

# 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) - 18/10/2016 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'une directive modifiant la directive 2012/34/UE 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.

Le projet de directive a pour objectifs principaux d'améliorer la qualité et l'efficacité des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et d'éliminer les derniers obstacles juridiques à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen.

La position du Conseil :

- **renforce l'indépendance et l'impartialité des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire** afin que toutes les entreprises ferroviaires disposent d'un accès égal aux voies et aux gares. Afin de garantir la continuité et le bon fonctionnement des services, les États membres pourraient limiter le droit d'accès d'un nouvel opérateur, si le nouveau service proposé **compromet l'«équilibre économique» d'un contrat de service public existant**. Les États membres qui partagent des frontières avec des pays tiers devraient en outre pouvoir fixer des conditions supplémentaires garantissant un accès équitable au marché ;
- **autorise les États membres à choisir entre différents modèles d'organisation**, depuis la séparation structurelle complète jusqu'à l'intégration verticale, pour autant que des mesures de sauvegarde appropriées soient prévues, parmi lesquelles des restrictions en matière de doubles mandats et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts ;
- limite l'application des règles tendant à protéger les fonctions de gestion de l'infrastructure contre les influences indues aux **fonctions dites essentielles**. De nouvelles règles générales ont toutefois été introduites pour garantir la transparence et l'impartialité en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien ;
- **met en place des règles strictes en matière de transparence financière** en prévoyant que les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne pourraient être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Les dispositions relatives à la séparation comptable se conjuguent à de **nouvelles règles** sur les services et les prêts intragroupes, l'utilisation des dividendes du gestionnaire de l'infrastructure et la surveillance réglementaire intégrale des flux financiers au sein des entreprises verticalement intégrées ;
- **autorise l'externalisation** de certaines fonctions du gestionnaire de l'infrastructure, mais celui-ci devrait conserver, en fin de compte, le contrôle et la responsabilité de l'exploitation, de la maintenance et de renouvellement de son réseau ;
- **prévoit que les gestionnaires de l'infrastructure devraient se coordonner** et coopérer tout en permettant aux exploitants d'accéder aux informations pertinentes. L'échange d'informations, le contrôle de la performance et l'analyse d'autres questions pertinentes relatives à l'infrastructure ferroviaire devraient également être prévus entre les États membres ;

- introduit des dispositions particulières pour permettre l'accès des **services de transport de voyageurs à grande vitesse** à l'infrastructure ferroviaire de l'Union ;
- prévoit le renforcement des **systèmes informatiques** et des pratiques relatives à l'établissement des **billets** jusqu'au lieu de destination pour favoriser d'un transport de voyageurs multimodal et transfrontières plus efficace ;
- **renforce les compétences des organismes de contrôle** en permettant aux organismes de contrôle nationaux et à la Commission d'assurer un contrôle efficace de l'application des règles.

Les gestionnaires de l'infrastructure devraient se conformer aux nouvelles exigences **à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019**. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires disposent d'un accès non discriminatoire au réseau en temps utile afin de pouvoir lancer de nouveaux services commerciaux le 14 décembre 2020.