

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) - 08/10/2014

Les ministres ont tenu un **débat d'orientation** sur deux propositions visant à améliorer les services ferroviaires dans l'UE. Les propositions font partie du volet « politique » ou « marché » du quatrième paquet ferroviaire

Le débat au Conseil a porté sur des questions telles que l'ouverture du marché national, l'accès non discriminatoire aux réseaux, la transparence financière et l'attribution des contrats de service public.

Services ferroviaires plus dynamiques à l'écoute du client et encouragement des investissements et de l'innovation : nombre de ministres ont soutenu cet objectif mais se sont demandé si l'ouverture du marché était bien le meilleur moyen d'y parvenir compte tenu des différences en termes de population, de géographie, de marchés et de réseaux ferroviaires nationaux.

Parmi les États membres favorables à une ouverture du marché, certains ont demandé d'être attentif à certains aspects comme la qualité du travail préparatoire, la nécessité d'avancer progressivement ou la nécessité de procéder à une analyse du marché ou à une étude des incidences économiques ou sociales que cette évolution pourrait avoir.

Choix des «bons morceaux» : de nombreux d'États membres estiment que les entreprises commerciales puissent ne devraient pas être autorisées à choisir les lignes rentables au détriment des lignes déficitaires d'intérêt public.

Période de transition : beaucoup d'États membres prônent une période de transition pour toute nouvelle mesure d'ouverture du marché. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il fallait laisser les contrats en cours aller à leur terme.

Gouvernance: quelques délégations ont déclaré que les États membres devraient pouvoir choisir le modèle qui leur convient. Certains ont estimé que de nouvelles mesures ne seraient pas nécessaires dans ce domaine. D'autres ont ajouté qu'il fallait assurer la transparence et la surveillance.

Contrats de service public : la plupart des États membres veulent garder la possibilité d'attribuer directement les contrats de service public. De nombreuses délégations ont indiqué qu'il fallait que les services publics comprennent à la fois des lignes qui sont rentables et d'autres qui ne le sont pas.

Accès au matériel roulant : quelques ministres souhaitent assurer un accès non discriminatoire au matériel roulant pour les entreprises ferroviaires, tandis que plusieurs délégations ont insisté sur l'application du principe de subsidiarité à ce niveau. D'autres ont dit qu'il ne fallait pas créer de contraintes budgétaires.

Beaucoup de délégations ont jugé important de progresser et de conclure dès que possible sur le **pilier technique**.

Sur la base des discussions, le Conseil continuera à travailler en vue de dégager **une approche stratégique commune pour le pilier politique**, afin que cette approche puisse être arrêtée lors du Conseil de décembre.