

Avis n° 2024-021 du 14 mars 2024

relatif au projet d'arrêté fixant la liste des infrastructures ferroviaires locales ne revêtant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires par courriel enregistré le 22 janvier 2024 par le service de la procédure de l'Autorité ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2023) 1583 du 13 mars 2023 relative à l'importance stratégique de certaines infrastructures ferroviaires en France conformément à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2023) 5824 du 31 août 2023 concernant l'infrastructure ferroviaire locale « Jarville-Mirecourt-Vittel » en France à considérer comme étant dépourvue d'importance stratégique au sens de l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2023) 8104 du 30 novembre 2023 concernant l'infrastructure ferroviaire locale en France sur la ligne « Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges et Saint-Dié-des-Vosges – Arches » à considérer comme étant dépourvue d'importance stratégique au sens de l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2122-2 et L. 2133-8 ;

Vu le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020, relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions ;

Vu l'avis n° 2020-069 de l'Autorité du 22 octobre 2020, portant sur le projet de décret relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 14 mars 2024 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CADRE JURIDIQUE ET CONTEXTE

1.1. Les infrastructures locales ne revêtant pas d'importance stratégique pour le marché ferroviaire européen peuvent bénéficier de dérogations aux principes de régulation après décision de la Commission européenne

1. Le II de l'article L. 2122-2 du code des transports, transposant l'article 2, paragraphe 4 de la directive du 21 novembre 2012 susvisée, permet notamment de déroger aux règles de gouvernance applicables aux gestionnaires d'infrastructures¹, aux règles de tarification de l'accès à l'infrastructure, aux pouvoirs de l'Autorité en la matière ainsi qu'aux règles de répartition des capacités, s'agissant des infrastructures ferroviaires locales dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne et décision prise par celle-ci constatant l'absence d'importance stratégique pour le marché ferroviaire européen.
2. En application de l'article 2, paragraphe 4 de la directive du 21 novembre 2012, la Commission européenne décide si les infrastructures ferroviaires en question peuvent être considérées comme étant dépourvues d'importance stratégique, « *compte tenu de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté* ».
3. Par ailleurs, il résulte de la lecture combinée du II de l'article L. 2122-2 du code des transports et de l'article 1 du décret du 29 décembre 2020 précité que ces lignes comprises dans l'arrêté listant les infrastructures ferroviaires locales ne présentant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen peuvent faire l'objet d'un transfert de gestion ou de missions de gestion au bénéfice des autorités organisatrices de transport ferroviaire au sens des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1 A du code des transports.

1.2. L'Autorité a été saisie d'un projet d'arrêté concernant neuf lignes

4. En application de l'article L. 2133-8 du code des transports qui prévoit la saisine de l'Autorité pour tout projet de texte réglementaire relatif à l'accès au réseau ferroviaire, celle-ci a été saisie, le 22 janvier 2024, d'un projet d'arrêté ministériel listant neuf infrastructures ferroviaires locales ne revêtant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen (ci-après le « projet d'arrêté »).
5. Ces infrastructures ont fait l'objet, dès 2020, d'une demande de dérogation au titre de l'article L. 2122-2 du code des transports des autorités organisatrices de transport (ci-après « AOT ») auprès du ministère chargé des transports. Ce dernier a notifié la demande de dérogation à la Commission, au titre du paragraphe 4 de l'article 2 de la directive.
6. À l'issue de trois années d'instruction, la Commission a octroyé à ces neuf infrastructures le statut d'infrastructures ferroviaires locales pouvant être considérées comme dépourvues d'importance stratégique par les décisions d'exécution C(2023) 1583 en date du 13 mars 2023, C(2023) 5824 du 31 août 2023 et du C(2023) 8104 du 30 novembre 2023.

¹ En particulier les règles relatives à l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures.

7. Prenant acte de ces décisions d'exécution, le projet d'arrêté liste à son article premier les neuf infrastructures ne revêtant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen, à savoir :

Lignes concernées	Régions
Guingamp-Carhaix	Bretagne
Guingamp-Paimpol	
Montréjeau-Bagnères de Luchon	Occitanie
Alès-Bessèges	
Jarville-Mirecourt	Grand Est
Mirecourt-Hymont	
Hymont-Vittel	
Molsheim-St Dié des Vosges	
Saint-Dié des Vosges-Arches	

8. Le deuxième article du projet d'arrêté traite spécifiquement du tronçon Jarville – Xeuilley de la ligne Jarville-Mirecourt.
9. Concernant ce tronçon, la Commission a considéré, dans sa décision, qu'il pouvait être considéré comme une infrastructure ferroviaire locale dépourvue d'importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Toutefois, la Commission a également pris acte, dans sa décision, de ce que ce tronçon présente un intérêt potentiel pour les trains de marchandises et que les autorités françaises avaient pris des engagements en faveur du trafic de fret. Le projet d'arrêté soumis à l'avis de l'Autorité impose ainsi le respect de ces engagements pour le tronçon en question :
- *« l'accès aux deux installations terminales embranchées situées à Neuves-Maisons et à Xeuilley doit être garanti dans la mesure où les activités économiques desservies par ces connexions requièrent un service de transport ferroviaire ;*
 - *la tarification des sillons fret doit respecter les principes de la directive du 21 novembre 2012 susvisée et ne doit pas dépasser les niveaux de la tarification des sillons fret sur le réseau national ;*
 - *l'Autorité de régulation des transports [...] conserve ses compétences de supervision, telles que définies à l'article 56 de la directive susvisée, et sera, le cas échéant, l'autorité compétente en matière de règlement de différends, tel que prévu à l'article L. 1263-1 du même code ».*

2. L'AUTORITÉ FORMULE DEUX RECOMMANDATIONS POUR CONTRIBUER AU SUIVI ET AU BON FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE NATIONAL

10. S'agissant du premier article du projet d'arrêté, qui liste les neuf infrastructures ne revêtant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen, l'Autorité considère qu'elle n'a pas d'observation à formuler, dès lors qu'il correspond exactement aux infrastructures listées dans les décisions d'exécution de la Commission.

11. S'agissant du deuxième article du projet d'arrêté spécifique à la ligne reliant Jarville-la-Malgrange à Xeulley, afin de veiller au respect des conditions listées par la Commission, l'Autorité recommande que soit prévue une obligation d'information de l'Autorité par le gestionnaire d'infrastructure des demandes d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée, afin de lui permettre de veiller à ce que l'accès des trains de fret soit assuré dans des conditions, notamment tarifaires, conformes à la décision de la Commission.
12. Par ailleurs, l'Autorité recommande d'appliquer les conditions listées dans le projet d'arrêté à l'article 2 ainsi que l'obligation d'information de l'Autorité s'agissant des demandes d'accès à des segments de l'infrastructure présentant un intérêt potentiel pour les services de transport ferroviaire de marchandises. À titre illustratif, et sans préjudice d'autres cas, au regard des circulations actuelles de services ferroviaires de transport de marchandises sur la ligne Alès-Bessèges, l'Autorité recommande que cette ligne soit soumise aux mêmes conditions que celles listées à l'article 2 du projet d'arrêté concernant la ligne reliant Jarville-la-Malgrange à Xeulley ainsi qu'à l'obligation d'information de l'Autorité concernant les demandes d'accès à son infrastructure ferroviaire.

Le présent avis sera notifié au ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 14 mars 2024.

Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président

Thierry Guimbaud