

Quatrième paquet ferroviaire: Pilier «marché»

Lors de sa plénière de décembre, le Parlement européen prévoit de voter en deuxième lecture la confirmation des accords de trilogue relatifs à une série de propositions visant à poursuivre la libéralisation des marchés ferroviaires et à améliorer leur gouvernance. Ces propositions forment le pilier «marché» du quatrième paquet ferroviaire présenté par la Commission européenne en janvier 2013. Après l'adoption, le 28 avril 2016, du pilier technique traitant de la sécurité ferroviaire et de la compatibilité technique, les mesures du pilier «marché» constituent une étape importante pour le secteur ferroviaire de l'Union.

Contexte

En 1990, la Commission [a présenté](#) une série de propositions visant à revitaliser le secteur ferroviaire et à créer une zone ferroviaire intégrée et efficace au niveau de l'Union. Depuis lors, d'importants progrès ont été accomplis, notamment en ce qui concerne la [séparation](#) des gestionnaires de l'infrastructure et des exploitants ferroviaires, la libéralisation complète du [fret ferroviaire](#) à partir de 2007 et du transport [international de voyageurs](#) à partir de 2010, et la création d'[organismes de régulation indépendants](#) et de services ferroviaires d'intérêt général dans le cadre de l'[obligation de service public](#). Malgré ces avancées importantes, la Commission [a constaté](#) en 2013 que des obstacles continuaient d'entraver le secteur ferroviaire. Elle a alors souligné l'hétérogénéité des formes de gouvernance ferroviaire ou l'incohérence de la mise en œuvre de la législation à travers l'Union, le maintien des pratiques anticoncurrentielles par les exploitants et les gestionnaires de l'infrastructure actuels, et le manque de concurrence dans les marchés du fret et du transport de voyageurs ferroviaires. Pour améliorer cette situation, la Commission a présenté en 2013 son quatrième paquet ferroviaire, reprenant trois propositions législatives sur la gouvernance et les problèmes liés au marché des voyageurs.

Les propositions législatives

Les propositions de la Commission de 2013 visent avant tout à accroître la concurrence, et ainsi à mettre en place des services ferroviaires plus abordables, plus rentables et plus efficaces. [L'ouverture](#) des marchés des services nationaux de transport de voyageurs à tous les exploitants ferroviaires de l'Union à partir de 2019 est une innovation majeure. Le paquet propose de [généraliser](#) les appels d'offres à partir de 2023 pour l'attribution des contrats de service public, qui couvrent l'essentiel des services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'Union. L'attribution directe de contrats de service public resterait possible, pourvu que les exploitants ferroviaires respectent des critères de performance, comme la ponctualité du service et la satisfaction des clients. Pour [améliorer](#) le système de gouvernance ferroviaire, le paquet vise à prévenir tout conflit d'intérêts entre les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires, en imposant une transparence financière pour éviter les subventions croisées susceptibles de fausser la concurrence. Il prévoit également un accès non discriminatoire aux réseaux et au matériel roulant ferroviaires afin de garantir des conditions de concurrence équitables à tous les exploitants. Enfin, le paquet propose d'[abroger](#) un ancien règlement relatif aux aides d'État accordées aux entreprises ferroviaires.

Point de vue du Parlement européen

Dans son avis en première lecture adopté en 2014, le Parlement [souligne](#) la nécessité de laisser aux autorités compétentes la liberté de choisir entre des procédures d'appel d'offres ou l'attribution directe de contrats de service public, en insistant sur les exigences de qualité de service à respecter en cas d'attribution directe. Il insiste également sur les [dimensions sociales](#) des propositions, en affirmant que la libéralisation du marché ne doit pas influencer négativement sur les conditions de travail et les conditions sociales des travailleurs du



secteur ferroviaire. Après l'accord en deuxième lecture anticipé conclu par le Conseil et le Parlement en trilogue le 19 avril 2016, Wim van de Camp (PPE, Pays-Bas), rapporteur de la proposition relative à l'attribution de contrats de service public, a souligné les retombées positives du pilier "marché" sur la compétitivité et la durabilité du secteur ferroviaire, deux aspects qui pourraient, à leur tour, stimuler la croissance économique. David-Maria Sassoli (S&D, Italie), rapporteur de la proposition relative à l'ouverture du marché et à la gouvernance des infrastructures ferroviaires, a salué le rôle décisif joué par le Parlement dans le cadre des négociations, notamment en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence des services de transport à grande vitesse. Merja Kyllönen (GUE/NGL, Finlande), rapporteure sur la proposition relative à l'abrogation du règlement relatif à la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, a exprimé l'espoir que le paquet encouragera les investissements dans le transport de fret et de voyageurs et qu'il contribuera ainsi aux objectifs de décarbonisation de l'Union.