

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

2013/0029(COD) - 21/01/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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 d'avis 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 gèreraient 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.