

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 16/06/2011 - \${summary.subTitle}

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.