

# Le quatrième paquet ferroviaire

[01-06-2016 - 14:21]

Background

**Le 4e paquet ferroviaire, présenté par la Commission européenne en janvier 2013, vise à améliorer la compétitivité et la qualité des services ferroviaires, en supprimant les coûts administratifs, en introduisant une concurrence accrue dans le secteur des services de passagers, et en garantissant des conditions équitables pour les opérateurs.**

Un accord tripartite sur le pilier "technique" a été approuvé en juin 2015 par le Parlement, le Conseil et la Commission, et adopté en mars 2016 par la commission des transports et du tourisme du Parlement. Le 19 avril, les négociateurs du Parlement et du Conseil ont également conclu un accord provisoire sur le pilier "marché" du paquet ferroviaire.

## Contact

### **Jaan SOONE**

BXL: (+32) 2 28 32282

STR: (+33) 3 881 73473

PORT: (+32) 498 98 3329

EMAIL: [tran-press@europarl.europa.eu](mailto:tran-press@europarl.europa.eu)

TWITTER: EP\_Transport

# Background

## Pilier technique

Le pilier dit "technique" du 4e paquet de la réforme ferroviaire se compose de propositions modifiant les directives liées à l'[interopérabilité](#) et à la [sécurité](#), et d'un [règlement sur l'Agence ferroviaire européenne](#).

L'objectif global des changements est de permettre aux opérateurs ferroviaires et aux fabricants de matériel roulant de gagner du temps et d'économiser des ressources lorsqu'ils introduisent respectivement une demande de certification en matière de sécurité ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule. Les opérateurs ferroviaires qui souhaitent exercer leurs activités dans plus d'un État membre pourraient introduire leurs demandes auprès de l'Agence ferroviaire européenne, au lieu de devoir le faire auprès des autorités de plusieurs pays de l'UE comme c'est le cas aujourd'hui.

Les opérateurs et les fabricants qui souhaitent opérer dans un seul État membre pourront décider de soumettre les demandes requises auprès des autorités de l'État membre concerné ou auprès de l'Agence ferroviaire européenne.

Selon la Commission, avec 11 000 règles nationales et européennes différentes, les procédures d'autorisation de nouveaux véhicules ferroviaires peuvent durer jusqu'à deux ans et les frais procéduraux peuvent représenter jusqu'à 10% des coûts d'une locomotive. Des délais similaires et des frais élevés sont également constatés pour les procédures de certification en matière de sécurité des compagnies ferroviaires.

# Background

## Pilier "marché"

Le pilier "marché" se compose de propositions modifiant une directive sur la [gouvernance et l'ouverture du marché](#), d'un règlement sur l'[attribution de contrats de services publics](#), et d'une proposition abrogeant un règlement relatif à la [normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer](#).

L'[accord provisoire](#) conclu entre les négociateurs du Conseil et du Parlement le 19 avril 2016 vise à introduire les changements suivants:

- garantir l'impartialité des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires afin d'assurer un accès non discriminatoire aux voies pour les nouvelles compagnies ferroviaires, veiller à une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, et améliorer la transparence financière dans le but d'éliminer le risque de subventions croisées entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de transport;
- ouvrir les marchés nationaux ferroviaires de passagers à partir de 2020, afin que les opérateurs ferroviaires puissent fournir leurs services dans l'ensemble de l'UE; exercer davantage de pressions en matière de concurrence dans le but d'améliorer la qualité des services pour qu'ils soient plus adaptés aux besoins des consommateurs et d'augmenter la fréquence des trains; et
- renforcer les objectifs en termes de concurrence et de performance pour les contrats de services publics afin d'améliorer le rapport coût-efficacité et le rapport qualité-prix pour les contribuables. Les appels d'offres compétitifs devraient devenir la norme pour l'attribution de contrats de services publics à partir de 2023 afin de fournir des services ferroviaires aux passagers, qui, à l'heure actuelle, représentent la majeure partie de l'ensemble des services ferroviaires. Tout contrat attribué directement devrait répondre aux objectifs en matière de performance (ponctualité, qualité des services, etc.).

(Sources: [Commission européenne, note d'information du service de recherche du PE](#))