

Transport ferroviaire: mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

2006/2213(INI) - 12/07/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport d'initiative de Michael **CRAMER** (Verts/ALE, DE) sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire. Les principaux points soulevés dans le rapport sont les suivants :

Cadre intermodal : face à la congestion croissante du trafic, à l'augmentation des émissions, au caractère limité des ressources énergétiques et aux milliers de victimes des accidents de la circulation, le Parlement rappelle que l'objectif de revitalisation du transport ferroviaire est un élément essentiel de la politique des transports de l'Union européenne et invite la Commission à en tenir compte dans la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire.

Les députés estiment que toute concurrence équitable est rendue impossible par l'application obligatoire de redevances sur tous les tronçons ferrés et sur tous les trains de l'ensemble de l'Union, alors que les péages routiers, au montant plafonné, et sans internalisation des coûts externes, sont facultatifs et ne s'appliquent le plus souvent qu'aux autoroutes et aux poids lourds. Ils demandent dès lors à la Commission de présenter une directive d'ici 2008, complétant le « premier pas » que constitue la directive « Eurovignette 2 ». L'objectif serait d'imposer un péage sur toutes les routes de l'UE pour tous les poids lourds de plus de 3,5 t sans échappatoires possibles et d'internaliser les coûts externes.

Estimant que la concurrence entre le rail et l'avion est faussée, les députés demandent que la question de l'exonération des taxes sur le kérosène et de la taxe sur la valeur ajoutée pour les vols internationaux soit examinée d'urgence aux niveaux international et communautaire.

Le rapport souligne par ailleurs que le manque d'interopérabilité des réseaux est encore le principal obstacle à la réalisation d'un espace ferroviaire intégré. Il invite la Commission à moderniser et à développer les infrastructures intermodales, notamment les jonctions avec les infrastructures portuaires.

Cadre intramodal : soulignant la nécessité de poursuivre l'amélioration de l'interopérabilité du transport ferroviaire afin d'accroître la compétitivité du rail, le Parlement demande que les six corridors, sur lesquels l'Union européenne, les États membres et les entreprises ferroviaires se sont mis d'accord (A: Rotterdam-Gênes, B: Naples-Berlin-Stockholm, C: Anvers-Bâle/Lyon, D: Séville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana, E: Dresde-Prague-Brno-Vienne-Budapest, F: Duisbourg-Berlin-Varsovie) soient équipés rapidement et intégralement du système ERTMS.

La Commission devrait également prendre des mesures contre la pratique qui consiste à accorder des aides communautaires à des États membres qui les utilisent quasi exclusivement pour financer leur réseau routier et négligent le réseau ferré. Au moins 40% des cofinancements devraient être affectés au rail, estiment les députés.

La Commission est en outre invitée à : présenter des recommandations en vue de l'assainissement durable de la structure financière des chemins de fer ; élaborer un plan permettant de soutenir la reconstruction d'embranchements destinés à relier les entreprises industrielles au réseau ferroviaire; étudier la possibilité de rendre les péages d'infrastructures plus transparents et plus prévisibles, en établissant le principe d'une harmonisation minimale des péages sur les corridors internationaux dans lesquels les entreprises ferroviaires font des investissements pour améliorer l'interopérabilité.

Règles régissant la séparation entre infrastructures et exploitation : les députés considèrent que la séparation entre les infrastructures ferroviaires et l'exploitation est un élément essentiel de la politique ferroviaire et soulignent à cet égard la nécessité absolue que revêt la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante et transparente et dotée de moyens suffisants.

La Commission est invitée à modifier les systèmes ferroviaires encore cantonnés aux frontières nationales de façon à ce que toutes les entreprises ferroviaires remplissant les conditions juridiques et techniques nécessaires dans un État membre soient autorisées à transporter des marchandises sur l'ensemble du réseau européen (cross-acceptance ou reconnaissance mutuelle).

Dans leur rapport, les députés notent que la part du rail dans le marché du transport de fret s'est stabilisée depuis 2001 dans l'UE à 25, et que la meilleure performance à cet égard (à l'exception des États baltes) s'observe dans les États membres qui ont commencé avant les autres à réformer leur industrie ferroviaire, avant même les directives communautaires et l'ouverture du marché. Dans ce contexte, ils estiment que renforcer aujourd'hui la compétitivité du secteur ferroviaire par l'ouverture du marché revient à soutenir les investissements futurs. Ils soulignent également l'importance du dialogue social européen pour éviter que le processus de libéralisation n'ouvre la voie au dumping social.

Enfin, considérant que le premier paquet ferroviaire n'a pas encore donné les résultats escomptés, les députés demandent à la Commission d'engager des procédures judiciaires à l'encontre des États membres qui n'ont pas transposé dans les délais le premier et/ou le second paquet ferroviaire.