

Transport ferroviaire: mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

2006/2213(INI) - 05/06/2007

La commission des transports et du tourisme adopté le rapport d'initiative de Michael **CRAMER** (Verts /ALE, DE) sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire. Les principaux points soulevés dans le rapport sont les suivants :

Cadre intermodal : face à la congestion croissante du trafic, à l'augmentation des émissions, au caractère limité des ressources énergétiques et aux milliers de victimes des accidents de la circulation, les députés rappellent que l'objectif de revitalisation du transport ferroviaire est un élément essentiel de la politique des transports de l'Union européenne et invitent la Commission à en tenir compte dans la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire.

Les députés demandent à la Commission de présenter une directive d'ici 2008 visant à aligner l'eurovignette sur les systèmes de tarification des infrastructures, à imposer un péage sur toutes les routes de l'Union européenne pour tous les poids lourds de plus de 3,5 t sans échappatoires possibles et à internaliser les coûts externes. La Commission devrait également mettre en œuvre les principes des protocoles sur les transports de l'accord conclu avec la Suisse et de la Convention alpine en prenant des mesures visant à assurer le transfert du fret transalpin.

Estimant que la concurrence entre le rail et l'avion est faussée, les députés demandent que la question de l'exonération des taxes sur le kérosène et de la taxe sur la valeur ajoutée pour les vols internationaux soit examinée d'urgence aux niveaux international et communautaire.

Le rapport souligne par ailleurs que le manque d'interopérabilité des réseaux est encore le principal obstacle à la réalisation d'un espace ferroviaire intégré. Il invite Commission à moderniser et à développer les infrastructures intermodales, notamment les jonctions avec les infrastructures portuaires.

Cadre intramodal : soulignant la nécessité de poursuivre l'amélioration de l'interopérabilité du transport ferroviaire afin d'accroître la compétitivité du rail, la commission parlementaire demande que les six corridors, sur lesquels l'Union européenne, les États membres et les entreprises ferroviaires se sont mis d'accord (A: Rotterdam-Gênes, B: Naples-Berlin-Stockholm, C: Anvers-Bâle/Lyon, D: Séville-Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana, E: Dresde-Prague-Brno-Vienne-Budapest, F: Duisbourg-Berlin-Varsovie) soient équipés rapidement et intégralement du système ERTMS.

Le rapport encourage la Commission à étendre l'exemple positif des aides d'État allouées aux matériels roulants, qui sont autorisées pour l'installation et l'amélioration des équipements ERTMS dans les trains, à la réduction du niveau de bruit des wagons de marchandises, ce qui permettrait de réaliser des économies dans les investissements d'infrastructures. La Commission devrait également prendre des mesures contre la pratique qui consiste, dans le domaine des transports, à accorder des aides communautaires à des États membres qui les utilisent quasi exclusivement pour financer leur réseau routier et négligent le réseau ferré. Au moins 40% des cofinancements devraient être affectés au rail, estiment les députés.

La Commission est enfin invitée étudier la possibilité d'introduire une meilleure transparence et une prévisibilité des péages d'infrastructures, en établissant le principe d'une harmonisation minimale des péages sur les corridors internationaux qui font l'objet d'investissements de la part des entreprises ferroviaires pour améliorer l'interopérabilité.

Règles régissant la séparation entre infrastructures et exploitation : les députés considèrent que la séparation entre les infrastructures ferroviaires et l'exploitation est un élément essentiel de la politique ferroviaire et soulignent à cet égard la nécessité absolue que revêt la mise en place d'une autorité de contrôle indépendante et transparente et dotée de moyens suffisants.

La Commission est invitée à modifier les systèmes ferroviaires encore cantonnés aux frontières nationales de façon à ce que toutes les entreprises ferroviaires remplissant les conditions juridiques et techniques nécessaires dans un État membre soient autorisées à transporter des marchandises sur l'ensemble du réseau européen (cross-acceptance ou reconnaissance mutuelle).

Dans leur rapport, les députés notent que la part du rail dans le marché du transport de fret s'est stabilisée depuis 2001 dans l'UE à 25, et que la meilleure performance à cet égard (à l'exception des États baltes) s'observe dans les États membres qui ont commencé avant les autres à réformer leur industrie ferroviaire, avant même les directives communautaires et l'ouverture du marché. Dans ce contexte, ils estiment que renforcer aujourd'hui la compétitivité du secteur ferroviaire par l'ouverture du marché revient à soutenir les investissements futurs. Ils soulignent également l'importance du dialogue social européen pour éviter que le processus de libéralisation n'ouvre la voie au dumping social.

Enfin, il est demandé à la Commission d'engager des procédures judiciaires à l'encontre des États membres qui n'ont pas transposé dans les délais le premier et/ou le second paquet ferroviaire.