

## LIBERALISATION DU FRET FERROVIAIRE EN FRANCE

Le 31 mars prochain marque le début de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France sur les lignes nationales et l'aboutissement du processus de libéralisation. La SNCF perd donc son monopole pour le transport ferroviaire des marchandises.

Cette ouverture à la concurrence résulte de la volonté de l'Union européenne de moderniser le fret afin qu'il regagne des parts de marché sur les transports routiers. En effet, en 1974, 46 % du transport de marchandises était effectué en France par chemin de fer, contre seulement 20 % en 2002. En Europe, cette part était de 29% en 1974 et est passée à 14 % en 2002.

La libéralisation du fret s'est faite par étape et a été accompagnée de mesures visant à assurer la sécurité nécessaire :

### **Les principales étapes d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France :**

15 mars 2003 : Ouverture du réseau transeuropéen de fret ferroviaire, soit 50 000 kms,  
 1<sup>er</sup> janvier 2006 : Ouverture de l'intégralité du réseau international,  
 31 mars 2006 : ouverture du réseau national.

### **Dans le détail :**

- **1<sup>ère</sup> étape : 1991 : adoption de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires**, qui a posé les premiers principes pour libéraliser le transport ferroviaire :
  - Les entreprises ferroviaires doivent avoir un budget et une comptabilité distincts de ceux de l'Etat-membre,
  - L'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport doivent avoir une comptabilité distincte. (pour plus de transparence et une meilleure évaluation des performances). Ce principe n'oblige pas à créer un organisme dédié pour l'infrastructure. Le gouvernement français a toutefois décidé de créer Réseau Ferré de France (RFF) en 1997 pour gérer l'infrastructure ferroviaire. La SNCF est chargée de la maintenance des infrastructures pour le compte de RFF et est à ce titre gestionnaire d'infrastructures.

La directive de 1991 a été complétée par 2 directives très importantes :

- Directive 95/18 : sur les licences des entreprises ferroviaires,
- Directive 95/19 sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire (attribution des sillons) et perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

### **Contacts médias :**

Claude Lisbonis — Tél. 01 42 02 17 40 /06 20 67 18 66  
 UTP : Valérie Beaudouin — +33 (0)1 48 74 73 29

➤ **De 1991 à 2004 : libéralisation du secteur par paquets**

**1<sup>er</sup> paquet ferroviaire, appelé aussi : « paquet infrastructure ferroviaire », adopté en février 2001, qui instaure une ouverture limitée du fret ferroviaire :**

- Directive 2001/12 modifie la directive 91/440/CEE, et prévoit **l'ouverture du fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (lignes principales), soit 50 000 kms en mars 2003.**
- Directive 2001/14, sur la répartition des capacités et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

**2<sup>ème</sup> paquet ferroviaire, adopté en avril 2004 :**  
(transposition au 31 décembre 2005 au plus tard)

- Règlement qui crée une agence ferroviaire européenne à Valenciennes, dont la tâche essentielle est de proposer des mesures d'harmonisation progressive des règles de sécurité et d'élaborer des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).
- Directive 2004/51, modifiant la directive 91/440/CEE et **ouvrant à la concurrence le transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international au 1<sup>er</sup> janvier 2006, ouverture du marché national au 1<sup>er</sup> janvier 2007.**
- Directive 2004/49 sur la sécurité des chemins de fer, qui prévoit l'institution dans chaque Etat membre d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents.
- Directive 2004/50, concernant l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et de celui conventionnel.

**Transposition en France :**

Le 2<sup>ème</sup> paquet a été transposé au moins partiellement par le décret n°2005-1633 du 20 décembre 2005 et la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports. Elle prévoit notamment que le fret national sera ouvert à la concurrence en France à compter du 31 mars 2006. Cette date d'ouverture du fret national résulte d'un compromis entre la France et la Commission européenne. En effet, cette dernière a autorisé en 2004 la France à accorder des aides d'Etat à la SNCF pour moderniser sa branche fret, à condition d'ouvrir à la concurrence le fret national neuf mois avant la date limite fixée par le 2<sup>ème</sup> paquet ferroviaire.

Pour pouvoir opérer en France, il faut être titulaire d'une licence obtenue dans un pays de l'Union européenne ainsi que d'un certificat de sécurité qui doit être obtenu pour la ou le groupe de lignes où l'opérateur souhaite exploiter dans le pays.

Les licences et les certificats de sécurité sont délivrés en France par le ministère des transports pour opérer sur le réseau ferroviaire national. Une mission de contrôle des activités ferroviaires a été mise en place pour instruire pour le compte du ministre des transports les réclamations, concernant notamment la tarification, les conditions d'attribution des licences et les certificats de sécurité. Cette mission a également un rôle d'observation des conditions d'accès au marché.

**Contacts médias :**

Claude Lisbonis — Tél. 01 42 02 17 40 /06 20 67 18 66

UTP : Valérie Beaudouin — +33 (0)1 48 74 73 29

**Plusieurs entreprises publiques ou privées ont obtenu ou demandé une licence et un certificat de sécurité pour exploiter des lignes en France :**

- B Cargo, filiale fret de la SNCB (opérateur historique belge),
- Euro Cargo rail filiale du groupe britannique EWS a obtenu son certificat de sécurité le 26 octobre 2005 pour exploiter des lignes situées dans la nord et l'est de la France, l'opérateur demande actuellement un certificat de sécurité pour exploiter plusieurs autres lignes.
- Europorte 2, filiale d'EuroTunnel a demandé un certificat de sécurité.
- Rail4Chem, opérateur privé allemand, à l'origine spécialisé dans le transport de produits.
- Veolia Cargo, filiale de Veolia Transport (Veolia Environnement), qui exploite depuis juin 2005 une ligne transfrontalière entre la Meuse et la Sarre,

Plusieurs pays européens ont déjà totalement ouvert leur fret ferroviaire est à la concurrence : ainsi en Suède depuis le début des années 1990, en Allemagne depuis 1994, au Royaume-Uni depuis 1996 et en Autriche depuis 1999.

L'UTP a décidé d'élargir son champ de compétences aux activités ferroviaires et d'accueillir au sein de l'union professionnelle aux côtés de la SNCF, opérateur historique, les entreprises entrant sur ce marché : EWS, Veolia Cargo, VFLI (filiale SNCF), EurailCo (filiale RATP/Transdev) ...

**Contacts médias :**

Claude Lisbonis — Tél. 01 42 02 17 40 /06 20 67 18 66

UTP : Valérie Beaudouin — +33 (0)1 48 74 73 29