

## La construction de la sécurité ferroviaire européenne

Il y a moins de vingt ans, dans la plupart des pays européens et en tout cas en France, l'ensemble des fonctions liées au transport ferroviaire interurbain était de fait pris en charge, Etat membre par Etat membre, par des compagnies nationales « intégrées », en situation de monopole. En particulier, ces compagnies assuraient pour l'essentiel, sur leurs territoires nationaux respectifs, la sécurité de ce mode de transport. La libéralisation progressive du secteur des transports ferroviaires, poussée par la Commission Européenne à partir du début des années 1990, a obligé ses promoteurs à repenser complètement la manière avec laquelle la sécurité ferroviaire devait désormais être assurée.

L'architecture générale des acteurs et institutions en charge de la sécurité ferroviaire, tant au niveau européen qu'à celui des Etats membres, est désormais complexe et peut être non encore totalement stabilisée. L'objet de ce texte est à la fois d'essayer de décrire la mise en place de cette architecture nouvelle, mais aussi de rendre compte des raisons qui ont poussé les divers protagonistes de cette « grande transformation » vers telle ou telle solution. Ces raisons peuvent être rapportées à 3 grandes familles d'explication :

- d'un côté, la libéralisation du secteur ferroviaire, et la nécessité consécutive de réorganiser sa sécurité, ont bénéficié de l'expérience acquise dans d'autres secteurs. On pourra montrer ainsi comment certains dispositifs inventés par la Commission dès les années 1980, pour concilier déjà ouverture généralisée des marchés et sécurité des consommateurs européens, ont pu être réutilisés et adaptés au secteur ferroviaire.
- D'un autre côté, le secteur ferroviaire présente des spécificités techniques et fonctionnelles qui limitent les possibilités de transfert pur et simple de dispositions mises au point dans d'autres secteurs ; d'où certaines innovations liées à ses caractéristiques propres (la question de l'interopérabilité).
- Enfin, les porteurs du projet de réforme de la sécurité ferroviaire européenne, dans le cadre de l'ouverture du marché, doivent composer avec deux contraintes complémentaires. D'un côté, la plupart des Etats membres gardent, à des degrés divers, une certaine propension à protéger leur marché national, ou tout au moins à imposer des méthodes qui le défendent ; de l'autre, la construction d'une expertise européenne et « indépendante » en matière de sécurité ferroviaire, ne peut que s'appuyer, au moins provisoirement, sur les « anciennes » expertises nationales issues des entreprises jadis intégrées.

### 1- Le grand marché « intérieur » et la sécurité en Europe.

Dès la fin des années 1970 était progressivement apparue l'idée que le dernier obstacle à la réalisation, domaine par domaine, d'un authentique « marché commun » à l'Europe, résidait dans les petites différences avec lesquelles chaque nation garantissait la sécurité de ses concitoyens. En particulier, les divergences historiques entre les systèmes de normalisation nationaux ont été considérées comme la dernière « barrière technique » à l'ouverture intégrale des marchés. Après de multiples tentatives, toutes infructueuses, d'harmonisation intégrale des multiples normes et réglementations entre les divers Etats membres, la Commission a inventé plusieurs méthodes originales et adaptées au contexte politique européen pour sortir de cette impasse. Deux grands types de ces méthodes peuvent être schématisées.

Du côté des produits de base, a priori peu dangereux, la Commission a inventé la Nouvelle Approche en matière de normalisation <sup>(1)</sup>. Avec la Nouvelle Approche, la Commission se contentera désormais d'exiger, produit par produit, et avant ouverture du marché européen, qu'un certain nombre « d'exigences essentielles » (de sécurité) soient respectées ; à charge

---

<sup>1</sup> Résolution du Conseil du 7 mai 1985, concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation.

d'ailleurs, pour l'Etat membre dont le produit est originaire, de vérifier que le dit produit satisfait bien à ces « exigences essentielles ». Cette seconde phase impose, dans certains cas, que des tests ou procédures de contrôle soient réalisés par des organismes « indépendants », notifiés à l'origine par les Etats membres, mais par la suite en concurrence dans un marché européen d'attestation de la conformité aux « exigences essentielles » <sup>(2)</sup>. Vis-à-vis de certains produits complexes, la procédure veut désormais que ces attestations de conformité, et certifications (CE) parfois, soient délivrées par « modules », par des organismes notifiés hautement spécialisés, quitte à ce que certains autres soient chargés de reconfigurer une approche globale des produits <sup>(3)</sup>.

Du côté des produits plus sensibles (produits alimentaires ou médicaments par exemple), la Commission s'est inspirée des innovations institutionnelles nord américaines du début des années 1970 pour imposer un autre modèle, celui de l'agence (publique) en charge de l'évaluation des risques liés aux produits <sup>(4)</sup>. Plus précisément c'est le modèle des agences « en réseau » qui a prévalu, l'agence européenne en charge de tel ou tel secteur cherchant à prendre la tête du réseau des agences nationales correspondantes <sup>(5)</sup>.

Par ailleurs, et en dépit de ces innovations méthodologiques et institutionnelles qui ont eu pour effet premier de multiplier les acteurs de la sécurité, la Commission n'a cessé de réaffirmer la responsabilité (juridique) première des producteurs ou fabricants vis-à-vis de la sécurité des produits mis progressivement sur le marché européen.

La construction de la sécurité ferroviaire européenne, peut être parce qu'elle n'a commencé vraiment à prendre corps que ces toutes dernières années, c'est à dire après que de nombreux autres secteurs aient été libéralisés, emprunte finalement aux deux modèles précédemment et succinctement décrits.

## 2- Bref historique des constructions de la sécurité ferroviaire européenne, et française

La Directive de 1991 <sup>(6)</sup> constitue la première initiative réglementaire européenne qui lance le processus de libéralisation, en imposant en particulier aux pays membres, en tant que première étape, une scission entre les fonctions de gestionnaire d'infrastructure, et celles d'exploitation par des « entreprises ferroviaires ». La question de la sécurité n'est pas traitée à ce stade, et à peine davantage dans les Directives qui suivent dans lesquelles la question centrale est justement de traiter des rapports à organiser entre ces entités nouvelles <sup>(7)</sup>. On notera toutefois que dans la Directive 95/19 concernant les répartitions des capacités des infrastructures ferroviaires et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, apparaît l'idée que « l'entreprise ferroviaire devra, en vue de l'accès à une infrastructure

---

<sup>2</sup> Voir Kessous E., « L'objectivation des qualités industrielles en discussion. Les acteurs du marché européen confrontés à l'élaboration de normes communes », Réseaux N° 102, La fabrication des normes, 2000, PP 93-117. La liste des « organismes notifiés » (New Approach Notified and Designated Organisations) figure sur le site <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/>

<sup>3</sup> Résolution du Conseil du 21 décembre 1989 concernant une approche globale en matière d'évaluation de la conformité.

<sup>4</sup> Plusieurs agences avaient été créées ou renforcées aux Etats-Unis au tout début des années 1970 (l'Environmental Protection Agency (EPA), la Food and Drug Administration (FDA), ...).

<sup>5</sup> Ainsi, la question de la mise sur le marché européen d'un médicament nouveau par exemple fait actuellement l'objet de procédures complexes entre l'agence du pays d'origine (l'AFFSSAPS pour la France) et l'agence européenne du médicament (EMA) au sein de laquelle siègent des représentants des agences nationales des Etats membres.

<sup>6</sup> Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires.

<sup>7</sup> Directive 95/18 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

déterminée, être titulaire d'un certificat de sécurité ..., délivré par l'instance compétente pour l'infrastructure empruntée », sans que le contenu et les modalités d'obtention de ce certificat ne soient clairement précisées.

La première Directive des années 2000 qui reprend le sujet, malgré sa dénomination <sup>(8)</sup>, n'est pas beaucoup plus prolixe que les précédentes sur le sujet et ne fait que préciser que le « certificat sera délivré par l'organisme, quel qu'il soit, désigné à cet effet par l'Etat membre où se trouve l'infrastructure empruntée ».

En revanche, le souci de la sécurité ferroviaire est central dans les Directives qui traitent des problèmes d'interopérabilité <sup>(9)</sup>. Qu'il s'agisse du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou surtout du système conventionnel, « les réglementations nationales ainsi que les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes du fait qu'elles intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale et prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales. Cette situation s'oppose à ce que les trains puissent circuler librement sur l'ensemble du territoire communautaire » (Directive 2001/16, considérant N°14). Dans ces conditions, il importe que soit élaborées, sous l'égide d'un comité composé de représentants des Etats membres, des Spécifications Techniques d'Interopérabilités (STI), concernant tant le matériel roulant que les infrastructures, dont le respect par les diverses parties prenantes permettrait de lever ces contraintes. A partir de là, les divers Etats membres sont enjoins à favoriser la fabrication de « constituants d'interopérabilité » qui ne seront mis sur le marché que « s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire européen conventionnel en satisfaisant aux exigences essentielles ». Et de fait, ces « exigences essentielles », qu'elles soient de portée générale ou particulières à tel ou tel sous système, portent avant tout sur la sécurité ferroviaire.

En cela, les Directives « interopérabilité » de 1996 et 2001 s'inscrivent dans la catégorie des Directives « Nouvelle Approche » : les « constituants d'interopérabilité » qu'il faudra bien fabriquer pour permettre aux trains de circuler librement sur le territoire communautaire devront certes respecter des Spécifications Techniques d'Interopérabilité, mais aussi des « exigences essentielles » de sécurité, pour prétendre à être mis sur le marché européen. Selon cette logique, pour vérifier et attester que ces produits sont bien conformes aux STI et aux exigences essentielles de sécurité, à la fois globalement et sous système par sous système, il conviendra de faire appel à des organismes « indépendants », notifiés par les Etats membres.

En 2004 est arrêtée une nouvelle Directive <sup>(10)</sup>, cette fois délibérément orientée vers la seule question de la sécurité ferroviaire européenne. Prenant acte du fait que « depuis que la directive 91/440/CEE a posé les premiers jalons d'un marché unique des services de transport ferroviaire, il est apparu que les questions de sécurité constituent l'un des principaux obstacles à une ouverture plus poussée du marché » <sup>(11)</sup>, cette directive exige entre autres choses que chaque Etat membre établisse sa propre « autorité de sécurité nationale » qui sera notamment chargée de délivrer les certificats de sécurité aux nouvelles entreprises ferroviaires postulant à exploiter une partie du réseau national correspondant. Elle demande par ailleurs que ces

---

<sup>8</sup> Directive 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

<sup>9</sup> Directives 96/48/CE du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse, et 2001/16/CE du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

<sup>10</sup> Directive 2004 /47/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, qui reprend et modifie les directives précédentes. Cette directive sera elle-même modifiée par la directive 2008/110/CEE du 16 décembre 2008 .

<sup>11</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen « Vers un espace ferroviaire intégré », Bruxelles, 23/01/2002, COM (2002)18 final, p 9.

diverses autorités nationales travaillent de concert avec l'Agence ferroviaire européenne <sup>(12)</sup> dans le but de réduire encore les différences entre Etats membres sur ces questions, notamment en oeuvrant à la mise au point d'Objectifs de Sécurité (OSC), de Méthodes de Sécurité (MSC), et d'Indicateurs de Sécurité (ISC) Communs.

Toutes ces directives européennes nécessitaient d'être traduites dans les divers droits nationaux et notamment en droit français : d'où une importante production législative, réglementaire, et aussi institutionnelle, en France sur ces questions, à partir de la fin des années 1990 <sup>(13)</sup>. La création de Réseau Ferré de France (1997) est notamment suivie de l'organisation du mode de délivrance des « certificats de sécurité », prévus donc par la directive 95/19, pour les nouveaux entrants <sup>(14)</sup>. C'est surtout à partir des années 2000 <sup>(15)</sup> que les procédures se durcissent avec la nécessité de fournir par l'exploitant, pour tout nouveau projet et successivement, un dossier de définition, puis un dossier préliminaire, puis un dossier de sécurité correspondant à la phase d'exploitation. Un nouveau pas est franchi en 2006, avec la création de l'Etablissement Public (français) de Sécurité Ferroviaire (EPSF, <sup>16</sup>), à qui sont transférés une bonne partie des prérogatives réservées jusque là au ministre des Transports. C'est notamment à l'EPSF que revient désormais la tâche de délivrer les certificats de sécurité nécessaires aux nouveaux « entrants ». Pour ce faire, l'EPSF s'appuie si nécessaire sur les rapports de sécurité effectués par des Experts ou Organismes Qualifiés et Agréés (EOQA), qu'il aura préalablement agréés lui-même <sup>(17)</sup>. Enfin, pour compléter ces multiples évolutions institutionnelles dans le cas français, on citera la création récente d'une Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF, <sup>18</sup>), même si les missions de cette nouvelle autorité portent moins sur la sécurité ferroviaire que sur la « transparence » du marché.

Ainsi, en une dizaine d'années, sous l'influence de l'Europe, l'architecture des acteurs du transport ferroviaire a été complètement modifiée, en France comme dans les autres Etats membres. La volonté d'ouvrir le marché européen a eu pour conséquence une forte procéduralisation de la sécurité ferroviaire, qui s'est accompagnée de l'apparition et de la montée en puissance progressive d'une série de nouveaux acteurs, publics (EPSF) ou privés (Organismes Notifiés, EOQA). Toutefois, comme le constate un rapport récemment remis à la Commission <sup>(19)</sup>, dans les faits, la substitution complète du modèle nouveau d'un marché totalement ouvert au modèle « ancien », de la juxtaposition en Europe d'entreprises ferroviaires nationales intégrées, est loin d'être achevée, pas plus que n'ont été totalement

---

<sup>12</sup> L'European Railway Agency (ERA) a été créée par le règlement CE N° 881/2004 du Parlement et du Conseil. Son siège est à Valenciennes (France).

<sup>13</sup> Hadj Mabrouk H., Triki I, 2003, « L'évolution de la réglementation nationale en matière de sécurité ferroviaire », Annales des Ponts et Chaussées N° 106, pp 45-59.

<sup>14</sup> L'arrêté du 13 octobre 1999 relatif au certificat de sécurité stipule (à l'époque) que c'est le Ministère des transports, sur rapport technique de la SNCF (et de RFF), qui délivre ces certificats.

<sup>15</sup> Avec le décret 2000/286 relatif à la sécurité du réseau ferré national, et la loi 2002/3 relative à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

<sup>16</sup> Loi N° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

<sup>17</sup> Décret N° 2006-1279 du 19 octobre relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ; Arrêté du 21 décembre 2007 relatif à l'agrément des experts ou organismes qualifiés pour évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.

<sup>18</sup> Loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant sur diverses dispositions relatives au transport.

<sup>19</sup> Rail Interoperability § Safety ; Transposition of legislation and progress in the field, Rapport de KEMA pour la Commission européenne, DG TREN, 17 octobre 2007.

éradiquées les petites différences entre Etats membres face à la question de la sécurité ferroviaire.

3- Des difficultés à changer de modèle et à susciter de nouvelles formes d'expertise « indépendante »

Près de vingt ans après la première directive européenne qui avait donc lancé le processus de libéralisation du chemin de fer en Europe, et malgré les nombreuses dispositions qui ont été inventé pour cette libéralisation, on ne peut pas dire que le processus soit concrètement achevé, en France en tout cas. Le gestionnaire d'infrastructure RFF, par exemple, ne disposant pas à sa création de l'ensemble des compétences nécessaires à l'exercice de ses fonctions, il a été décidé que la SNCF serait désignée comme Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID), pour le compte de RFF, vis-à-vis d'un certain nombre de ces fonctions (planification des trafics par exemple). D'où d'ailleurs un certain nombre de conflits récurrents entre les deux institutions, l'une cherchant à s'autonomiser de l'autre sans en avoir toujours les moyens <sup>(20)</sup>. De manière plus générale, les nouveaux acteurs de la circulation et de la sécurité ferroviaire européenne ont dû et doivent encore forger leurs propres capacités d'expertise en puisant, en partie tout au moins, dans le vivier de compétences majeur qui prévalait en France jusqu'à ces dernières années sur ces questions, c'est-à-dire au sein de la SNCF. Certes d'autres viviers d'expertise ont aussi été mobilisés, et les formes juridiques prises par telle ou telle institution nouvelle ont parfois été anticipées dans ce but <sup>(21)</sup>, il n'en demeure pas moins que l'influence des traditions nationales reste pour le moment important, y compris chez les nouveaux acteurs du secteur ferroviaire.

Une autre limite à la réalisation intégrale et immédiate du modèle libéral, en matière de chemin de fer comme d'ailleurs dans d'autres domaines, réside dans le fait qu'en raison du mode de construction de l'Europe, les Etats membres restent responsables du niveau de sécurité, ou plutôt du niveau de risque résiduel admissible sur leur propre territoire. D'où la coexistence de plusieurs philosophies sur ces questions, dont on peut schématiser les trois principales d'entre elles :

- dans les diverses réglementations nationales citées plus haut, la France met en œuvre le principe GAME forgé initialement au sein de la SNCF. Partant du constat que la sécurité ferroviaire est en France relativement bonne, l'idée est que tout nouveau système à implanter sur le réseau ferré national devra présenter un niveau de sécurité Globalement Au Moins Equivalent (GAME) à un système de même nature existant. C'est suivant la tradition française à cette aune que les nouveaux « entrants » seront évalués par les EOQA et acceptés ou non par l'EPSF à exercer sur le réseau national.

---

<sup>20</sup> Voir par exemple le rapport public thématique (2008) « Le réseau ferroviaire. Une réforme inachevée, une stratégie incertaine », de la Cour des Comptes.

<sup>21</sup> Lors du débat au Sénat qui a précédé le vote de la loi 2006-10, le ministre des transports D. Perben répondait à des sénateurs (18 oct. 2005) que si la France avait préféré créer un Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire plutôt que d'instituer ce service au sein de la Direction des Transports Terrestres du ministère des Transports, c'était parce que « La solution d'un service à compétence nationale posait, quant à lui, la question de la capacité à attirer les compétences : comment faire venir dans ce service le personnel compétent actuellement employé à la SNCF, à la RATP, ou dans les entreprises industrielles de la construction ferroviaire ? Les ingénieurs et les techniciens dont nous avons besoin pour exercer ces missions de sécurité sont dans les entreprises publiques ou privées. Il est très difficile, vous le savez bien, de faire venir dans un service administratif de fonctionnaires sous statut des personnes ayant cette expérience, cette formation, et aussi, il faut bien le dire, un niveau de rémunération y afférent... Il s'agit d'une question vraiment fondamentale, car sans cette capacité de recrutement, nous risquons, faute de compétence technique, de ne pouvoir assurer nos missions de sécurité ces prochaines années ».

- La philosophie britannique, elle, est de nature différente et repose sur le principe général dit ALARP, utilisé également en Grande Bretagne dans d'autres secteurs. L'idée est là que le niveau de risque présenté par le nouveau système ou projet doit être aussi bas que raisonnablement atteignable (As Low As Reasonably Practicable). Il s'agit cette fois, pour simplifier, plutôt d'une approche économique, les bénéfices à attendre du projet devant être « raisonnablement » mis en balance avec les risques générés.
- Les Allemands, quant à eux, mettent en avant le principe MEM (Minimum Endogenous Mortality), qui consiste à comparer l'incidence d'un projet ferroviaire nouveau, en termes de risques générés, aux risques communément « admis » dans d'autres secteurs de référence.

Les spécialistes de sécurité ferroviaire ont tendance à considérer que ces différences de méthodes entre nations, dans leur façons respectives de vérifier que leurs propres objectifs de sécurité sont atteints ou pas, ne sont pas importantes, ces trois philosophies conduisant semble t'il à peu de choses près aux mêmes résultats pratiques. Il n'en demeure pas moins que la Commission, là aussi, ne cesse d'enjoindre ses Etats membres à travailler à la mise au point d'Objectifs de Sécurité Communs, et de Méthodes de Sécurité Communes <sup>(22)</sup>, puisque justement ces petites différences constituent à ses yeux une entrave à l'objectif libéral. Mais elle ne peut pas, politiquement, imposer *ex abrupto* des normes communes en la matière.

#### Conclusion et prospective

La libéralisation des chemins de fer en Europe a été engagée depuis une vingtaine d'années, à la fois pour des raisons idéologiques générales <sup>(23)</sup>, mais aussi, si l'on s'en tient aux discours tenus par la Commission en tout cas, pour des raisons stratégiques : la libéralisation du transport ferroviaire de fret en particulier a toujours été présentée comme un moyen de favoriser ce mode par rapport à la concurrence « déloyale », et polluante pour l'environnement, du transport routier de marchandises. Cette libéralisation, en cours, a surtout généré pour le moment, tant au niveau de l'Europe elle-même qu'à celui de ses Etats membres, une profusion de textes réglementaires, d'institutions nouvelles, publiques et privées, et une procéduralisation des rapports entre les multiples acteurs, traditionnels ou nouveaux, du monde ferroviaire. Et la question de la sécurité ferroviaire, qui a germé de manière non surprenante en raison du processus même de libéralisation, se pose désormais, tout au moins dans les textes, de manière totalement différente de celle avec laquelle elle se posait lorsque l'on avait affaire en Europe à une série juxtaposée d'entreprises « intégrées ».

Comment peut on apprécier le processus en cours, en particulier du point de vue de son impact présent et futur sur la sécurité ferroviaire, en France et en Europe ?

Les réponses à ces questions ne sont pas évidentes, pour plusieurs raisons entrecroisées : le processus de « changement de régime », dans la régulation des activités ferroviaire est tout récent et bien des dispositions prévues sur le papier n'ont que très partiellement vu le jour. Les effets de la libéralisation en France par exemple, en termes d'activité effective de

<sup>22</sup> Règlement CE N° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ... ; et Décision 2009/460/CE de la Commission du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, ... Pour une explication de ces textes par l'Agence ferroviaire européenne, voir Breyne Thierry, Jovicic Dragan, 2010, « Méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques », <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/press-article-on-the-Common-Safety-Methods-on-risk-assessment.aspx>

<sup>23</sup> La réalisation d'un « grand marché intérieur », dans tous les secteurs possibles, est à l'agenda européen depuis le traité de Rome. Pour certains pro-européens, il s'agit d'un objectif ultime, pour d'autres d'un moyen de faire l'Europe politique; c'est, selon Nicolas Jabko (L'Europe par le marché ; histoire d'une stratégie improbable, Presse de la FNSP, 2009) sur cette ambiguïté que se construit l'Europe.

nouvelles « entreprises ferroviaires » restent très faibles dans le fret, et nulles pour le moment, quelques mois après l'ouverture officielle du marché, dans le domaine du transport voyageur. Les nouvelles institutions en charge de la sécurité ferroviaire (l'ERA, EPSF, les organismes notifiés, les EOQA, ...) ont au plus quelques années d'existence et sont en phase de montée en charge.

Dans ces conditions, on fournira finalement deux réponses différentes à la question posée, une « objective » et une plus subjective.

Si l'on s'en tient aux désormais nombreux rapports publics qui traitent de la sécurité des chemins de fer en Europe, on peut dire que globalement la sécurité de ce mode de transport n'a pas diminué depuis les premiers signes de démantèlement des entreprises nationales intégrées. Certes, dans le détail, certains indicateurs pourraient se révéler préoccupants (<sup>24</sup>), mais les séries dont on dispose sont tellement courtes (certains Indicateurs de Sécurité sont tout nouveaux), et les chiffres tellement faibles (le rail globalement reste un moyen de transport très sûr) qu'il est délicat d'inférer sérieusement quelque conclusion que ce soit, - et pas en tout cas l'idée que la libéralisation serait cause directe d'une baisse déjà visible de la sécurité ferroviaire -, à partir de certains de ces indicateurs. D'ailleurs les nouveaux acteurs de la sécurité ferroviaire ne cessent de clamer que les accidents ou quasi accidents constatés sont plutôt dus à l'incomplétude de la réforme en cours, ce qui milite pour en accélérer la mise en œuvre.

Ceci n'empêche qu'il devient important se suivre de près ces indicateurs, notamment pour nourrir le débat, déjà ancien (<sup>25</sup>), sur les rapports possibles entre libéralisation/privatisation et sécurité des transports ferroviaires.

A titre plus subjectif, on exprimera quand même quelques craintes, quant à la « grande transformation » qui s'opère actuellement dans les transports ferroviaires, du point de vue de ses effets sur leur sécurité globale. Pour vaincre les réticences de certains Etats membres et de certaines entreprises nationales à leur projet, les promoteurs de l'Europe ferroviaire ont été contraints d'inventer, ou d'adapter au secteur ferroviaire un dispositif extrêmement sophistiqué, pour garantir à la fois l'ouverture des marchés et la sécurité de l'ensemble. Ce dispositif complexe repose à la fois sur une analyse et un important découpage des problèmes, sur leur traitement séquentiel et technique, à grand renfort « d'expertise indépendante » et de certification, et sur la nécessité d'assembler problèmes et solutions dans une « vision globale » de la sécurité. Certes, tous les risques, petits ou grands semblent avoir été anticipés et faire l'objet approfondi de traitements appropriés. Mais quand on sait que l'édification d'une architecture homologuée dans un domaine connexe, celui du transport guidé urbain en France, n'a pas empêché que soient commises, ici ou là, quelques erreurs de simple bon sens, lesquelles ont directement été la cause de quelques accidents (<sup>26</sup>), il est à craindre que ne se nichent des failles, dans la sécurité globale d'un système organisé de manière aussi compliquée.

Jean-Pierre Galland  
LATTS  
Université Paris-Est

---

<sup>24</sup> Augmentation constatée des collisions entre trains en France en 2008, rapport sur la sécurité du réseau national, EPSF.

<sup>25</sup> Cf. les articles d' Edgar Milhaud, rédacteur en chef des Annales de la Régie Directe, défendant au début des années 1900 la nationalisation des chemins de fer, pour des raisons de sécurité.

<sup>26</sup> Doniol-Shaw G., Foot R., Galland JP, Maupu JL, Zembri P, 2006, L'invention du véhicule intermédiaire dans le champ du transport public guidé : questions posées à la conduite et à la sécurité, rapport de recherche LATTS pour le PREDIT (GO3).