Informations de base

2006/2213(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Transport ferroviaire: mise en œuvre du premier paquet ferroviaire **Subject** 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	CRAMER Michael (Verts/ALE)	20/06/2006

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
03/05/2006	Publication du document de base non-législatif	COM(2006)0189	Résumé
07/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
05/06/2007	Vote en commission		Résumé
11/06/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0219/2007	
10/07/2007	Débat en plénière		
12/07/2007	Décision du Parlement	T6-0344/2007	Résumé
12/07/2007	Résultat du vote au parlement		
12/07/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2006/2213(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/39866

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE384.409	07/02/2007	
Amendements déposés en commission		PE386.534	22/03/2007	
Amendements déposés en commission		PE388.625	09/05/2007	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0219/2007	11/06/2007	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0344/2007	12/07/2007	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2006)0189	03/05/2006	Résumé

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.

Transport ferroviaire: mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

2006/2213(INI) - 12/07/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a 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, le Parlement rappelle que l'objectif de revitalisation du transport ferroviaire est un élément essentiel de la politique des transports de l'Union européenne et invite la Commission à en tenir compte dans la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire.

Les députés estiment que toute concurrence équitable est rendue impossible par l'application obligatoire de redevances sur tous les tronçons ferrés et sur tous les trains de l'ensemble de l'Union, alors que les péages routiers, au montant plafonné, et sans internalisation des coûts externes, sont facultatifs et ne s'appliquent le plus souvent qu'aux autoroutes et aux poids lourds. Ils demandent dès lors à la Commission de présenter une directive d'ici 2008, complétant le « premier pas » que constitue la directive « Eurovignette 2 ». L'objectif serait d'imposer un péage sur toutes les routes de l'UE pour tous les poids lourds de plus de 3,5 t sans échappatoires possibles et d'internaliser les coûts externes.

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, le Parlement 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.

La Commission devrait également prendre des mesures contre la pratique qui consiste 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 en outre invitée à : présenter des recommandations en vue de l'assainissement durable de la structure financière des chemins de fer ; élaborer un plan permettant de soutenir la reconstruction d'embranchements destinés à relier les entreprises industrielles au réseau ferroviaire; étudier la possibilité de rendre les péages d'infrastructures plus transparents et plus prévisibles, en établissant le principe d'une harmonisation minimale des péages sur les corridors internationaux dans lesquels les entreprises ferroviaires font des investissements 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, considérant que le premier paquet ferroviaire n'a pas encore donné les résultats escomptés, les députés demandent 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.