

Informations de base	
1998/0265(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP) Subject 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	DELE Délégation PE au comité de conciliation		JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)
	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)
	TRAN Transports et tourisme		SARLIS Pavlos (PPE)
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		WIBE Sören (PSE)
			Date de nomination
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions
	Transports, télécommunications et énergie		2169
	Transports, télécommunications et énergie		2324
	Transports, télécommunications et énergie		2119
	Transports, télécommunications et énergie		2234
	Transports, télécommunications et énergie		2191
	Transports, télécommunications et énergie		2252
		Date	
			1999-03-29
			2000-12-20
			1998-10-01
			1999-12-09
			1999-06-17
			2000-03-28

	Transports, télécommunications et énergie	2204	1999-10-06
	Transports, télécommunications et énergie	2142	1998-11-30
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
29/09/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0480 	Résumé
01/10/1998	Débat au Conseil		
23/10/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/11/1998	Débat au Conseil		
17/02/1999	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
17/02/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0058/1999	
09/03/1999	Débat en plénière		
29/03/1999	Débat au Conseil		
17/06/1999	Débat au Conseil		
28/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
28/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0005/1999	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0015/1999	
06/10/1999	Débat au Conseil		
25/11/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0616 	Résumé
28/03/2000	Publication de la position du Conseil	05386/1/2000	Résumé
13/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/06/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/06/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0173/2000	
04/07/2000	Débat en plénière		
05/07/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0295/2000	Résumé
25/08/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
11/10/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		
22/11/2000	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
08/12/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3660/2000	
20/12/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
18/01/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0013/2001	

31/01/2001	Débat en plénière		
01/02/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0046/2001	Résumé
26/02/2001	Signature de l'acte final		
26/02/2001	Fin de la procédure au Parlement		
15/03/2001	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1998/0265(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Voir aussi 1998/0266(COD) Voir aussi 1998/0267(COD) Abrogation 2010/0253(COD) Voir aussi 2010/2556(RSP)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/13563

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0058/1999 OJ C 153 01.06.1999, p. 0003	17/02/1999	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0165/1999 OJ C 175 21.06.1999, p. 0098-0118	10/03/1999	Résumé
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique		A5-0005/1999 OJ C 054 25.02.2000, p. 0010	28/07/1999	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T5-0015/1999 OJ C 054 25.02.2000, p. 0056-0079	16/09/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0173/2000 OJ C 121 24.04.2001, p. 0010	21/06/2000	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0295/2000 OJ C 121 24.04.2001, p. 0034-0106	05/07/2000	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0013/2001	18/01/2001	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0046/2001 OJ C 267 21.09.2001, p. 0019-0046	01/02/2001	Résumé

Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Position du Conseil		05386/1/2000 OJ C 288 11.10.2000, p. 0001	28/03/2000	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(1998)0480 	29/09/1998	Résumé
Commission: resaisine		SEC(1999)0581 	28/04/1999	
Proposition législative modifiée		COM(1999)0616 	25/11/1999	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(2000)0635 	07/04/2000	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2000)0575 	15/09/2000	Résumé
Document de suivi		COM(2006)0189 	03/05/2006	Résumé
Document de suivi		COM(2008)0054 	06/02/2008	Résumé
Document de suivi		SEC(2008)0131 	06/02/2008	Résumé
Document de suivi		SEC(2008)0132 	06/02/2008	
Document de suivi		SEC(2008)0133 	06/02/2008	
Document de suivi		COM(2009)0676 	19/12/2009	Résumé
Document de suivi		SEC(2009)1687 	19/12/2009	
Document de suivi		COM(2012)0459 	21/08/2012	Résumé
Document de suivi		SWD(2012)0246 	21/08/2012	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0556/1999 OJ C 209 22.07.1999, p. 0022	26/05/1999	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0059/1999 OJ C 057 29.02.2000, p. 0040	18/11/1999	

CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3660/2000	08/12/2000	
--------	--	-----------	------------	--

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2001/0012 OJ L 075 15.03.2001, p. 0001	Résumé

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 26/02/2001 - Acte final

OBJECTIF : redynamiser le secteur ferroviaire européen en créant des conditions propices au développement d'un système ferroviaire dynamique, compétitif et axé sur les besoins des clients. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2000/12/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires. CONTENU : la présente directive s'inscrit dans le "paquet ferroviaire" définissant un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui permettra aux entreprises ferroviaires de l'Union européenne d'avoir accès à ce réseau pour exploiter des services de fret internationaux au sein de la Communauté, aux conditions établies dans les directives. La directive modifiant la directive 91/440/CEE vise à dissocier non seulement les comptes de profits et pertes des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de ceux des exploitants des services de transport, mais aussi leurs bilans. Il s'agit d'assurer la transparence dans l'utilisation de fonds dans un secteur à aussi forte intensité de capital, en particulier par la séparation comptable entre le transport de passagers et le fret. Cette directive vise également à attribuer à une instance indépendante des fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure. Le texte définit le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF), qui englobe toutes les lignes de fret appropriées ainsi que l'accès aux principaux terminaux et ports. A cette fin, une liste de ports et des cartes est jointe en annexe de la directive. En ce qui concerne l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire européen, la directive prévoit que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence en matière de transport international de marchandises aient un droit d'accès au Réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour une période transitoire pouvant aller jusqu'à 7 ans. Au terme de cette période transitoire - et en tout état de cause après le 15/03/2008 -, l'ensemble des entreprises ferroviaires se verra accorder un droit d'accès à la totalité du réseau ferroviaire couvrant tous les États membres pour le transport international de marchandises. Pour ce qui est des questions de sécurité, la directive prévoit que : - les États membres veillent à ce que des instances indépendantes des entreprises ferroviaires arrêtent des normes et des règles de sécurité, certifient le matériel roulant et les entreprises ferroviaires et enquêtent sur les accidents, - les États membres peuvent obliger ou autoriser les entreprises ferroviaires à assurer la mise en application des normes et des règles de sécurité ainsi que leur surveillance, tout en garantissant l'exercice neutre et non discriminatoire de ces fonctions. ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2001. ÉCHÉANCE POUR LA TRANSPOSITION : 15/03/2003.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 29/09/1998 - Document de base législatif

OBJECTIF : la proposition de directive s'inscrit dans un paquet de mesures destinées à assurer un traitement équitable et non discriminatoire des entreprises ferroviaires et une utilisation efficace de l'infrastructure. Elle vise à renforcer la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires dans l'intérêt d'une meilleure réalisation de ses objectifs. CONTENU : les principales modifications proposées par la Commission européenne visent à : - préciser qu'il doit y avoir séparation totale des comptes et séparation des fonctions qui déterminent l'accès à l'infrastructure ferroviaire; - établir que le gestionnaire de l'infrastructure peut être aussi bien une entreprise publique ou privée qu'un organisme de droit public; - préciser que la séparation des comptes entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure ferroviaire implique avant la séparation des comptes de pertes et profits que des bilans; - introduire plus de transparence dans les finances respectives des services voyageurs et fret en imposant la tenue de comptes séparés pour chacune de ces activités; - garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, en confiant la responsabilité des règles de sécurité à des entités ou à des entreprises qui ne soient pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire et qui soient indépendantes d'organismes ou d'entreprises pratiquant ce type d'activité; - préciser que, dans l'intérêt

d'une meilleure efficacité, les gestionnaires de l'infrastructure doivent disposer, comme les entreprises ferroviaires, d'un statut indépendant de l'Etat, avoir des plans d'entreprise et être libres de gérer leurs propres activités.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 06/02/2008

La présente communication définit les mesures que les États membres et les gestionnaires d'infrastructure doivent prendre pour concilier équilibre financier et un niveau approprié des services d'infrastructure ferroviaire. Elle porte en particulier sur les contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

La législation de l'UE exige de définir des mesures incitatives afin de réduire le coût de la mise à disposition de l'infrastructure et des redevances d'utilisation qui en découlent. Si la Communauté a posé des exigences précises concernant la gestion de la sécurité et la notification des données relatives aux accidents, il n'existe encore aucune obligation de ce type, au niveau communautaire, concernant le contrôle du service d'infrastructure. Les États membres peuvent choisir de remplir cette obligation au moyen de mesures réglementaires et/ou d'accords contractuels appelés contrats pluriannuels. Ces accords constituent une modalité de financement à long terme de la maintenance de l'infrastructure. Ils sont conclus pour au moins trois ans, c'est-à-dire une période plus longue que l'exercice annuel habituel. Les termes du contrat et le calendrier des paiements doivent être arrêtés au préalable pour toute la durée du contrat.

La situation concernant le recours aux contrats pluriannuels varie considérablement d'un État membre à l'autre. Environ la moitié d'entre eux ne les utilisent pas ni n'envisagent de le faire. Certains États membres ne prévoient aucun financement pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire dans un premier temps, d'autres sont en train de négocier des contrats pour la première fois, et d'autres encore sont disposés à les prolonger pour une nouvelle période pluriannuelle.

La maintenance de l'infrastructure ne bénéficie pas toujours de l'attention et des moyens financiers que les entreprises ferroviaires sont en droit d'attendre pour pouvoir concurrencer les autres modes de transport. Près d'un tiers des gestionnaires d'infrastructure déclarent que les fonds dont ils disposent ne sont pas suffisants pour entretenir leur réseau. Il y a d'énormes différences, entre les États membres, en ce qui concerne les dépenses de maintenance par kilomètre de voie qui peuvent varier de 1 à 30. Un tel écart amène à penser que certains réseaux prennent peut-être un retard de maintenance que le gestionnaire d'infrastructure est incapable d'assumer financièrement. Il indique peut-être que, dans certains cas, la maintenance n'est pas viable tandis que, dans d'autres cas, les gestionnaires d'infrastructure n'ont pas exploité les possibilités de réduction des coûts de la même façon dans toute l'Europe.

Dans certains pays européens, les gestionnaires d'infrastructure ont acquis une expérience précieuse en matière de contrats pluriannuels. La Commission estime qu'il serait utile de suivre cette approche plus systématiquement sur la base des meilleures pratiques existantes. En vue de promouvoir les meilleures pratiques dans l'utilisation de tels contrats, la nécessité d'engager de nouvelles actions est envisagée à trois niveaux: États membres, gestionnaires d'infrastructure et organismes de réglementation :

- les meilleures pratiques exigent que les États membres concluent des contrats pluriannuels avec leurs gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, faute de contrats de ce type, les États membres doivent disposer que le gestionnaire de l'infrastructure engage des ressources, en interne ou en sous-traitance, sur des périodes d'au moins trois ans ;
- les États membres et leurs gestionnaires d'infrastructure doivent faire en sorte que les contrats pluriannuels soient conformes au plan stratégique national en matière de transports et aux plans d'entreprise des gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les concessions d'infrastructure et pour tout contrat-cadre entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ;
- l'État doit consulter les parties concernées sur toute proposition de contrats pluriannuels avant de passer un nouveau contrat ou de renégocier des dispositions existantes. Il négocie ensuite l'étendue et la qualité du réseau ;
- les États membres doivent intensifier leurs efforts et réduire les coûts et les redevances pour la mise à disposition et l'utilisation de l'infrastructure. Ils doivent convenir d'objectifs quantifiés de réduction des coûts sur des périodes d'au moins trois ans, et en contrôler la réalisation ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent apprécier l'état des voies au moins une fois par an sur toutes leurs lignes, et plus fréquemment sur leurs lignes principales ;
- en fonction de ces mesures, les gestionnaires d'infrastructure doivent définir et publier des indicateurs permettant d'évaluer et de prévoir la qualité et les performances de l'infrastructure sur une base annuelle et sur la durée du contrat pluriannuel ;
- l'intervention discrétionnaire de l'État dans la gestion de l'infrastructure doit être limitée aux cas prévus par le contrat, tandis que le gestionnaire de l'infrastructure poursuit les objectifs convenus avec une grande latitude en termes d'indépendance de gestion. Sinon, l'accord ou le contrat doit être renégocié ;
- les gestionnaires d'infrastructure doivent consigner dans le document de référence du réseau les cas où les lignes ne sont pas correctement entretenues et où la qualité de l'infrastructure est jugée en baisse, faute de quoi l'infrastructure sera mise hors service. Ces informations doivent être fournies suffisamment tôt pour pouvoir produire un effet d'alerte rapide vis-à-vis des utilisateurs ;
- un organisme indépendant doit avoir pour tâche de contrôler la conformité au contrat pluriannuel et d'arbitrer entre les parties au contrat pluriannuel en cas de litige. Cela suppose de disposer du personnel et des compétences appropriés pour effectuer ce type d'évaluation.

Enfin, les contrats pluriannuels peuvent constituer une première étape vers une meilleure utilisation des appels d'offres en matière de services d'infrastructure. Il sera difficile de soumettre en une fois l'intégralité d'un réseau national à appel d'offres. Afin de limiter les éventuels inconvénients, il convient de prendre des mesures de sauvegarde afin que les règles en matière d'accès soient simples et non discriminatoires et que celles relatives à la concurrence soient respectées.

À ce stade, la Commission étudiera la possibilité d'intégrer plusieurs des recommandations ci-dessus dans sa proposition de refonte du premier paquet ferroviaire, qui est prévue en 2008.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 07/04/2000 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission s'est efforcée de tenir compte le plus possible du point de vue du Parlement européen exprimé en première lecture, en reprenant des amendements dans leur intégralité ou en substance. La Commission relève certaines différences entre sa proposition et la position commune, notamment en ce qui concerne l'achèvement du marché intérieur des services de transport ferroviaire et la séparation entre les opérations de gestion de l'infrastructure et les opérations de transport. La Commission estime toutefois que le compromis trouvé par le Conseil marque un progrès équilibré en faveur de la politique ferroviaire et elle exprime par conséquent un avis favorable sur la position commune.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 03/05/2006

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. S'appuyant sur de nombreuses consultations avec les parties prenantes, ainsi que des conclusions d'un certain nombre d'études externes indépendantes, le rapport 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 devraient en particulier 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 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.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 16/09/1999

Le Parlement européen confirme en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision le texte voté le 10.03.1999 sur la présente proposition de directive.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 06/02/2008

Ce document de travail interne à la Commission, qui accompagne une communication sur les contrats pluriannuels destinés à améliorer la qualité de l'infrastructure ferroviaire, offre un aperçu des statistiques et des chiffres.

Le document inclut :

- Annexe 1 : les contributions financières fournies par les États membres pour le fonctionnement, l'entretien, le renouvellement et la construction d'infrastructure (en millions EUR pour 2006) ;
- Annexe 2 : les investissements pour l'entretien, le renouvellement et la construction de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'investissement en EUR par km de lignes ;
- Annexe 3 : les éléments principaux qui doivent être inclus dans un contrat pluriannuel tel que le champ d'application, les objectifs, la désignation d'un organisme indépendant, le plan financier. En créant un cadre à long terme, stable et prévisible, pour le développement d'infrastructures, les contrats pluriannuels ont un certain nombre d'avantages comprenant : des directeurs indépendants, une stabilité financière, la transparence, la rentabilité, la prévisibilité en termes de frais, la qualité de service, une plus grande sensibilité aux besoins des clients et enfin des bénéfices dans le domaine social ;
- Annexe 4 : chiffres sur la mise en œuvre des contrats pluriannuels pour la qualité des infrastructures ferroviaires ;
- Annexe 5 : évaluation des liens existants entre les coûts et la qualité de l'infrastructure et mesure de la qualité de l'infrastructure ;
- Annexe 6 : le document conclut en offrant deux études de cas sur les contrats pluriannuels. Le premier concerne la Pologne et le second l'Angleterre.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 05/07/2000 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M.Georg JARZEMBOWSKI (PPE/DE, D), le Parlement européen se prononce pour une libéralisation progressive du réseau ferroviaire, d'abord pour le transport international de fret, puis au plus tard en 2010 pour l'ensemble du transport international de voyageurs. Dans la pratique, pendant une période transitoire, toutes les entreprises ferroviaires, y compris les nouvelles entreprises, répondant aux exigences pourront effectuer des transports internationaux de fret sur un réseau spécifique, le réseau transeuropéen de fret ferroviaire, ces entreprises obtenant également un accès - ainsi qu'un droit - aux services dans les grands terminaux et ports. Au terme de cette période transitoire, elles obtiendront des droits d'accès à l'ensemble du réseau, pour le transport de fret tant national qu'international. Le transport de voyageurs sera libéralisé séparément et à un stade ultérieur. Une instance indépendante devra veiller au respect de la concurrence dans le transport ferroviaire. Tout exploitant pourra la saisir. Par ailleurs, le Parlement européen ne partage pas le souhait du Conseil d'instituer un système européen d'observation des transports ferroviaires, estimant qu'il s'agit là d'une mission centrale revenant à la Commission européenne. Contrairement au Conseil, le Parlement européen considère que le champ d'application de la directive doit également s'étendre aux chemins de fer d'Irlande, d'Irlande du Nord et de Grèce, qui sont géographiquement séparés du réseau ferroviaire communautaire. À ce stade du débat, il apparaît qu'il sera difficile pour certains États membres d'accepter les modifications de la directive proposées par le Parlement. Aussi faut-il s'attendre à l'ouverture d'une procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 15/09/2000 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte 7 amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. En revanche, elle ne peut retenir les amendements concernant : - les droits d'accès et d'ouverture du marché : la Commission, tout en notant que le Parlement européen adhère

à son point de vue en ce qui concerne l'objectif ultime, préfère se rallier au compromis réalisé au Conseil par la définition du "réseau transeuropéen de fret ferroviaire" (TERFN), - les dérogations au profit de plusieurs États membres, - le contrôle du respect des obligations de service public : la Commission estime qu'il faut éviter de mêler le contrôle du respect des obligations de service public et l'objectif principal de la directive 91/440/CEE qui est de revitaliser les chemins de fer communautaires.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 19/12/2009 - Document de suivi

La Commission a présenté son deuxième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire. L'analyse se fonde sur les travaux du RMMS (Rail Market Monitoring Scheme), le système de suivi du marché ferroviaire mis en place par la Commission afin de satisfaire aux exigences en matière d'observation du marché.

Le rapport présente les principales tendances observées au cours des dernières années sur le marché ferroviaire de l'UE, et en particulier en 2008. Au-delà des effets encore incertains de la crise économique actuelle, il est confirmé que **le développement d'un espace ferroviaire européen et l'ouverture progressive du marché à la concurrence ont permis une stabilisation de la part du rail dans les transports**. De plus, le document permet de faire un point sur les premiers effets tangibles de la crise qui affecte le secteur depuis la mi-2008. Les effets sont plus marqués dans le domaine du fret ferroviaire que dans le secteur du transport de passagers. Par ailleurs, la crise affecte davantage le segment du matériel roulant que l'infrastructure, qui devrait bénéficier davantage des mesures de relance économiques prévues par les États membres.

Les plans de relance annoncés devraient bénéficier au réseau ferroviaire à concurrence d'une vingtaine de milliards d'euros, concentrés principalement dans les États de l'UE-15. Toutefois, certains doutes ont pu être émis sur la capacité financière des États à réaliser la totalité des investissements prévus malgré les difficultés budgétaires et la hausse de l'endettement attendus. L'Union a, pour sa part, mobilisé les fonds disponibles pour participer à cet effort de relance et pour accélérer le développement des réseaux trans-européens, en anticipant notamment l'allocation de 500 millions EUR dans le cadre du budget RTE-T. D'autre part, on observe à l'occasion de la crise actuelle une accélération du mouvement de consolidation du secteur du fret ferroviaire, marquée par l'expansion à l'étranger de certains groupes tels que DB Schenker.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Tendances du transport ferroviaire : après des années d'un déclin continu et particulièrement marqué dans les nouveaux États membres, **le trafic de fret ferroviaire** a connu une croissance non négligeable entre 2000 et 2007. C'est notamment le cas dans certains États où des entreprises ferroviaires non historiques ont conquis des parts de marché significatives. En 2007, l'UE-27 a connu une hausse de 2,8% du trafic de fret ferroviaire, contre 1,1% pour l'UE-12 et 3,7% pour l'UE-15. En 2008, l'évolution du trafic de fret ferroviaire dans l'UE-27 exprimé en tonnes-kilomètres a été très contrastée : il a chuté de 29,2% en Estonie et de 21,5% en Irlande, tandis qu'il augmentait de 9,7% au Danemark et de 6,9% en Lettonie. Depuis la mi-2008, le trafic ferroviaire de marchandises a été affecté de manière significative par la crise économique. En effet, celle-ci a frappé entre autres des secteurs qui font traditionnellement appel aux services de fret ferroviaire, tels que la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile. Selon des données provisoires, cette baisse serait d'environ 28% dans l'ensemble de l'UE entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009.

Le trafic de voyageurs a continué à croître, notamment en Espagne (+16,7%), en Autriche (+13,8%) et au Luxembourg (+8,8%). Les plus fortes baisses du trafic sont intervenues en Roumanie (-7,3%), en Hongrie (-5,2%) et en Lettonie (-4,2%). Entre le deuxième trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009, selon des données provisoires de la CER, le trafic voyageurs aurait baissé de 5% environ dans l'UE-15, et de 0,7% dans l'UE-12. Il semble que cette chute soit plus prononcée pour la clientèle d'affaires, où elle pourrait atteindre plus de 10%.

Ouverture du marché ferroviaire : on dénombre plus de 600 licences d'exploitation ferroviaires dans le fret, dont 315 en Allemagne et 67 en Pologne. Le nombre de licences dans le secteur des voyageurs est désormais de plus de 450, dont 302 en Allemagne et 45 au Royaume-Uni. En termes de tonnes-kilomètres, les entreprises non historiques détiennent les plus grosses parts du marché en Estonie (49%), au Royaume-Uni (44%), en Roumanie (41%), aux Pays-Bas (25%) et en Pologne (24%).

Dans le cas du transport de voyageurs, les entreprises non historiques ont des parts de marché particulièrement importantes en Estonie (58%), en Suède, ainsi qu'au Royaume-Uni, où plusieurs sociétés issues de l'ancien monopole sont intégrées dans différents holding. En ce qui concerne le fret, les marchés les plus ouverts sont l'Estonie, le Royaume-Uni et la Roumanie. Des situations de monopole de fait se maintiennent dans plusieurs États membres.

Performances des entreprises ferroviaires : le nombre de **salariés** fin 2008 dans les entreprises chargées de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire s'élevait à 118.000 en Pologne, 112.000 en France et 86.000 en Allemagne. Toutefois, les compétences respectives des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires varient d'un État à l'autre, rendant ainsi les comparaisons difficiles. Par ailleurs, en termes de **santé financière**, il existe encore un écart important entre les performances des entreprises ferroviaires de l'UE-15 et celles de l'UE. D'ici 2013, **le segment des trains à très grande vitesse** devrait être le plus dynamique dans la partie occidentale de l'Europe, tandis que celui des trains conventionnels passagers et fret restera dominant dans la partie orientale du continent.

La **qualité des services** ferroviaires de fret dans l'Union Européenne reste difficile à mesurer dans la mesure où des indicateurs de qualité font généralement défaut. Enfin, selon le rapport de l'Agence ferroviaire européenne, on déplore au total 1517 **victimes d'accidents** liés au transport ferroviaire en 2007, contre 1319 l'année précédente, en raison notamment d'une augmentation significative du nombre de victimes sur les passages à niveau.

Évolution des investissements dans les infrastructures : les pays de l'UE-12 se distinguent par la faiblesse de l'investissement consacré au transport ferroviaire. Selon des chiffres de 2006, l'investissement moyen par kilomètre dans la maintenance des lignes ferroviaires était **5 fois plus élevé dans l'UE-15 que dans l'UE-12**.

Par ailleurs, on note une stagnation des investissements ferroviaires cofinancés au titre de la politique de cohésion en comparaison avec les chiffres pour la période 2000-2006 et ce, malgré un contexte très favorable marqué par une augmentation de 69% du budget alloué au transport par la politique régionale. Au sein de l'UE-12, la part du rail dans le total des investissements nationaux dans le secteur du transport est la plus élevée en Slovaquie (45,6%), Lituanie (36,5%), République tchèque et Slovaquie (34%), tandis qu'elle est la plus faible en Pologne (20,8%). Les investissements dans les infrastructures routières restent donc largement supérieurs aux investissements dans le rail, en Europe de l'Ouest et a fortiori dans l'UE.

Le rapport souligne que surtout à partir de 2008, la Commission a reçu plusieurs **plaintes sur le fonctionnement du marché**, liées notamment au comportement des acteurs, par exemple en ce qui concerne la gestion des terminaux et l'accès aux services. C'est dans ce cadre que la Commission envisage de préciser ou de modifier certaines dispositions du premier paquet ferroviaire par le biais d'une refonte de ce dernier.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 28/03/2000 - Position du Conseil

La position commune partage l'objectif commun des propositions présentées par la Commission ainsi que les grandes lignes des moyens proposés pour parvenir à cet objectif. Toutefois, le texte de la proposition ayant été remanié considérablement pendant la discussion au Conseil, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission. Les principaux changements introduits par le Conseil sont les suivants: - une exclusion du champ d'application de la directive est prévue pour les entreprises dont les opérations ferroviaires sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche; - il est précisé que la notion d'"entreprise ferroviaire" recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction. La position commune a repris les modifications proposées par la Commission relatives à la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des services de transport. Le Conseil a introduit des ajouts visant à approfondir la séparation entre les activités d'exploitation ferroviaire et celles de gestion des infrastructures, en vue de garantir l'objectif d'un accès équitable et non discriminatoire à celles-ci. À cet égard, le mécanisme figurant dans la position commune est le suivant: - l'objectif en question doit être atteint de manière probante, - il est interdit de confier aux entreprises fournissant des entreprises de transport ferroviaire certaines fonctions essentielles, en particulier celles concernant la délivrance de licences, la répartition des sillons et la tarification des infrastructures. Les entreprises ferroviaires peuvent cependant être chargées de la simple perception des redevances ainsi que de la gestion des infrastructures en dehors de ces fonctions essentielles (ex: investissements, entretien et financement), - ces règles de séparation peuvent ne pas s'appliquer au cas où un État membre a créé un organisme indépendant de contrôle pour assurer l'accès neutre et non discriminatoire à l'infrastructure, - la directive prévoit en tout cas deux mécanismes pour garantir l'accès neutre et non discriminatoire aux infrastructures: la Commission est tenue de présenter un rapport à cet égard dans le cadre du "Système européen d'observation des transports ferroviaires". Par ailleurs, la Commission, assistée par un Comité consultatif, peut examiner et éventuellement annuler les mesures prises par un État membre en matière de droits d'accès si elles s'avéraient non équitables. En ce qui concerne les règles applicables en matière de sécurité, la position commune établit les compétences des États membres en matière de sécurité et fait ensuite référence aux entités chargées de remplir les tâches correspondantes y compris le principe de l'indépendance de ces entités par rapport aux entreprises ferroviaires. Elle permet une exception à ce principe pour ce qui est du contrôle et de l'application des normes et règles de sécurité pourvu que la neutralité et la non-discrimination soient garanties. Elle prévoit enfin que le mécanisme pour garantir la non-discrimination en ce qui concerne les fonctions essentielles est applicable aussi en matière de sécurité. Le Conseil a également précisé que les contributions publiques aux activités de transport de voyageurs doivent figurer séparément dans la comptabilité des compagnies ferroviaires. Outre les droits d'accès reconnus dans la directive 91/440/CEE aux regroupements internationaux et aux entreprises ferroviaires faisant du transport combiné, la position commune étend les droits d'accès et de transit aux infrastructures ferroviaires des États membres à toutes les entreprises ferroviaires pour ce qui est des services internationaux de fret, bien que limitant ces droits à la partie la plus importante du réseau ferroviaire transeuropéen, le TERFN. À noter enfin que la position commune prévoit la création d'un Système européen d'observation des transports ferroviaires dont elle décrit les tâches. Quelques dérogations temporaires sont prévues pour la mise en oeuvre de certaines mesures en Irlande, en Irlande du Nord, en Grèce et au Luxembourg.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 01/02/2001 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 25/11/1999 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient 9 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. La Commission accepte un premier amendement important visant à imposer la création d'entités distinctes des entreprises ferroviaires pour la gestion de l'infrastructure après une brève période transitoire. Elle modifie toutefois la formulation proposée par le Parlement afin d'indiquer que chaque entité doit posséder sa propre

personnalité juridique. Un autre amendement retenu couvre la période transitoire. Il oblige les États membres à mettre en place des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise pour les services de transport et pour la gestion de l'infrastructure, jusqu'à la mise en oeuvre de la séparation en entités distinctes. L'acceptation de cette étape supplémentaire dans la séparation des services de transport et de la gestion de l'infrastructure amène la Commission à modifier sa proposition dans un souci de cohérence. Ainsi, la Commission indique clairement que les fonctions déterminantes pour l'accès à l'infrastructure devraient être exercées par des instances indépendantes, c'est-à-dire indépendantes des entreprises ferroviaires. Elle précise également qu'une entreprise ferroviaire ne peut gérer une infrastructure lorsque la séparation des activités entre des entités distinctes a été effectuée. La Commission accepte également une deuxième modification importante qui a pour effet d'ouvrir l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services de fret internationaux. Le Parlement ayant déclaré que l'ouverture du marché ferroviaire devrait se faire par étapes, la Commission propose à titre de première étape d'ouvrir l'accès aux services de fret internationaux sur un réseau européen défini, dénommé "réseau transeuropéen de fret ferroviaire". La Commission insiste néanmoins sur l'importance que revêt l'ouverture complète du marché des services de transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour le fret. Elle poursuivra par conséquent l'examen de cette question et conserve comme objectif final la libéralisation totale du marché. La Commission présentera un rapport et des propositions deux ans après la date à laquelle les États membres devront se conformer à la directive.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 10/03/1999 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant les rapports de M. Pavlos SARLIS (PPE, Gr) par 415 voix pour, 86 contre et 23 abstentions, et de M. Hannes SWOBODA (PSE, A), le Parlement européen a donné son feu vert à la libéralisation progressive des chemins de fer en Europe et a souligné la nécessité de revitaliser les chemins de fer. Une large majorité du Parlement européen a déploré le fait que la Commission européenne n'ait pas présenté de propositions visant à étendre graduellement la libéralisation du transport ferroviaire comme l'avait recommandé le Parlement européen dans une résolution du 13 janvier 1998. En ce qui concerne le rapport SARLIS sur la proposition de la Commission modifiant la directive 91/440 sur le développement des chemins de fer communautaires, le Parlement européen a adopté un amendement essentiel garantissant aux entreprises européennes l'accès aux infrastructures ferroviaires de tous les États membres et le droit de transiter par elles, même si ce n'est que pour le transport de marchandises. Jusqu'à présent, ce droit n'était accordé qu'aux "associations internationales d'entreprises ferroviaires". Le Parlement souhaite que les États membres créent des entités distinctes des entreprises ferroviaires pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire nationale au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Développement de chemins de fer communautaires (modif. directive 91/440/CEE). Paquet ferroviaire

1998/0265(COD) - 21/08/2012 - Document de suivi

Comme requis par la directive 2001/12/CE, la Commission présente son **troisième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire**. Les principaux constats sont les suivants :

Trafic de fret ferroviaire : le rapport note que la crise avait eu pour conséquence une chute de 18,3% du trafic de fret exprimé en tonnes-kilomètres en 2009 dans l'UE-27.

- Grâce au rebond observé dans les secteurs qui avaient été les plus touchés, et notamment la sidérurgie, la chimie et l'industrie automobile, l'année 2010 a été marquée par un net retournement de tendance, dans la mesure où pas moins de 15 États membres ont enregistré des hausses de plus de 10%, sans toutefois retrouver à ce stade les niveaux observés en 2008.
- D'après des chiffres fournis par la CER (*Community of European Railways*), la performance du fret ferroviaire au 3e trimestre 2011 restait inférieure de 9,2% à celle du 3e trimestre 2008 sur l'ensemble du continent européen.
- Alors que la part du rail dans le transport global de fret avait connu au cours des décennies précédentes un déclin important, sa part de marché se maintient depuis une décennie légèrement au-dessous de 11%, avec cependant 10,2% seulement en 2010 dans un contexte de crise. La part du rail dans le transport du seul fret terrestre, qui s'était stabilisée depuis 2002 à 17,1%, alors qu'elle atteignait encore 20,2% en 1995, a chuté en 2010 à 16,2%.

Transport de voyageurs : le transport de voyageurs avait été relativement épargné par la crise.

- La baisse de trafic exprimée en passagers-kilomètres était de 1,4% en 2009 dans l'UE-27, la hausse de 3,6% dans l'UE-15 n'ayant pas permis de compenser la chute de 8,3% observée dans les pays de l'UE-12.
- En 2010 l'évolution fut contrastée, avec une situation une fois de plus moins favorable dans l'UE-12 (-11,3% en Roumanie) que dans l'UE-15, la plus forte hausse étant à noter au Royaume-Uni (+5,8%).
- Dans le cas du transport de voyageurs, la part du rail sur le marché du transport de voyageurs dans l'UE-27 a légèrement augmenté au cours des dernières années, passant de 5,9% en 2004 à 6,3% en 2010. Toutefois, des différences importantes subsistent entre les États membres qui disposent d'un réseau ferroviaire, puisque cette part atteignait près de 10% ou plus en Hongrie et en Autriche, mais à peine 2% en Estonie et un peu plus d'1% en Grèce.
- Dans ce contexte, la Commission note une corrélation frappante entre l'évolution récente du trafic observée dans chacun des États membres et le degré de satisfaction des passagers tel qu'exprimé dans l'enquête d'opinion réalisée pour la Commission, comme le soulignent par exemple les bons résultats obtenus par le Royaume-Uni et la Lituanie.

Ouverture du marché dans le fret ferroviaire : le processus d'ouverture du marché s'est accéléré à l'occasion de la crise, bien qu'à un rythme inégal selon les Etats membres.

- Au niveau de l'UE, le nombre de licences a ainsi augmenté de près de 16% pour le fret et de 11% pour le trafic passagers en deux ans.
- Dans les services de fret, en termes de tonnes-kilomètres, les entreprises autres que l'opérateur le plus important détiennent les plus grosses parts du marché en Roumanie (55%), au Royaume-Uni (51%) et en Estonie (43%).
- En deux ans à l'occasion de la crise, la part de marché des opérateurs non historiques a augmenté de manière significative dans plusieurs Etats membres (de 10 à 23% en Lettonie, de 14 à 27% en Belgique et de 10 à 20% en France), tandis qu'elle restait nulle ou proche de zéro en Finlande, en Irlande, en Lituanie et au Luxembourg.
- D'autre part, certains opérateurs historiques ont désormais des parts de marché significatives dans d'autres pays européens grâce à des filiales qui opèrent sur place.

De manière générale, la crise n'a pas freiné la progression des nouveaux entrants sur les différents marchés nationaux. Dans ce contexte, il est important de noter que le renforcement de la présence d'opérateurs concurrentiels n'a pas eu d'impact négatif sur le niveau élevé de sécurité de ce mode de transport.

Ouverture du marché des passagers : l'ouverture effective du marché des passagers se fait de manière progressive mais concerne désormais une majorité d'Etats membres.

Les nouveaux entrants ont des parts de marché particulièrement importantes au Royaume-Uni (90%), en Estonie (50%) et en Pologne (48%), tandis que les pays où l'opérateur historique contrôle encore la totalité du marché sont désormais minoritaires (Belgique, Grèce, Espagne, Finlande, Irlande, Lituanie, Slovaquie et Slovaquie). Cette situation est largement due au fait que l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers est intervenue de manière plus ou moins précoce selon les Etats membres: en Suède dès 1992, en Allemagne en 1994, au Royaume-Uni en 1995, puis au Danemark et en Italie, et ultérieurement dans une dizaine d'autres pays de l'Union.

Dans le transport international de voyageurs, qui a été ouvert à la concurrence par la législation européenne le 1er janvier 2010, les alliances entre opérateurs historiques restent le mode opératoire le plus fréquent. On observe toutefois l'apparition progressive de services qui s'inscrivent en concurrence avec ceux de l'opérateur historique de l'un des pays desservis sur plusieurs liaisons. Enfin en ce qui concerne les transports transfrontaliers régionaux, on observe une multiplication des nouveaux services, dont certains sont proposés par des opérateurs historiques et d'autres par de nouveaux entrants, comme le souligne une étude de la Commission.

Conclusion : la Commission indique que le processus de suivi du marché ferroviaire sera enrichi à court terme par la publication d'une étude Eurobaromètre relative à l'ouverture du marché domestique du transport ferroviaire de passagers qui est en cours de réalisation pour la Commission. Les résultats de cette dernière seront pris en compte dans l'élaboration de la proposition législative à venir sur l'ouverture du marché ferroviaire domestique des passagers, telle qu'annoncée par la Commission dans son [Livre Blanc](#) de mars 2011.

Enfin, [la refonte des directives du 1^{er} paquet ferroviaire](#) a permis des développements en matière de surveillance réglementaire, financement et tarification de l'infrastructure et les conditions d'accès au marché. Un réseau formel des organismes de régulation sera créé pour assurer la coordination et l'échange des meilleures pratiques, de même qu'une clause de rendez-vous pour examiner cet aménagement en 2014.