

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 11/10/2011

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Debora SERRACCHIANI (S&D, IT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

Exclusions du champ d'application : les États membres peuvent exclure du champ d'application de certaines dispositions régissant les principes de tarification les véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers, circulant sur des voies dont l'écartement est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

Gestionnaire de l'infrastructure : les députés ont clarifié les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir: l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels et l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, et les investissements dans l'infrastructure.

Renforcement du rôle des organismes de contrôle nationaux : l'organisme de contrôle devrait :

- être totalement indépendant, dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat ;
- disposer de la capacité administrative nécessaire en termes de personnel et de ressources afin de garantir un marché ferroviaire ouvert et transparent ;
- être tenu de se prononcer sur toute plainte, d'agir de sa propre initiative, de mener des enquêtes en cas de litige et de suivre l'évolution du marché ;
- être soutenu par un département de contrôle de la Commission ;
- gérer une base de données qui reprenne ses projets de décisions et soit accessible à la Commission.

Indépendance de gestion : pour garantir une véritable indépendance par rapport à d'autres organisations, les députés jugent important que chaque gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre service informatique. Étant donné qu'un gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir prendre des décisions en toute indépendance, il doit également être totalement responsable de sa propre politique du personnel.

Au plus tard le 31 décembre 2012, la Commission devra présenter une proposition de directive contenant des dispositions relatives à la **séparation des opérations de gestion de l'infrastructure et de transport**, ainsi qu'une proposition visant à ouvrir le marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs, qui ne porte pas atteinte à la qualité des services de transport ferroviaire et préserve les obligations de service public.

Séparation comptable transparente : la stricte séparation des comptes entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire doit être garantie. Les fonds publics alloués à l'un des domaines d'activité ne devraient pas être transférés vers un autre domaine d'activité. Cette interdiction devrait être clairement énoncée dans les règles de comptabilité de chaque domaine d'activité. L'État membre et l'organisme de contrôle national devraient veiller à l'application effective de cette interdiction.

Financement sain du gestionnaire de l'infrastructure : les États membres devront publier leur stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité et reposant sur un financement sain et durable du réseau ferroviaire. Les députés demandent que les parties et acteurs intéressés, y compris les autorités locales et régionales concernées, les syndicats, les unions syndicales et les représentants des usagers soient consultés avant la publication de cette stratégie. Cette stratégie devrait couvrir une période d'au moins **sept ans** et être renouvelable.

Lorsque les revenus ne suffisent pas pour couvrir les besoins de financement du gestionnaire de l'infrastructure, sans préjudice du cadre de tarification défini à la directive, les États membres devraient accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement suffisant en rapport avec ses tâches.

Le gestionnaire de l'infrastructure devra veiller à ce que les candidats soient consultés **sur une base non discriminatoire**, avant l'approbation du plan d'investissement, en ce qui concerne les conditions d'accès et d'utilisation, ainsi que la nature, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure.

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire : les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire ne doivent en aucun cas entraîner l'impossibilité, pour les passagers, d'obtenir des informations et d'acheter un billet pour se rendre d'une localité à une autre, quel que soit le nombre d'opérateurs de transport ferroviaire fournissant, intégralement ou en partie, des services de transport de passagers entre ces deux localités.

Conditions d'accès aux services : les gestionnaires de l'infrastructure devront fournir à toutes les entreprises ferroviaires, sur une base non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe III, point 1.

Lorsqu'il refuse l'accès à son installation de service, l'exploitant de l'installation en question doit proposer une alternative économiquement et techniquement viable et justifier son refus par écrit.

Si l'installation de service **n'a pas été utilisée pendant au moins un an** et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire devra annoncer publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au leasing pour une utilisation dans le cadre d'activités liées au secteur ferroviaire, à moins que l'exploitant de l'installation de service démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

Champ d'application de la surveillance du marché : la Commission devra prendre les mesures nécessaires en vue d'examiner **les conditions techniques, sociales et économiques** ainsi que l'évolution du marché, y compris **l'évolution de l'emploi**, et le respect de la législation de l'Union applicable aux transports ferroviaires européens. Elle devra surveiller l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions d'emploi et les conditions sociales, le degré d'ouverture du marché et le degré d'harmonisation, notamment en matière de droits sociaux, entre États membres et au sein de ceux-ci.

Sécurité : un amendement renforce le respect de la législation en matière de sécurité et du droit du travail, en en faisant des exigences essentielles d'honorabilité auxquelles doivent satisfaire les entreprises ferroviaires qui demandent une licence.

Exigences en matière de capacité financière et de capacité professionnelle : l'autorité responsable des licences devra vérifier la capacité financière sur la base des comptes annuels des entreprises ferroviaires et, pour celles qui ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Les candidats devront également fournir des informations détaillées sur les impôts et les cotisations sociales qu'ils paient. L'autorité pourra exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un commissaire aux comptes ou un expert comptable assermenté.

Au moment où elle introduit sa demande, l'entreprise devra démontrer également qu'elle est en possession d'un certificat de sécurité au sens de l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

Document de référence du réseau : les députés estiment que le document de référence du réseau doit contenir des **informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire** concernée et aux installations de service (ex : nature de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et conditions d'accès à cette infrastructure; principes de tarification et tarifs; principes et critères de répartition des capacités ; informations sur les procédures de règlement des litiges). La Commission pourra modifier les spécificités des différents chapitres afin d'instaurer un certain degré de souplesse. En outre, les infrastructures qui affichent une perte de qualité devront être signalées comme telles aux usagers dans le cadre d'un système d'alerte précoce.

Principes de tarification : la proposition prévoit que les redevances d'utilisation de l'infrastructure seront modifiées pour tenir compte du coût des effets du bruit causé par l'exploitation des trains. Les députés ajoutent que cette modification des redevances d'utilisation de l'infrastructure permet de compenser les investissements réalisés pour réaménager les véhicules ferroviaires afin de les équiper de systèmes de freinage moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possible. Les États membres devront veiller à ce que l'introduction de ces redevances différenciées n'ait pas d'effets préjudiciables sur l'équilibre financier du gestionnaire de l'infrastructure.

Amélioration des performances : plusieurs amendements énoncent les principaux paramètres et les principaux aspects de procédure relatifs au système d'amélioration des performances. Le gestionnaire de l'infrastructure devra arrêter, en accord avec les candidats et après approbation de l'organisme de contrôle, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre de ce système par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.

Mesures particulières à prendre en cas de perturbations : les gestionnaires de l'infrastructure devraient disposer de protocoles d'action applicables en cas d'accident ou de défaillance technique. Un amendement prévoit qu'en cas d'annulation de sillon, hors cas de force majeure, des solutions alternatives ou un remboursement de la redevance sont au minimum nécessaires.

Coopération entre organismes de contrôle nationaux et pouvoirs de la Commission : la Commission devra mettre en place une base de données dans laquelle les organismes de contrôle nationaux encodent des informations sur toutes les procédures de plainte (ex : dates de dépôt des plaintes, début des procédures d'initiative, tous les projets de décision et toutes les décisions finales, parties concernées, résultats principaux des procédures).

Organisme de contrôle européen : sur la base de l'expérience du réseau des organismes de contrôle, la Commission devra élaborer, au plus tard deux ans après la publication de la directive, une proposition législative visant à mettre en place un organisme de contrôle européen. Cet organisme exercera des fonctions de surveillance et d'arbitrage sur des problèmes de nature transfrontalière et internationale, ainsi qu'une fonction de recours vis-à-vis des décisions prises par les organismes de contrôle nationaux.

Annexes et champ d'application des actes délégués : les amendements ont pour but d'encadrer plus strictement la délégation de pouvoir à la Commission, pour une durée limitée (cinq ans), quant à la modification d'éléments non essentiels de la directive.