

Libéralisation en France du fret ferroviaire

Le 31 mars 2006 a marqué 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 2002, seulement 20 % du transport de marchandises était effectué en France par chemin de fer, contre 46 % en 1974. En Europe, cette part était de 14 % en 2002, contre 29 % en 1974.

Une libéralisation par étapes

L'ouverture à la libéralisation du fret ferroviaire en France s'est faite par étapes et a été accompagnée de mesures visant à assurer la sécurité nécessaire.

- 15 mars 2003 : ouverture du réseau transeuropéen de fret ferroviaire, soit 50 000 kilomètres.
- 1^{er} janvier 2006 : ouverture de l'intégralité des lignes internationales
- 31 mars 2006 : ouverture du réseau national.

1991 — Adoption de la directive relative au développement des chemins de fer communautaires

Cette directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 pose 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.
- Pour plus de transparence et une meilleure évaluation des performances, l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport doivent avoir une comptabilité distincte, ce principe n'obligeant 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 deux directives importantes :
 - la directive 95/18 sur les licences des entreprises ferroviaires,
 - la directive 95/19 sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire (attribution des sillons) et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

De 1991 à 2004 — Libéralisation du secteur par paquets

• **Le 1^{er} paquet ferroviaire, appelé "paquet infrastructure ferroviaire", est adopté en février 2001. Il instaure une ouverture limitée du fret ferroviaire.**

- La 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 kilomètres en mars 2003.**

- La directive 2001/14, sur la répartition des capacités et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

• **Le 2^{ème} paquet ferroviaire est adopté en avril 2004**

- (transposition au 31/12/2005 au plus tard)
- Ce règlement créé 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).

- La directive 2004/51, modifiant la directive 91/440/CEE, **ouvre à la concurrence le transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international au**

1^{er} janvier 2006 et sur le marché national au 1^{er} janvier 2007.

- La directive 2004/49 sur la sécurité des chemins de fer, prévoit l'institution dans chaque Etat membre d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents.
- La directive 2004/50 concerne l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et de celui conventionnel.

Transposition en France

• Le 2^{ème} 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 l'ouverture du fret national à la concurrence en France à compter du 31 mars 2006. Cette date résulte d'un compromis entre la France et la Commission européenne qui 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^{ème} paquet ferroviaire.

• Conditions pour être opérateur 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 ligne ou le groupe de lignes que l'opérateur souhaite exploiter.

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.

Des entreprises publiques ou privées en France

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 des chemins de fer belges,
- CFL Cargo, filiale des chemins de fer luxembourgeois et d'Arcelor,

- Euro Cargo rail filiale du groupe britannique EWSI (English Welsh Scottish Railways International),
- Europorte 2, filiale d'EuroTunnel,
- Rail4Chem (BASF), opérateur privé allemand, à l'origine spécialisé dans le transport de produits chimiques,
- Veolia Cargo, filiale de Veolia Transport (Groupe Veolia Environnement).

• Plusieurs pays européens ont déjà totalement ouvert leur fret ferroviaire à la concurrence

En Suède depuis le début des années 1990, en Allemagne depuis 1994, au Royaume-Uni depuis 1996 et en Autriche depuis 1999.

• L'UTP s'ouvre au ferroviaire

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, EurailCo (filiale RATP/Transdev), Veolia Cargo, VFLI (filiale SNCF)...

Le gouvernement français estime que 8 % du trafic routier pourrait être reporté à court terme sur le ferroviaire, soit 4 milliards de tonnes-kilomètre.

**information : www.utp.fr
contact : lae@utp.fr**