Transport ferroviaire: mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

2006/2213(INI) - 03/05/2006 - Document de base non législatif

OBJECTIF : mise en œuvre du premier paquet ferroviaire dans les États membres.

CONTENU : trois ans après la date limite fixée pour la transposition des directives européennes constituant le premier paquet ferroviaire, la Commission européenne présente un rapport sur leur mise en œuvre concrète dans les États membres. Adopté en 2001, ce paquet législatif est la première étape d'un processus visant à revitaliser le transport ferroviaire par la constitution progressive d'un «espace ferroviaire» intégré au niveau européen, et passant notamment par l'ouverture des marchés de fret ferroviaire et la détermination des conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires peuvent accéder aux infrastructures.

Le rapport s'appuie sur de nombreuses consultations avec les parties prenantes, ainsi que des conclusions d'un certain nombre d'études externes indépendantes. Il conclut que **la transposition juridique est terminée**; cependant, **des efforts supplémentaires sont nécessaires** dans certains pays pour garantir la présence d'un cadre réglementaire efficace et le fonctionnement satisfaisant du marché des services ferroviaires. Les États membres doivent aussi achever la restructuration de leurs entreprises ferroviaires et les adapter au nouvel environnement commercial, ouvert et concurrentiel, de l'Union européenne.

La Commission a également examiné **l'évolution de l'emploi** dans le secteur ferroviaire. Après plusieurs années de déclin, principalement dû à une perte de compétitivité et à des efforts de restructuration visant à accroître la productivité, l'emploi s'est récemment stabilisé et des emplois ont même été créés par de jeunes sociétés ferroviaires et des prestataires de services dans le secteur du rail. À l'avenir, les efforts doivent être renforcés pour assurer un niveau de formation adéquat des personnels sur les marchés ouverts et intégrés.

Enfin, l'établissement d'indicateurs de **sécurité** pour le transport ferroviaire a un effet très favorable. Ces indicateurs montrent que le nombre de personnes blessées ou décédées au cours d'accidents ferroviaires - déjà très faible en comparaison avec d'autres modes de transport - est en constante diminution alors que les volumes de trafic s'accroissent.

La Commission estime en particulier que **les États membres** devraient porter leurs efforts sur :

- l'achèvement de la restructuration des entreprises historiques dans le respect des conditions de séparation comptable et de séparation des fonctions essentielles telles que l'allocation de capacité et la tarification;

- l'établissement de principes de tarification de l'infrastructure ferroviaire prenant en compte la tarification des autres modes de transport et s'inscrivant dans une véritable stratégie de transport favorisant une concurrence équitable des modes et le développement durable;

- la création des capacités administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'organisme de contrôle et de l'autorité nationale de sécurité, tout en assurant une indépendance réelle de ces organismes;

- la contractualisation des relations financières de l'État avec le gestionnaire d'infrastructure pour le financement de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, dans un contexte de mise en place d'un régime de performances;

- la clarification des relations financières entre les autorités nationales et régionales de transport et les entreprises ferroviaires, par la conclusion de contrats de services publics dûment publiés;

- la prohibition de subventions croisées entre des opérations de transport de fret et celles des passagers pour maintenir la capacité de concurrence du fret ferroviaire;

- la création de conditions d'accès transparentes aux centres de formation et aux certificats de sécurité.

La Commission recommande aux **gestionnaires d'infrastructure** de veiller à :

- l'amélioration du contenu et de la publicité du document de référence du réseau qui doit être clair et complet, couvrant l'ensemble des services nécessaires à l'accès à l'infrastructure;

- la fixation de redevances liées aux coûts réels occasionnés par le trafic ferroviaire;

- la coopération à l'échelle européenne pour l'octroi de sillons internationaux et pour établir des conditions harmonisées d'accès à l'infrastructure au travers de contrats types.

Les **entreprises ferroviaires historiques**, dont la gestion à long terme doit être assurée, devraient poursuivre leur restructuration en vue de s'adapter au nouveau contexte européen dans le respect des règles de concurrence.

La Commission observera de près la situation du marché et mènera toutes les actions nécessaires pour corriger les situations non souhaitables, en engageant les procédures d'infraction ou en proposant des amendements aux directives existantes si celles-ci révèlent des insuffisances persistantes. Des lignes directrices sur les aides d'État dans le secteur ferroviaire sont en préparation afin d'aboutir à une plus grande transparence.