



N°16 février 2006

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Europe

Concilier ouverture à la concurrence et service public ferroviaire

En 2010, le transport ferroviaire international de voyageurs devrait être ouvert à la concurrence. Tel est sans doute le fait majeur issu de l'accord politique intervenu le 5 décembre 2005 entre les ministres des transports européens sur le 3ème « paquet ferroviaire ». Cette libéralisation, longuement discutée et négociée entre les partenaires européens, se fera dans le respect du service public et de la sécurité. La France y a particulièrement veillé. C'est la dernière étape d'un processus qui a débuté il y a presque 15 ans.

Face au déclin du transport ferroviaire de fret (- 26 % entre 1970 et 2004), l'Union européenne a souhaité revitaliser les chemins de fer en favorisant l'ouverture de l'espace ferroviaire et en introduisant la concurrence.

Chaque étape de la libéralisation du secteur ferroviaire s'accompagne d'un important renforcement du dispositif réglementaire destiné à assurer la transparence et la non discrimination d'accès, à renforcer le contrôle, la sécurité et l'interopérabilité.

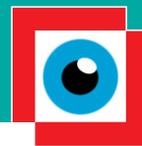
De la première directive en 1991 ...

Affirmée dès 1957 dans le traité de Rome, la libre prestation de services s'est mise en place progressivement. Les marchés des télécommunications, de l'énergie, ainsi que les transports aériens, maritimes, routiers et fluviaux ont été ouverts entre 1985 et 1995. Le secteur ferroviaire a connu sa première évolution en 1991 avec la parution d'une directive (91/440/CEE) établissant des droits d'accès à l'infrastructure pour les entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises et des regroupements internationaux. Ensuite, il a fallu attendre le nouveau millénaire pour qu'un pas supplémentaire soit franchi avec, en 2001, l'adoption du premier « paquet ferroviaire » prévoyant d'ouvrir le fret

international à la concurrence en deux étapes : en 2003 pour les 50 000 km de voies du réseau transeuropéen de fret ferroviaire et en 2008 sur l'ensemble du réseau. Nouvelle étape en janvier 2002, avec la proposition d'un second « paquet ferroviaire ». Objectif : étendre et accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire en ouvrant à la concurrence le transport intérieur de marchandises. Ce deuxième « paquet » a été adopté en avril 2004. Il prévoit deux dates d'ouverture du réseau : au plus tard le 1er janvier 2006 pour les entreprises ferroviaires qui ont déjà un accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire, et au plus tard le 1er janvier 2007 pour les autres. La France s'est pour sa part engagée à anticiper cette date d'ouverture au 31 mars 2006.

→ Pour accéder au réseau, les entreprises doivent détenir une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par l'Etat ainsi qu'un certificat de sécurité. A ce jour en France, 4 entreprises détiennent une licence : SNCF, Europorte 2 (filiale d'Eurotunnel), CFTA Cargo et Connex (devenu

Véolia Transport) ; 4 certificats de sécurité ont été délivrés à la SNCF, Europorte 2, CFTA Cargo et EWSI. C'est dans ce cadre que circulent les trains CFTA Cargo depuis le 13 juin 2005. Trois autres entreprises ont demandé cette autorisation administrative : Rail4Chem, la SNCB et la CFL.



... au 3ème « paquet ferroviaire ».

Le 3ème « paquet ferroviaire » contient également d'autres textes importants sur la certification des conducteurs et les droits et obligations des voyageurs.

Dans les secteurs déjà libéralisés, le financement des missions de service public est assuré de différentes façons : prélèvement auprès des opérateurs au prorata de leur CA (télécom, aérien), maintien d'un secteur réservé (Postes) ou encore contribution des consommateurs finals au prorata de leur consommation (EDF)

La France demande que soit garanti le respect des conditions d'emploi des personnels des entreprises de transports, notamment pour prendre en compte les situations particulières des opérateurs historiques du transport urbain.

A l'occasion du Conseil des ministres européens des transports du 5 décembre 2005, un accord politique est intervenu sur le 3ème « paquet ferroviaire ». La principale mesure phare est une directive qui ouvre le marché pour le transport international de voyageurs en 2010. La France a particulièrement insisté pour que cette libéralisation s'effectue sur des bases respectueuses des exigences de service public, de droit des salariés et de la sécurité. Elle a en particulier fait valoir, et obtenu satisfaction sur les points suivants :

- la possibilité de prendre et de laisser des passagers dans des gares intermédiaires situées dans le même Etat membre (ce qu'on appelle le « cabotage consécutif »), a été encadrée et limitée afin que le cabotage soit un complément accessoire du transport international et ne constitue pas une ouverture

« déguisée » du trafic domestique ;

- le libre accès prévu n'oblige pas les Etats membres à mettre systématiquement en concurrence les services faisant l'objet de contrats de service public, comme c'est le cas pour les services de chemin de fer régionaux en France (voir ci-dessous) ;

- le développement de la concurrence risquant de remettre en cause la péréquation qui existe aujourd'hui entre les lignes bénéficiaires et les lignes d'aménagement du territoire, un mécanisme de financement des lignes de service public a été explicitement autorisé ;

- les accords cadres sur les sillons ont été améliorés pour garantir aux opérateurs, qui réalisent d'importants efforts d'investissement, la mise en œuvre effective d'une desserte de qualité sur le moyen-long terme.

→ **Le Parlement européen, qui a des positions plus libérales que le Conseil sur ce sujet, devra se prononcer en 2ème lecture sur la position commune du Conseil. En effet, la quasi-totalité des secteurs de compétence du ministère relève de la procédure de co-décision, ce qui signifie qu'un**

texte ne peut être adopté sans un accord conjoint du Conseil et du Parlement. En cas de désaccord, une conciliation est organisée. Il est possible que le recours à cette procédure de conciliation soit nécessaire. On peut s'attendre à une adoption définitive fin 2006-début 2007.

Le ministère souhaite que le 3ème « paquet ferroviaire » soit convenablement et précisément articulé avec le projet de règlement « Obligations de service public »

Le projet de règlement « Obligations de service public » (OSP en abrégé) est en débat depuis le mois de juillet 2000. Il est destiné à ouvrir à la concurrence certains services publics de transport en Europe, notamment les services de transports collectifs urbains, et à garantir la stabilité juridique du financement des obligations de service public suite aux arrêts récents de la Cour de justice (Altmark). La France attache une grande importance à l'articulation de ce projet (dont la dernière version a été adop-

tée par la Commission en juillet 2005) avec le 3ème « paquet ferroviaire », même si cela n'implique pas nécessairement une adoption simultanée. Elle a demandé et obtenu que les acquis spécifiques qui concernent les services ferroviaires nationaux et régionaux dans le projet de règlement OSP (possibilité d'attribution directe, sans appel d'offres, de contrats de service public,) soient inclus dans l'accord politique sur le 3ème paquet ferroviaire. Mais cela ne suffit pas... D'autres avancées sont nécessaires.

→ **La France souhaite notamment qu'une définition claire de ce qu'est un contrat de service public figure dans le texte, qu'une limite claire entre services ferroviaires régionaux et urbains soit établie en respectant le principe de subsidiarité et qu'un mécanisme proté-**

geant les salariés en cas de changement d'employeur soit prévu. Elle demande également que les clauses de réciprocité (qui permettent d'exclure d'un appel d'offre une entreprise en situation de monopole), et de période transitoire soient revues en profondeur.

Retrouvez une information complète sur le site internet « Europe et International » : www.europe-international.equipement.gouv.fr

DAEI - direction des Affaires économiques et internationales
Tour Pascal A, 92055 La Défense cedex - Tél: 01 40 81 27 26 - Fax: 01 40 81 21 56
Directeur de la publication: Dominique Bureau - Rédactrice en chef: Béatrice Vinstock