



Quatrième paquet ferroviaire

[26-02-2014 - 16:13]

Background

Le 4e paquet ferroviaire vise à améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de passagers et à réduire la fragmentation du marché intérieur. Le but des nouvelles dispositions est de veiller à ce que tous les opérateurs aient accès aux infrastructures ferroviaires, de permettre aux nouveaux opérateurs d'obtenir des contrats de services publics, et d'harmoniser les procédures liées aux certificats de sécurité et à l'autorisation des véhicules, afin de réduire les coûts.

Octroi des contrats de services publics

Conformément aux nouvelles dispositions européennes proposées sur l'octroi de contrats de services publics pour le transport ferroviaire de passagers, les États membres dresseraient, dans des plans stratégiques, leurs propres critères d'efficacité pour le transport public ferroviaire de passagers. Parmi ces critères pourraient figurer la ponctualité, le rapport coût-efficacité, la fréquence des services, la satisfaction des consommateurs, ou la qualité du matériel roulant. Ces contrats devraient être proportionnés par rapport aux objectifs fixés dans les plans stratégiques et laisser une marge de manœuvre pour les solutions basées sur le marché.

Les États membres pourraient octroyer de manière directe des contrats de services publics pour le transport ferroviaire de passagers afin de répondre à l'objectif fixé dans leur plan stratégique, mais seulement s'ils peuvent prouver que leurs critères d'efficacité peuvent être atteints de la sorte.

Si ces exigences ne sont pas respectées, l'organisme de régulation pourrait contraindre l'autorité compétente à décerner le contrat par le biais d'un appel d'offres concurrentiel. Les autorités compétentes devraient pouvoir organiser de tels appels d'offres d'ici 2022.

Pendant la période de transition jusque 2022, des conditions de réciprocité s'appliqueraient: les opérateurs issus de pays qui n'appliquent pas les règles sur des appels d'offres concurrentiels pourraient se voir interdits d'entrer sur le marché d'autres États membres. Les contrats décernés directement avant 2022 et qui ne respectent pas les nouvelles mesures, expireraient dix ans après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

Tous les opérateurs devraient avoir accès à l'ensemble des infrastructures ferroviaires. Cependant, afin d'éviter que seules les lignes les plus rentables ne soient sélectionnées, l'accès aux voies couvertes par les contrats de services publics pourrait être limité si un organisme de régulation décide, sur la base d'une analyse économique, qu'un tel accès ouvert réduirait la viabilité du service public. Si les États membres optent pour un appel d'offres concurrentiel pour des contrats publics, ils pourront fermer cet accès ouvert aux opérateurs.

Contact

Jaan SOONE

BXL: (+32) 2 28 32282

STR: (+33) 3 881 73473

PORT: (+32) 498 98 3329

EMAIL: tran-press@europarl.europa.eu

TWITTER: EP_Transport

Background

Faciliter l'accès des nouveaux opérateurs

Afin de garantir que les nouveaux entrants et les plus petits opérateurs puissent répondre aux contrats publics, un nombre minimal de contrats de services publics à décerner dans un État membre devrait être fixé, en se basant sur le volume du marché national du transport ferroviaire de passagers sous contrats de services publics.

Dans le but de gagner du temps et de réduire les coûts liés à l'autorisation des véhicules et à la certification de sécurité des opérateurs ferroviaires, l'Agence ferroviaire européenne serait responsable, après une période transitoire de quatre ans, de l'autorisation des véhicules mis sur le marché et de la délivrance d'un certificat de sécurité unique à tous les opérateurs ferroviaires, à l'exception des "réseaux isolés" (États baltes). Une division claire des tâches entre l'Agence et les autorités nationales serait établie pour la période de transition.

L'Agence pourrait déléguer des tâches et des responsabilités spécifiques aux autorités de sécurité nationales sur la base d'accords contractuels mais elle devrait prendre la décision finale concernant toutes les autorisations de procédure.

Les États membres pourraient continuer de choisir une structure intégrée avec une seule société holding pour l'opérateur ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure, ou une séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les opérateurs. Les règles sur la supervision sont également renforcées.