




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2010/0253(COD) Procédure terminée
Espace ferroviaire unique européen. Refonte	
Abrogation Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN)	
Abrogation Directive 2001/12/EC 1998/0265(COD)	
Abrogation Directive 2001/13/EC 1998/0266(COD)	
Abrogation Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)	
Abrogation Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)	
Abrogation Directive 2004/51/EC 2002/0025(COD)	
Modification 2013/0029(COD)	
Sujet	
3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	
3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		27/09/2010
		S&D SERRACCHIANI Debora	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		PPE KUHN Werner	
		ALDE TREMOSA I BALCELLS Ramon	
	Verts/ALE CRAMER Michael		
	ECR ZĪLE Roberts		
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		27/09/2010
		S&D SERRACCHIANI Debora	
	Commission pour avis précédente		
	JURI Affaires juridiques		01/12/2010
		ECR KARIM Sajjad	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3196	29/10/2012
	Justice et affaires intérieures(JAI)	3151	08/03/2012
	Transports, télécommunications et énergie	3134	12/12/2011
	Transports, télécommunications et énergie	3098	16/06/2011
	Transports, télécommunications et énergie	3052	02/12/2010
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	

Evénements clés			
17/09/2010	Publication de la proposition législative	COM(2010)0475	Résumé
23/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
02/12/2010	Débat au Conseil	3052	Résumé
16/06/2011	Débat au Conseil	3098	Résumé
11/10/2011	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
19/10/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0367/2011	
14/11/2011	Débat en plénière		
16/11/2011	Résultat du vote au parlement		
16/11/2011	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0503/2011	Résumé
08/03/2012	Publication de la position du Conseil	18581/2/2011	Résumé
15/03/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
31/05/2012	Vote en commission, 2ème lecture		
07/06/2012	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0196/2012	Résumé
02/07/2012	Débat en plénière		
03/07/2012	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0270/2012	Résumé
29/10/2012	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
21/11/2012	Signature de l'acte final		
21/11/2012	Fin de la procédure au Parlement		
14/12/2012	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2010/0253(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 95/18/EC 1993/0488(SYN)
	Abrogation Directive 2001/12/EC 1998/0265(COD)
	Abrogation Directive 2001/13/EC 1998/0266(COD)
	Abrogation Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)
	Abrogation Directive 2001/14/EC 1998/0267(COD)
	Abrogation Directive 2004/51/EC 2002/0025(COD)

	Modification 2013/0029(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/08178

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2010)0475	17/09/2010	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2010)0474	17/09/2010	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2010)1042	17/09/2010	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2010)1043	17/09/2010	EC	
Comité des régions: avis	CDR0297/2010	28/01/2011	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0540/2011	16/03/2011	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE456.628	19/04/2011	EP	
Amendements déposés en commission	PE467.166	16/06/2011	EP	
Amendements déposés en commission	PE467.167	16/06/2011	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0367/2011	19/10/2011	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0503/2011	16/11/2011	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2012)29	11/01/2012	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position	06804/2012	29/02/2012	CSL	
Position du Conseil	18581/2/2011	09/03/2012	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2012)0119	12/03/2012	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE483.667	29/03/2012	EP	
Amendements déposés en commission	PE487.974	11/05/2012	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A7-0196/2012	07/06/2012	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2012)006607	19/06/2012	CSL	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T7-0270/2012	03/07/2012	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2012)0426	23/07/2012	EC	Résumé
Projet d'acte final	00044/2012/LEX	21/11/2012	CSL	
Document de suivi	COM(2014)0353	13/06/2014	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2014)0186	13/06/2014	EC	
Document de suivi	COM(2015)0140	25/03/2015	EC	Résumé
Document de suivi	COM(2016)0780	08/12/2016	EC	Résumé

Document de suivi		SWD(2016)0427	08/12/2016	EC	
Document de suivi		COM(2017)0143	27/03/2017	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2019)0051	06/02/2019	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2019)0013	06/02/2019	EC	
Document de suivi		COM(2021)0005	13/01/2021	EC	
Document de suivi		SWD(2021)0001	13/01/2021	EC	
Document de suivi		COM(2023)0510	13/09/2023	EC	
Document de suivi		SWD(2023)0288	13/09/2023	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 2012/34 JO L 343 14.12.2012, p. 0032 Résumé
Rectificatif à l'acte final 32012L0034R(01) JO L 067 12.03.2015, p. 0032 Résumé
Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués

2017/2821(DEA)	Examen d'un acte délégué
--------------------------------	--------------------------

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

OBJECTIF : refonte du cadre réglementaire établissant un espace ferroviaire unique européen en vue de faciliter l'intégration et le développement du marché ferroviaire européen.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : soucieuse d'enrayer le déclin du secteur ferroviaire européen observé à partir des années 70, la Communauté européenne a adopté un certain nombre de mesures législatives destinées à relancer le rail en créant progressivement un «espace ferroviaire unique européen».

Le premier paquet ferroviaire - directive 2001/12/CE, directive 2001/12/CE et directive 2001/13/CE - adopté à la fin de 2000, traduisait la volonté de réformer le cadre réglementaire afin d'intégrer le secteur ferroviaire à l'échelon européen et de lui permettre de faire face à la concurrence des autres modes de transport dans les meilleures conditions possibles.

Avec ce nouveau cadre réglementaire, le secteur est parvenu à stabiliser les volumes transportés et, dans certains États membres, à reprendre des parts de marché à la route. Cependant, la croissance du fret ferroviaire exprimée en tonnes transportées au cours de ces dernières années n'a pas encore permis de récupérer les 2,3 points de pourcentage de parts de marché perdus entre 1995 et 2003. La situation économique actuelle accentue les faibles performances du marché ferroviaire. Les services de fret (y compris les chemins de fer) ont récemment connu une nette baisse d'activité (entre 20% et 50% selon le segment de marché), à l'instar du transport de voyageurs.

Le développement du secteur ferroviaire et sa capacité à concurrencer de manière viable les autres modes de transport sont toujours handicapés par de graves problèmes dus a) au financement et à la tarification inadéquats de l'infrastructure, b) aux obstacles persistants à la concurrence et c) à l'absence de surveillance réglementaire appropriée. Deux problèmes doivent en particulier être traités :

- le niveau d'investissement dans le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire demeure insuffisant dans un grand nombre d'États membres. Bien souvent, la qualité de l'infrastructure en place continue de se détériorer ;
- la concurrence est limitée par divers facteurs. Le manque de transparence des conditions du marché et le mauvais fonctionnement du cadre institutionnel continuent de rendre la tâche difficile aux nouveaux acteurs qui souhaitent fournir des services ferroviaires concurrentiels.

Le cadre législatif actuel comporte des faiblesses, des ambiguïtés et des lacunes auxquelles il convient de remédier pour réaliser pleinement les objectifs initiaux de la législation. La Commission considère une refonte du premier paquet ferroviaire comme un des moyens d'y parvenir.

ANALYSE D'IMPACT : sur la base d'une vaste recherche et évaluation, la Commission a élaboré 37 mesures pouvant contribuer à la réalisation des objectifs de la proposition. L'analyse préliminaire de ces 37 mesures a permis d'en sélectionner 26.

Suite à la décision d'effectuer une analyse d'impact en vue d'une initiative visant à refondre le premier paquet ferroviaire, une étude externe a été commandée à PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC). Une consultation des parties prenantes à laquelle ont participé près de 380 organisations a été menée dans le cadre de l'étude externe.

S'appuyant sur l'étude externe et sur les conclusions de la consultation des parties prenantes, la Commission a procédé à une évaluation quantitative et qualitative de l'impact de l'ensemble des mesures présélectionnées. Elle a examiné des solutions alternatives aux nouvelles mesures envisagées pour moderniser le cadre réglementaire actuel lorsque celles-ci n'avaient jamais fait l'objet d'une analyse d'impact.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de refonte du premier paquet ferroviaire poursuit 3 objectifs horizontaux :

1°) Simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire en Europe : cet objectif pourra être atteint en éliminant les références croisées des trois directives et en les restructurant et fusionnant dans un code d'accès ferroviaire unique.

2°) Clarifier certaines dispositions de la législation sur l'accès au réseau ferroviaire en vue de faciliter la transposition correcte et l'application efficace du droit de l'UE dans tous les États membres.

3°) Moderniser la législation en supprimant les dispositions obsolètes et en insérant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement du marché aujourd'hui (nouveaux entrants, détention totale ou partielle de l'infrastructure par l'État, etc.).

La proposition couvre : a) le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, b) les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire et c) les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché.

L'objectif premier consiste à : assurer un financement adéquat, transparent et durable de l'infrastructure et, grâce à une meilleure prédictibilité du développement de l'infrastructure et des conditions d'accès, à : i) faciliter les investissements des entreprises ferroviaires, ii) ajuster le niveau et la structure de la tarification des infrastructures, iii) améliorer la compétitivité des opérateurs ferroviaires par rapport aux autres modes de transport et iv) à contribuer à l'internalisation des coûts environnementaux.

La deuxième série d'objectifs consiste à : i) éviter les distorsions de concurrence dues à l'utilisation de fonds publics dans le cadre d'activités commerciales, ii) empêcher les opérateurs historiques de collecter des informations commercialement sensibles et de les utiliser au détriment de leurs concurrents potentiels, iii) éliminer les conflits d'intérêts affectant la direction des services liés au rail, iv) améliorer la disponibilité de ceux-ci pour les nouveaux entrants et à v) rendre le marché plus transparent pour assurer une concurrence effective.

En ce qui concerne le contrôle réglementaire, la proposition vise à permettre aux organismes de contrôle de mener leurs missions efficacement grâce au renforcement de leur indépendance, à une extension de leurs compétences et à l'augmentation des moyens mis à leur disposition.

Concrètement, les principales modifications proposées sont les suivantes :

- la séparation comptable entre les activités qui bénéficient d'un monopole légal et celles qui sont soumises à la concurrence ;
- l'obligation pour les États membres de publier des stratégies de développement du secteur ferroviaire à moyen et long termes qui permettront de répondre aux futurs besoins de mobilité et qui reposeront sur un financement sain et durable du système ferroviaire. Cela stimulera les investissements à long terme sur lesquels compte l'industrie ferroviaire ;
- une clarification des principes généraux qui s'appliquent aux accords transfrontaliers entre les entreprises ferroviaires, entre les États membres et entre les États membres et les pays tiers ;
- une clarification du contenu des documents de référence du réseau afin de renforcer leur efficacité et d'améliorer la transparence du marché ferroviaire. Les prestataires de services devront fournir des informations sur la tarification des services ferroviaires devant être publiée dans leur document de référence du réseau ;
- la modernisation des dispositions sur l'indépendance des organismes de contrôle en stipulant clairement qu'ils doivent être indépendants des compétences des organismes de contrôle. Leurs compétences couvriront explicitement les décisions concernant l'accès aux services ferroviaires et leur tarification, qui sont essentielles pour permettre l'entrée sur le marché et garantir une concurrence équitable ;
- pour renforcer la coopération transfrontalière et améliorer les conditions d'entrée sur le marché, les organismes de contrôle devront coopérer en ce qui concerne l'adoption de décisions sur l'accès ou les questions de tarification des services internationaux ;
- les tâches de surveillance du marché confiées à la Commission couvriront des questions telles que les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix et la qualité des services de transport ferroviaire ainsi que les obligations de service public en matière de transport ferroviaire de voyageurs.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Le Conseil a discuté des travaux en cours concernant la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen.

Les ministres ont été invités à orienter les futurs examens de la proposition par les organes préparatoires du Conseil, qui ont entamé les travaux sur les dispositions relatives au financement de l'infrastructure ferroviaire et à la tarification de son utilisation. Le débat ministériel, basé sur les questions soumises par la présidence, a montré que :

- la publication de stratégies nationales de développement de l'infrastructure ferroviaire est, d'une manière générale, considérée comme un instrument approprié pour favoriser la réalisation d'investissements durables dans le secteur. Certaines délégations ont toutefois souligné qu'il fallait respecter la compétence des États membres pour le financement des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il conviendrait de tenir dûment compte du principe des décisions budgétaires annuelles lors de l'établissement de plans pluriannuels ;
- la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des nuisances sonores pourrait créer un mécanisme d'incitation à la

modernisation des wagons bruyants et ainsi diminuer les émissions sonores. Plusieurs États membres ont toutefois souligné la nécessité d'assurer l'égalité de traitement entre le transport ferroviaire et le transport routier et ont préconisé l'application facultative de redevances différenciées. Il a également été mentionné que cette mesure devrait principalement être axée sur les zones fortement peuplées;

- la réduction temporaire des redevances d'accès aux voies pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) pourrait encourager les entreprises ferroviaires à se doter de ce système. Plusieurs délégations ont néanmoins souligné qu'elles souhaitent conserver le droit de lever de nouvelles redevances ou d'augmenter celles qui existent afin de compenser la perte de revenus causée par une telle réduction.

Les autres points en suspens sont les suivants :

- adoption d'un plan d'entreprise : plusieurs délégations ont remis en question l'obligation proposée de consulter les parties intéressées avant l'approbation du plan d'entreprise. Elles ont considéré que cette exigence était trop complexe et bureaucratique. En revanche, un certain nombre de délégations préféreraient informer les parties intéressées, sans prévoir d'obligation juridique en matière de consultation. Certains États membres ont souligné que cette disposition serait trop ambitieuse, en particulier en ce qui concerne les gestionnaires d'infrastructure responsables d'infrastructures locales ;
- conclusion de contrats pluriannuels : les délégations ont soulevé des préoccupations concernant les conséquences que la période de cinq ans que devrait couvrir ces contrats aurait sur «le principe d'annuité budgétaire». Elles ont exprimé des réserves en ce qui concerne l'obligation de consulter les parties intéressées. Elles ont également marqué leur désaccord avec la suppression des mesures réglementaires appropriées en tant qu'alternative à la conclusion d'un contrat ;
- coordination des méthodes de tarification pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sur les lignes internationales : certaines délégations ont fait part de leurs doutes quant aux modalités et à l'ampleur de la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure visant à coordonner la tarification au niveau international. Certaines délégations ont indiqué qu'il conviendrait de définir des critères spécifiques pour la coordination internationale. Dans sa réponse, la Commission a indiqué que, selon sa proposition, c'est aux États membres qu'il appartiendrait de définir ces critères, mais qu'il pourrait être envisagé de fournir des orientations supplémentaires ;
- rôle de l'organisme de contrôle : plusieurs délégations ont réservé leur position en ce qui concerne l'exigence proposée de soumettre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle la liste des segments de marché, qui sert de base à l'approbation du prélèvement des majorations, ainsi que les principaux paramètres du système d'amélioration des performances du réseau ferroviaire ;
- recours aux actes délégués : la proposition établit que les principes de base et les paramètres des contrats pluriannuels décrits à l'annexe VII de la proposition peuvent être modifiés en recourant aux actes délégués. La même méthode devrait s'appliquer aux critères relatifs aux exigences en matière de coûts et de redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire, comme précisé à l'annexe VIII de la proposition. Les délégations ont, dans leur majorité, émis de sérieuses réserves quant au recours aux actes délégués aux fins énoncées ci-dessus.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Le Conseil est parvenu à un accord sur une orientation générale concernant un projet de directive établissant un espace ferroviaire unique européen, qui constitue une refonte du « premier paquet ferroviaire », composé de trois directives de 2001 concernant respectivement le développement de chemins de fer européens, les licences des entreprises ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. La refonte a pour objectif de simplifier, de clarifier et de moderniser le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen en vue d'améliorer les conditions d'investissement, de stimuler la concurrence et de renforcer la surveillance du marché dans ce secteur.

Le Parlement européen, dont l'accord est également nécessaire pour l'adoption de la directive, n'a pas encore arrêté sa position en première lecture et devrait examiner ce dossier en juillet et septembre 2011.

Une majorité qualifiée d'États membres a été en mesure d'accepter la proposition de compromis présentée par la présidence, sous réserve de quelques modifications. Ce texte répond à la question essentielle des règles régissant l'accès des entreprises ferroviaires aux installations de service et aux services fournis dans ces installations en proposant les solutions suivantes:

- Lorsqu'un exploitant d'installations de service dépend d'une entité ou entreprise qui occupe une position dominante sur un ou plusieurs marchés de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, l'exploitant doit être indépendant de cette entité dans une certaine mesure, de manière à assurer le caractère non discriminatoire de l'accès des entreprises ferroviaires aux installations de service et aux services fournis dans ces installations. Cette indépendance supposera une séparation des comptes ainsi qu'une indépendance sur les plans organisationnel et décisionnel, sans toutefois aller jusqu'à l'établissement d'une entité juridique distincte, cette condition d'indépendance pouvant être remplie par la mise en place d'unités distinctes au sein d'une même entreprise.

- Une installation qui n'est pas utilisée pendant trois ans et pour laquelle il existe une demande justifiée d'accès de la part d'entreprises ferroviaires doit être publiquement mise en leasing, sauf en cas de processus de conversion en cours.

La principale modification apportée au cours de la réunion concerne les règles de tarification applicables à l'utilisation de l'infrastructure et des services. Le gestionnaire de l'infrastructure ou l'exploitant de l'installation de service, qui doit établir les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales à un niveau correspondant au coût directement imputable à l'exploitation du service, aura la possibilité de s'adapter progressivement à la méthode de calcul des coûts directs pendant une période de cinq ans à compter de la date limite fixée pour la transposition de la directive en droit national. Cette disposition répond aux craintes exprimées par certains États membres, selon lesquelles un recouvrement des coûts insuffisant pourrait contraindre les États à devoir subventionner fortement les gestionnaires ou les exploitants d'infrastructures.

Certaines délégations n'ont toutefois pas été en mesure de marquer leur accord sur ce compromis, en raison, notamment, de la condition d'indépendance organisationnelle et décisionnelle qui est imposée. En outre, un pays estime que les règles relatives à la libéralisation du marché ne sont pas appropriées pour un réseau ferroviaire de petite taille. Un autre État membre reste préoccupé par le fait qu'en raison de ses spécificités, les principes de tarification ne permettront pas un recouvrement suffisant des coûts pour le gestionnaire de l'infrastructure.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Exigences en matière de capacité financière et de capacité professionnelle : l'autorité responsable des licences devra vérifier la capacité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Le Parlement européen a adopté par 526 voix pour, 80 voix contre et 36 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

La position arrêtée par le Parlement européen en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

Exclusions du champ d'application : les États membres devraient pouvoir exclure du champ d'application de certaines dispositions les entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services de fret ferroviaire sur une infrastructure ferroviaire gérée par ces entreprises avant l'entrée en vigueur de la directive, dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'État membre et qui est connectée à une infrastructure ferroviaire sur le territoire d'un État non membre de l'Union, pour autant que l'infrastructure gérée ne soit pas visée par la décision n° 661/2010/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

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

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

Renforcement du rôle des organismes de contrôle nationaux : le Parlement est davis que l'organisme de contrôle devrait :

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

Indépendance de gestion : pour garantir une véritable indépendance par rapport à d'autres organisations, les députés jugent important que

chaque gestionnaire de l'infrastructure dispose de son propre service informatique. Étant donné qu'un gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir prendre des décisions en toute indépendance, il doit également être totalement responsable de sa propre politique du personnel.

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

Les députés précisent cependant qu'une coopération efficace entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure est essentielle pour la gestion du trafic sur le réseau.

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

Les États membres pourraient, en outre, prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise afin de garantir le développement de la concurrence, la poursuite des investissements et l'efficacité par rapport au coût de la prestation de services dans le secteur ferroviaire.

Quelle que soit la nature de leur modèle d'entreprise, tous les opérateurs ferroviaires doivent respecter les législations nationales existantes en ce qui concerne la protection sociale et la santé afin d'éviter la pratique d'un dumping social et d'une concurrence déloyale.

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

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

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

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

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

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

Un amendement stipule que les nouveaux centres d'entretien et autres infrastructures techniques développés pour du nouveau matériel roulant à grande vitesse, visé dans la décision 2008/232/CE de la Commission concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, devraient pouvoir être réservés à l'usage d'une entreprise ferroviaire pour une durée de dix ans à compter du début de leur exploitation.

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

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

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

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

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

Le niveau de couverture de la responsabilité civile en cas d'accidents jugé adéquat pourra être différencié pour tenir compte des spécificités des services, s'agissant en particulier des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle, destinés au grand public, qui utilisent le réseau ferroviaire.

Document de référence du réseau : les députés estiment que le document de référence du réseau doit contenir des informations précisant les

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

Examen par le Parlement national : sans préjudice de l'indépendance de gestion visée à la directive et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel au moins deux ans avant la date d'entrée en vigueur de la directive, le parlement national devrait pouvoir examiner et, le cas échéant, revoir le niveau des redevances fixé par le gestionnaire de l'infrastructure. Ce réexamen, s'il a lieu, devra veiller à ce que les redevances soient conformes à la directive, au cadre de tarification en place et aux règles de tarification en vigueur.

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

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

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

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

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

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

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Le Conseil a adopté à la majorité qualifiée sa position en première lecture sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen. Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, l'approche qu'il a retenue nécessite des modifications importantes de la proposition initiale.

Le Conseil juge inacceptables un certain nombre des dispositions de la proposition, parce que leur impact est considéré comme étant beaucoup trop étendu, en particulier en ce qui concerne : i) les conditions d'accès aux installations de service pour les entreprises ferroviaires, ii) les principes relatifs à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service ainsi que iii) les fonctions de l'organisme de contrôle.

En conséquence, la position en première lecture du Conseil modifie, dans une certaine mesure, la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant plusieurs dispositions. Le Conseil ne peut, dès lors, accepter les amendements introduits par le Parlement européen dans l'avis rendu en première lecture qui se rapportent aux points clés suivants :

1) Conditions d'accès, pour les entreprises ferroviaires, aux installations de service et aux services fournis dans ces installations : afin de fournir un bon accès au marché pour les nouvelles entreprises ferroviaires, la Commission propose d'introduire des exigences d'indépendance (juridique, organisationnelle et décisionnelle) pour la gestion des installations de service et la fourniture de transport ferroviaire. Le Conseil souhaite pour sa part remplacer la référence faite à l' « indépendance juridique » par l'exigence d'indépendance « sur les plans organisationnel et décisionnel ».

Plus précisément, le Conseil introduit une distinction entre, d'une part, les installations de service essentielles pour lesquelles il y a lieu de garantir un niveau de concurrence plus élevé et, d'autre part, les autres installations de service. Pour ces dernières, le Conseil prévoit uniquement la séparation des comptes; pour les installations de service essentielles auxquelles l'accès doit être amélioré, le Conseil introduit l'exigence d'indépendance sur les plans organisationnel et décisionnel.

Par ailleurs, dans son texte initial, la Commission propose l'introduction de dispositions de type « use it or lease it » : lorsqu'une installation de service n'est pas utilisée pendant une certaine période, son propriétaire doit la mettre à la disposition d'une autre partie intéressée (via une location ou un leasing). Le Conseil est d'accord avec l'approche proposée mais il suggère de fixer une durée de trois ans, au lieu des deux ans prévus dans la proposition initiale de la Commission. En outre, le Conseil estime que l'entreprise ferroviaire devra manifester auprès de l'exploitant son intérêt pour l'utilisation de l'installation, qui doit se fonder sur des besoins avérés. Enfin, l'exploitant aura le droit d'empêcher le leasing et la location de cette installation en démontrant qu'un processus de reconversion est en cours.

2) Principes de tarification et exceptions à ces principes :

Coûts directs : le Conseil est favorable au principe selon lequel les redevances pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Il estime

toutefois que l'annexe VIII, point 1, doit être supprimée et que la méthode de calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire doit être adoptée sous la forme d'actes d'exécution. Le Conseil introduit aussi la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de décider de s'adapter progressivement à la méthode de calcul des coûts directs, pendant une période de cinq ans après la date limite indiquée pour la transposition de la directive.

Redevances pour le bruit : le Conseil estime que l'approche de la Commission concernant l'imputation du coût des effets du bruit doit rester pour les États membres un système facultatif. Est introduite en outre la possibilité pour la Commission d'adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'imputation du coût des effets du bruit, en permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée.

Système européen de contrôle des trains : la proposition de la Commission prévoit que les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) bénéficient d'une réduction temporaire de la redevance d'utilisation de l'infrastructure. Le Conseil est favorable à un système facultatif et opposé à toute mesure obligatoire à cet égard.

3) Financement du gestionnaire de l'infrastructure et coût de l'infrastructure et comptabilité : la proposition stipule que le gestionnaire de l'infrastructure est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès. Il est proposé que la mise en œuvre de ces mesures d'incitation ne puisse s'effectuer que dans le cadre d'un contrat entre les autorités compétentes nationales et les gestionnaires d'infrastructure concernant les coûts d'infrastructure et les redevances d'accès.

Le Conseil approuve en principe l'approche de la Commission sur cette question, mais il préfère conserver la possibilité, en alternative aux contrats, d'appliquer des mesures réglementaires pour la mise en œuvre des mesures d'incitation, et réduire la durée minimum des contrats à trois ans. En outre, le Conseil propose de préciser qu'il incombe aux États membres de déterminer le niveau du financement public à prévoir pour le financement des infrastructures.

4) Séparation entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires : le Conseil est d'avis, à l'instar de la Commission, qu'il n'est pas souhaitable d'aborder la question de la séparation entre gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires dans le cadre de la proposition (refonte) établissant un espace ferroviaire unique européen.

5) Fonctions de l'organisme de contrôle : bien que le Conseil soit, de manière générale, en mesure de suivre la proposition de la Commission pour ce qui concerne le renforcement des organismes de contrôle, il estime nécessaire de revoir les dispositions concernant les exigences d'indépendance pour le personnel de ces organismes. En outre, le Conseil rend facultative la possibilité pour l'organisme de contrôle d'intervenir dans les questions de financement et le Conseil n'accepte pas la publication des comptes réglementaires.

Le Conseil décide également d'octroyer à l'organisme de contrôle la compétence en matière de surveillance des conditions de concurrence sur le marché des services ferroviaires et l'adoption de mesures appropriées pour corriger toute évolution indésirable sur ces marchés, sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence.

6) Actes délégués et actes d'exécution : dans sa proposition initiale, la Commission prévoit de recourir à l'instrument de l'acte délégué pour apporter des modifications à plusieurs annexes, y compris leurs parties. Or le Conseil estime qu'il convient de limiter à l'annexe V, l'annexe VIII, point 4c, et aux annexes IX et X, les annexes et parties d'annexes pour lesquelles la Commission serait habilitée à adopter des actes délégués. Le Conseil introduit en outre des mesures d'exécution pour l'adoption de conditions d'application uniformes de certains éléments des annexes et parties d'annexes.

Il faut noter que la position en première lecture du Conseil ne reprend pas certains autres amendements du Parlement européen, qui portent sur:

- l'introduction d'exigences supplémentaires concernant les informations et la billetterie pour les voyageurs;
- les dispositions relatives au délai établi pour les décisions des organismes de contrôle nationaux;
- l'extension du champ d'application de la surveillance du marché aux conditions d'emploi et de travail ainsi qu'aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire; l'exigence selon laquelle une entreprise ferroviaire qui demande une licence doit également apporter la preuve, au moment où elle introduit sa demande, qu'elle est en possession d'un certificat de sécurité;
- l'obligation de publier un document de référence du réseau en anglais ;
- le délai restrictif imposé au gestionnaire de l'infrastructure pour l'information des parties intéressées des travaux d'entretien non programmés;
- le délai de transposition de 12 mois ;
- les dispositions renforcées concernant les services mis à la disposition des voyageurs en gare ;
- l'inclusion d'une référence à la directive 2009/72/CE en ce qui concerne la fourniture de courant de traction ;
- l'extension des informations destinées à la surveillance du marché ferroviaire visées à l'annexe IV, point 1, aux données concernant des incidents, accidents et accidents graves ;
- les exigences supplémentaires en matière de couverture de la responsabilité civile.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

La Commission note que le Conseil, tout en respectant l'objectif général de simplification et de transparence accrue par la consolidation de trois directives existantes et de leurs modifications, a affaibli la proposition de la Commission en ce qui concerne les services liés au rail, le financement et la tarification de l'infrastructure, ainsi que les prérogatives des organismes de contrôle.

Dans certains cas, la position du Conseil confirme la législation actuelle sans la modifier, malgré toutes les raisons de l'améliorer en ce qui concerne notamment : a) le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires, b) les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire et c) les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché. À cet égard, la position du Conseil serait améliorée par la prise en compte de certains amendements adoptés par le Parlement européen.

La Commission rappelle que la proposition en question est particulièrement importante pour atteindre les objectifs établis dans la communication de la Commission intitulée «[Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#)», adoptée le 28 mars 2011. Elle devrait également ouvrir la voie à de nouvelles initiatives de la Commission en 2012 en vue d'accroître l'intégration du marché du transport ferroviaire. Dès lors, il convient que les colégislateurs l'adoptent le plus rapidement possible.

Malgré l'affaiblissement de plusieurs dispositions, la Commission estime que la position du Conseil correspond aux principaux objectifs de sa proposition et, partant, que le processus législatif et la discussion avec le Parlement européen doivent continuer en seconde lecture.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Debora SERRACCHIANI (S&D, IT) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte).

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

Exclusions du champ d'application : les députés ont rétabli l'amendement de première lecture selon lequel les États membres devraient pouvoir exclure du champ d'application de certaines dispositions les entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services de fret ferroviaire sur une infrastructure ferroviaire gérée par ces entreprises avant l'entrée en vigueur de la directive, dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'État membre et qui est connectée à une infrastructure ferroviaire sur le territoire d'un État non membre de l'Union, pour autant que l'infrastructure gérée ne soit pas visée par la décision n° 661/2010/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

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

Indépendance de gestion : le gestionnaire de l'infrastructure devrait gérer ses propres services informatiques afin de garantir une protection suffisante des informations commerciales sensibles. Tant les entreprises ferroviaires que les gestionnaires de l'infrastructure, qui ne sont pas totalement indépendants les uns des autres, doivent être responsables de leur propre politique du personnel.

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux : les députés proposent que les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État soient en mesure de soumettre à leur approbation préalable les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en vertu du droit des sociétés des États membres. Les dispositions en ces matières doivent s'appliquer sans préjudice des compétences déléguées aux organes de surveillance au titre du droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

Séparation comptable et transparente : les députés veulent préciser que la séparation suppose la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes, afin de garantir le développement de la concurrence, la poursuite des investissements et la rentabilité de la prestation de services dans le secteur ferroviaire.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité devraient être tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

Financement du gestionnaire de l'infrastructure : les députés souhaitent que la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire soit publiée après consultation des parties intéressées.

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

Les États membres devraient en outre veiller à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas une période de cinq ans présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État.

Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs : le texte amendé stipule que l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par les parties concernées et, le cas échéant, sollicite toute information supplémentaire utile et lance, s'il y a lieu, des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande. L'organisme de contrôle doit consulter toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informer ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de dix semaines à compter de la réception de la demande.

La Commission devra adopter, dans les 18 mois suivant le délai de transposition, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application de ces dispositions.

Prélèvement sur les entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs : sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du réseau (et non plus du groupe de travail) visé au règlement, la Commission devra adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application de ces dispositions.

Conditions d'accès aux services : les exploitants d'installations de service devraient fournir à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris par le réseau ferré, aux infrastructures visées à l'annexe III, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation, introduites par les entreprises ferroviaires doivent être traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle. De telles demandes ne peuvent être rejetées que s'il existe des alternatives viables leur permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet dans des conditions économiquement acceptables.

Les exploitants d'installations de service devront justifier par écrit toute décision négative d'accès et indiquer les alternatives viables dans

d'autres installations.

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

Champ d'application de la surveillance du marché : dans ce cadre, la Commission devra associer à ses travaux des représentants des États membres, y compris des représentants des organismes de contrôle, et des représentants des secteurs concernés, y compris, s'il y a lieu, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, les usagers et des représentants des autorités locales et régionales. Le cas échéant, la Commission associera également l'Agence ferroviaire européenne.

La Commission devra surveiller l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire, y compris les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, ainsi que le développement de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur ferroviaire (comme demandé par le Parlement). Ces activités de contrôle ne doivent pas empiéter sur des activités similaires existant dans les États membres ni sur le rôle des partenaires sociaux.

Exigences générales pour l'obtention d'une licence : les députés ont introduit un amendement précisant que dans les États membres limitrophes de pays tiers, dont le réseau ne présente pas le même écartement des voies que celui du principal réseau au sein de l'Union et dont les marchés de fret ferroviaire sont dominés par les wagons de fret ferroviaire à destination et en provenance de pays tiers, les autorités chargées de la délivrance des licences peuvent, au moment de décider de la délivrance de licences à des entreprises ferroviaires réellement contrôlées, directement ou indirectement, par le biais de parts de pays tiers, de prendre en considération l'existence ou l'inexistence d'un accès réciproque, pour les entreprises ferroviaires de l'Union, au marché du fret ferroviaire du pays tiers en question.

La Commission serait de plus tenue d'adopter des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence.

Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile : nonobstant l'obligation de présenter des garanties adéquates, les spécificités et le profil de risque des différents types de services, s'agissant en particulier des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle pourraient être pris en considération.

Coût de l'infrastructure et comptabilité : les États membres devraient veiller à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V, soit conclu, pour une durée minimale de 5 ans (plutôt que 3 ans), entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure. Les députés estiment qu'une durée minimale de 5 ans offre au secteur ferroviaire la stabilité nécessaire au développement d'une infrastructure ferroviaire.

Principes de tarification : la Commission devra adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit. Ces mesures d'exécution ne doivent pas se solder par une distorsion déloyale de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni affecter la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

De plus, toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en considération le coût des effets du bruit devra soutenir le réaménagement des wagons en vue de les équiper de freins moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possibles.

Les députés demandent qu'avant l'échéance fixée pour la transposition de la directive, la Commission adopte des mesures d'exécution définissant les modalités à suivre pour mettre en place une différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure afin de veiller à ce qu'elle n'entraîne aucune perte de revenus pour le gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures d'exécution ne doivent pas se solder par une distorsion déloyale de la concurrence entre entreprises ferroviaires et ne doivent pas nuire à la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

Droits de réservation de capacités : le droit perçu en cas de non-utilisation devrait encourager une utilisation efficace des capacités. Il serait obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon n'utilisent pas, de façon régulière, les sillons attribués ou une partie de ceux-ci. Le gestionnaire de l'infrastructure devra établir dans son document de référence du réseau les critères de détermination de la non-utilisation pour la perception de ce droit.

Organisme de contrôle : le texte amendé prévoit que le président et le conseil de direction de l'organisme de contrôle du secteur ferroviaire seront nommés par le parlement national, ou un autre parlement compétent, pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable selon des modalités claires garantissant leur indépendance.

En outre, l'organisme de contrôle devra coopérer avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE et avec l'autorité responsable des licences au sens de la directive.

Les États membres devront veiller à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables sur la concurrence ou sur la sécurité sur le marché des services ferroviaires. Ce cadre devrait contenir un mécanisme permettant d'adresser des recommandations non contraignantes sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence ou de compromettre la sécurité.

À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle devrait consulter les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

L'organisme de contrôle devrait examiner chaque plainte et, le cas échéant, solliciter des informations utiles et lancer des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte.

Organisme de contrôle européen : à la lumière de l'expérience acquise à travers le réseau des organismes de contrôle et dans un délai maximal de deux ans après la publication de la directive, la Commission devra présenter un rapport sur la coopération entre lesdits organismes. Elle proposera, le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir un contrôle réglementaire plus intégré du marché ferroviaire européen, en particulier aux fins de fonctions de surveillance et d'arbitrage des services internationaux, notamment. À cette fin, l'adoption de mesures législatives pourra être envisagée.

Le Parlement européen a adopté une résolution législative sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte).

Le Parlement a arrêté sa position en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la position du Conseil comme suit :

Exclusions du champ d'application : le texte amendé précise que les États membres peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux visés à la directive si l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union a des retombées importantes sur le calendrier de répartition des capacités en général.

De plus, les États membres peuvent exclure de l'application de l'article 32, paragraphe 4 (Exceptions aux principes de tarification) les trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de passagers qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux : comme demandé par le Parlement, les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État doivent être en mesure de soumettre à leur approbation préalable les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en vertu du droit des sociétés des États membres. Les dispositions en ces matières doivent s'appliquer sans préjudice des compétences déléguées aux organes de surveillance au titre du droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

Séparation comptable: les comptes relatifs aux différents domaines d'activité doivent être tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

Financement du gestionnaire de l'infrastructure : le texte prévoit que la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire devra être publiée après consultation des parties intéressées deux ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Les États membres devront veiller à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas une période de cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire : la nouvelle directive prévoit qu'à la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du réseau visé à la directive, la Commission devra adopter, dans les 18 mois suivant le délai de transposition, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application de cette disposition.

Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs : le texte amendé stipule que l'organisme de contrôle compétent doit examiner les informations nécessaires à la prise d'une décision fournies par les parties concernées et, le cas échéant, solliciter toute information supplémentaire utile et lancer, s'il y a lieu, des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande. L'organisme de contrôle doit consulter toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informer ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de dix semaines à compter de la réception de la demande.

La Commission devra adopter, dans les 18 mois suivant le délai de transposition, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application de ces dispositions.

Prélèvement sur les entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs : sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du réseau visé à la directive, la Commission devra adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des dispositions concernées.

Conditions d'accès aux services : les exploitants d'installations de service devront fournir à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris par le réseau ferré, aux infrastructures visées à l'annexe III, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation, introduites par les entreprises ferroviaires doivent être traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle. De telles demandes ne peuvent être rejetées que s'il existe des alternatives viables leur permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet dans des conditions économiquement acceptables.

Les exploitants d'installations de service devront justifier par écrit toute décision négative d'accès et indiquer les alternatives viables dans d'autres installations.

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

Champ d'application de la surveillance du marché : dans ce cadre, la Commission devra associer à ses travaux des représentants des États membres, y compris des représentants des organismes de contrôle, et des représentants des secteurs concernés, y compris, s'il y a lieu, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, les usagers et des représentants des autorités locales et régionales. Le cas échéant, la Commission associera également l'Agence ferroviaire européenne.

La Commission devra surveiller l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire, y compris les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, ainsi que le développement de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur ferroviaire (comme demandé par le Parlement). Ces activités de contrôle ne doivent pas empiéter sur des activités similaires existant dans les États membres ni sur le rôle des partenaires sociaux.

Exigences générales pour l'obtention d'une licence : la Commission devra adopter des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application des dispositions en la matière.

Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile : nonobstant l'obligation de présenter des garanties suffisantes, les spécificités et le profil de risque des différents types de services, s'agissant en particulier des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle pourront être pris en considération.

Coût de l'infrastructure et comptabilité : comme demandé par le Parlement, les États membres devront veiller à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V, soit conclu, pour une durée minimale de 5 ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure.

Principes de tarification : la Commission devra adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit. Ces mesures d'exécution ne doivent pas se solder par une distorsion déloyale de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni affecter la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

De plus, toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en considération le coût des effets du bruit devra soutenir le réaménagement des wagons en vue de les équiper de freins moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possibles.

Exceptions aux principes de tarification : un État membre pourra, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire.

Un amendement stipule que les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la Décision 2009/561/CE de la Commission modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, doivent être différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS. Cette différenciation ne doit entraîner aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Avant l'expiration du délai de transposition, et après une étude d'impact, la Commission devra adopter des mesures définissant les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, selon un calendrier compatible avec le plan de déploiement européen de l'ERTMS, mis en place conformément à la décision 2009/561/CE, et en veillant à ce que cela n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Droits de réservation de capacités : le droit perçu en cas de non-utilisation devra encourager une utilisation efficace des capacités. Il sera obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon n'utilisent pas, de façon régulière, les sillons attribués ou une partie de ceux-ci. Le gestionnaire de l'infrastructure devra établir dans son document de référence du réseau les critères de détermination de la non-utilisation pour la perception de ce droit.

Organisme de contrôle : la directive prévoit que les États membres doivent veiller à ce que les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle soient nommées sur la base de règles claires et transparentes, garantissant leur indépendance, par le conseil des ministres ou par toute autre autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les entreprises réglementées. Dans ce contexte, ces personnes :

- devront rendre une déclaration annuelle d'engagement et d'intérêt indiquant tout intérêt direct ou indirect qui pourrait être considéré comme préjudiciable à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice d'une fonction ;
- devront se retirer du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure ;
- ne pourront, au terme de leur mandat, occuper aucune position professionnelle et exercer aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités réglementées pendant une période minimale d'une année ;
- ne pourront solliciter ni accepter d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions de l'organisme de contrôle.

Fonctions de l'organisme de contrôle : l'organisme de contrôle devra coopérer avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE et avec l'autorité responsable des licences au sens de la directive.

Les États membres devront veiller à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables sur la concurrence ou sur la sécurité sur le marché des services ferroviaires. Ce cadre devra contenir un mécanisme permettant d'adresser des recommandations non contraignantes sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence ou de compromettre la sécurité.

À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle devra consulter les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

L'organisme de contrôle devra examiner chaque plainte et, le cas échéant, solliciter des informations utiles et lancer des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte.

Coopération entre organismes de contrôle : les organismes de contrôle devront échanger des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels et, en particulier, sur les principaux aspects de leurs procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire de l'Union, telle qu'elle est transposée.

De manière générale, ils devront coopérer, au sein du réseau, afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. La Commission sera membre de ce réseau, qu'elle coordonnera, dont elle soutiendra les travaux et auquel elle adressera des recommandations, si besoin est.

Rapports : la Commission devra proposer, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du transport

ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur l'obligation existante de séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, et évalue l'impact de ces mesures.

À la lumière de l'expérience acquise à travers le réseau des organismes de contrôle et dans un délai maximal de deux ans après l'entrée de la vigueur de la directive, la Commission fera rapport sur la coopération entre lesdits organismes. Elle proposera le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir un contrôle réglementaire plus intégré du marché ferroviaire européen, en particulier des services internationaux. À cette fin, l'adoption de mesures législatives pourra également être envisagée.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

AVIS de la Commission sur l'amendement du Parlement européen à la position du Conseil concernant la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

La Commission rappelle qu'à la suite de contacts informels qui ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en deuxième lecture, la plénière a voté le 3 juillet 2012 un amendement de compromis global, que la Commission approuve en substance.

Les principales modifications apportées par l'amendement global du Parlement européen à la position du Conseil concernent: i) le financement de l'infrastructure ; ii) la tarification de l'infrastructure ; iii) les conditions d'accès au marché ; iv) la séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ; v) le contrôle réglementaire ; vi) les délais de transposition et de mise en œuvre ; vii) le champ d'application.

L'accord en deuxième lecture confère à la Commission des compétences d'exécution pour uniformiser les conditions de mise en œuvre de la directive. Il garantit que ces compétences seront exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 en ce qui concerne l'adoption des actes d'exécution.

L'accord mentionne neuf cas précis dans lesquels l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Dans ces cas, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution si le comité n'émet aucun avis. Dans trois autres cas, la procédure normale de l'article 5, paragraphe 4, s'applique.

Les cas dans lesquels l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement n° 182/2011 s'applique en ce qui concerne l'adoption des actes d'exécution sont justifiés par leur impact potentiel sur les finances publiques ou le fonctionnement du marché ferroviaire. Cette justification n'apparaît cependant pas dans les considérants. Étant donné qu'il constitue une exception à la règle générale établie par l'article 5, paragraphe 4, la Commission considère que le recours au deuxième alinéa, point b), ne peut pas être simplement considéré comme un «pouvoir discrétionnaire» du législateur, mais doit être interprété de façon restrictive et doit donc se justifier.

L'accord sur les procédures de comitologie conduit la Commission à formuler une déclaration sur cette question.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Rectificatif à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen

([«Journal officiel de l'Union européenne» L 343 du 14 décembre 2012](#))

Page 62, article 65, premier alinéa:

au lieu de:

«[?] sont abrogées avec effet au 15 décembre 2012, [?]

lire:

«[?] sont abrogées avec effet au 17 juin 2015, [?]

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

OBJECTIF : simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire européen en vue de stimuler la concurrence, de renforcer la surveillance du marché et d'améliorer les conditions d'investissement dans le secteur.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

CONTENU : le Conseil a adopté une directive établissant un espace ferroviaire unique européen à la suite de l'approbation par le Parlement européen du compromis dégagé à l'issue des négociations entre les deux institutions.

La directive adoptée est une refonte des trois directives du «premier paquet ferroviaire» concernant respectivement le développement de chemins de fer européens, les licences des entreprises ferroviaires et la gestion de l'infrastructure ferroviaire (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE). Ce «paquet» de 2001 a permis d'ouvrir progressivement le secteur ferroviaire à la concurrence à l'échelon européen.

La nouvelle directive a pour objectif de : i) favoriser le développement des chemins de fer de l'Union, ii) détablir de grands principes en matière d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et iii) de coordonner les systèmes des États membres régissant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de ladite infrastructure.

Les principaux éléments de la directive sont les suivants :

Indépendance de gestion : pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres doivent s'assurer que les entreprises ferroviaires ont un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché. Les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par les États membres doivent notamment disposer d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

Séparation comptable : pour assurer le développement futur et une exploitation efficace du système ferroviaire, une distinction est établie entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure. Ces deux activités doivent être gérées séparément et avoir des comptes distincts. La fourniture des services de transport ferroviaire de fret et les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs doivent également avoir des comptes distincts.

Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure doivent être confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Financement du gestionnaire de l'infrastructure : la directive permet d'améliorer le financement de l'infrastructure ferroviaire en réalisant une planification à plus long terme, offrant une plus grande sécurité aux investisseurs.

Les États membres devront publier au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie devra couvrir une période d'au moins cinq ans et sera reconductible.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire publiques existantes devront jouir d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État.

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire : la concurrence entre les entreprises ferroviaires sera accrue en assurant une plus grande transparence en ce qui concerne les conditions d'accès au marché ferroviaire et en améliorant l'accès des exploitants aux services ferroviaires, tels que les gares, les terminaux de fret et les installations d'entretien.

La directive prévoit que les entreprises ferroviaires auront un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins : i) de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire et ii) de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires auront 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.

Les États membres pourront limiter le droit d'accès au marché si ce droit compromet l'équilibre économique des contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.

Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres pourront permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devra participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public.

Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau.

Surveillance du marché : la Commission devra surveiller l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire, y compris les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, ainsi que le développement de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur ferroviaire (comme demandé par le Parlement européen). Ces activités de contrôle ne devront pas empiéter sur des activités similaires existant dans les États membres ni sur le rôle des partenaires sociaux.

Octroi de licences : les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination. Pour garantir des services fiables et adéquats, une entreprise ferroviaire devra satisfaire à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.

Tarification, redevances : la nouvelle directive adapte les règles de tarification en vue d'encourager la modernisation de l'infrastructure, notamment la réduction des émissions sonores.

La Commission devra ainsi adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit. De plus, toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en considération le coût des effets du bruit devra soutenir le réaménagement des wagons en vue de les équiper de freins moins bruyants dans les meilleures conditions de rentabilité possibles.

Les redevances applicables à l'utilisation des corridors ferroviaires seront en principe différenciées de manière à favoriser la mise en place du système européen de contrôle des trains (ETCS).

De plus, les systèmes de tarification de l'infrastructure devront encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système pourra comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau.

Organismes de contrôle : chaque État membre devra instituer un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Cet organisme devra être une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. Il devra en outre être indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat, et de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

L'organisme de contrôle devra coopérer avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE et avec l'autorité responsable des licences au sens de la directive.

Les États membres devront veiller à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à

prévenir les effets préjudiciables sur la concurrence ou sur la sécurité sur le marché des services ferroviaires. Ce cadre devra contenir un mécanisme permettant d'adresser des recommandations non contraignantes sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence ou de compromettre la sécurité.

À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle devra consulter les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

L'organisme de contrôle devra examiner chaque plainte et, le cas échéant, solliciter des informations utiles et lancer des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il sera habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable.

Coopération entre organismes de contrôle : les organismes de contrôle devront échanger des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels et, en particulier, sur les principaux aspects de leurs procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire de l'Union, telle qu'elle est transposée. De manière générale, ils devront coopérer afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, ils devront collaborer au sein d'un réseau se réunissant régulièrement.

Rapport : pour le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présentera un rapport concernant la mise en œuvre des dispositions relatives au développement des chemins de fer de l'Union.

La Commission proposera, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, et évalue l'impact de ces mesures.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/12/2012.

TRANSPOSITION : 16/06/2015. Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de certaines dispositions ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués ce qui concerne les modifications techniques relatives aux informations à fournir par une entreprise qui demande une licence, au calendrier du processus de répartition des capacités et aux informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 2012 (période pouvant être tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'y oppose). Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Le présent rapport de la Commission est le quatrième consacré à l'évolution du marché ferroviaire. Les données ont été en majeure partie recueillies auprès des États membres au moyen de questionnaires, ainsi que d'Eurostat; elles ont été complétées par d'autres sources, comme l'enquête Eurobaromètre (qualité des services), l'information sur les tarifs ferroviaires, des rapports financiers annuels, ainsi que les éléments destinés au tableau de bord des aides d'État.

Évolution du marché :

1) Sagissant du marché du transport ferroviaire de voyageurs, le rapport montre qu'en dépit de certains progrès, le pourcentage de trajets effectués en train dans l'UE reste modeste en comparaison d'autres modes de déplacement, comme la voiture ou l'avion. En 2011, cette part modale est restée inchangée par rapport à 2010, à 6,2%.

Pour ce qui est des segments de marché, une moitié des trajets ferroviaires européens peut être rattachée aux services régionaux et suburbains, tandis que l'autre se rapporte aux services régionaux à longue distance ou interurbains ou encore à grande vitesse (27% de tous les voyageurs-km en 2011). Dans certains États membres, les trains à grande vitesse exercent une domination presque exclusive sur le marché de la longue distance: en 2011, le pourcentage de voyageurs-km qu'ils assuraient atteignait respectivement 58 et 49% en France et en Espagne.

Depuis 1995, c'est au Royaume-Uni (+70%), en Suède (+42%), en France (+37%) et en Belgique (+26%) que les déplacements par train ont enregistré la plus forte augmentation par rapport aux autres modes de transport. Les services de transport ferroviaire international, qui représentaient 6% du trafic voyageurs par voie ferrée en 2012, ont poursuivi leur essor (+25% sur la période 2004-2011), avec une croissance d'environ 2% en 2011 et 13% en 2012.

Il existe néanmoins des indices donnant à penser que le trafic international voyageurs stagne dans d'importants marchés du transport ferroviaire international, comme la Belgique et les Pays-Bas. Enfin, les prestations de transport international par voie ferrée ont payé leur tribut à la crise dans les pays qu'elle a atteints.

2) Contrairement à celui des voyageurs, le transport ferroviaire de marchandises présente un caractère international bien marqué: en 2011, les tonnes-km transportées étaient pour 47% internationales, 9% du total se rapportant en outre au transit. L'Allemagne et ses infrastructures de chemin de fer jouent un rôle central dans le fret ferroviaire, assumant à elles seules 27% de l'ensemble des tonnes-km de toute l'UE. Par rapport à la croissance de l'ensemble du fret dans l'UE, celui transporté par chemin de fer a connu une augmentation moins rapide: en tonnes-km, elle n'a été que de 5% depuis 1995, alors que pour l'ensemble des moyens de transport, elle a atteint 22%.

La question se pose de savoir si de par sa spécialisation dans les matières premières et les produits industriels de base, le cycle économique du transport par voie ferrée ne se trouve pas être particulièrement sensible à ceux de l'économie (évolution des prix des matières premières), aux politiques énergétiques et à la gestion des stocks (les matières premières sont moins coûteuses à stocker que les produits industriels). Pour prospérer, il conviendrait par ailleurs que le transport ferroviaire migre vers des niches à plus forte valeur ajoutée et augmente ses distances moyennes d'acheminement.

Nouveaux domaines couverts : par rapport à celle qui l'a précédée, la directive 2012/34/UE a élargi le domaine couvert par les rapports réguliers de la Commission, qui inclut dorénavant le développement du marché intérieur des installations de service, ainsi que des conditions-cadres telles que les investissements dans l'infrastructure, les développements en matière de prix, la qualité des services, les

obligations de service public et l'évolution de l'emploi et des conditions sociales afférentes, questions que le rapport du système de suivi du marché ferroviaire (RMMS) aborde pour la première fois.

Services à fournir aux entreprises ferroviaires : il existe quelque 22.000 gares dans l'UE, dont 250 «grandes gares», par lesquelles transitent chaque jour plus de 25.000 voyageurs. Les Européens sont en moyenne relativement satisfaits de leurs gares (les taux de satisfaction ont légèrement augmenté depuis 2011). Les chiffres de satisfaction les plus élevés sont atteints au Royaume-Uni (73%), en Irlande (71%) et au Luxembourg (70%), tandis que ceux qui se situent en-deçà de la moyenne ont été relevés en Allemagne (40%), en Italie (34%), en Europe centrale et dans celle du Sud-Est.

Les Européens sont satisfaits dans une proportion de 68% quant à l'information fournie sur les horaires des trains et à 67% pour ce qui est la facilité avec laquelle il leur est possible d'acheter des billets. Leur opinion est moins positive en ce qui concerne la propreté des gares (57% de satisfaction) et l'accès aux mécanismes de traitement des plaintes (37%)

Les Européens ne sont que 37% à déclarer des niveaux de satisfaction «élevés» ou «bons» s'agissant de l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite. C'est au Royaume-Uni (61%), en Irlande (56%) et en France (52%) que ces indicateurs sont les plus élevés. Les questions concernant l'accessibilité revêtent une importance cruciale pour améliorer la part modale du rail, en particulier dans un contexte de population européenne vieillissante. Il apparaît que c'est pour des motifs qui touchent à ladite accessibilité que le rail n'atteint pas 19% de la population de l'UE.

Investissements dans l'infrastructure : du point de vue des investissements dans le réseau ferroviaire, un peu moins de 29 milliards EUR semblent avoir été investis en 2012 dans sa partie conventionnelle, soit environ 7% de plus qu'en 2011, et quelque 34,5 milliards dans son ensemble, grande vitesse incluse. Pour ce qui concerne ce segment conventionnel, les parts respectives de l'entretien (29%), de l'amélioration (36%) et de la rénovation (35%) semblent se situer, en gros, sur un pied d'égalité.

Les projets en rapport avec le rail qui ont été financés par les fonds de l'UE ont représenté quelque 22 milliards EUR sur la période 2007-2013, soit environ 3 milliards EUR par an, équivalant à environ 2% du budget annuel de l'UE. C'est en Italie, en Espagne, en Pologne et en République tchèque que se sont trouvés concentrés les projets ferroviaires qui ont été retenus pour être financés par l'UE durant la période 2007-2012.

Évolution des prix : par rapport à 2011, les prix nominaux des services ferroviaires ont augmenté de 4% en 2012, suivant l'indice des prix à la consommation harmonisés (IPCH), dans lequel est repris le transport urbain. Les principales hausses se sont produites en Europe centrale et dans celle du Sud-Est (en Slovaquie, l'augmentation a atteint 35%). En Suède, les prix ont baissé de 1%.

La variation des tarifs est largement tributaire de la structure de financement que présente le marché ferroviaire. Dans le cas d'obligations de service public, les prix sont, en règle générale, réglementés, alors que dans celui des services commerciaux, ils ne le sont pas.

Sur certaines lignes commerciales, les tarifs ferroviaires peuvent connaître des variations relatives considérables. Le rapport souligne que du point de vue du consommateur, il reste coûteux d'effectuer un aller-retour sur la journée, même si les cartes de fidélité des compagnies ferroviaires peuvent parfois diviser ce prix par deux. De même, réserver deux semaines à l'avance un voyage de fin de semaine entre Paris et Londres peut encore coûter 260 EUR et un départ immédiat de Madrid pour Barcelone revenir à 173 EUR.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

La Commission a présenté un rapport sur la coopération entre les organismes de contrôle en vertu de l'article 63, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen.

La directive 2012/34/UE oblige les États membres à instituer des organismes de contrôle chargés de surveiller la situation de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. Elle a créé un réseau européen des organismes de contrôle ferroviaire au sein duquel ils se réunissent régulièrement, échangent des informations. La Commission est membre de ce réseau dont elle coordonne et soutient les travaux.

Outre la coopération au sein du réseau, la directive exige des organismes de contrôle qu'ils se prêtent mutuellement assistance pour l'exécution des tâches de surveillance du marché et qu'ils coopèrent dans le domaine de la gestion des plaintes et des enquêtes, notamment en fixant des modalités de collaboration spécifiques.

Coopération entre les organismes de contrôle : d'après le rapport, les organismes de contrôle ont collaboré entre eux de manière régulière, principalement en ce qui concerne l'échange d'informations relatives aux pratiques en matière de prise de décision et la surveillance du marché.

À l'exception de la Lituanie et de l'Irlande, les organismes de contrôle de tous les États membres ont régulièrement participé aux réunions du réseau. Les organismes de certains pays ont déjà une grande expérience (par exemple, l'Autriche, le Danemark, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni), tandis que d'autres n'ont traité que peu ou pas de cas (par exemple, la Finlande, la Grèce, la Lituanie, le Luxembourg).

Dans le cadre de ces discussions, les organismes de contrôle ont recensé les domaines dans lesquels ils ont dû faire face à des difficultés d'interprétation et d'application de la directive 2012/34/UE. La Commission a facilité la coopération. Elle a expliqué les propositions de la Commission, présenté les arrêts de la Cour européenne de justice concernant la transposition et la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire, et formulé des recommandations sur la manière d'appliquer la directive 2012/34/UE.

Dans le cadre de la création de corridors de fret ferroviaire, les organismes de contrôle ont travaillé ensemble pour mettre au point des systèmes et des modalités de travail en vue de traiter les affaires se rapportant aux corridors en question.

La coopération sur des questions spécifiques reste limitée : le rapport montre toutefois que la coopération dans des cas concrets est restée limitée, seul un petit nombre d'affaires concernant les services internationaux et nécessitant la consultation et l'échange d'informations entre les organismes de contrôle.

La coordination entre les organismes de contrôle devrait donc encore être améliorée dans plusieurs domaines. À cette fin, la Commission estime que le cadre juridique actuel offre différentes possibilités, par exemple l'adoption d'actes d'exécution définissant des pratiques et des principes communs en matière de prise de décision ou la mise au point d'un outil électronique pour l'échange d'informations et de points de vue sur les dossiers traités par les organismes de contrôle.

Une collaboration régulière et échange de bonnes pratiques au sein du réseau des organismes de contrôle devraient également faciliter la mise en place de cadres pour l'échange d'informations et la coopération avec les autorités nationales responsables de la sécurité et des licences.

Étant donné que seul un nombre limité de cas revêtant une dimension transfrontalière a été, à ce jour, porté à la connaissance des organismes de contrôle, la Commission conclut qu'il n'y a pas encore suffisamment d'éléments attestant l'efficacité des accords de coopération qu'ils ont passés.

Cependant, des développements récents, notamment au niveau des corridors (un nombre croissant de sillons traversent plusieurs corridors), indiquent qu'une surveillance réglementaire plus intégrée et efficace pourrait être nécessaire à mesure que la mise en œuvre des corridors de fret ferroviaire et l'établissement de l'espace ferroviaire unique européen progressent.

Il est rappelé que dans sa [résolution législative](#) du 26 février 2014 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE, le Parlement européen a adopté un amendement à la directive, qui impose à la Commission d'adopter une proposition législative visant à remplacer d'ici le 31 décembre 2019 le réseau des organismes de contrôle par un organisme de contrôle européen qui traiterait les questions transfrontalières et les pourvois formés contre les décisions des organismes nationaux de contrôle.

La Commission continuera donc de suivre l'évolution de la situation en ce qui concerne la coopération entre les organismes de contrôle et appréciera s'il y a lieu de prendre des mesures pour intégrer davantage la surveillance réglementaire.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Conformément à la directive de refonte 2012/34/UE, la Commission a présenté son cinquième rapport de surveillance du marché ferroviaire. Les principaux sujets abordés sont les suivants :

L'état du réseau ferroviaire de l'Union : la longueur totale du réseau ferroviaire était d'environ 220.000 kilomètres en 2014, soit une augmentation d'environ 2% par rapport à 2009. Depuis 2009, 2.800 kilomètres de lignes électrifiées ont été ajoutés et des projets à grande échelle ont été lancés afin d'électrifier une grande partie des réseaux au Danemark et au Royaume-Uni.

La vitesse de déplacement diffère sensiblement entre les États membres. Des investissements considérables ont été engagés en vue de moderniser le réseau ferroviaire en Europe orientale et de développer des lignes à grande vitesse en Europe occidentale.

Le rapport note que depuis 2009, les volumes de trafic ferroviaire de passagers (mesurés en passagers-kilomètres) sont restés relativement stables. En revanche, les volumes de fret ferroviaire en tonnes-kilomètres ont baissé fortement en 2009 et n'ont pas retrouvé leurs volumes initiaux. En 2014, la part modale du rail dans le transport terrestre de marchandises était de 18%, soit quasiment la même proportion qu'il y a dix ans.

Conditions-cadres :

- en ce qui concerne l'évolution des redevances d'infrastructures, les progrès sont mitigés. Les situations dans les États membres sont très différentes. Dans la plupart des États membres, les redevances pour les trains de marchandises sont plus élevées que celles applicables aux trains de passagers, alors qu'en Allemagne, en Espagne, en Belgique, en France, au Luxembourg et au Portugal, la situation est inverse. Les redevances de fret dans les États baltes sont particulièrement élevées ;
- les dépenses d'infrastructure ont augmenté de 2011 à 2014, passant de 29 milliards à 45 milliards EUR. Le total des dépenses était plus élevé au Royaume-Uni et en France. Plus de 33 milliards EUR ont été alloués par l'UE aux investissements dans les chemins de fer sous forme de subventions au titre de l'actuel cadre financier de l'Union (2014-2020) ;
- l'évolution des prix du transport ferroviaire au niveau de l'Union est difficile à évaluer car les tarifs appliqués aux services de transport de passagers sont très variables selon les États membres. Des données relatives à la ponctualité comparables entre les États membres sont difficiles à obtenir. La ponctualité des services à grande distance est généralement moins bonne que celles des services régionaux et locaux. S'agissant de la sécurité, le transport ferroviaire reste l'un des modes de transport les plus sûrs. Entre 2010 et 2014, les chiffres relatifs aux décès et aux accidents importants ont tous reculé ;
- en ce qui concerne le degré d'ouverture du marché, le rapport note qu'en moyenne, la part de marché des opérateurs de fret concurrents (15% en 2006) avait plus que doublé en 2014. Fin 2014, les services de transport de fret ferroviaire étaient toujours exploités à 100% par l'opérateur historique en Finlande, en Grèce, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg. Les parts de marché des concurrents sur les marchés de transport de passagers sont plus faibles, à savoir nettement inférieure à 20% dans tous les États membres à l'exception de la Pologne et du Royaume-Uni ;
- il existe encore des obstacles à un accroissement de l'efficacité des services ferroviaires. Si les comparaisons entre les systèmes nationaux sont souvent peu pertinentes, il existe néanmoins un large consensus sur le fait que les chemins de fer européens sont confrontés à des problèmes de coût, de qualité des services et de parts de marché.

Mise en œuvre du cadre institutionnel et juridique : la Commission rappelle qu'au cours des deux dernières décennies, la législation européenne a cherché à encourager la compétitivité et l'ouverture du marché tout en établissant des mesures visant à améliorer l'interopérabilité et la sécurité. Avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, la période des changements structurels dans le secteur ferroviaire devrait sachever.

Toutefois, malgré des évolutions positives comme la hausse des volumes de trafic passagers et des investissements dans les infrastructures, ou encore l'ouverture progressive des marchés ferroviaires nationaux, les objectifs fixés pour le secteur ferroviaire dans le livre blanc sur les transports de 2011 ne pourront être atteints si le rythme actuel se poursuit.

Au cours des prochaines années, la Commission mettra l'accent sur la mise en œuvre de la législation en vigueur afin de garantir que la législation de l'Union est bien comprise par le secteur.

La Commission prépare actuellement l'acte d'exécution de la directive de refonte relatif à l'accès aux services et aux installations de service et l'acte délégué sur les règles de planification horaire. Elle a également entamé la révision de la [spécification technique d'interopérabilité](#) concernant le bruit, du [règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires](#) et de la [directive relative aux transports combinés](#).

Les évaluations en cours du [règlement sur le transport ferroviaire de fret](#) et de la [directive relative aux conducteurs de train](#) pourraient déboucher sur des mises à jour de ces actes dans les années à venir.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

La Commission a présenté un rapport sur les actes délégués prévus à l'article 60, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 2012 (période pouvant tacitement être prorogée pour des périodes d'une durée identique).

Avec le présent rapport, la Commission s'acquitte de l'obligation d'élaborer un rapport relatif à l'exercice de la délégation au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans.

Exercice de la délégation: la directive habilite la Commission à adopter des actes délégués, sous réserve de certaines conditions, en application de certains autres articles de la directive, à savoir:

1) L'article 20, paragraphe 5 (informations que doivent fournir les entreprises qui demandent une licence): chaque entreprise qui demande une licence pour exploiter des services de transport ferroviaire doit fournir au moins les informations indiquées à l'annexe III de la directive. Celles-ci incluent les ressources financières disponibles, le capital d'exploitation, les coûts pertinents et les impôts et cotisations sociales.

Une disposition habilite la Commission à adopter des actes délégués modifiant l'annexe III sur la base de l'expérience acquise par les autorités responsables des licences ou de l'évolution du marché du transport ferroviaire.

Tout en suivant de près cette évolution, la Commission n'a pas constaté de besoin urgent de réviser les exigences d'information visées à l'annexe III. C'est pourquoi aucun acte délégué dans ce domaine n'a encore été adopté.

La Commission estime toutefois que l'habilitation devrait rester en vigueur car plusieurs domaines pourraient nécessiter une révision de l'annexe III dans le futur. En fonction de l'expérience des autorités responsables des licences et du comportement des investisseurs étrangers, il pourrait par exemple être nécessaire d'exiger que les informations fournies précisent si les fonds, les capitaux et les actifs sont situés dans ou en dehors de l'UE.

2) L'article 35, paragraphe 3 (système d'amélioration des performances - catégories de retard): les systèmes de tarification de l'infrastructure doivent encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances par l'établissement d'un système d'amélioration des performances.

Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI de la directive s'appliquent à l'ensemble du réseau (par exemple, la liste des catégories de retards, les règles de procédure de base pour le calcul des paiements dus, et l'obligation de fournir un système de règlement des litiges).

Le point 2 c) de l'annexe VI énumère les catégories et sous-catégories dans lesquelles tous les retards doivent être classés. La liste peut être modifiée en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Étant donné le retard dans la transposition et le fait que la directive ne devait être transposée que pour le mois de juin 2015, l'expérience acquise ne justifie pas de réviser l'annexe VI. C'est pourquoi aucun acte délégué dans ce domaine n'a encore été adopté.

Dans ce contexte, il est précisé que les catégories de retards établies à l'annexe VI sont fondées sur un document de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) reflétant les meilleures pratiques internationales du secteur. Le fait que ce document adopté pour la première fois en 1990 ait été modifié à quatre reprises depuis lors montre que l'approche du secteur évolue dans ce domaine et que la législation applicable devrait être révisée, si nécessaire. La Commission pourrait donc être amenée à utiliser son pouvoir de délégation dans les années à venir.

3) L'article 43, paragraphe 2 (processus de répartition des capacités): la directive prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure respectent, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe VII de la directive. Après consultation de tous les gestionnaires de l'infrastructure, la Commission peut modifier l'annexe VII pour tenir compte de considérations opérationnelles du processus de répartition.

Les discussions sur le projet d'acte délégué concernant la répartition des capacités ont montré qu'il pourrait être nécessaire de compléter les dispositions de l'annexe VII pour tenir compte de la nécessité pour certaines entreprises ferroviaires de réserver des capacités plus d'une fois par an, et pour prévoir la communication d'informations, l'organisation de consultations et la mise en place d'actions de coordination dans des délais plus satisfaisants en matière de restrictions de capacité temporaires.

Un projet d'acte délégué fondé sur les contributions provenant des échanges avec les parties prenantes a été présenté lors de la réunion plénière du groupe d'experts sur l'accès au marché ferroviaire (GERM) en décembre 2016. L'acte délégué devrait être adopté pour le milieu de l'année 2017.

4) L'article 56, paragraphe 13 (informations comptables à fournir à l'organisme de contrôle): l'annexe VIII dresse la liste des informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle sur demande, plus précisément les questions de la séparation des comptes, du suivi des redevances d'accès aux voies, et de l'indication des performances financières. La Commission peut modifier l'annexe VIII par voie d'actes délégués en vue de l'adapter à l'évolution des pratiques comptables et de contrôle.

Étant donné le retard pris par certains États membres dans la transposition de la directive et le fait que certains organismes de contrôle n'ont reçu explicitement que récemment le pouvoir de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable, l'expérience acquise à ce jour ne justifie pas une révision de l'annexe VIII.

Toutefois, la pratique des organismes de contrôle dans l'application de l'annexe VIII montrera si le niveau de détail requis peut être réduit ou si l'annexe doit être détaillée au moyen d'un acte délégué.

Conclusion: les discussions sur le projet d'acte délégué concernant la répartition des capacités ont bien progressé. Une fois la directive 2012/34/UE complètement transposée, l'expérience acquise par les parties prenantes pourrait amener la Commission à envisager la modification des autres annexes de la directive dans les années à venir.

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

Conformément à la directive 2012/34/UE, la Commission a présenté son sixième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. Le rapport présente les principales évolutions des marchés ferroviaires au regard des objectifs stratégiques du marché ferroviaire de l'Union européenne. D'après la Commission, il s'agit du premier rapport qui s'appuie sur le questionnaire d'information établi dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission aux fins de la surveillance du marché ferroviaire (le «règlement RMMS»), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016. Il aborde un large éventail de sujets tels que l'évolution du marché intérieur des services ferroviaires, l'infrastructure et les services disponibles pour les entreprises ferroviaires, les conditions-cadres (y compris les redevances), l'état du réseau, l'utilisation des droits d'accès et les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires.

Évolution des services ferroviaires

Les chemins de fer de l'Union continuent de croître, comme en témoigne notamment la hausse significative des volumes de trafic de voyageurs enregistrée entre 2011 et 2016. Le trafic ferroviaire de voyageurs a continué de croître de 1,7% par an. Le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiellement national, 6 % seulement du trafic ayant été de nature transfrontière en 2016. Dans le même temps, les marchés ferroviaires s'ouvrent progressivement et les niveaux de sécurité restent élevés. Entre 2011 et 2015, la sécurité des voyages en train était plus de 25 fois supérieure de à celle des trajets en voiture.

Le secteur est de plus en plus orienté vers les performances, innovant et réactif par rapport aux besoins des clients. Il ressort d'une enquête Eurobaromètre publiée en septembre 2018 que 66% des Européens sont satisfaits de la fréquence des trains de voyageurs, que 59% d'entre eux sont satisfaits de leur ponctualité et fiabilité, et que 55% des usagers sont satisfaits des informations sur les voyages communiquées lors des trajets, notamment en cas de retard. Ces chiffres sont nettement meilleurs que ceux d'une enquête similaire réalisée en 2013.

Le secteur ferroviaire peut jouer un rôle accélérateur majeur dans la réduction des émissions dues aux transports. Il est responsable de 2% seulement de la consommation d'énergie totale de l'Union dans le secteur des transports, alors qu'il a permis de transporter, en 2016, 11,2% du fret et 6,6% des voyageurs, tous modes de transport confondus.

En 2016, la longueur totale des lignes du réseau ferroviaire de l'Union était d'environ 221 000 kilomètres (1,6% de moins qu'en 2011). Environ 54% du réseau de l'Union était électrifié en 2016, 2 097 kilomètres de lignes électrifiées ayant été ajoutées par rapport à 2011 (+1,7%). Le réseau à grande vitesse de l'Union s'étendait sur plus de 8 400 kilomètres de ligne à la fin de l'année 2017, sa longueur ayant plus que doublé depuis 2003.

Trafic de fret

Contrairement au trafic de passagers, la Commission a noté que les volumes de fret restent instables et ont entraîné une baisse de la part modale par rapport au transport routier en 2016. Depuis le pic de 2011 (19%), la part du rail dans le fret terrestre dans l'Union a diminué, bien qu'elle soit parvenue à rester aux alentours de 17% en 2016, tandis que la part du transport routier a augmenté de 75% à 76%. Le trafic ferroviaire de fret a peiné à se remettre de la chute significative des volumes subie en 2009, au plus fort de la crise économique. La nature internationale de ces services les rend sensibles aux obstacles à l'interopérabilité et aux problèmes de coordination transfrontière. Pour y remédier, la Commission met en place un programme de mesures et d'initiatives complémentaires. La politique menée de longue date par la Commission en vue d'assurer l'interopérabilité (notamment le déploiement efficace et coordonné de l'ERTMS) a été récemment renforcée et met l'accent sur la résolution des questions opérationnelles transfrontières d'ordre pratique.

Degré d'ouverture du marché

Le marché du fret ferroviaire a été ouvert à la concurrence en 2007. En 2016, de nouveaux opérateurs en concurrence avec des opérateurs nationaux historiques étaient en activité dans tous les pays à l'exception de la Grèce, de l'Irlande, de la Lituanie et du Luxembourg et, dans la moitié d'entre eux, la part de marché des concurrents était supérieure à 40%. Entre 2011 et 2016, la part de marché des opérateurs concurrents a augmenté de manière régulière dans tous les pays de l'Union. La part de marché des opérateurs concurrents a régressé en Suède et en Estonie uniquement, avec une chute en Estonie de 41% à 20%.

Si le marché du transport international de voyageurs est ouvert à la compétition depuis 2010, les États membres continueront de réguler l'accès à leur marché du transport intérieur de voyageurs jusqu'à la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire. Selon les chiffres communiqués, la moitié des États membres seulement comptent des opérateurs concurrents en activité sur le marché du transport commercial de voyageurs. Leur part de marché est généralement supérieure à 10% et, dans quatre États membres, les nouveaux entrants proposent presque tous les services commerciaux.

La mise en œuvre du pilier technique du 4^e paquet à compter de juin 2019 améliorera encore l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires nationaux. Elle allégera également les formalités administratives liées aux opérations transfrontières et renforcera le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le pilier relatif au marché complètera l'ouverture des marchés nationaux à compter de décembre 2019 et fera du principe de mise en concurrence la règle en matière de marchés publics de services dans l'Union pour décembre 2023 au plus tard, les attributions directes étant autorisées uniquement dans des cas exceptionnels.

Emploi et conditions sociales

Conformément aux données RMMS transmises par les États membres et par la Norvège, fin 2016, un petit peu plus d'un million de personnes étaient employées dans le secteur ferroviaire européen, dont environ 600 000 par des entreprises ferroviaires et 440 000 par des gestionnaires de l'infrastructure. La main-d'œuvre est essentiellement masculine; en moyenne, on ne compte que 21% de femmes. La proportion de déficients féminins varie de 50% en Estonie à 8% en Autriche. Le vieillissement de la main-d'œuvre reste préoccupant, surtout en Espagne, en Grèce et en Italie, où plus de 50% de la main-d'œuvre était âgée de plus de 50 ans en 2016.

Vue globale

La politique de la Commission en matière de développement de l'infrastructure, qui se décline sous la forme de la politique relative au réseau transeuropéen de transport (TEN-T), vise à améliorer l'infrastructure en éliminant les goulets d'étranglement et en construisant les chaînons manquants. Pour la prochaine période de programmation financière, la Commission propose de recourir au soutien financier du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2, du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional et du programme InvestEU afin

d'accélérer également la transformation numérique dans le transport ferroviaire. Afin d'aider l'industrie ferroviaire à accéder au financement, la Commission met au point une méthodologie visant à évaluer les caractéristiques environnementales des projets ferroviaires dans le cadre de son plan d'action sur la finance durable.

Les corridors de fret ferroviaire demeurent un aspect clé de la politique de la Commission visant à stimuler le fret ferroviaire. Le [règlement sur le fret ferroviaire](#) et la directive relative aux conducteurs de train sont toujours en cours d'évaluation. Pour encourager le fret ferroviaire, la Commission a proposé en novembre 2017 de modifier la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés dans le cadre de son deuxième train de mesures en matière de mobilité afin d'apporter de nouvelles mesures de soutien plus efficaces permettant de transférer du fret de la route vers le chemin de fer.

En dernier lieu, la Commission a noté que le transport ferroviaire ne peut être considéré indépendamment des autres modes de transport : sa compétitivité dépend également du cadre de concurrence intermodale. C'est la raison pour laquelle la Commission s'efforce d'obtenir des conditions équitables pour la concurrence intermodale, notamment par l'intermédiaire du train de mesures en matière de mobilité, qui inclut la modification de la directive Eurovignette. La Commission a également commandé une étude globale sur l'internalisation des coûts externes des transports. Celle-ci permettra d'évaluer la mesure dans laquelle les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur sont mis en œuvre dans les États membres pour l'ensemble des modes de transport.