

Informations de base	
<p>2004/0047(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet</p> <p>Modification Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)</p> <p>Subject</p> <p>2.60 Concurrence 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	CODE Délégation du Parlement au Comité de conciliation	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	29/01/2007
	Commission à fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	22/08/2006
	TRAN Transports et tourisme	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	28/07/2004
	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2747	2006-07-24
	Transports, télécommunications et énergie	2568	2004-03-08
	Transports, télécommunications et énergie	2680	2005-10-06
	Transports, télécommunications et énergie	2589	2004-06-10
	Agriculture et pêche	2819	2007-09-26
	Education, jeunesse, culture et sport	2802	2007-05-24
	Tourisme	2695	2005-12-01

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
03/03/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0139 	Résumé
08/03/2004	Débat au Conseil		
10/06/2004	Débat au Conseil		
15/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/04/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
12/05/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture		
30/05/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0143/2005	
27/09/2005	Débat en plénière	CRE link	
28/09/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0354/2005	Résumé
28/09/2005	Résultat du vote au parlement		
06/10/2005	Débat au Conseil		Résumé
24/07/2006	Publication de la position du Conseil	05895/2/2006	Résumé
28/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/12/2006	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/12/2006	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0475/2006	
17/01/2007	Débat en plénière	CRE link	
18/01/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0003/2007	Résumé
18/01/2007	Résultat du vote au parlement		
24/05/2007	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
05/06/2007	Réunion formelle du Comité de conciliation		
31/07/2007	Décision finale du comité de conciliation		
31/07/2007	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03635/2007	
11/09/2007	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0314/2007	
24/09/2007	Débat en plénière	CRE link	
25/09/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0401/2007	Résumé
25/09/2007	Résultat du vote au parlement		
26/09/2007	Décision du Conseil, 3ème lecture		
23/10/2007	Signature de l'acte final		
23/10/2007	Fin de la procédure au Parlement		
03/12/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2004/0047(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/6/45216

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0143/2005	30/05/2005	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0354/2005 JO C 227 21.09.2006, p. 0086-0460 E	28/09/2005	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE376.755	17/10/2006	
Amendements déposés en commission		PE382.291	01/12/2006	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0475/2006	21/12/2006	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0003/2007	18/01/2007	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0314/2007	11/09/2007	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0401/2007	25/09/2007	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Position du Conseil		05895/2/2006 JO C 289 28.11.2006, p. 0030-0041 E	24/07/2006	Résumé
Projet d'acte final		03635/2007/LEX	24/10/2007	
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2004)0139	03/03/2004	Résumé
Document annexé à la procédure		COM(2004)0140	03/03/2004	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2004)0236	03/03/2004	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2005)4139	20/10/2005	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2006)0516	18/09/2006	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème		COM(2007)0078		

lecture		22/02/2007	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0034 	30/01/2013	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0161/2004 JO C 071 22.03.2005, p. 0026-0029	17/11/2004	
ESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0130/2005 JO C 221 08.09.2005, p. 0056-0061	09/02/2005	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03635/2007	31/07/2007	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2007/0058 JO L 315 03.12.2007, p. 0044	Résumé
---	------------------------

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 30/01/2013 - Document de suivi

Conformément à la directive 2007/58/CE, la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de relatives à l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, accompagnant la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le quatrième paquet ferroviaire.

Transposition : si l'ensemble des États membres avaient pris du retard dans la transposition de la directive (le délai expirait le 4 juin 2009), tous ont désormais adopté des mesures législatives nationales pour s'y conformer. Les services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, y compris les droits de cabotage, ont été libéralisés dans l'UE à partir du 1^{er} janvier 2010.

Mise en œuvre concrète : l'interprétation des dispositions relatives à l'**objet principal d'un service ferroviaire** et l'atteinte à l'équilibre économique des services fournis en vertu d'un **contrat de service public** (article 10) se sont révélés être les principales difficultés rencontrées par les États membres. C'est pourquoi la Commission a publié, le 28 décembre 2010, une [communication interprétative](#). Elle va également adopter des actes d'exécution sur la base de la [directive établissant un espace ferroviaire unique européen](#).

Limitation des nouveaux services internationaux ou des droits de cabotage : plusieurs États membres ont décidé de ne recourir à aucune des possibilités prévues par la directive pour limiter les nouveaux services internationaux ou les droits de cabotage. Même lorsque la possibilité de limiter le cabotage est prévue par la législation nationale, **ces dispositions ne sont que très peu appliquées dans la pratique**.

Une limitation sur la base d'un **contrat de concession** semble être la clause de sauvegarde la plus efficace pour protéger les intérêts des opérateurs qui fournissent des services sur une liaison susceptible de présenter un intérêt pour le cabotage; toutefois, cette limitation n'est utilisée que dans un seul État membre, à savoir les Pays-Bas

Développement de nouveaux services : bien que le cadre juridique national pertinent soit dorénavant en place dans tous les États membres concernés, les exemples de nouveaux services internationaux exploités sur la base de la directive sont **peu nombreux**.

Lorsqu'ils tentent de pénétrer sur le marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, les nouveaux opérateurs se heurtent souvent à des obstacles liés à une mise en œuvre inadéquate des précédents paquets ferroviaires ou à des lacunes dans la législation antérieure de l'UE. Les procédures d'infraction, la refonte du premier paquet ferroviaire et les propositions actuelles pour le **quatrième paquet ferroviaire** (voir [2013/0028\(COD\)](#) et [2013/0029\(COD\)](#)) devraient contribuer à résoudre ces problèmes.

Le rapport note toutefois, même en éliminant tous ces obstacles, **la plupart des segments du marché services internationaux de transport de voyageurs sont à peine rentables et donc peu attrayants pour les opérateurs**. L'analyse de l'expérience acquise dans le cadre de l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs depuis 2010 montre que dans les États membres qui ont ouvert à la concurrence leur marché du transport intérieur de voyageurs, il y a beaucoup plus de nouveaux entrants que sur le marché des services internationaux. Il est en effet beaucoup plus facile d'organiser des services nationaux de transport de voyageurs. **C'est donc l'ouverture du marché des services nationaux qui donnera naissance à de nouveaux services internationaux, plutôt que l'inverse.**

Les propositions de la Commission visant à ouvrir le marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et à développer la mise en concurrence dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire devraient donner un élan au développement des services internationaux.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 22/02/2007 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission retient, en tout ou partie, la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en 2^{ème} lecture et modifie sa proposition en conséquence. Les amendements retenus par la Commission visent à :

- clarifier le champ d'application de la redevance participant au financement de services publics et les conditions de son prélèvement ;
- introduire un considérant relatif à la disposition proposée dans la directive qui prévoit d'étendre à 15 ans la durée normale des accords-cadres lors de la réalisation d'infrastructures spécialisées avec des investissements importants et à long terme ;
- imposer des exigences supplémentaires en matière de rapports à présenter par la Commission : un amendement propose d'ajouter l'évaluation de l'impact de la directive sur les petits pays de l'Union. Les deux autres amendements proposent que le rapport de 2012 porte en particulier sur l'état de préparation en rapport avec l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs, et demande l'élaboration d'un rapport supplémentaire en 2018. Ce rapport supplémentaire porterait sur la mise en œuvre de la clause qui permet de limiter le cabotage lorsque c'est nécessaire pour maintenir l'équilibre économique de services publics, ainsi que de la clause de réciprocité. La Commission accepte de présenter en 2012 un rapport sur l'état de préparation en rapport avec l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs. En revanche, elle considère que les deux éléments sur lesquels est censé porter le rapport de 2018 devraient être examinés dans le rapport de 2012. Ces deux amendements nécessitent d'être reformulés. En effet, la référence à l'ouverture du marché ferroviaire des services nationaux de transport de voyageurs n'a plus de raison d'être puisque qu'elle n'a pas été votée en session plénière ;
- modifier certaines dispositions de la procédure de comitologie conformément à la décision 2006/512/CE du Conseil du 17 juillet 2006 modifiant la décision 1999/468/CE du Conseil (procédure de réglementation avec contrôle).

En revanche, la Commission rejette deux amendements visant à :

- supprimer le considérant 8. La Commission considère l'énumération du considérant 8, qui concerne les critères et les aspects d'ordre procédural permettant de déterminer si l'objet principal d'un service de cabotage est le transport de voyageurs sur un trajet international, comme importante pour la transparence de la procédure ;
- accorder aux nouveaux États membres le droit de repousser de cinq ans l'ouverture des services nationaux de transport de voyageurs (la directive en effet ne prévoit pas d'ouvrir les marchés des services nationaux de transport de voyageurs).

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 23/10/2007 - Acte final

OBJECTIF : poursuivre la réforme du secteur ferroviaire en ouvrant à la concurrence les transports internationaux de passagers au sein de l'Union européenne (troisième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

CONTENU : le Conseil a adopté les trois propositions législatives constituant le 3^{ème} paquet ferroviaire, à savoir :

- la présente directive relative au développement de chemins de fer communautaires;
- une directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains (voir [COD/2004/0048](#)) ;
- et un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ([COD/2004/0049](#)).

Les trois actes juridiques ont été arrêtés conformément aux projets communs sur lesquels le Conseil et le Parlement européen étaient parvenus à un accord par échange de lettres les 20 et 21 juin 2007 dans le cadre de la procédure de conciliation.

La directive relative à l'accès au marché ferroviaire prévoit d'ouvrir le marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer en 2010 et inclut le droit pour les trains internationaux de fournir des services de cabotage, à savoir le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Afin d'éviter que l'ouverture du marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer n'entraîne l'ouverture du marché national, la directive précise que le droit d'accès s'applique uniquement aux services internationaux dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la directive tout service ferroviaire effectué en transit dans la Communauté et qui a son origine et sa destination hors du territoire de la Communauté.

La directive constitue un juste équilibre entre l'ouverture du marché, d'une part, et la sauvegarde des services de transports publics, d'autre part. Pour parvenir à cet équilibre, le texte prévoit :

- une procédure permettant de déterminer si l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs compromet l'équilibre économique des services de transport public;
- une clarification des modalités d'octroi du droit d'accès; et
- une disposition permettant aux États membres d'instaurer une redevance sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Conformément au souhait du Parlement européen, les dispositions régissant la redevance sur les services internationaux de transport de passagers visant à financer les services publics de transport de passagers stipulent que la totalité des redevances prélevées ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport de voyageurs par train sur lequel elles sont prélevées et que la compensation versée ne doit pas dépasser le montant total des coûts occasionnés par l'exécution des obligations pertinentes de service public.

Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de 15 ans, la période la plus courte étant retenue.

S'agissant de la procédure de comité, la directive prévoit que les mesures nécessaires à l'adaptation des annexes de la directive 91/440/CEE et de la directive 2001/14/CE seront adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

En 2012, la Commission présentera un rapport concernant l'application de la directive, qui fera également le point sur l'évolution du marché, y compris en ce qui concerne le degré de préparation en vue d'une plus large ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs. Elle analysera aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la directive sur les contrats de service public et leur financement. Dans ce rapport, la Commission proposera, si nécessaire, des mesures complémentaires afin de faciliter cette ouverture et d'en évaluer les effets.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2007.

TRANSPOSITION : 04/06/2009.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 24/05/2007

Le Conseil a décidé de ne pas accepter les amendements adoptés en deuxième lecture par le Parlement européen en ce qui concerne trois propositions législatives qui constituent le troisième paquet ferroviaire, à savoir:

- la proposition de directive modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires;
- la proposition de directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.
- la proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux.

Il a par conséquent décidé de convoquer le comité de conciliation entre le Parlement et le Conseil afin de négocier un texte commun.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 25/09/2007 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (3^{ème} paquet ferroviaire).

Les points saillants de l'accord obtenu au sein du Comité de conciliation sont les suivants :

- **comitologie**: les mesures nécessaires à l'adaptation des annexes de la directive 91/440/CEE et de la directive 2001/14/CE seront adoptées conformément à la procédure de "réglementation avec contrôle";
- **redevance**: conformément à la position du Parlement en deuxième lecture, les dispositions régissant la redevance sur les services internationaux de transport de passagers visant à financer les services publics de transport de passagers reprennent la formule suivante selon laquelle: "la totalité des redevances prélevées (...) ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport de voyageurs par train sur lequel elles sont prélevées" et que la compensation versée ne doit pas dépasser le montant total des coûts occasionnés par l'exécution des obligations pertinentes de service public;
- **obligations de faire rapport**: le Parlement a atteint son objectif de garantir que, lorsque la Commission fera rapport en 2012 sur la mise en œuvre de la directive, elle devra également évaluer le développement du marché, y compris l'état de préparation en vue de la poursuite de l'ouverture du marché ferroviaire et, le cas échéant, proposer des mesures supplémentaires destinées à progresser dans la voie de la libéralisation de l'accès au marché ferroviaire.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 03/03/2004

La Commission européenne a présenté une communication concernant la poursuite de l'intégration du système ferroviaire européen : le troisième paquet ferroviaire. La mise en place du nouveau cadre de régulation européen pour les transports ferroviaires progresse par rapport aux objectifs de réforme définis dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ces objectifs placent la revitalisation du secteur ferroviaire au coeur de la stratégie de mobilité durable et vise pour cela à améliorer l'attractivité et la compétitivité des modes de transport plus favorables à l'environnement. Ces objectifs visent également à placer les clients, et notamment les passagers, au centre d'un système de transport de qualité. La Commission propose donc de poursuivre la réalisation des actions annoncées par le moyen de quatre nouvelles propositions :

- 1) Une proposition de directive relative à la certification des conducteurs de locomotives et de trains affectés au transport de passagers et de marchandises dans la Communauté: le bon niveau de formation et de compétences professionnelles des 200000 conducteurs de train qui circulent dans l'Union européenne élargie est un atout essentiel qui contribue au niveau élevé de sécurité du système ferroviaire. La formation et les compétences des conducteurs sont à ce titre au coeur du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires. La certification des conducteurs sera donc un élément incontournable pour obtenir un certificat de sécurité permettant à une entreprise ferroviaire de circuler sur une infrastructure.
- 2) Une proposition de règlement concernant les droits des passagers en transport ferroviaire international : la protection des droits des passagers constitue, avec la ponctualité et la sûreté, un critère essentiel de choix de tel ou tel mode de transport par les voyageurs. L'encadrement international actuel, reposant sur une convention internationale (CIV), n'est pas suffisant. Il est donc nécessaire de définir un cadre communautaire compatible avec la CIV, mais plus protecteur pour les passagers, permettant notamment une meilleure connaissance de ses droits et de ses moyens de recours.
- 3) Une proposition de directive concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers par chemins de fer : le transport ferroviaire de passagers ne constitue pas un marché homogène, mais bien segmenté. Le développement de la grande vitesse dans plusieurs Etats membres et la perspective de la connexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010 devraient profondément changer le cadre de ses services en accentuant leur internationalisation. C'est pourquoi la proposition faite vise à prendre en compte la diversité des segments de marché en prévoyant une articulation claire et simple entre le domaine couvert par un contrat de service public (au sens du règlement n°1191/69) et le domaine ouvert à de nouvelles initiatives. Selon cette proposition, tous les services internationaux seraient ouverts à la concurrence au 1er janvier 2010, à l'exception des services qui entre deux localités précises font l'objet d'un contrat de service public.
- 4) Une proposition de règlement concernant la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer : en dépit de nombreuses initiatives encourageantes, le niveau de performance moyen du fret ferroviaire n'est pas encore arrivé au niveau attendu par les clients. Pour cela, la proposition vise à établir des clauses minimales obligatoires dans les contrats de transport, sous peine de nullité de ceux-ci. Ce qui est proposé constitue une base commune qui s'appliquera par défaut si l'entreprise ferroviaire et son client ne parviennent pas à mettre en place un système spécifique d'amélioration de la qualité. La Commission estime que cette proposition constituera un incitant fort pour les entreprises ferroviaires et leurs clients visant à leur faire régler par voie contractuelle la gestion de la qualité.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 01/12/2005

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire, qui vise à garantir l'accès au marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs. La proposition relative prévoit d'ouvrir le marché des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer en 2010 et inclut le droit pour les trains internationaux de fournir des services de cabotage, à savoir de prendre et de laisser descendre des passagers dans des gares situées dans le même Etat membre. Dans son accord politique, le Conseil a réalisé le juste équilibre entre l'ouverture du marché, d'une part, et la sauvegarde des services publics, d'autre part.

Par ailleurs, le Conseil a pris acte d'un rapport d'activité concernant la proposition sur les obligations de service public. Dans le cadre de l'accord politique intervenu sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire, le Conseil et la Commission ont présenté une déclaration dans laquelle ils sont convenus que l'ouverture du marché ferroviaire dans la Communauté ne peut se réaliser que par étapes et qu'elle doit se faire dans le respect des exigences d'un service public. C'est pourquoi le Conseil s'efforcera de parvenir à un accord politique sur la proposition relative aux obligations de service public dès que possible en 2006.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 18/01/2007 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté les trois rapports constituant le "3^{ème} paquet ferroviaire" sur le développement du rail communautaire, la certification des conducteurs de locomotives ([COD/2004/0048](#)) et les droits et obligations des passagers du transport ferroviaire international ([COD/2004/0049](#)). Au vu des divergences qui opposent Parlement et Conseil, les textes seront très probablement rediscutés en procédure de conciliation.

En adoptant le présent rapport de Georg **JARZEMBOWSKI** (PPE-DE, DE) sur le développement des chemins de fer communautaire, le Parlement a modifié la position commune du Conseil, en deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

En ce qui concerne le point le plus controversé, à savoir les **délais d'ouverture à la concurrence** des réseaux ferroviaires, le Parlement s'est prononcé en faveur de la date du 1er janvier 2010 comme date butoir pour l'ouverture du marché international. En revanche, la plénière a rejeté la proposition de la commission parlementaire des Transports d'ouvrir les marchés nationaux en 2017, la majorité requise de 393 votes n'ayant pas été atteinte.

Les députés ont également stipulé que la redevance que les Etats membres pourraient être amenés à prélever sur les services de transport de voyageurs sur leur territoire, afin de contribuer au financement des obligations de service public, devrait être prélevée conformément aux principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.

Enfin, le Parlement a redemandé que l'application de la directive soit évaluée sur la base de deux rapports, à présenter respectivement avant le 31 décembre 2012 et pour le 1er janvier 2018, et non sur la base d'un seul rapport comme cela avait été proposé à l'origine. Dans le premier rapport, la Commission devrait analyser spécifiquement l'état de préparation en rapport avec l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs et proposer, le cas échéant, de nouvelles mesures. Les députés ont en outre considéré que le rapport d'évaluation de la mise en œuvre de la directive devrait prendre en compte l'impact sur les petits pays de l'Union, qui risquent d'être particulièrement affectés par la libéralisation.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 24/07/2006 - Position du Conseil

Le Conseil a arrêté, à la majorité qualifiée, une position commune concernant une directive relative à l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs. Les délégations hongroise et luxembourgeoise se sont abstenues. La position commune retient, en totalité ou dans leur principe, huit des douze amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture.

Une des questions qui a été au centre des débats du Conseil sur la proposition de directive portait sur sa relation avec la proposition révisée relative aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route (**voir COD/2000/0212**). En conséquence, un accord politique sur l'accès au marché ferroviaire n'a pu être atteint lors de la réunion du Conseil du 5 décembre 2005 que moyennant l'adoption d'une déclaration du Conseil et de la Commission, jointe au procès-verbal, traitant des rapports entre les deux propositions et formulant des principes directeurs concernant plusieurs éléments de la proposition relative aux services publics de transport de voyageurs.

Le Conseil a apporté les changements généraux suivants à la proposition de la Commission :

Ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Le Conseil a maintenu la date d'ouverture proposée par la Commission, à savoir 2010, pour les services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs. La position commune reporte l'ouverture à 2012 pour les États membres pour lesquels le transport international constitue une part importante de l'ensemble des services de transport ferroviaire de voyageurs. Le Conseil a donc refusé les propositions formulées par le Parlement européen en première lecture visant à avancer à 2008 la date d'ouverture pour les services internationaux et à étendre l'ouverture aux services intérieurs d'ici 2012. Le Conseil a par contre repris la proposition du Parlement d'introduire une clause de réciprocité dont l'application permettrait aux États membres d'ouvrir leur marché avant 2010.

Droit de prendre et de déposer des voyageurs dans un même État membre.

Le Conseil, comme le Parlement européen, marque son accord sur la proposition de la Commission visant à autoriser les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs à prendre et à déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre. Toutefois, le Conseil veut éviter que le droit d'accès aux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, notamment au cabotage, ne conduise à une ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Dans cette optique, la position commune prévoit de limiter le droit d'accès aux seuls services internationaux de transport de voyageurs dont "le principal objectif" est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents. La position commune établit une procédure permettant de déterminer l'objectif du service international auquel l'accès est demandé.

Sauvegarde des services de transport public.

La position commune maintient le principe général proposé par la Commission, qui veut que le droit d'accès ne peut être restreint que dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public. Le Conseil a ajouté trois éléments à la proposition de la Commission: a) une procédure permettant de déterminer si l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs compromet l'existence d'un service de transport public, b) une clarification des modalités d'octroi du droit d'accès et c) une disposition autorisant les États membres à percevoir une redevance sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Accords-cadres.

La position commune reprend une proposition du Parlement européen visant à compléter l'ouverture du marché des services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs, et en particulier des services qui utilisent des infrastructures spécialisées, par des arrangements destinés à créer un climat d'investissement plus stable et plus prévisible. Alors que le Parlement propose d'autoriser des accords-cadres d'une durée de dix ans pour les services qui utilisent une infrastructure spécialisée nécessitant un investissement important à long terme, le Conseil prévoit une durée de quinze ans.

Clause de réciprocité.

Se ralliant aux suggestions du Parlement, le Conseil a inclus dans la proposition une disposition autorisant les États membres qui ont ouvert leur marché de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs à refuser le droit d'accès aux entreprises ferroviaires qui sont titulaires d'une licence dans un État membre qui n'accorde pas de droits d'accès de nature similaire.

Transit.

La position commune clarifie le fait que la directive vise à ouvrir le marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs et que les services de transport de marchandises et de passagers qui ont leur origine et leur destination dans des pays tiers et qui sont effectués en transit dans la Communauté n'entrent pas dans le champ d'application de la proposition.

Système basé sur un contrat de concession.

La position commune autorise les États membres, pendant une période transitoire, à ne pas offrir un accès complet à tous les services ferroviaires internationaux de voyageurs dans les cas où le droit d'utiliser certaines lignes a été accordé, par exemple par un contrat de concession, selon une procédure de mise en concurrence ouverte et équitable sur le plan de la concurrence.

Exemption de mise en oeuvre pour Malte et Chypre.

Compte tenu du fait que Malte et Chypre ne disposent pas d'un réseau ferroviaire et n'envisagent guère d'en avoir un à l'avenir, la position commune exempte ces deux États membres de l'obligation de mettre en œuvre la directive relative à l'accès au marché ferroviaire.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 03/03/2004 - Document de base législatif

OBJECTIF : poursuivre la réforme du secteur ferroviaire en ouvrant à la concurrence les transports internationaux de passagers au sein de l'Union européenne (troisième paquet ferroviaire). **ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil. **CONTENU** : la Commission a présenté une nouvelle série de mesures concernant la revitalisation du secteur ferroviaire conformément aux orientations annoncées dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ces mesures viennent compléter le cadre existant depuis les directives du premier paquet de 2001 et les mesures du second paquet ferroviaire en cours d'adoption finale (directive sur la sécurité ferroviaire, agence ferroviaire, ouverture du marché du fret). Conjointement à la présente proposition sur l'ouverture du marché, la Commission propose également de renforcer les droits des passagers internationaux (COD/2004/0049), d'établir un système de certification pour les conducteurs de locomotives (COD/2004/0048) et d'améliorer la qualité dans le fret ferroviaire (COD/2004/0050). La présente proposition prévoit qu'à partir du 1er janvier 2010, les entreprises ferroviaires disposant d'une licence et des certificats de sécurité nécessaires puissent assurer des services internationaux au sein de la Communauté. Afin d'obtenir un véritable effet sur le marché, la proposition inclut pour les entreprises offrant des services internationaux, le droit de prendre et de laisser des passagers entre deux gares situées sur le trajet international, y compris entre deux gares situées dans un même État membre (cabotage). Une articulation appropriée a donc été mise en place pour protéger l'équilibre économique des contrats de service public qui pourraient en être affectés, sans pour autant restreindre de façon exagérée les conditions d'opération pour les nouveaux opérateurs internationaux. Étant donné que les besoins diffèrent selon les segments du marché (régional transfrontalier, international à grande distance, grande vitesse..) et selon la nature rentable ou non rentable du service considéré, il est proposé que le principe général soit celui de l'ouverture à la concurrence sur la base du libre accès, mais avec la possibilité pour les États membres de limiter cet accès s'ils établissent un contrat de service public pour un service précis, et si l'équilibre économique de ce service public est menacé.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 03/03/2004 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour permettre au secteur ferroviaire de maintenir en 2010 sa part de marché aux mêmes niveaux que ceux de 1998, il est indispensable de stimuler les nouvelles initiatives en faisant jouer la concurrence entre entreprises ferroviaires. *Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2004)0139 du 3 mars 2004.*

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission avait annoncé dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur pour les services ferroviaires en proposant une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. En octobre 2003, le Parlement européen a de son côté voté un amendement demandant l'ouverture à la concurrence de tous les services ferroviaires de transport de passagers, nationaux ou internationaux, au 1er janvier 2008. La Commission a indiqué à cette occasion qu'elle entendait faire une proposition spécifique prenant en compte l'articulation avec la législation en vigueur en matière de contrats de service public et qu'elle entendait proposer en même temps des mesures pour protéger les droits des passagers internationaux. Elle a considéré plusieurs options et instruments politiques pour atteindre les objectifs du Livre Blanc portant sur le transport ferroviaire de passagers:

1.1- Option 1 : ouverture du marché pour les services internationaux de passagers uniquement, sans cabotage (cabotage : les trains internationaux prennent et laissent des voyageurs au sein d'un même État membre). Selon cette option, les entreprises de chemin de fer auront accès au réseau des États membres afin d'exploiter des services entre deux États membres ou plus. Les entreprises de chemins de fer ne seront pas autorisées à transporter des passagers entre des gares situées dans le même État membre. Les liaisons couvertes par un contrat de service public international seront exclues. Le train à grande vitesse "Thalys" entre Bruxelles et Paris est un exemple de service autorisé par cette option. L'embarquement et le débarquement dans le même État membre ne seront pas permis.

1.2- Option 2 : ouverture du marché pour les services internationaux de passagers avec cabotage. Reprend la première partie de l'option 1 à la différence que les entreprises de chemin de fer peuvent transporter des passagers entre les gares desservies par le service international dans un État membre. Les liaisons couvertes par un contrat de service public national ou international sont exclues. Une entreprise de chemin de fer n'est pas autorisée à exploiter des services au sein d'un État membre uniquement. Un exemple pourrait être le service international entre Bruxelles et Cologne, qui permet de transporter des passagers entre la Belgique et l'Allemagne, ainsi qu'en Belgique ou en Allemagne, à condition qu'aucun des passagers ne soit transporté de et vers des destinations couvertes par un accord de service public.

1.3- Option 3 : ouverture du marché pour les services internationaux de passagers avec cabotage. Reprend la première partie de l'option 1 à la différence que les entreprises de chemin de fer peuvent transporter des passagers entre les gares desservies par le service international dans un État membre. Les liaisons couvertes par un contrat de service public national ou international sont incluses. Une entreprise de chemin de fer n'est pas autorisée à exploiter des services au sein d'un État membre uniquement. Un exemple pourrait être le service international entre Bruxelles et Cologne, qui permet de transporter des passagers entre la Belgique et l'Allemagne, ainsi qu'en Belgique ou en Allemagne, que le transport de passagers de et vers les destinations soit couvert ou non par des accords de service public.

1.4- Option 4 : ouverture du marché pour les services internationaux et nationaux de passagers. L'entreprise de chemin de fer pourra accéder au réseau des États membres et l'exploiter, que les frontières soient franchies ou non. Les liaisons couvertes par un contrat de service public national ou international sont exclues.

1.5- Option 5 : ouverture du marché pour les services internationaux et nationaux de passagers. L'entreprise de chemin de fer pourra accéder au réseau des États membres et l'exploiter, que les frontières soient franchies ou non. Les liaisons couvertes par un contrat de service public national ou international sont incluses. Cela représente l'option d'ouverture complète du marché.

1.6- Option 6 : statu quo : aucun changement au cadre réglementaire actuel.

Pour chacune des 6 options, le cadre réglementaire existant concernant l'octroi d'autorisation, la sécurité, les certificats, les licences et l'interopérabilité restera entièrement applicable. Cela signifie que les entreprises de chemin de fer doivent être détentrices d'une licence européenne ainsi que d'un certificat de sécurité leur permettant d'exploiter des services avec le matériel roulant qu'ils possèdent ou louent et le personnel qu'ils emploient. L'entreprise de chemin de fer doit également obtenir l'autorisation pour exploiter ces services.

Plusieurs instruments politiques ont été envisagés pour la mise en oeuvre des options mentionnées ci-dessus:

1- un règlement du Parlement européen et du Conseil, contenant des dispositions prévoyant la mise en oeuvre de n'importe laquelle des cinq premières options mentionnées ci-dessus. Son principal inconvénient est qu'il exige une autre modification du cadre juridique déjà existant, notamment la Directive modifiée 91/440/CEE ;

2- modification de la Directive 91/440/CEE : la présente directive définit déjà les conditions-cadres pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire dans les États membres. L'exigence principale pour la mise en oeuvre de la deuxième option mentionnée ci-dessus est une légère modification de ces conditions-cadres, tout en maintenant le cadre institutionnel mis en place par l'acquis ferroviaire ;

3- autorégulation par le secteur du chemin de fer lui-même. L'accès au marché dans le secteur des chemins de fer comme dans tout autre secteur de réseau a toujours été réglementé par le législateur; La Communauté des Chemins de Fer Européens (CER) a reconnu que cela devait être une décision politique.

CONCLUSIONS : l'instrument le plus logique et approprié pour mettre en oeuvre n'importe laquelle des options 1 à 5 est la modification de la Directive 91/440/CEE, puisqu'elle a été utilisée pour tous les autres segments du marché ferroviaire.

L'analyse d'impact approfondie a consisté en un exercice de modélisation et d'analyse. Pour l'exercice de modélisation, un scénario de référence a été défini, permettant d'évaluer les effets des différents scénarios d'ouverture du marché en 2020, en partant du fait que la mise en oeuvre des mesures incluses dans la proposition de directive sera effectuée en 2010.

Les principales conclusions peuvent être résumées de la manière suivante : le scénario proposé d'ouverture du marché, libre accès pour les entreprises de chemin de fer au réseau des États membres afin de fournir des services internationaux, y compris le cabotage, sera bénéficiaire ; la possibilité d'envisager des mesures d'ouverture du marché - particulièrement pour une industrie aussi complexe, diverse, et influencée politiquement que les Chemins de fer européens - doit reposer sur des jugements qualitatifs plutôt que sur des prévisions fermes d'impacts quantitatifs (en effet, l'un des principaux bénéfices de la concurrence est l'induction de nouveaux comportements et de produits dans une industrie, que les responsables politiques ne peuvent pas prévoir avec précision); le changement clé introduit par une nouvelle Directive (modifiée) serait de permettre à toutes les entreprises de chemin de fer dûment autorisées (et non pas seulement à des groupements internationaux, comme avec la Directive 91/440/CEE) d'exploiter des services internationaux de trains de passagers n'importe où dans la Communauté ; pour la majorité des services internationaux de passagers en Europe, le cabotage est essentiel pour soutenir un service ferroviaire commercialement viable ; les résultats indicatifs de l'analyse d'impact confirment que l'ouverture du marché peut mener à des changements significatifs dans les niveaux de service et de prix, avec des impacts sur les aides d'État et l'investissement ; il reste impossible de prévoir avec précision les effets de l'ouverture des marchés domestiques tant que l'interprétation de l'acquis de l'UE sur les marchés des services publics reste le sujet d'un débat juridique et politique : la clarté dans ce secteur doit être atteinte avant que davantage d'ouverture de marché ne soit mise en oeuvre : ouvrir le marché du rail domestique dans un environnement incertain pourrait être plus préjudiciable que le prolongement du *statu quo* ; la mise en oeuvre de la disposition législative supplémentaire afin d'assurer l'accès ouvert pour le matériel roulant serait inutile : le marché devrait être autorisé à s'adapter, et le règlement existant de concurrence devrait agir pour empêcher des abus de conduite dans cet environnement du marché en mutation.

2- SUIVI : la présente proposition de Directive contient une disposition requérant que la Commission soumette un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en oeuvre de la présente Directive le 31 décembre 2012 au plus tard, deux ans après l'échéance pour la mise en oeuvre de ses dispositions. Dans le cadre du système de contrôle du marché ferroviaire, il est prévu de continuer de contrôler tous les aspects pertinents de ce marché, ce qui comprend, évidemment, le marché du transport de passagers.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 18/09/2006 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que la position commune adoptée à la majorité qualifiée ne contrevient pas aux objectifs essentiels de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.

La Commission est favorable au calendrier d'ouverture tel que défini dans la position commune, car il permet aux acteurs du marché de se préparer à l'ouverture du marché. Elle accepte l'introduction d'une clause de réciprocité parce qu'elle est de nature strictement transitoire et qu'elle est formulée de manière à éviter toute incompatibilité avec le droit communautaire. Elle est d'accord avec la position commune sur le fait que le droit d'accès ne devrait être octroyé qu'aux services internationaux qui ont pour principal objet d'assurer le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

La Commission accepte également les clarifications introduites par le Conseil en ce qui concerne la définition des mécanismes et des procédures de sauvegarde des services de transport publics et se rallie à la suggestion du Parlement de compléter l'ouverture du marché des services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs par des arrangements destinés à créer un climat d'investissement plus stable et plus prévisible.

La Commission a accepté dans leur intégralité ou en partie quatre amendements sur les douze proposés par le Parlement européen en première lecture. Sur ces douze, le Conseil en a intégré huit, textuellement ou dans le principe dans sa position commune.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 06/10/2005

Le Conseil a eu un échange de vues sur la proposition de directive relative à l'accès au marché pour les services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (directive "Accès au marché ferroviaire") et ses liens avec la proposition révisée de règlement relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route (directive "obligations de service public"). Le Conseil a chargé le Comité des représentants permanents d'examiner à la fois la proposition "Accès au marché ferroviaire" et les aspects pertinents de la proposition relative aux obligations de service public, afin que le Conseil soit en mesure de dégager, si possible lors de sa session de décembre, à un accord politique sur sa position commune concernant la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire.

Une grande majorité d'États membres a estimé que l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer contribuerait à rendre les services plus attrayants et concurrentiels. En outre, le principe de la limitation du droit d'accès afin de préserver les services publics a recueilli un large soutien.

Transport ferroviaire de voyageurs: ouverture à la concurrence internationale. 3ème paquet

2004/0047(COD) - 28/09/2005 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Georg **JARZEMBOWSKI** (PPE-DE, DE), le Parlement européen a réitéré sa demande en faveur de l'ouverture des réseaux ferroviaires non seulement pour les services internationaux de transport de passagers, mais également pour les services nationaux de transport de passagers. Pour faciliter l'adaptation des participants à l'ouverture des réseaux, les députés proposent une démarche échelonnée dans le temps, à savoir l'ouverture des réseaux nationaux pour une exploitation non discriminatoire, par toutes les entreprises ferroviaires de l'Union, des services internationaux de transport de passagers à partir du 1^{er} janvier 2008 et de tous les autres types de services de transport de passagers à partir du 1^{er} janvier 2012 (la Commission européenne ayant proposé 2010, pour les services internationaux uniquement)

Afin de faciliter la mise en place d'infrastructures spécialisées par les entreprises ferroviaires, telles que de nouvelles liaisons à grande vitesse, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, les députés proposent en outre de modifier notamment la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, afin que des accords-cadres puissent, pour de tels services de transport de passagers, être conclus à l'avenir pour une durée générale de dix ans. En effet, les entreprises ferroviaires ont besoin d'une planification et d'une sécurité juridique sur une durée correspondante pour de tels investissements à long terme.

Le Parlement précise que les États membres ont toute latitude pour anticiper la reconnaissance des droits d'accès aux entreprises ferroviaires et aux groupes internationaux pour les services nationaux et internationaux de transport de voyageurs. Le recours à ces droits peut être temporairement limité aux entreprises ferroviaires, ainsi qu'aux entreprises que celles-ci contrôlent directement et indirectement, titulaires d'une licence dans les États membres où sont en vigueur des conditions analogues d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Enfin, la Commission est invitée à présenter, au plus tard le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2013 respectivement, deux rapports concernant la mise en œuvre des dispositions relatives, pour le premier rapport, aux services internationaux de transport de voyageurs et, pour le second, à tous les autres types de transport de voyageurs, et comprenant une analyse de l'attribution des sillons et des incidences sur les contrats de service public.