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) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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 d’avis que l'ouverture du marché **ne devrait pas influer 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.