6931 : résumé

Le projet de loi a pour objet de transposer la directive 2012/34/UE **du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen**, qui prévoit essentiellement une refonte du premier paquet ferroviaire en consolidant dans un seul texte trois directives, ainsi que leurs modifications successives.

Le texte de la future loi est divisé en quatre chapitres, étant donné que la directive 2012/34/UE précitée apporte des modifications essentielles à quatre textes de loi nationaux :

* le chapitre 1er porte modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
* le chapitre 2 porte modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
* le chapitre 3 porte modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
* le chapitre 4 porte modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'Union européenne a été profondément modifié par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité ferroviaire au niveau de l'Union.

Ainsi, après une série de directives en 1991 et 1995, le premier paquet ferroviaire est adopté en 2001. Il instaure une ouverture limitée du fret ferroviaire et comporte :

* la directive 2001/12/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 91/440/CEE et prévoit l'ouverture à la concurrence du fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire,
* la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 95/18/CE relative aux licences des entreprises ferroviaires,
* la directive 2001/14CE du 26 février 2001 relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, à la tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la certification en matière de sécurité.

Ces directives définissent les droits d'accès pour les services ferroviaires de fret et de transport de passagers ainsi que certaines garanties relatives à la gestion des entreprises ferroviaires pour veiller à ce que tous les concurrents sans discrimination aient accès au réseau. Elles contiennent également des orientations sur l'indépendance des organismes de contrôle nationaux de manière à garantir l'accès non discriminatoire et à surveiller la concurrence sur les marchés ferroviaires.

Suite à l'entrée de dix nouveaux Etats membres dans l'Union européenne, un deuxième paquet ferroviaire est adopté en 2004. Il ouvre à la concurrence le marché du fret ferroviaire européen. Il établit au profit des nouveaux entrants un droit d'accès aux réseaux ferroviaires européens et transeuropéens et comporte :

* le règlement 2004/881/CE du 29 avril 2004 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 ;
* la directive 2004/49 du 29 avril 2004 relative à la sécurité des chemins de fer ferroviaires qui 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 du 29 avril 2004 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel ;
* la directive 2004/51 du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE, qui ouvre à la concurrence le transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international au 1er janvier 2006 et sur le marché national au 1er janvier 2007.

Le troisième paquet ferroviaire est adopté en 2007. Il prévoit notamment d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires internationaux de voyageurs et d'accélérer à l'intégration technique et juridique de l'espace ferroviaire européen. Il comporte :

* la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 qui modifie la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE pour permettre l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs ;
* la directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train, qui institue une certification au niveau communautaire ;
* le règlement 2007/1371/CE du 23 octobre 2007 qui institue un régime unifié des droits et obligations des voyageurs ferroviaires au sein de la Communauté européenne.

Dix ans après l’adoption du premier paquet ferroviaire, la Commission européenne en a dressé un bilan négatif et a constaté que le cadre législatif actuel comporte encore des lacunes et que les services ferroviaires transnationaux se heurtent toujours à de nombreux obstacles techniques, juridiques et politiques. Elle a notamment considéré que les obstacles suivants restaient à lever :

* le niveau d'investissement dans le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire insuffisant dans un grand nombre d'États membres. Bien souvent, la qualité de l'infrastructure en place se détériore. De nombreux États membres ont négligé le financement du rail, alors que, parallèlement, ils soutenaient l'infrastructure routière ;
* la concurrence entre entreprises ferroviaires limitée par divers facteurs. Le manque de transparence des conditions du marché et le mauvais fonctionnement du cadre institutionnel continuent de rendre la tâche difficile aux nouveaux acteurs qui souhaitent fournir des services ferroviaires concurrentiels ;
* les difficultés rencontrées par les organismes de contrôle dans l'exercice de leurs missions, notamment celles consistant à prévenir les discriminations entre entreprises ferroviaires et à vérifier l'application correcte des principes de tarification et le plein respect de la séparation comptable ;
* les nombreuses divergences entre les réglementations nationales et la mise en œuvre déficiente du premier paquet ferroviaire dans beaucoup d'États membres.

La Commission européenne a donc procédé à une refonte du premier paquet ferroviaire afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires. Dans ce contexte, elle a souhaité simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire en restructurant et fusionnant les trois directives du premier paquet, ainsi que toutes leurs modifications. Elle a en outre clarifié certaines dispositions de la législation sur l'accès au réseau ferroviaire en vue de faciliter la transposition et l'application du droit de l'Union dans tous les États membres. Pour finir, elle a modernisé la législation en supprimant les dispositions obsolètes et en insérant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement du marché actuel (financement, tarification, transparence des coûts, conditions de concurrence, accès au réseau, renforcement de l’indépendance et extension des compétences des organismes de contrôle, …).