



**Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra**

## **OBJECTIFS DE L'ETUDE ET SYNTHÈSE PRELIMINAIRE**



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA  
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI  
EURORÉGION AQUITAINE EUSKADI

RÉGION  
NOUVELLE-  
AQUITAINE



Nafarroako Gobernua  
Gobierno de Navarra





Une partie de l'histoire économique d'Euskadi et de l'Aquitaine s'explique par leur position de rotule dans l'arc atlantique entre l'Europe et la péninsule ibérique.

L'insertion du Corridor Atlantique au sein des corridors prioritaires du Réseau transeuropéen de transport et la priorité communautaire de financer dans le programme européen 2014-2020 des projets liés à l'interopérabilité, à l'intermodalité et aux sections transfrontalières, constituent un saut qualitatif pour le développement, la modernisation et l'exécution de projets stratégiques du secteur ferroviaire basque.

Le «Y Basque », convertira en outre le chemin de fer en une alternative efficace à la route dans les déplacements entre les 3 capitales, en offrant des fréquences et des temps de voyage très compétitifs, avec des services de qualité et des garanties de sécurité, de ponctualité et de confort.

Pour sa part, l'incorporation de l'écartement standard dans le corridor actuel Donostia - Irun, moyennant l'installation du troisième rail, permettra l'intégration des services ferroviaires de banlieue dans l'axe Donostia -Irun/Hendaye - Bayonne, ainsi que l'intégration des services interterritoriaux, configurant un système intégré de transport public entre les régions d'Aquitaine - Euskadi et de Navarre.

Une fois les travaux d'exécution de ces infrastructures terminés, il sera possible d'établir des services transfrontaliers entre Euskadi et l'Aquitaine, ces trains pouvant transporter aussi bien des voyageurs au départ et à destination du parcours du train, que des voyageurs provenant d'autres localités d'Euskadi, de Navarre ou du reste de la péninsule à destination du reste de l'Aquitaine et de la France, par une structuration des services à l'échelle régionale et internationale.

Par une approche axée sur la mise en œuvre de ce transport ferroviaire transfrontalier, la Fundación de Ferrocarriles Españoles a été chargée d'une étude juridique transversale sur les différents aspects très importants qui doivent être pris en compte par les entreprises ferroviaires souhaitant assurer des services entre les réseaux des gestionnaires de



l'infrastructure du Y basque (ADIF) et le réseau ferré en région Aquitaine (SNCF Réseau), en servant aussi de guide des conditions requises pour la fourniture des services transfrontaliers souhaités.

Cette étude renforce les objectifs de l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi-Navarre car elle a une influence sur la « coopération de manière globale et transversale » de ces territoires. Elle s'inscrit aussi dans le cadre des aires d'action de ce groupement car « elle améliorera les communications entre les régions en favorisant les transports de personnes et de marchandises respectueux de l'environnement ».

L'étude a débouché sur l'élaboration de treize rapports, à la suite d'une analyse approfondie de tous les éléments qui composent le processus de révision de l'ensemble des aspects qui interviennent dans la prise de décisions pour la prestation de services transfrontaliers. Les éléments élaborés qui composent cette étude sont :

- Rapport n° 1 : État de l'art sur les OSP internationales et leurs liens avec d'autres OSP préexistantes.
- Rapport n° 2 : Révision de la législation applicable et prévisible.
- Rapport n° 3 : Conditions d'accès aux réseaux des gestionnaires d'infrastructure.
- Rapport n° 4 : Description des réseaux des gestionnaires d'infrastructure.
- Rapport n° 5 : Répartition des capacités.
- Rapport n° 6 : Services complémentaires.
- Rapport n° 7 : Taxes, Redevances ferroviaires et Tarifs.
- Rapport n° 8 : Billetterie.
- Rapport n° 9 : Fiscalité.
- Rapport n° 10 : Règlementation relative au travail.
- Rapport n° 11 : Assurance.
- Rapport n° 12 : Analyse technique et économique des services régionaux.
- Rapport n° 13 : Rapport final et synthèse.

L'étude juridique part d'une analyse préliminaire réalisée dans le Rapport n° 1 relatif à l'état de l'art sur les OSP internationales et leurs liens avec d'autres OSP préexistantes, qui s'avère indispensable pour contextualiser le reste de l'étude juridique, car les services ferroviaires planifiés et probablement ceux concernant le transport international, seront commercialement viables et ceux du domaine régional seront déficitaires. Par conséquent, conformément au règlement de l'Union européenne n° 1370/2007, ils devront être déclarés « Obligation de service public », ci-après OSP.

De la projection du scénario juridique communautaire sur le schéma de compétence autonome espagnol, il en résulte des conséquences cruciales pour la définition de la collaboration entre l'Espagne et la France, bien que la législation communautaire n'impose pas une mise en œuvre concrète de cette collaboration transfrontalière.

Parmi les éventuels modèles de collaboration, le plus avantageux est celui appelé « modèle français », qui s'articule autour d'une unique convention définissant les conditions et les obligations OSP du service de transport transfrontalier, la mise en œuvre dans chaque État membre moyennant l'imposition contractuelle de ces obligations à une entreprise ferroviaire nationale, et qui se termine par un accord privé de coordination entre les entreprises ferroviaires prestataires du service des deux côtés de la frontière, incluant la répartition des recettes et l'acceptation réciproque de conducteurs et de personnel d'intervention.

Le « modèle français » est celui qui s'adapte le mieux aux attentes des deux administrations compétentes, car il s'agit d'un modèle qui conjugue au mieux l'intérêt commun dans le cadre d'une convention Espagne - France souhaitée par les parties, en accordant un degré d'autonomie, de gestion et financier, le plus élevé possible.

La prestation des services OSP transfrontaliers doit coïncider avec d'autres services OSP de différents domaines et avec d'autres services commerciaux, la protection de l'équilibre économique au sein du territoire espagnol doit donc être évalué des deux côtés de la



frontière étant donné que la prestation du service transfrontalier coïncide sur son parcours avec d'autres services OSP.

L'état de l'art sur les OSP internationales et leurs liens avec d'autres OSP existantes étant exposé, ainsi que le cadre général réglementaire applicable dans le Rapport n° 2, l'étude juridique porte ensuite sur les aspects concrets, dans le cas où une OSP est déclarée, qui doivent être pris en compte par les autorités et les entreprises ferroviaires pour l'exploitation du service transfrontalier, en commençant par les conditions d'accès à l'infrastructure, la licence et le certificat de sécurité et en terminant par les aspects les plus importants liés au matériel roulant qui sont détaillés dans le Rapport n° 3.

Ainsi, les conditions générales d'accès à l'infrastructure du gestionnaire sont analysées en fonction du type de trafic qu'il est envisagé d'assurer ainsi que les aspects relatifs à l'autre élément fondamental de l'exploitation ferroviaire, le matériel roulant.

Le processus logique de développement de l'étude juridique met en évidence l'importance d'une analyse détaillée de la description des réseaux, actuels et prévisibles, et les conséquences que ces spécifications techniques produisent sur le matériel roulant.

C'est pourquoi le Rapport n° 4 donne une description détaillée sur l'état, actuel et futur, des réseaux ferroviaires qui sont étudiés et qui sont gérés par les gestionnaires d'infrastructure de chaque pays, l'ADIF sur le territoire espagnol et SNCF Réseau sur la partie française.

Les conditions d'accès aux réseaux des gestionnaires d'infrastructure étant exposées ainsi que le propre système de réseaux, le Rapport n° 5 analyse la problématique de la répartition des capacités aux entreprises ferroviaires allant fournir le service de transport ferroviaire transfrontalier et le Rapport n° 6 examine la prestation des services complémentaires aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats de manière non discriminatoire, de la part de l'ADIF et de la SNCF, parmi lesquels nous pouvons citer la manutention d'unités de



transport intermodal, l’approvisionnement en carburant, les transports exceptionnels et l’énergie électrique de traction.

La composante fiscale, aux fins des impôts indirects, est analysée dans le Rapport n° 7 relatif à l’étude des taxes, des redevances ferroviaires et des tarifs, qui doit être complétée par les aspects les plus importants devant être pris en compte en matière de TVA pour la prestation de services ferroviaires transfrontaliers inclus dans le Rapport n° 9 et tenant un rapport direct avec le moyen de financement de l’OSP.

L’étude est complétée par l’analyse des aspects les plus importants en matière de système de vente de billets et de contrôles aux accès, de supports et de moyens de commercialisation dans le Rapport n° 8. Les questions relatives à l’emploi dont l’examen s’avère indispensable pour la mise en marche du trafic transfrontalier sont analysées dans le Rapport n° 10 et les aspects en matière d’assurance le sont dans le Rapport n° 11 en partant de l’analyse communautaire de cette matière. Enfin, l’étude se termine par le Rapport n° 12 sur l’analyse technique et économique des services régionaux pour compléter la partie juridique.

Les principales conclusions de l’étude sont exposées de manière synthétique dans le Rapport n° 13 permettant de servir de référence préliminaire, à partir de l’analyse du « modèle français » qui sera certainement mis en œuvre dans le projet OSP, aux entreprises ferroviaires intéressées par le projet, pour la connaissance du cadre juridique communautaire, français et espagnol, selon une approche transversale et d’intégration des aspects les plus significatifs à haute valeur pratique.