

Espace ferroviaire unique européen. Refonte

2010/0253(COD) - 21/11/2012 - Acte final

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) d'établir 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.