21363

Paris, le 18 mai 2015

Objet : réponse à la consultation publique portant sur les projets de transposition de la directive 2012/34/UE

Monsieur le Président,

La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) vous remercie de la consultation publique organisée par votre Autorité sur les projets de textes de transposition de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

Les spécificités des RER exploités par la RATP ont toujours conduit l'Etat à ne pas considérer ce métro à échelle régionale comme un mode ferré conventionnel. Aussi la transposition de la directive 2012/34/UE doit veiller à maintenir ce mode de traitement du RER RATP et à s'assurer que l'organisation actuelle pour l'exploitation de la partie nord de la ligne B en partenariat avec la SNCF ne conduise pas à une obligation pour la RATP de détenir une licence ferroviaire réservée aux seules entreprises ferroviaires, ce que la RATP n'est pas.

Ainsi, je tiens à vous apporter les commentaires suivants sur les projets de transposition soumis à consultation :

- Pour ce qui concerne la définition d'entreprise ferroviaire  
(visée aux articles préliminaires des projets de décret relatif à l'accès au réseau ferroviaire et à la licence d'entreprise ferroviaire et portant diverses dispositions en matière de transport)
  - o La RATP soutient la rédaction telle que proposée dans les projets transmis par l'ARAF, à savoir qu'une entreprise ferroviaire a pour *activité principale la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer*. La RATP demande le maintien du qualificatif « principale » et donc le respect des termes de la directive 2012/34 que certains membres de l'UTP voudraient vouloir supprimer. Si le qualificatif « principale » venait à disparaître, la RATP pourrait risquer de devenir entreprise ferroviaire avec pour conséquence des questions sur l'application des STI sur le réseau RATP, sur le périmètre GI/EF avec les implications juridiques associées et sur le rôle de l'EPSF ainsi que celui de l'ARAF dans un périmètre à définir au regard des compétences du STIF.

L'argument avancé par ces membres de l'UTP d'affirmer que le maintien de ce qualificatif engendrerait une problématique de sécurité ferroviaire n'est pas recevable. En effet la proposition d'article 4 des projets de décret relatif à l'accès au réseau ferroviaire et à la licence d'entreprise ferroviaire prévoit expressément que toute entreprise pour exercer sur le réseau ferroviaire devra être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un titre de sécurité et donc une entreprise ne peut s'exonérer des règles applicables en matière de sécurité ferroviaire.

- Pour ce qui concerne l'accès au réseau ferroviaire  
(visé à l'article L.2122-1 du code des transports)

- o La RATP demande de la mise en œuvre de la possibilité offerte aux Etats membres (cf. article 2, paragraphe 3b de la directive 2012/34) d'exclure les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et qui peuvent constituer des transports guidés au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés en apportant une modification à l'article L. 2122-1 du code des transports.

- Pour ce qui concerne la licence et le titre de sécurité

(visée à l'article L.2221-10 du code des transports et aux articles 4 des projets de décret relatif à l'accès au réseau ferroviaire et à la licence d'entreprise ferroviaire et portant diverses dispositions en matière de transport)

- o La RATP demande de la mise en œuvre de la possibilité offerte aux Etats membres (cf. article 2, paragraphe 2b de la directive 2012/34) d'exclure les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains et suburbains de transport de voyageurs et qui peuvent constituer des transports guidés au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés en apportant une modification à l'article L. 2221-10 du code des transports.

Cette insertion présente par ailleurs l'avantage de supprimer tout risque d'interprétation des textes visant à faire appliquer à la RATP le règlement 1371/2007 sur les droits des passagers ferroviaires (ce dernier renvoyant à la directive 2012/34/UE pour définir son champ d'application).

- o La RATP demande la suppression de la référence au décret 2003-425, dit STPG, prévue aux articles 4.

Il est mentionné : *Pour exercer sur le réseau ferroviaire, les entreprises doivent être titulaires 1° d'une licence ... 2° D'un titre de sécurité valable pour les services envisagés et les lignes empruntées, délivré dans les conditions fixées par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire pour le réseau ferré national et les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparable ou dans celles fixées par le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés pour les autres réseaux.*

L'article 4 renvoie au réseau ferroviaire, or les réseaux ressortissant du décret 2003-425 ne font pas partie du réseau ferroviaire. La RATP ne comprend cette insertion pour le moins incohérente qui pourrait créer de la porosité entre les différents champs de réglementation et à terme possiblement emporter l'obligation pour un exploitant urbain de détenir un titre de sécurité pour exploiter des réseaux de tramway ou de métro.

- La RATP souligne que la rédaction « pour exercer une activité de transport de voyageurs » des articles 4 lui convient et que toute tentative de reformulation (remplacement par le terme « pour circuler ») pourrait avoir pour conséquence l'obligation pour la RATP de détenir une licence.

Je pense que nous avons tous aujourd'hui un bon niveau de compréhension de la problématique du RER, les textes de loi ne doivent pas laisser place à une interprétation qui pourrait remettre en question le fonctionnement actuel.

Il convient de rappeler que la RATP est gestionnaire d'infrastructures et que les systèmes techniques utilisés ne présentent pas de différences notoires entre le métro et le réseau régional de la RATP. Les matériels roulants et les voies sont dédiés à l'exploitation de ces lignes, les équipes de conception des systèmes de sécurité sont les mêmes et la maintenance est organisée par discipline et non pas par réseau. L'exploitation est organisée par ligne, chaque ligne étant dotée d'un Poste de Commande et de contrôle Centralisés qui gère à la fois le mouvement des trains et la gestion du personnel de conduite afin d'optimiser la production du transport dans un système où la simplification des boucles décisionnelles est essentielle. L'infrastructure est, comme c'est le cas pour les lignes de métro, saturée par la desserte ferroviaire nécessaire pour satisfaire la demande de transport.

C'est à dessein que le réseau RER RATP ressortit à la même réglementation de sécurité que les métros et tramways (décret 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés) et non pas à la réglementation ferroviaire nationale contrôlée par l'Autorité Nationale de Sécurité (EPSF) compétente pour le réseau ferroviaire. Créer une porosité dans une frontière clairement définie entre les deux réglementations pourrait remettre en cause l'équilibre d'un système qui a toute sa cohérence en région Île de France, notamment en termes de sécurité ferroviaire, et qui au demeurant satisfait toutes les parties.