

# 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) - 24/10/2016 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission a adopté une communication sur la position du Conseil en vue de l'adoption d'une directive modifiant la directive 2012/34/UE 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.

L'objectif général de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE (la «directive sur la gouvernance») est de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen en ouvrant les marchés nationaux du transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence et d'offrir des conditions de concurrence équitables à toutes les entreprises ferroviaires.

Pour atteindre cet objectif, la Commission a proposé de nouvelles règles visant à renforcer l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure, à prévenir les subventions croisées de la gestion de l'infrastructure vers l'exploitation des services ferroviaires et à améliorer la coordination entre les différents acteurs sur le marché ferroviaire.

La proposition fait partie d'un paquet complet comportant six propositions législatives afin d'améliorer la qualité et d'élargir le choix des services ferroviaires en Europe.

**Observations sur la position du Conseil :** la Commission estime que la position adoptée par le Conseil en première lecture **approuve les principaux objectifs de la proposition** de la Commission. Elle prévoit ainsi l'ouverture des marchés nationaux du transport de voyageurs par chemin de fer à la concurrence et l'amélioration des règles de gouvernance relatives à la gestion de l'infrastructure.

Bien que la position du Conseil **reste en deçà** de ce que la Commission aurait souhaité sur plusieurs points, elle constitue un **progrès significatif** par rapport à la directive 2012/34/CE :

**Séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les autres entités des entreprises verticalement intégrées :** la position du Conseil prévoit une plus grande souplesse des structures, et notamment la possibilité de conserver (ou de rétablir) un modèle verticalement intégré.

La Commission estime que la séparation verticale reste le moyen le plus simple de garantir le traitement non discriminatoire des nouveaux entrants. Elle apprécie toutefois l'ajout de nouvelles mesures de sauvegarde par la position du Conseil comme les restrictions en matière de doubles mandats et des mesures visant à éviter les conflits d'intérêts.

**Protection de toutes les fonctions de gestion de l'infrastructure contre les influences indues :** la position du Conseil restreint l'application des règles les plus strictes aux fonctions essentielles. La Commission regrette que l'occasion n'ait pas été saisie d'instaurer des mesures de sauvegarde plus larges et plus strictes s'appliquant à l'ensemble des fonctions de gestion de l'infrastructure, notamment en ce qui

concerne les entreprises verticalement intégrées. En revanche, elle constate que de nouvelles règles générales ont été introduites pour garantir également la transparence et l'impartialité en ce qui concerne la gestion du trafic et la planification de l'entretien.

**Externalisation** : le Conseil n'a pas repris le concept initial de «gestionnaire de l'infrastructure à part entière» prenant en charge toutes les fonctions centrales du réseau ferroviaire. Il a opté pour une approche plus souple, les États membres étant libres de prendre en compte les avantages potentiels de l'externalisation et des partenariats public-privé pour la gestion de l'infrastructure. La Commission peut accepter cette approche, compte tenu de l'ajout de dispositions garantissant que les conflits d'intérêts sont évités et que les gestionnaires de l'infrastructure disposent de pouvoirs de contrôle à l'égard de toute fonction externalisée.

**Transparence financière et séparation comptable** : les nouvelles règles devraient garantir que ni les redevances d'utilisation de l'infrastructure ni les fonds publics ne pourront être détournés de leur destination pour opérer des subventions croisées en faveur d'activités effectuées en concurrence avec d'autres entreprises.

**Coopération** : la position du Conseil prévoit une coopération obligatoire entre gestionnaires de l'infrastructure au niveau européen ainsi qu'avec les utilisateurs. Cette coopération devrait améliorer les performances des gestionnaires de l'infrastructure et leur orientation client.

**Organismes de contrôle** : le renforcement des compétences des organismes de contrôle permettra aux organismes de contrôle nationaux et à la Commission d'assurer un contrôle efficace de l'application des règles.

**En conclusion**, la Commission constate que si la position du Conseil se situe en deçà de l'ambitieux remaniement du cadre législatif proposé par la Commission en 2013, **la proposition modifiée reste d'une importance capitale** pour poursuivre la création de l'espace ferroviaire unique européen en assurant le démantèlement des monopoles nationaux qui subsistent sur les marchés nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

Dans un esprit de compromis, la Commission **accepte la position adoptée par le Conseil**, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture.