




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1998/0265(COD) Procédure terminée
Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire	
Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		25/08/2000
		PPE-DE JARZEMBOWSKI Georg	
	Commission au fond précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		19/04/2000
	PPE-DE JARZEMBOWSKI Georg		
	TRAN Transports et tourisme		27/10/1998
		PPE SARLIS Pavlos	
	Commission pour avis précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		10/11/1998
		PSE WIBE Sören	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2324	20/12/2000
	Transports, télécommunications et énergie	2252	28/03/2000
	Transports, télécommunications et énergie	2234	09/12/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2204	06/10/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2191	17/06/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2169	29/03/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2142	30/11/1998
	Transports, télécommunications et énergie	2119	01/10/1998
Commission européenne	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire	

Evénements clés			
29/09/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0480	Résumé
01/10/1998	Débat au Conseil	2119	
23/10/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/11/1998	Débat au Conseil	2142	
17/02/1999	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
17/02/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0058/1999	
09/03/1999	Débat en plénière		
10/03/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0165/1999	Résumé
29/03/1999	Débat au Conseil	2169	
17/06/1999	Débat au Conseil	2191	
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
28/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0005/1999	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0015/1999	Résumé
06/10/1999	Débat au Conseil	2204	
25/11/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0616	Résumé
28/03/2000	Publication de la position du Conseil	05386/1/2000	Résumé
13/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/06/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/06/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0173/2000	
04/07/2000	Débat en plénière		
05/07/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0295/2000	Résumé
25/08/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
11/10/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		
22/11/2000	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
08/12/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3660/2000	
20/12/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
18/01/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0013/2001	
31/01/2001	Débat en plénière		

01/02/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0046/2001	Résumé
26/02/2001	Signature de l'acte final		
26/02/2001	Fin de la procédure au Parlement		
15/03/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1998/0265(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/5/13563

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1998)0480	29/09/1998	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0058/1999 JO C 153 01.06.1999, p. 0003	17/02/1999	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0165/1999 JO C 175 21.06.1999, p. 0098-0118	10/03/1999	EP	Résumé
Commission: resaisine	SEC(1999)0581	28/04/1999	EC	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0556/1999 JO C 209 22.07.1999, p. 0022	26/05/1999	ESC	
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique	A5-0005/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0010	28/07/1999	EP	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture	T5-0015/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0056-0079	16/09/1999	EP	Résumé
Comité des régions: avis	CDR0059/1999 JO C 057 29.02.2000, p. 0040	18/11/1999	CofR	
Proposition législative modifiée	COM(1999)0616	25/11/1999	EC	Résumé
Position du Conseil	05386/1/2000 JO C 288 11.10.2000, p. 0001	28/03/2000	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2000)0635	07/04/2000	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0173/2000 JO C 121 24.04.2001, p. 0010	21/06/2000	EP	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0295/2000 JO C 121 24.04.2001, p. 0034-0106	05/07/2000	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2000)0575	15/09/2000	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3660/2000	08/12/2000	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture	A5-0013/2001	18/01/2001	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture	T5-0046/2001 JO C 267 21.09.2001, p. 0019-0046	01/02/2001	EP	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0189	03/05/2006	EC	Résumé
Document de suivi	COM(2008)0054	06/02/2008	EC	Résumé
Document de suivi	SEC(2008)0131	06/02/2008	EC	Résumé
Document de suivi	SEC(2008)0132	06/02/2008	EC	
Document de suivi	SEC(2008)0133	06/02/2008	EC	
Document de suivi	COM(2009)0676	19/12/2009	EC	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1687	19/12/2009	EC	
Document de suivi	COM(2012)0459	21/08/2012	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2012)0246	21/08/2012	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2001/12](#)
[JO L 075 15.03.2001, p. 0001](#) Résumé

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

OBJECTIF: la proposition de directive s'inscrit dans un paquet de mesures destinées à assurer un traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires et une utilisation efficace de l'infrastructure. Elle vise à renforcer la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires dans l'intérêt d'une meilleure réalisation de ses objectifs. CONTENU: les principales modifications proposées par la Commission européenne visent à: - préciser qu'il doit y avoir séparation totale des comptes et séparation des fonctions qui déterminent l'accès à l'infrastructure ferroviaire; - établir que le gestionnaire de l'infrastructure peut être aussi bien une entreprise publique ou privée qu'un organisme de droit public; - préciser que la séparation des comptes entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire implique auant la séparation des comptes de pertes et profits que des bilans; - introduire plus de transparence dans les finances respectives des services voyageurs et fret en imposant la tenue de comptes séparés pour chacune de ces activités; - garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, en confiant la responsabilité des règles de sécurité à des entités ou à des entreprises qui ne soient pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire et qui soient indépendantes d'organismes ou d'entreprises pratiquant ce type d'activité; - préciser que, dans l'intérêt d'une meilleure efficacité, les gestionnaires de l'infrastructure doivent disposer, comme les entreprises ferroviaires, d'un statut indépendant de l'Etat, avoir des plans d'entreprise et être libres de gérer leurs propres activités.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La commission a donné son feu vert à la libéralisation progressive des chemins de fer en Europe, à commencer par les transports internationaux de fret. En adoptant le rapport de M. Pavlos SARLIS (PPE, G), la commission a souligné la nécessité de revitaliser les chemins de fer en Europe. Le consensus était général quant au fait que le décalage entre l'organisation des services de transport ferroviaire et les caractéristiques en rapide évolution des besoins va croissant. Pour accroître la part qu'ils prennent dans le marché du transport de passagers et de marchandises, il est indispensable d'étendre les lois du marché aux chemins de fer. Étapes ultérieures, le transport intérieur de marchandises et, ensuite, le transport international de voyageurs devraient suivre la voie du fret international. Une large majorité de la commission a déploré le fait que la Commission européenne n'ait pas présenté de propositions visant à étendre graduellement la libéralisation du transport ferroviaire comme l'avait recommandé le PE dans une résolution du 13 janvier 1998. Dans son rapport sur la proposition de la Commission modifiant la directive 91/440 sur le développement des chemins de fer communautaires, M. Pavlos SARLIS a invité la Commission à présenter des propositions visant à accorder aux entreprises ferroviaires le droit de libre accès aux infrastructures ferroviaires et à faciliter l'élaboration et la mise en oeuvre concomitantes de mesures d'accompagnement. La commission a adopté un amendement essentiel garantissant aux entreprises européennes l'accès aux infrastructures ferroviaires de tous les Etats membres et le droit de transiter par elles, même si ce n'est que pour le transport de marchandises. Jusqu'à présent, ce droit n'était accordé qu'aux "associations internationales d'entreprises ferroviaires". Le rapporteur a également proposé que soit ajoutée une nouvelle disposition en vertu de laquelle les Etats membres seraient tenus de procéder -au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive- à la séparation légale entre l'exploitation des chemins de fer et la gestion des infrastructures ferroviaires. ?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

En adoptant les rapports de M. Pavlos SARLIS (PPE, Gr) par 415 voix pour, 86 contre et 23 abstentions, et de M. Hannes SWOBODA (PSE, A), le Parlement européen a donné son feu vert à la libéralisation progressive des chemins de fer en Europe et a souligné la nécessité de revitaliser les chemins de fer. Une large majorité du Parlement européen a déploré le fait que la Commission européenne n'ait pas présenté de propositions visant à étendre graduellement la libéralisation du transport ferroviaire comme l'avait recommandé le Parlement européen dans une résolution du 13 janvier 1998. En ce qui concerne le rapport SARLIS sur la proposition de la Commission modifiant la directive 91/440 sur le développement des chemins de fer communautaires, le Parlement européen a adopté un amendement essentiel garantissant aux entreprises européennes l'accès aux infrastructures ferroviaires de tous les Etats membres et le droit de transiter par elles, même si ce n'est que pour le transport de marchandises. Jusqu'à présent, ce droit n'était accordé qu'aux "associations internationales d'entreprises ferroviaires". Le Parlement souhaite que les Etats membres créent des entités distinctes des entreprises ferroviaires pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire nationale au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive. ?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La proposition modifiée de la Commission retient 9 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. La Commission accepte un premier amendement important visant à imposer la création d'entités distinctes des entreprises ferroviaires pour la gestion de l'infrastructure après une brève période transitoire. Elle modifie toutefois la formulation proposée par le Parlement afin d'indiquer que chaque entité doit posséder sa propre personnalité juridique. Un autre amendement retenu couvre la période transitoire. Il oblige les États membres à mettre en place des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise pour les services de transport et pour la gestion de l'infrastructure, jusqu'à la mise en oeuvre de la séparation en entités distinctes. L'acceptation de cette étape supplémentaire dans la séparation des services de transport et de la gestion de l'infrastructure amène la Commission à modifier sa proposition dans un souci de cohérence. Ainsi, la Commission indique clairement que les fonctions déterminantes pour l'accès à l'infrastructure devraient être exercées par des instances indépendantes, c'est-à-dire indépendantes des entreprises ferroviaires. Elle précise également qu'une entreprise ferroviaire ne peut gérer une infrastructure lorsque la séparation des activités entre des entités distinctes a été effectuée. La Commission accepte également une deuxième modification importante qui a pour effet d'ouvrir l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services de fret internationaux. Le Parlement ayant déclaré que l'ouverture du marché ferroviaire devrait se faire par étapes, la Commission propose à titre de première étape d'ouvrir l'accès aux services de fret internationaux sur un réseau européen défini, dénommé "réseau transeuropéen de fret ferroviaire". La Commission insiste néanmoins sur l'importance que revêt l'ouverture complète du marché des services de transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour le fret. Elle poursuivra par conséquent l'examen de cette question et conserve comme objectif final la libéralisation totale du marché. La Commission présentera un rapport et des propositions deux ans après la date à laquelle les États membres devront se conformer à la directive. ?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La position commune partage l'objectif commun des propositions présentées par la Commission ainsi que les grandes lignes des moyens proposés pour parvenir à cet objectif. Toutefois, le texte de la proposition ayant été remanié considérablement pendant la discussion au Conseil, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission. Les principaux changements introduits par le Conseil sont les suivants: - une exclusion du champ d'application de la directive est prévue pour les entreprises dont les opérations ferroviaires sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche; - il est précisé que la notion d'"entreprise ferroviaire" recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction. La position commune a repris les modifications proposées par la Commission relatives à la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport. Le Conseil a introduit des ajouts visant à approfondir la séparation entre les activités d'exploitation ferroviaire et celles de gestion des infrastructures, en vue de garantir l'objectif d'un accès équitable et non discriminatoire à celles-ci. À cet égard, le mécanisme figurant dans la position commune est le suivant: - l'objectif en question doit être atteint de manière probante, - il est interdit de confier aux entreprises fournissant des services de transport ferroviaire certaines fonctions essentielles, en particulier celles concernant la délivrance de licences, la répartition des sillons et la tarification des infrastructures. Les entreprises ferroviaires peuvent cependant être chargées de la simple perception des redevances ainsi que

de la gestion des infrastructures en dehors de ces fonctions essentielles (ex: investissements, entretien et financement), - ces règles de séparation peuvent ne pas s'appliquer au cas où un État membre a créé un organisme indépendant de contrôle pour assurer l'accès neutre et non discriminatoire à l'infrastructure, - la directive prévoit en tout cas deux mécanismes pour garantir l'accès neutre et non discriminatoire aux infrastructures: la Commission est tenue de présenter un rapport à cet égard dans le cadre du "Système européen d'observation des transports ferroviaires". Par ailleurs, la Commission, assistée par un Comité consultatif, peut examiner et éventuellement annuler les mesures prises par un État membre en matière de droits d'accès si elles s'avéraient non équitables. En ce qui concerne les règles applicables en matière de sécurité, la position commune établit les compétences des États membres en matière de sécurité et fait ensuite référence aux entités chargées de remplir les tâches correspondantes y compris le principe de l'indépendance de ces entités par rapport aux entreprises ferroviaires. Elle permet une exception à ce principe pour ce qui est du contrôle et de l'application des normes et règles de sécurité pourvu que la neutralité et la non-discrimination soient garanties. Elle prévoit enfin que le mécanisme pour garantir la non-discrimination en ce qui concerne les fonctions essentielles est applicable aussi en matière de sécurité. Le Conseil a également précisé que les contributions publiques aux activités de transport de voyageurs doivent figurer séparément dans la comptabilité des compagnies ferroviaires. Outre les droits d'accès reconnus dans la directive 91/440/CEE aux regroupements internationaux et aux entreprises ferroviaires faisant du transport combiné, la position commune étend les droits d'accès et de transit aux infrastructures ferroviaires des États membres à toutes les entreprises ferroviaires pour ce qui est des services internationaux de fret, bien que limitant ces droits à la partie la plus importante du réseau ferroviaire transeuropéen, le TERFN. À noter enfin que la position commune prévoit la création d'un Système européen d'observation des transports ferroviaires dont elle décrit les tâches. Quelques dérogations temporaires sont prévues pour la mise en oeuvre de certaines mesures en Irlande, en Irlande du Nord, en Grèce et au Luxembourg.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La Commission s'est efforcée de tenir compte le plus possible du point de vue du Parlement européen exprimé en première lecture, en reprenant des amendements dans leur intégralité ou en substance. La Commission relève certaines différences entre sa proposition et la position commune, notamment en ce qui concerne l'achèvement du marché intérieur des services de transport ferroviaire et la séparation entre les opérations de gestion de l'infrastructure et les opérations de transport. La Commission estime toutefois que le compromis trouvé par le Conseil marque un progrès équilibré en faveur de la politique ferroviaire et elle exprime par conséquent un avis favorable sur la position commune.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La commission a adopté la recommandation pour la deuxième lecture (procédure de codécision) de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE/DE, D) qui modifie des éléments essentiels de la position commune du Conseil sur le développement des chemins de fer communautaires. Le Conseil a essuyé les critiques de la commission, qui l'a accusé de bloquer l'achèvement du marché intérieur dans le secteur des chemins de fer. La commission a montré clairement qu'elle entendait que l'ouverture de ce secteur soit renforcée, conformément au principe de la libéralisation progressive. Rejetés en première lecture, des amendements-clefs sont représentés: ils réclament le droit d'accès pour tous les opérateurs ferroviaires au transport international de marchandises ainsi que la séparation juridique des activités de transport et de celles de gestion de l'infrastructure. Alors que le Conseil préférerait n'accorder le libre accès qu'à un réseau déterminé, appelé le "réseau transeuropéen de fret ferroviaire", le rapporteur a estimé que l'UE devait faire l'impossible pour parachever le marché intérieur dans le secteur ferroviaire, de manière à donner aux compagnies de chemins de fer et à leurs employés l'occasion de reprendre, au secteur du transport routier en particulier, une partie du marché du fret, un objectif jugé souhaitable d'un point de vue tant économique qu'écologique. ?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M.Georg JARZEMBOWSKI (PPE/DE, D), le Parlement européen se prononce pour une libéralisation progressive du réseau ferroviaire, d'abord pour le transport international de fret, puis au plus tard en 2010 pour l'ensemble du transport international de voyageurs. Dans la pratique, pendant une période transitoire, toutes les entreprises ferroviaires, y compris les nouvelles entreprises, répondant aux exigences pourront effectuer des transports internationaux de fret sur un réseau spécifique, le réseau transeuropéen de fret ferroviaire, ces entreprises obtenant également un accès - ainsi qu'un droit - aux services dans les grands terminaux et ports. Au terme de cette période transitoire, elles obtiendront des droits d'accès à l'ensemble du réseau, pour le transport de fret tant national qu'international. Le transport de voyageurs sera libéralisé séparément et à un stade ultérieur. Une instance indépendante devra veiller au respect de la concurrence dans le transport ferroviaire. Tout exploitant pourra la saisir. Par ailleurs, le Parlement européen ne partage pas le souhait du Conseil d'instituer un système européen d'observation des transports ferroviaires, estimant qu'il s'agit là d'une mission centrale revenant à la Commission européenne. Contrairement au Conseil, le Parlement européen considère que le champ d'application de la directive doit également s'étendre aux chemins de fer d'Irlande, d'Irlande du Nord et de Grèce, qui sont géographiquement séparés du réseau ferroviaire communautaire. À ce stade du débat, il apparaît qu'il sera difficile pour certains États membres d'accepter les modifications de la directive proposées par le Parlement. Aussi faut-il s'attendre à l'ouverture d'une procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La Commission accepte 7 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. En revanche, elle

ne peut retenir les amendements concernant: - les droits d'accès et d'ouverture du marché : la Commission, tout en notant que le Parlement européen adhère à son point de vue en ce qui concerne l'objectif ultime, préfère se rallier au compromis réalisé au Conseil par la définition du "réseau transeuropéen de fret ferroviaire" (TERFN), - les dérogations au profit de plusieurs États membres, - le contrôle du respect des obligations de service public : la Commission estime qu'il faut éviter de mêler le contrôle du respect des obligations de service public et l'objectif principal de la directive 91/440/CEE qui est de revitaliser les chemins de fer communautaires. ?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

Le comité de conciliation a abouti à un accord sur le projet commun de la directive dans le cadre du "paquet ferroviaire" dans son ensemble. Le débat principal a porté sur l'ouverture du secteur des chemins de fer à la concurrence, que le Conseil souhaitait limiter au RTEFF. L'accord obtenu en conciliation prévoit que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence en matière de transport international de marchandises aient un droit d'accès à ce réseau bien défini pour une période transitoire pouvant aller jusqu'à 7 ans (au lieu de 5 ans comme proposé par le Parlement), mais qu'au terme de cette période transitoire (et en 2008 au plus tard), l'ensemble des entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à la totalité du réseau ferroviaire couvrant tous les États membres pour le transport international de marchandises. Les deux délégations sont également parvenues à un accord sur des questions plus techniques, telles que la suppression de la "clause autrichienne" concernant la séparation totale entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et d'autres dérogations nationales concernant certains États membres. Le résultat obtenu en conciliation est considéré comme un important pas en avant et un succès pour le Parlement, car il représente un compromis équilibré. D'autres secteurs, tels que le transport national de fret et les transports ferroviaires, national et international, de voyageurs, devraient également être libéralisés progressivement ultérieurement. La commissaire Loyola de Palacio a annoncé qu'elle présenterait un nouvel ensemble de mesures ferroviaires au cours du premier semestre 2001.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

OBJECTIF : redynamiser le secteur ferroviaire européen en créant des conditions propices au développement d'un système ferroviaire dynamique, compétitif et axé sur les besoins des clients. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2000/12/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires. CONTENU : la présente directive s'inscrit dans le "paquet ferroviaire" définissant un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui permettra aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne d'avoir accès à ce réseau pour exploiter des services de fret internationaux au sein de la Communauté, aux conditions établies dans les directives. La directive modifiant la directive 91/440/CEE vise à dissocier non seulement les comptes de profits et pertes des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de ceux des exploitants des services de transport, mais aussi leurs bilans. Il s'agit d'assurer la transparence dans l'utilisation de fonds dans un secteur à aussi forte intensité de capital, en particulier par la séparation comptable entre le transport de passagers et le fret. Cette directive vise également à attribuer à une instance indépendante des fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure. Le texte définit le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui englobe toutes les lignes de fret appropriées ainsi que l'accès aux principaux terminaux et ports. A cette fin, une liste de ports et des cartes est jointe en annexe de la directive. En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire européen, la directive prévoit que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence en matière de transport international de marchandises aient un droit d'accès au Réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour une période transitoire pouvant aller jusqu'à 7 ans. Au terme de cette période transitoire - et en tout état de cause après le 15/03/2008 -, l'ensemble des entreprises ferroviaires se verra accorder un droit d'accès à la totalité du réseau ferroviaire couvrant tous les États membres pour le transport international de marchandises. Pour ce qui est des questions de sécurité, la directive prévoit que : - les États membres veillent à ce que des instances indépendantes des entreprises ferroviaires arrêtent des normes et des règles de sécurité, certifient le matériel roulant et les entreprises ferroviaires et enquêtent sur les accidents, - les États membres peuvent obliger ou autoriser les entreprises ferroviaires à assurer la mise en application des normes et des règles de sécurité ainsi que leur surveillance, tout en garantissant l'exercice neutre et non discriminatoire de ces fonctions. ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2001. ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION : 15/03/2003.?

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

La Commission a présenté son deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. L'analyse se fonde sur les travaux du RMMS (Rail Market Monitoring Scheme), le système de suivi du marché ferroviaire mis en place par la Commission afin de satisfaire aux exigences en matière d'observation du marché.

Le rapport présente les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE, et en particulier en 2008. Au-delà des effets encore incertains de la crise économique actuelle, il est confirmé que le développement d'un espace ferroviaire européen et l'ouverture progressive du marché à la concurrence ont permis une stabilisation de la part du rail dans les transports. De plus, le document permet de faire un point sur les premiers effets tangibles de la crise qui affecte le secteur depuis la mi-2008. Les effets sont plus marqués dans le domaine du fret ferroviaire que dans le secteur du transport de passagers. Par ailleurs, la crise affecte davantage le segment du matériel roulant que l'infrastructure, qui devrait bénéficier davantage des mesures de relance économiques prévues par les États membres.

Les plans de relance annoncés devraient bénéficier au réseau ferroviaire à concurrence d'une vingtaine de milliards d'euros, concentrés principalement dans les États de l'UE-15. Toutefois, certains doutes ont pu être émis sur la capacité financière des États à réaliser la totalité des investissements prévus malgré les difficultés budgétaires et la hausse de l'endettement attendus. L'Union a, pour sa part, mobilisé les fonds disponibles pour participer à cet effort de relance et pour accélérer le développement des réseaux trans-européens, en anticipant notamment l'allocation de 500 millions EUR dans le cadre du budget RTE-T. D'autre part, on observe à l'occasion de la crise actuelle une accélération du mouvement de consolidation du secteur du fret ferroviaire, marquée par l'expansion à l'étranger de certains groupes tels que DB Schenker.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Tendances du transport ferroviaire : après des années d'un déclin continu et particulièrement marqué dans les nouveaux États membres, le trafic de fret ferroviaire a connu une croissance non négligeable entre 2000 et 2007. C'est notamment le cas dans certains États où des entreprises ferroviaires non historiques ont conquis des parts de marché significatives. En 2007, l'UE-27 a connu une hausse de 2,8% du trafic de fret ferroviaire, contre 1,1% pour l'UE-12 et 3,7% pour l'UE-15. En 2008, l'évolution du trafic de fret ferroviaire dans l'UE-27 exprimé en tonnes-kilomètres a été très contrastée : il a chuté de 29,2% en Estonie et de 21,5% en Irlande, tandis qu'il augmentait de 9,7% au Danemark et de 6,9% en Lettonie. Depuis la mi-2008, le trafic ferroviaire de marchandises a été affecté de manière significative par la crise économique. En effet, celle-ci a frappé entre autres des secteurs qui font traditionnellement appel aux services de fret ferroviaire, tels que la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile. Selon des données provisoires, cette baisse serait d'environ 28% dans l'ensemble de l'UE entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009.

Le trafic de voyageurs a continué à croître, notamment en Espagne (+16,7%), en Autriche (+13,8%) et au Luxembourg (+8,8%). Les plus fortes baisses du trafic sont intervenues en Roumanie (-7,3%), en Hongrie (-5,2%) et en Lettonie (-4,2%). Entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009, selon des données provisoires de la CER, le trafic voyageurs aurait baissé de 5% environ dans l'UE-15, et de 0,7% dans l'UE-12. Il semble que cette chute soit plus prononcée pour la clientèle d'affaires, où elle pourrait atteindre plus de 10%.

Ouverture du marché ferroviaire : on dénombre plus de 600 licences d'exploitation ferroviaires dans le fret, dont 315 en Allemagne et 67 en Pologne. Le nombre de licences dans le secteur des voyageurs est désormais de plus de 450, dont 302 en Allemagne et 45 au Royaume-Uni. En termes de tonnes-kilomètres, les entreprises non historiques détiennent les plus grosses parts du marché en Estonie (49%), au Royaume-Uni (44%), en Roumanie (41%), aux Pays-Bas (25%) et en Pologne (24%).

Dans le cas du transport de voyageurs, les entreprises non historiques ont des parts de marché particulièrement importantes en Estonie (58%), en Suède, ainsi qu'au Royaume-Uni, où plusieurs sociétés issues de l'ancien monopole sont intégrées dans différents holding. En ce qui concerne le fret, les marchés les plus ouverts sont l'Estonie, le Royaume-Uni et la Roumanie. Des situations de monopole de fait se maintiennent dans plusieurs États membres.

Performances des entreprises ferroviaires : le nombre de salariés fin 2008 dans les entreprises chargées de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire s'élevait à 118.000 en Pologne, 112.000 en France et 86.000 en Allemagne. Toutefois, les compétences respectives des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires varient d'un État à l'autre, rendant ainsi les comparaisons difficiles. Par ailleurs, en termes de santé financière, il existe encore un écart important entre les performances des entreprises ferroviaires de l'UE-15 et celles de l'UE. D'ici 2013, le segment des trains à très grande vitesse devrait être le plus dynamique dans la partie occidentale de l'Europe, tandis que celui des trains conventionnels passagers et fret restera dominant dans la partie orientale du continent.

La qualité des services ferroviaires de fret dans l'Union Européenne reste difficile à mesurer dans la mesure où des indicateurs de qualité font généralement défaut. Enfin, selon le rapport de l'Agence ferroviaire européenne, on déplore au total 1517 victimes d'accidents liés au transport ferroviaire en 2007, contre 1319 l'année précédente, en raison notamment d'une augmentation significative du nombre de victimes sur les passages à niveau.

Évolution des investissements dans les infrastructures : les pays de l'UE-12 se distinguent par la faiblesse de l'investissement consacré au transport ferroviaire. Selon des chiffres de 2006, l'investissement moyen par kilomètre dans la maintenance des lignes ferroviaires était 5 fois plus élevé dans l'UE-15 que dans l'UE-12.

Par ailleurs, on note une stagnation des investissements ferroviaires cofinancés au titre de la politique de cohésion en comparaison avec les chiffres pour la période 2000-2006 et ce, malgré un contexte très favorable marqué par une augmentation de 69% du budget alloué au transport par la politique régionale. Au sein de l'UE-12, la part du rail dans le total des investissements nationaux dans le secteur du transport est la plus élevée en Slovaquie (45,6%), Lituanie (36,5%), République tchèque et Slovaquie (34%), tandis qu'elle est la plus faible en Pologne (20,8%). Les investissements dans les infrastructures routières restent donc largement supérieurs aux investissements dans le rail, en Europe de l'Ouest et a fortiori dans l'UE.

Le rapport souligne que surtout à partir de 2008, la Commission a reçu plusieurs plaintes sur le fonctionnement du marché, liées notamment au comportement des acteurs, par exemple en ce qui concerne la gestion des terminaux et l'accès aux services. C'est dans ce cadre que la Commission envisage de préciser ou de modifier certaines dispositions du premier paquet ferroviaire par le biais d'une refonte de ce dernier.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

Comme requis par la directive 2001/12/CE, la Commission présente son troisième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. Les principaux constats sont les suivants :

Trafic de fret ferroviaire : le rapport note que la crise avait eu pour conséquence une chute de 18,3% du trafic de fret exprimé en tonnes-kilomètres en 2009 dans l'UE-27.

- Grâce au rebond observé dans les secteurs qui avaient été les plus touchés, et notamment la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile, l'année 2010 a été marquée par un net retournement de tendance, dans la mesure où pas moins de 15 États membres ont enregistré des hausses de plus de 10%, sans toutefois retrouver à ce stade les niveaux observés en 2008.
- D'après des chiffres fournis par la CER (Community of European Railways), la performance du fret ferroviaire au 3e trimestre 2011 restait inférieure de 9,2% à celle du 3e trimestre 2008 sur l'ensemble du continent européen.
- Alors que la part du rail dans le transport global de fret avait connu au cours des décennies précédentes un déclin important, sa part

de marché se maintient depuis une décennie légèrement au-dessous de 11%, avec cependant 10,2% seulement en 2010 dans un contexte de crise. La part du rail dans le transport du seul fret terrestre, qui s'était stabilisée depuis 2002 à 17,1%, alors qu'elle atteignait encore 20,2% en 1995, a chuté en 2010 à 16,2%.

Transport de voyageurs : le transport de voyageurs avait été relativement épargné par la crise.

- La baisse de trafic exprimée en passagers-kilomètres était de 1,4% en 2009 dans l'UE-27, la hausse de 3,6% dans l'UE-15 n'ayant pas permis de compenser la chute de 8,3% observée dans les pays de l'UE-12.
- En 2010 l'évolution fut contrastée, avec une situation une fois de plus moins favorable dans l'UE-12 (-11,3% en Roumanie) que dans l'UE-15, la plus forte hausse étant à noter au Royaume-Uni (+5,8%).
- Dans le cas du transport de voyageurs, la part du rail sur le marché du transport de voyageurs dans l'UE-27 a légèrement augmenté au cours des dernières années, passant de 5,9% en 2004 à 6,3% en 2010. Toutefois, des différences importantes subsistent entre les Etats membres qui disposent d'un réseau ferroviaire, puisque cette part atteignait près de 10% ou plus en Hongrie et en Autriche, mais à peine 2% en Estonie et un peu plus d'1% en Grèce.
- Dans ce contexte, la Commission note une corrélation frappante entre l'évolution récente du trafic observée dans chacun des Etats membres et le degré de satisfaction des passagers tel qu'exprimé dans l'enquête d'opinion réalisée pour la Commission, comme le soulignent par exemple les bons résultats obtenus par le Royaume-Uni et la Lituanie.

Ouverture du marché dans le fret ferroviaire : le processus d'ouverture du marché s'est accéléré à l'occasion de la crise, bien qu'à un rythme inégal selon les Etats membres.

- Au niveau de l'UE, le nombre de licences a ainsi augmenté de près de 16% pour le fret et de 11% pour le trafic passagers en deux ans.
- Dans les services de fret, en termes de tonnes-kilomètres, les entreprises autres que l'opérateur le plus important détiennent les plus grosses parts du marché en Roumanie (55%), au Royaume-Uni (51%) et en Estonie (43%).
- En deux ans à l'occasion de la crise, la part de marché des opérateurs non historiques a augmenté de manière significative dans plusieurs Etats membres (de 10 à 23% en Lettonie, de 14 à 27% en Belgique et de 10 à 20% en France), tandis qu'elle restait nulle ou proche de zéro en Finlande, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg.
- D'autre part, certains opérateurs historiques ont désormais des parts de marché significatives dans d'autres pays européens grâce à des filiales qui opèrent sur place.

De manière générale, la crise n'a pas freiné la progression des nouveaux entrants sur les différents marchés nationaux. Dans ce contexte, il est important de noter que le renforcement de la présence d'opérateurs concurrentiels n'a pas eu d'impact négatif sur le niveau élevé de sécurité de ce mode de transport.

Ouverture du marché des passagers : l'ouverture effective du marché des passagers se fait de manière progressive mais concerne désormais une majorité d'Etats membres.

Les nouveaux entrants ont des parts de marché particulièrement importantes au Royaume-Uni (90%), en Estonie (50%) et en Pologne (48%), tandis que les pays où l'opérateur historique contrôle encore la totalité du marché sont désormais minoritaires (Belgique, Grèce, Espagne, Finlande, Irlande, Lituanie, Slovaquie). Cette situation est largement due au fait que l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers est intervenue de manière plus ou moins précoce selon les Etats membres: en Suède dès 1992, en Allemagne en 1994, au Royaume-Uni en 1995, puis au Danemark et en Italie, et ultérieurement dans une dizaine d'autres pays de l'Union.

Dans le transport international de voyageurs, qui a été ouvert à la concurrence par la législation européenne le 1er janvier 2010, les alliances entre opérateurs historiques restent le mode opératoire le plus fréquent. On observe toutefois l'apparition progressive de services qui s'inscrivent en concurrence avec ceux de l'opérateur historique de l'un des pays desservis sur plusieurs liaisons. Enfin en ce qui concerne les transports transfrontaliers régionaux, on observe une multiplication des nouveaux services, dont certains sont proposés par des opérateurs historiques et d'autres par de nouveaux entrants, comme le souligne une étude de la Commission.

Conclusion : la Commission indique que le processus de suivi du marché ferroviaire sera enrichi à court terme par la publication d'une étude Eurobaromètre relative à l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers qui est en cours de réalisation pour la Commission. Les résultats de cette dernière seront pris en compte dans l'élaboration de la proposition législative à venir sur l'ouverture du marché ferroviaire domestique des passagers, telle qu'annoncée par la Commission dans son [Livre Blanc](#) de mars 2011.

Enfin, [la refonte des directives du 1^{er} paquet ferroviaire](#) a permis des développements en matière de surveillance réglementaire, financement et tarification de l'infrastructure et les conditions d'accès au marché. Un réseau formel des organismes de régulation sera créé pour assurer la coordination et l'échange des meilleures pratiques, de même qu'une clause de rendez-vous pour examiner cet aménagement en 2014.