










Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire</p> <p>Modification Directive 2012/34/EU 2010/0253(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0028(COD)</p> <p>Sujet 2.40 Libre circulation et prestation des services 2.40.02 Services publics, d'intérêt général, service universel 2.60 Concurrence 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport</p>	<p>Procédure terminée</p>

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> SASSOLI David Maria</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> DELI Andor</p> <p> POŹĘBA Tomasz Piotr</p> <p> RIQUET Dominique</p> <p> DELLI Karima</p> <p> AIUTO Daniela</p>	<p>13/10/2014</p>
	<p>Commission au fond précédente</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p>S&D EL KHADRAOUI Saïd</p>	<p>05/03/2013</p>
	<p>Commission pour avis précédente</p> <p>EMPL Emploi et affaires sociales</p>	<p>S&D DAERDEN Frédéric</p>	<p>25/03/2013</p>
	<p>ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
	<p>ITRE Industrie, recherche et énergie</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	

	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.
	REGI Développement régional	19/02/2013
		PPE ZELLER Joachim
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion
	Environnement	3491
	Affaires générales	3484
	Transports, télécommunications et énergie	3377
	Transports, télécommunications et énergie	3352
	Transports, télécommunications et énergie	3335
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés			
07/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
21/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0037/2014	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Résultat du vote au parlement		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0147/2014	Résumé
08/10/2014	Débat au Conseil	3335	Résumé
13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
03/12/2014	Débat au Conseil	3352	
13/03/2015	Débat au Conseil	3377	
12/07/2016	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE612.014 PE610.791	
20/09/2016	Débat au Conseil	3484	
27/10/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
05/12/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
12/12/2016	Débat en plénière		
14/12/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0498/2016	Résumé

14/12/2016	Signature de l'acte final		
14/12/2016	Fin de la procédure au Parlement		
23/12/2016	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2013/0029(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	<p>Modification Directive 2012/34/EU 2010/0253(COD)</p> <p>Voir aussi 2013/0013(COD)</p> <p>Voir aussi 2013/0014(COD)</p> <p>Voir aussi 2013/0015(COD)</p> <p>Voir aussi 2013/0016(COD)</p> <p>Voir aussi 2013/0028(COD)</p>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/04994

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2013)0029	30/01/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0010	30/01/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0011	30/01/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0012	30/01/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0013	30/01/2013	EC	
Projet de rapport de la commission		PE513.018	17/06/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE519.538	23/09/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE516.896	26/09/2013	EP	
Comité des régions: avis		CDR0027/2013	08/10/2013	CofR	
Avis de la commission	REGI	PE514.715	28/10/2013	EP	
Avis de la commission	EMPL	PE516.642	20/11/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0037/2014	21/01/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0147/2014	26/02/2014	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2014)446	20/05/2014	EC	

Déclaration du Conseil sur sa position	12860/2016	07/10/2016	CSL	
Position du Conseil	11199/1/2016	18/10/2016	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE592.232	20/10/2016	EP	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2016)0691	24/10/2016	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	PE594.048	15/11/2016	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A8-0371/2016	07/12/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T8-0498/2016	14/12/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final	00049/2016/LEX	14/12/2016	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2016/2370](#)
[JO L 352 23.12.2016, p. 0001](#) Résumé

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

OBJECTIF : ouvrir à la concurrence les marchés nationaux du transport de voyageurs et améliorer la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (modification de la directive 2012/34/UE).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : dans son [livre blanc sur la politique des transports du 28 mars 2011](#), la Commission a annoncé son intention d'achever le marché intérieur du transport par chemin de fer en permettant aux entreprises ferroviaires de l'Union de fournir tous les types de services de transport par chemin de fer sans entraves techniques et administratives indues.

Ces dix dernières années ont vu l'adoption de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à rendre les chemins de fer plus concurrentiels et interopérables au niveau de l'UE. Cependant, la part du rail dans le transport de voyageurs à l'intérieur de l'UE est restée relativement modeste (6%).

Plusieurs problèmes doivent être traités :

- la difficulté d'accéder au marché des services nationaux de transport de voyageurs : dans de nombreux États membres, ces marchés sont fermés à la concurrence, ce qui en limite le développement, mais crée aussi des disparités entre les États membres qui ont ouvert leur marché et les autres ;
- la gouvernance des gestionnaires de l'infrastructure : ceux-ci étant des monopoles naturels, ils ne réagissent pas toujours aux besoins du marché et de ses utilisateurs ;
- l'entrée sur le marché souffre également de certaines entraves lorsque la gestion de l'infrastructure et les activités de transport font partie de la même structure intégrée. En pareil cas, les gestionnaires de l'infrastructure sont confrontés à un conflit d'intérêts ;
- enfin, les structures intégrées font qu'il est beaucoup plus difficile de mettre en œuvre la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transport.

La présente proposition de modification de la directive 2012/34/UE fait partie du quatrième paquet ferroviaire proposé par la Commission dont l'objectif consiste à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire et sa compétitivité afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen

ANALYSE D'IMPACT : s'appuyant sur une étude externe et sur les conclusions de la consultation ciblée, la Commission a procédé à une [analyse de l'impact](#) des mesures proposées, en examinant un éventail de pistes pour l'adoption de nouvelles mesures devant permettre de moderniser le cadre réglementaire existant.

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

CONTENU : la présente proposition contient des dispositions poursuivant les objectifs suivants :

1) L'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la concurrence sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs. La Commission propose ainsi d'ouvrir, à partir de décembre 2019, toutes les lignes nationales de transport de voyageurs aux nouveaux entrants et prestataires de services.

2) L'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure. À cette fin, la proposition vise à :

- supprimer les conflits d'intérêts qui pèsent sur les décisions du gestionnaire de l'infrastructure en matière d'accès au marché et à éliminer les risques de subventions croisées qui existent dans les structures intégrées ;
- garantir que toutes les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure seront gérées d'une façon cohérente ;
- renforcer la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires pour mieux répondre aux besoins du marché ;
- créer un forum pour la coopération transfrontière entre les gestionnaires de l'infrastructure ;
- conférer aux États membres la faculté de mettre en place des systèmes d'information et de billetterie intégrés communs à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services nationaux de transport de voyageurs en veillant à ne pas fausser la concurrence.

La proposition permet aux entreprises verticalement intégrées, notamment à celles qui possèdent une structure de holding, de conserver la propriété du gestionnaire de l'infrastructure, à condition toutefois que des dispositifs solides et efficaces garantissent l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

Une clause de vérification de conformité permettrait aux États membres de limiter les droits d'accès des exploitants ferroviaires faisant partie d'entreprises verticalement intégrées dans les cas où la Commission n'est pas en mesure de confirmer la mise en œuvre effective de mesures de sauvegarde protégeant l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure.

Ces propositions doivent être considérées comme s'inscrivant dans le même contexte que la [proposition de modification du règlement \(CE\) n° 1370/2007](#) (obligations de service public).

Le quatrième paquet ferroviaire comprend également les propositions de refonte de la [directive 2004/49/CE](#) (sécurité ferroviaire) et de la [directive 2008/57/CE](#) (interopérabilité), ainsi qu'une proposition visant à confier de nouvelles missions à [l'Agence ferroviaire européenne](#).

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

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Saïd EL KHADRAOUI (S&D, BE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectifs : la directive aurait pour objectif de faire du transport ferroviaire un mode de transport plus attractif pour les citoyens européens. Elle contribuerait à la mise en place de systèmes efficaces d'information et de billetterie.

Renforcement des dispositions sociales : l'objectif de la directive de mettre en place un espace ferroviaire unique européen devrait être réalisé sur la base d'un dialogue social au niveau de l'Union afin de garantir que les travailleurs du secteur ferroviaire soient convenablement protégés contre les effets indésirables de l'ouverture du marché.

Les députés sont davis que l'ouverture du marché ne devrait pas influencer négativement sur les conditions de travail et les conditions sociales des travailleurs du secteur ferroviaire.

Afin d'éviter le dumping social, les députés ont proposé d'ajouter aux exigences pour l'obtention d'une licence l'engagement des entreprises de respecter les conventions collectives représentatives en vigueur dans les États membres où l'entreprise ferroviaire souhaite opérer.

Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure : lorsqu'une séparation complète entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires existe, les députés estiment qu'il pourrait être utile de leur permettre de coopérer sur des projets concrets qui aboutiraient à une meilleure gestion de l'infrastructure et à un meilleur service de transport de marchandises et de passagers.

Une telle coopération devrait être limitée dans le temps, être supervisée par l'autorité de réglementation et ne devrait pas menacer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure. Elle devrait servir à trouver des modalités pratiques pour résoudre des problèmes spécifiques tels que l'organisation améliorée du trafic sur une partie de l'infrastructure en cas de retards fréquents.

Les États membres devraient être autorisés à choisir également à l'avenir entre une séparation du gestionnaire d'infrastructure des entreprises ferroviaires et une structure intégrée.

Afin d'assurer dans l'espace ferroviaire européen une concurrence loyale, les députés ont insisté sur la nécessité de promouvoir non seulement un accès non discriminatoire aux infrastructures, mais aussi l'intégration des réseaux ferroviaires nationaux et un renforcement des organismes de contrôle. Ce renforcement impliquerait aussi bien l'extension des compétences des organismes de contrôle responsables que l'instauration d'un réseau d'organismes de contrôle appelé à devenir ultérieurement un acteur central de la régulation du marché ferroviaire dans l'Union.

Dans l'exercice de toutes les fonctions pertinentes, le gestionnaire de l'infrastructure devrait être tenu d'utiliser ses compétences pour améliorer constamment l'efficacité de la gestion de l'infrastructure ferroviaire afin de fournir des services de haute qualité à ses utilisateurs.

En vue de garantir l'égalité de l'accès à l'infrastructure, les structures intégrées devraient être conçues de telle sorte qu'il ne se produise pas de conflits d'intérêts entre la gestion des infrastructures et les activités de transport.

Combiner ouverture des marchés et contrats de service public : les députés estiment que l'équilibre économique du contrat de service public ne devrait pas être l'unique critère. En effet, les impacts sur la qualité des services rendus, tels que la ponctualité, le maintien des correspondances, le nombre d'arrêts et la fréquence des trains devraient également être pris en compte. De même, les questions de politique sociale et de cohésion devraient être obligatoirement prises en compte par l'organisme de contrôle

Chaque État membre devrait avoir suffisamment de flexibilité pour organiser son réseau de manière à obtenir une combinaison optimale de services à accès ouvert et de services réalisés au titre de contrats de service public afin d'assurer une haute qualité de services pour tous les voyageurs.

Une fois identifiés les contrats de service public à mettre en adjudication, chaque État membre définirait de manière ponctuelle les mécanismes de sauvegarde du service à mettre en place au cas où la procédure d'adjudication n'aboutirait pas. Ces mécanismes ne devraient pas générer des charges supplémentaires pour les entreprises ferroviaires qui gèreront le service.

Entreprises contrôlées par des pays tiers : le rapport traite également de la question de l'accès au marché du fret ferroviaire et du transport de voyageurs par chemin de fer pour les entreprises contrôlées depuis des pays tiers.

Les députés estiment qu'il est à la fois nécessaire et juste d'assurer des conditions équilibrées, fondées sur la réciprocité. En l'absence de telles conditions, aucun État membre ne devrait être tenu d'ouvrir son marché à des entreprises établies dans des pays tiers ou à des entreprises directement ou indirectement contrôlées par des personnes de pays tiers.

Les droits des passagers - établir un système de billetterie directe : selon le texte amendé, toutes les données relatives aux horaires devraient être considérées comme données publiques et mises à disposition en conséquence.

Tous les acteurs ferroviaires, tels que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les vendeurs de billets devraient utiliser, d'ici le 12 décembre 2019, un système d'information et de billetterie interopérable. Ce système devrait consister à permettre aux passagers d'accéder à toutes les données nécessaires pour planifier un voyage et pour réserver et acheter leurs billets au sein de l'Union.

Les États membres pourraient aussi exiger que les entreprises ferroviaires et les entreprises de transport de voyageurs par d'autres modes de transport participent à un système d'information sur les voyages et de billetterie intégrée commun et interopérable pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités concernées à mettre en place un tel système.

Organisme de contrôle européen : à la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation établi à la directive 2012/34/UE, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2019 au plus tard, une proposition législative visant à remplacer ledit réseau par un organisme de contrôle européen, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique, en temps opportun pour l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté par 412 voix pour, 146 contre et 106 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Ouverture du marché : le Parlement a souligné que l'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme essentiel afin que les transports ferroviaires deviennent une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité. Il a insisté sur le fait que le développement d'un espace ferroviaire unique européen était fortement dépendant de l'application effective et complète, dans tous les États-membres, des législations adoptées et ce, dans les délais requis.

Objectifs : le Parlement a précisé que la directive devrait avoir pour objectif de faire du transport ferroviaire un mode de transport plus attractif pour les citoyens européens. Elle devrait contribuer à la mise en place de systèmes efficaces d'information et de billetterie.

Renforcement des dispositions sociales : l'espace ferroviaire unique européen devrait être réalisé sur la base d'un dialogue social au niveau de l'Union afin de garantir que les travailleurs du secteur ferroviaire soient convenablement protégés contre les effets indésirables de l'ouverture du marché.

Les députés sont davis que l'ouverture du marché ne devrait pas influencer négativement sur les conditions de travail et les conditions sociales des travailleurs du secteur ferroviaire.

Afin d'éviter le dumping social, les députés ont proposé d'ajouter aux exigences pour l'obtention d'une licence l'engagement des entreprises de respecter les conventions collectives représentatives en vigueur dans les États membres où l'entreprise ferroviaire souhaite opérer.

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport : pour autant qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt et que la confidentialité des informations commercialement sensibles soit garantie, le Parlement a estimé que la directive ne devrait pas empêcher les États membres d'autoriser le gestionnaire de l'infrastructure à s'engager dans des accords de coopération, d'une manière transparente, non exclusive et non discriminatoire, avec un ou plusieurs candidats en ce qui concerne une ligne spécifique ou une partie locale ou régionale du réseau.

Cette coopération viserait à assurer une gestion plus efficace des perturbations, des travaux d'entretien ou des infrastructures saturées, ou d'une ligne ou d'une partie du réseau sujette à des retards, ou à améliorer la sécurité. Sa durée serait limitée à un maximum de cinq

(renouvelable). L'organisme de contrôle devrait donner son approbation préalable à l'accord de coopération, demander sa modification ou le rejeter si les conditions ne sont pas remplies.

Le gestionnaire de l'infrastructure devrait disposer de pouvoirs de décision effectifs, indépendants des autres entités juridiques au sein de l'entreprise verticalement intégrée, en ce qui concerne la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure. Il devrait disposer de son propre personnel de gestion et les informations sensibles qu'il détient devraient être protégées et ne pas être transmises à d'autres entités.

Combiner ouverture des marchés et contrats de service public : les députés ont estimé que l'équilibre économique du contrat de service public ne devrait pas être l'unique critère. En effet, les impacts sur la qualité des services rendus, tels que la ponctualité, le maintien des correspondances, le nombre d'arrêts et la fréquence des trains devraient également être pris en compte. De même, les questions de politique sociale et de cohésion devraient être obligatoirement prises en compte par l'organisme de contrôle

Chaque État membre devrait avoir suffisamment de flexibilité pour organiser son réseau de manière à obtenir une combinaison optimale de services à accès ouvert et de services réalisés au titre de contrats de service public afin d'assurer une haute qualité de services pour tous les voyageurs.

Une fois identifiés les contrats de service public à mettre en adjudication, chaque État membre définirait de manière ponctuelle les mécanismes de sauvegarde du service à mettre en place au cas où la procédure d'adjudication n'aboutirait pas. Ces mécanismes ne devraient pas générer des charges supplémentaires pour les entreprises ferroviaires qui gèreront le service.

Entreprises contrôlées par des pays tiers : la résolution traite également de la question de l'accès au marché du fret ferroviaire et du transport de voyageurs par chemin de fer pour les entreprises contrôlées depuis des pays tiers.

Les députés estiment qu'il est à la fois nécessaire et juste d'assurer des conditions équilibrées, fondées sur la réciprocité. En l'absence de telles conditions, aucun État membre ne devrait être tenu d'ouvrir son marché à des entreprises établies dans des pays tiers ou à des entreprises directement ou indirectement contrôlées par des personnes de pays tiers.

Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs : le Parlement a précisé que les services de passagers à grande vitesse ne devraient pas être limités dans leur droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Tous les services de transport de voyageurs qui ne relèvent pas d'un contrat de service public seraient des services fournis en libre accès.

Droits des passagers - établir un système de billetterie directe : selon le texte amendé, toutes les données relatives aux horaires devraient être considérées comme données publiques et mises à disposition en conséquence.

Tous les acteurs ferroviaires, tels que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les vendeurs de billets devraient utiliser, d'ici le 12 décembre 2019, un système d'information et de billetterie interopérable. Ce système devrait consister à permettre aux passagers d'accéder à toutes les données nécessaires pour planifier un voyage et pour réserver et acheter leurs billets au sein de l'Union.

Les États membres pourraient aussi exiger que les entreprises ferroviaires et les entreprises de transport de voyageurs par d'autres modes de transport participent à un système d'information sur les voyages et de billetterie intégrée commun et interopérable pour la fourniture de billets, de billets directs et de réservations ou décider d'habiliter les autorités concernées à mettre en place un tel système.

Organisme de contrôle européen : à la lumière de l'expérience acquise par le réseau des autorités de réglementation établi à la directive 2012/34/UE, la Commission devrait élaborer, le 31 décembre 2019 au plus tard, une proposition législative visant à remplacer ledit réseau par un organisme de contrôle européen, à formaliser ses procédures et à lui donner une personnalité juridique, en temps opportun pour l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

Les ministres ont tenu un débat d'orientation sur deux propositions visant à améliorer les services ferroviaires dans l'UE. Les propositions font partie du volet « politique » ou « marché » du quatrième paquet ferroviaire

Le débat au Conseil a porté sur des questions telles que l'ouverture du marché national, l'accès non discriminatoire aux réseaux, la transparence financière et l'attribution des contrats de service public.

Services ferroviaires plus dynamiques à l'écoute du client et encouragement des investissements et de l'innovation : nombre de ministres ont soutenu cet objectif mais se sont demandé si l'ouverture du marché était bien le meilleur moyen d'y parvenir compte tenu des différences en termes de population, de géographie, de marchés et de réseaux ferroviaires nationaux.

Parmi les États membres favorables à une ouverture du marché, certains ont demandé d'être attentif à certains aspects comme la qualité du travail préparatoire, la nécessité d'avancer progressivement ou la nécessité de procéder à une analyse du marché ou à une étude des incidences économiques ou sociales que cette évolution pourrait avoir.

Choix des « bons morceaux » : de nombreux États membres estiment que les entreprises commerciales puissent ne devraient pas être autorisées à choisir les lignes rentables au détriment des lignes déficitaires d'intérêt public.

Période de transition : beaucoup d'États membres prônent une période de transition pour toute nouvelle mesure d'ouverture du marché. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il fallait laisser les contrats en cours aller à leur terme.

Gouvernance: quelques délégations ont déclaré que les États membres devraient pouvoir choisir le modèle qui leur convient. Certains ont estimé que de nouvelles mesures ne seraient pas nécessaires dans ce domaine. D'autres ont ajouté qu'il fallait assurer la transparence et la surveillance.

Contrats de service public : la plupart des États membres veulent garder la possibilité d'attribuer directement les contrats de service public. De nombreuses délégations ont indiqué qu'il fallait que les services publics comprennent à la fois des lignes qui sont rentables et d'autres qui ne le sont pas.

Accès au matériel roulant : quelques ministres souhaitent assurer un accès non discriminatoire au matériel roulant pour les entreprises ferroviaires, tandis que plusieurs délégations ont insisté sur l'application du principe de subsidiarité à ce niveau. D'autres ont dit qu'il ne fallait pas créer de contraintes budgétaires.

Beaucoup de délégations ont jugé important de progresser et de conclure dès que possible sur le pilier technique.

Sur la base des discussions, le Conseil continuera à travailler en vue de dégager une approche stratégique commune pour le pilier politique, afin que cette approche puisse être arrêtée lors du Conseil de décembre.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'une directive modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de directive a pour objectifs principaux d'améliorer la qualité et l'efficacité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et d'éliminer les derniers obstacles juridiques à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen.

La position du Conseil :

- renforce l'indépendance et l'impartialité des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire afin que toutes les entreprises ferroviaires disposent d'un accès égal aux voies et aux gares. Afin de garantir la continuité et le bon fonctionnement des services, les États membres pourraient limiter le droit d'accès d'un nouvel opérateur, si le nouveau service proposé compromet l'«équilibre économique» d'un contrat de service public existant. Les États membres qui partagent des frontières avec des pays tiers devraient en outre pouvoir fixer des conditions supplémentaires garantissant un accès équitable au marché ;
- autorise les États membres à choisir entre différents modèles d'organisation, depuis la séparation structurelle complète jusqu'à l'intégration verticale, pour autant que des mesures de sauvegarde appropriées soient prévues, parmi lesquelles des restrictions en matière de doubles mandats et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts ;
- limite l'application des règles tendant à protéger les fonctions de gestion de l'infrastructure contre les influences indues aux fonctions dites essentielles. De nouvelles règles générales ont toutefois été introduites pour garantir la transparence et l'impartialité en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien ;
- met en place des règles strictes en matière de transparence financière en prévoyant que les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne pourraient être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Les dispositions relatives à la séparation comptable se conjuguent à de nouvelles règles sur les services et les prêts intragroupes, utilisation des dividendes du gestionnaire de l'infrastructure et la surveillance réglementaire intégrale des flux financiers au sein des entreprises verticalement intégrées ;
- autorise l'externalisation de certaines fonctions du gestionnaire de l'infrastructure, mais celui-ci devrait conserver, en fin de compte, le contrôle et la responsabilité de l'exploitation, de la maintenance et de renouvellement de son réseau ;
- prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure devraient se coordonner et coopérer tout en permettant aux exploitants d'accéder aux informations pertinentes. L'échange d'informations, le contrôle de la performance et l'analyse d'autres questions pertinentes relatives à l'infrastructure ferroviaire devraient également être prévus entre les États membres ;
- introduit des dispositions particulières pour permettre l'accès des services de transport de voyageurs à grande vitesse à l'infrastructure ferroviaire de l'Union ;
- prévoit le renforcement des systèmes informatiques et des pratiques relatives à l'établissement des billets jusqu'au lieu de destination pour favoriser d'un transport de voyageurs multimodal et transfrontières plus efficace ;
- renforce les compétences des organismes de contrôle en permettant aux organismes de contrôle nationaux et à la Commission d'assurer un contrôle efficace de l'application des règles.

Les gestionnaires de l'infrastructure devraient se conformer aux nouvelles exigences à partir du 1^{er} janvier 2019. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires disposent d'un accès non discriminatoire au réseau en temps utile afin de pouvoir lancer de nouveaux services commerciaux le 14 décembre 2020.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

La Commission a adopté une communication sur la position du Conseil en vue de l'adoption d'une directive modifiant la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

L'objectif général de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE (la «directive sur la gouvernance») est de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen en ouvrant les marchés nationaux du transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence et d'offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires.

Pour atteindre cet objectif, la Commission a proposé de nouvelles règles visant à renforcer l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure, à prévenir les subventions croisées de la gestion de l'infrastructure vers l'exploitation des services ferroviaires et à améliorer la coordination entre les différents acteurs sur le marché ferroviaire.

La proposition fait partie d'un paquet complet comportant six propositions législatives afin d'améliorer la qualité et d'élargir le choix des services ferroviaires en Europe.

Observations sur la position du Conseil : la Commission estime que la position adoptée par le Conseil en première lecture approuve les principaux objectifs de la proposition de la Commission. Elle prévoit ainsi l'ouverture des marchés nationaux du transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence et l'amélioration des règles de gouvernance relatives à la gestion de l'infrastructure.

Bien que la position du Conseil reste en deçà de ce que la Commission aurait souhaité sur plusieurs points, elle constitue un progrès significatif par rapport à la directive 2012/34/CE :

Séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres entités des entreprises verticalement intégrées : la position du Conseil prévoit une plus grande souplesse des structures, et notamment la possibilité de conserver (ou de rétablir) un modèle verticalement intégré.

La Commission estime que la séparation verticale reste le moyen le plus simple de garantir le traitement non discriminatoire des nouveaux entrants. Elle apprécie toutefois l'ajout de nouvelles mesures de sauvegarde par la position du Conseil comme les restrictions en matière de doubles mandats et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts.

Protection de toutes les fonctions de gestion de l'infrastructure contre les influences indues : la position du Conseil restreint l'application des règles les plus strictes aux fonctions essentielles. La Commission regrette que l'occasion n'ait pas été saisie d'instaurer des mesures de sauvegarde plus larges et plus strictes s'appliquant à l'ensemble des fonctions de gestion de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne les entreprises verticalement intégrées. En revanche, elle constate que de nouvelles règles générales ont été introduites pour garantir également la transparence et l'impartialité en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien.

Externalisation : le Conseil n'a pas repris le concept initial de «gestionnaire de l'infrastructure à part entière» prenant en charge toutes les fonctions centrales du réseau ferroviaire. Il a opté pour une approche plus souple, les États membres étant libres de prendre en compte les avantages potentiels de l'externalisation et des partenariats public-privé pour la gestion de l'infrastructure. La Commission peut accepter cette approche, compte tenu de l'ajout de dispositions garantissant que les conflits d'intérêts sont évités et que les gestionnaires de l'infrastructure disposent de pouvoirs de contrôle à l'égard de toute fonction externalisée.

Transparence financière et séparation comptable : les nouvelles règles devraient garantir que ni les redevances d'utilisation de l'infrastructure ni les fonds publics ne pourront être détournés de leur destination pour opérer des subventions croisées en faveur d'activités effectuées en concurrence avec d'autres entreprises.

Coopération : la position du Conseil prévoit une coopération obligatoire entre gestionnaires de l'infrastructure au niveau européen ainsi qu'avec les utilisateurs. Cette coopération devrait améliorer les performances des gestionnaires de l'infrastructure et leur orientation client.

Organismes de contrôle : le renforcement des compétences des organismes de contrôle permettra aux organismes de contrôle nationaux et à la Commission d'assurer un contrôle efficace de l'application des règles.

En conclusion, la Commission constate que si la position du Conseil se situe en deçà de l'ambitieux remaniement du cadre législatif proposé par la Commission en 2013, la proposition modifiée reste d'une importance capitale pour poursuivre la création de l'espace ferroviaire unique européen en assurant le démantèlement des monopoles nationaux qui subsistent sur les marchés nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Dans un esprit de compromis, la Commission accepte la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de David-Maria SASSOLI (PPE, IT) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

La commission parlementaire a recommandé que le Parlement approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.

Pour rappel, la proposition fait partie du volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire qui comprend trois propositions législatives.

La proposition de la Commission relative à la modification de la directive 2012/34/UE poursuit en particulier les objectifs suivants:

- l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs ;
- l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Dans le prolongement de l'adoption de l'avis du Parlement en première lecture le 26 février 2014, des négociations interinstitutionnelles (visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée) ont été menées entre octobre 2015 et avril 2016, sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise du Conseil. Après six cycles de trilogue, l'équipe de négociation du Parlement est parvenue à un accord avec la présidence du Conseil, le 19 avril 2016.

L'exposé des motifs accompagnant la recommandation rappelle les principaux résultats obtenus par le Parlement dans le cadre de la conclusion d'un accord général avec le Conseil, à savoir :

- la mise en place de garanties pour veiller à l'impartialité et à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure, grâce à des dispositions portant sur les doubles mandats, les fonctions essentielles, la gestion du trafic et le plan de maintenance, la sous-traitance et le partage des fonctions de gestionnaire de l'infrastructure ainsi que la transparence financière ;
- l'obligation pour les États membres de mettre en place un cadre national pour l'évaluation des conflits d'intérêts ;
- l'adoption de règles particulières régissant l'accès des services de transport de voyageurs à grande vitesse à l'infrastructure ferroviaire de l'Union afin de développer le marché de ces services et de promouvoir sa compétitivité dans l'intérêt des passagers;

- sur les questions sociales: une entreprise ferroviaire qui demande une licence, ou la personne responsable de sa gestion, ne doit pas avoir été condamnée pour des infractions graves résultant de la violation de obligations découlant de conventions collectives contraignantes; la Commission devrait aussi vérifier si de nouvelles mesures législatives sur la certification du personnel navigant des chemins de fer sont nécessaires ;
- la création de mécanismes de coordination obligatoires entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ;
- le renforcement du rôle du Réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure, notamment au moyen de mécanismes qui assurent une analyse comparative de leurs performances ;
- le renforcement des pouvoirs des organismes réglementaires et la création d'un mécanisme de coopération dans le cadre de la coordination des décisions prises par deux organismes réglementaires ou plus au sujet des services ferroviaires internationaux ou d'une infrastructure binationale;
- une priorité accordée au développement du marché des infrastructures communes d'information et de billetterie directe afin de favoriser un transport de passager multimodal et transfrontalier plus efficace; la Commission devrait surveiller les évolutions du marché ferroviaire en ce qui concerne l'introduction de ces systèmes et présenter d'ici 2022 un rapport au Parlement et au Conseil, accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

OBJECTIF : améliorer la qualité et l'efficacité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et éliminer les derniers obstacles juridiques à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen (4ème paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

CONTENU : la présente directive relative à la modification de la [directive 2012/34/UE](#) (la «directive sur la gouvernance») poursuit les objectifs suivants :

- l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs ;
- l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès de toutes les entreprises ferroviaires aux voies et aux gares.

La directive est étroitement liée au [règlement](#) portant modification du règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

La directive modificative :

- introduit de nouvelles exigences visant à garantir l'indépendance et l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en vue de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure. Les États membres pourront limiter le droit d'accès d'un nouvel opérateur, si le nouveau service proposé compromet l'«équilibre économique» d'un contrat de service public existant ;
- laisse les États membres libres de choisir entre différents modèles d'organisation, depuis la séparation structurelle complète jusqu'à l'intégration verticale, pour autant que des mesures de sauvegarde (parmi lesquelles des restrictions en matière de doubles mandats et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts) soient prévues afin d'assurer l'impartialité du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles, la gestion du trafic et la planification de l'entretien ;
- prévoit des règles tendant à protéger les fonctions essentielles de gestion de l'infrastructure contre les influences indues ;
- confirme les règles strictes en matière de transparence financière : la directive contient des dispositions relatives à la séparation comptable, ainsi que de nouvelles règles sur les services et les prêts intragroupes, utilisation des dividendes du gestionnaire de l'infrastructure et la surveillance réglementaire intégrale des flux financiers au sein des entreprises verticalement intégrées. Ces dispositions garantiront l'élimination des risques de subventions croisées entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires qui existent dans les structures intégrées ;
- prévoit une coopération obligatoire entre gestionnaires de l'infrastructure au niveau européen ainsi qu'avec les utilisateurs. Cette coopération devrait améliorer les performances des gestionnaires de l'infrastructure et leur orientation client ;
- introduit des dispositions particulières pour permettre l'accès des services de transport de voyageurs à grande vitesse à l'infrastructure ferroviaire de l'Union ;
- prévoit le renforcement des systèmes informatiques et des pratiques relatives à l'établissement des billets jusqu'au lieu de destination pour favoriser d'un transport de voyageurs multimodal et transfrontières plus efficace. Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présentera un rapport sur la disponibilité de systèmes communs d'information et de billetterie directe, assorti, au besoin, de propositions législatives ;
- renforce les compétences des organismes de contrôle en permettant aux organismes de contrôle nationaux et à la Commission d'assurer un contrôle efficace de l'application des règles.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24.12.2016.

Espace ferroviaire unique européen: ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire, 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 modifiant la directive 2012/34/UE en ce

qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture sans y apporter d'amendements.

Le projet de directive relatif à la modification de la directive 2012/34/UE poursuit en particulier les objectifs suivants :

- l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs ;
- l'amélioration de la gouvernance du gestionnaire de l'infrastructure, l'objectif étant de garantir l'égalité d'accès à l'infrastructure.

Il faut noter qu'une proposition de rejet de la position du Conseil, déposée par les groupes EFDD Verts/ALE, ENF et GUE/NGL, a été rejetée en plénière par 250 voix pour, 459 contre et 1 abstention.