

Les modalités de la régulation européenne du secteur ferroviaire

Anne Yvrande-Billon

Conférence du Club des régulateurs

Un marché ferroviaire européen unique?

- Objectif de création d'un espace ferroviaire européen harmonisé depuis la traité de Rome (1957)
 - 1^{ère} directive en 1991
 - 4 « paquets » ferroviaires (4^{ème} paquet en discussion depuis 2012)
- De nombreux obstacles à la création d'un marché ferroviaire unique et donc d'un régulateur unique:
 - Barrières techniques: absence d'interopérabilité
 - Barrières réglementaires: complexité des procédures d'autorisation
 - Barrières juridiques/politiques: modèles d'organisation verticalement intégrée et faible degré d'ouverture à la concurrence des marchés nationaux

Quelles modalités de régulation supranationale dans ce contexte?

- Pas de marché unique, pas d'agence européenne de régulation (économique) du secteur ferroviaire
- La régulation européenne passe par des directives, fruits de compromis, transposées de manière hétérogène
 - Exemple 1 : régime d'exception à l'appel d'offres du 4^{ème} paquet ferroviaire
 - Exemple 2 : abandon de la clause de réciprocité
 - Exemple 3 : art. 31 de la directive 2012/34 sur la tarification de l'accès aux « coûts directs »

Quelles modalités de régulation supranationale dans ce contexte?

- « Remèdes » institutionnels:
 - Création de l'*Independent Regulators Group-Rail (IRG-Rail)* en 2011 à l'initiative des régulateurs nationaux
 - Réseau formel de 26 membres (6 groupes de travail)
 - Association dépourvue de personnalité juridique et de pouvoir normatif
 - Elaboration de positions communes... elles-mêmes le fruit de compromis
 - Lieu d'échanges de bonnes pratiques = principal bénéfice?
 - « Co-régulation » ou concurrence avec le réseau formel des régulateurs (*ENRRB*) instauré en 2012 en application de la directive 2012/34?
 - Rôle d'expert de l'ENRRB dans les travaux de préparation de la législation secondaire
 - Influence de l'IRG-Rail sur les actes d'exécution relatifs aux modalités de calcul du coût direct

Quelles modalités de régulation supranationale dans ce contexte?

Le cas particulier de la régulation économique du Tunnel sous la Manche

Obligation de transfert des compétences à des régulateurs indépendants (au 16/6/2015)

Un réseau binational (UK/F) → 2 régulateurs (ORR/ARAFER)

2 régulateurs indépendants → 2 décisions/avis (pas d'obligations de résultats)

→ Risques de divergence (cf. décisions MyFerryLink)

↳ Obligations de moyens :

- instruction commune et simultanée
 - organe de monitoring intermédiaire
 - procédures de conciliation
-

Régulation européenne du secteur ferroviaire : évolutions souhaitables?

- Renforcement des pouvoirs et de l'indépendance de tous les régulateurs ferroviaires
- Développement de comparaisons internationales par les réseaux de régulateurs (niveau IRG ou bilatéral)
 - Le benchmarking comme outil indispensable de régulation des monopoles au niveau national → *Data-driven regulation*
 - Rôle du « *Market Monitoring report* »
 - Collecte et traitement de données → positions objectivées → plus audibles
- Extension des compétences des régulateurs ferroviaires à d'autres modes de transport (Arafer, Office of rail and road (UK), Autorità di Regolazione dei Trasporti (Italie))