

L'espace ferroviaire unique sur les rails

Plus de vingt ans après la première directive engageant le processus d'ouverture du marché des chemins de fer l'Union procède à une refonte de la libéralisation ferroviaire.

Initiée en 1991 avec la directive 91/440/CEE l'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence a surtout pris forme avec l'adoption du « premier paquet » en 2001. Les trois directives 2001/12 ; 2001/13 et 2001/14 du 26 février 2001 définissaient ainsi les droits d'accès pour les services ferroviaires de fret et de passagers. Elles fixaient aussi certaines garanties tendant à assurer à tous les concurrents un accès au réseau non discriminatoire et envisageaient de ce fait une certaine indépendance des organismes nationaux de contrôle.

Suite à l'entrée dans l'union de nouveaux Etats, un « second paquet » était adopté en avril 2004 pour ouvrir à la concurrence le marché du fret ferroviaire européen (un règlement 881/2004 et trois directives 2004/49 ; 2004/50 et 2004/51). Le « troisième paquet » daté du 23 octobre 2007 ouvrait à la concurrence les services internationaux de voyageurs (deux directives 2007/58 et 2007/59 et deux règlements 1370/2007 et 1371/2007).

Refonte du premier paquet

Constatant que la mise en place de la libéralisation n'a nullement enrayeré le déclin du rail face aux autres modes de transport, notamment en raison de l'insuffisance de transposition des directives du premier paquet (la Commission a traduit 13 Etats devant la CJUE, dont la France), laissant ainsi subsister de nombreuses divergences dans les réglementations des Etats, l'union a entrepris une refonte complète du premier paquet avec pour objectif principal de simplifier, de clarifier et de moderniser le cadre réglementaire.

Entreprise dix ans après la publication du premier paquet, et après deux ans de procédure entre la Commission le Parlement et le Conseil, cette refonte a abouti à la publication de la directive 2012/34 du 21 novembre 2012(*).

La nouvelle directive se substitue aux directives de base du premier paquet qu'elle abroge (y compris les directives 91/440 et 95/18) et aux modifications dont elles ont fait l'objet ultérieurement.

Elle reprend ainsi dans un seul et même texte, les principes relatifs :

- au **développement des chemins de fer** (chap. II), lequel regroupe les dispositions sur l'indépendance de gestion ; la séparation entre la gestion de l'infrastructure et

l'activité de transport ; l'assainissement de la situation financière ; et l'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires ;

- aux **licences des entreprises ferroviaires** (chap. III) avec les conditions d'obtention et les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ;

- à la **tarification de l'infrastructure** ferroviaire et la répartition des capacités de l'infrastructure (chap. IV).

Si la directive ne modifie pas en profondeur ces principes et leurs champs d'application respectifs, elle apporte néanmoins des changements tendant à moderniser et à renforcer la libéralisation par une gouvernance solide et une séparation comptable claire et efficace.

Principales adaptations

S'agissant de la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, la concurrence est accentuée vers une plus grande transparence sur les conditions d'accès au marché et une amélioration de l'accès des exploitants aux services ferroviaires. La liste des éléments constituant l'infrastructure ferroviaire est désormais publiée en annexe de la directive.

Afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire, les Etats doivent veiller à ce que les fonctions en vue de garantir un accès à l'infrastructure ne soient pas confiées à des entités, ou des entreprises, elles-mêmes fournisseurs de services de transport. Le texte prévoit également que l'exploitant d'installations qui dépend d'une entité ayant une position dominante sur le marché du transport ferroviaire doit être indépendant de cette entité. S'il n'est pas impératif de prévoir deux entités juridiques distinctes, des comptes séparés et une indépendance organisationnelle et décisionnelle sont les conditions « *a minima* ».

Autre adaptation de la réglementation, l'indépendance des organismes nationaux de contrôle est renforcée. Ces autorités autonomes indépendantes et distinctes de toute autre entité publique ou privée peuvent imposer des sanctions ou réaliser des audits. La coopération entre ces organismes est également renforcée ce qui devrait contribuer à éliminer les obstacles discriminatoires à l'accès aux services ferroviaires et garantir le bon fonctionnement du marché.

Enfin, le financement de l'infrastructure est amélioré par l'obligation pour les autorités publiques compétentes de prévoir des stratégies d'investissements à plus long terme. Cette planification permet d'offrir une plus grande sécurité aux investisseurs et d'encourager les entreprises à investir dans la modernisation de l'infrastructure et dans des technologies sûres, interopérables et écologiques grâce à des systèmes de tarification plus adaptés.

Les Etats membres ont jusqu'au 16 juin 2015 pour se mettre en conformité avec ce nouveau cadre réglementaire, ce qui sera peut être difficile pour la France qui a annoncé officiellement en novembre dernier la reprise de RFF par la SNCF.

(*) **Directive n°2012/34/UE** du Parlement et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (JOUE n°L343, 14 déc.), abrogeant totalement les directives 91/440 ; 95/18 ; 2001/12 ; 2001/13 ; 2001/14 ; 2004/51, et partiellement les directives 2004/49 ; 2006/103 ; 2007/58.

Retrouvez cette directive sur : www.idit.fr / onglet « législation »