



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

11.6.2010

B7-0344/2010

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite de la question avec demande de réponse orale B7-0204/2010

conformément à l'article 115, paragraphe 5, du règlement

sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE)

Brian Simpson

au nom de la commission des transports et du tourisme

B7-0344

Résolution du Parlement européen sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE)

Le Parlement européen,

- vu le deuxième rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire (COM(2009)676) et le document de travail connexe des services de la Commission (SEC(2009)1687),
 - vu la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires¹,
 - vu la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires²,
 - vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité³,
 - vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire,
 - vu la question du 9 mars 2010 à la Commission sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE) (O-0030/2010 – B7-0204/2010),
 - vu l'article 115, paragraphe 5, et l'article 110, paragraphe 2, de son règlement,
- A. considérant que le premier paquet ferroviaire, qui a été adopté en 2001 et contient trois directives portant respectivement sur le développement des chemins de fer communautaires, sur les licences des entreprises ferroviaires et sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, était destiné à revitaliser le secteur ferroviaire en faisant office de première étape vers la création d'un espace ferroviaire européen intégré, et à fournir une structure financière saine pour parvenir à cette fin,
- B. considérant que les directives du premier paquet ferroviaire auraient dû être transposées en droit national le 15 mars 2003, mais que la Commission a attendu jusqu'au mois de juin 2008 avant d'entamer des procédures d'infraction contre les États membres ayant failli à la mise en œuvre adéquate ou complète du premier paquet ferroviaire,

¹ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

² JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

³ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- C. considérant que, d'après le deuxième rapport de la Commission sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire, la part du rail dans le transport n'a pas augmenté mais s'est seulement stabilisée au faible taux d'environ 10 % sur le marché du fret ferroviaire et à moins de 7 % pour le transport de passagers en 2002,
1. déplore qu'une grande majorité de 22 États membres ne soit pas parvenue à appliquer correctement les trois directives du premier paquet ferroviaire; estime que cet échec a empêché l'accroissement de la part du rail dans le transport en général;
 2. rappelle que le Parlement avait déjà souligné, dans sa résolution du 12 juillet 2007, que l'application intégrale du premier paquet ferroviaire était une priorité absolue; se déclare en conséquence très insatisfait que cette priorité n'ait pas été respectée par une grande majorité d'États membres, notamment l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la République tchèque, l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie, la Grèce, l'Espagne, la France, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lituanie, le Luxembourg, la Lettonie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suède, la Slovénie et la Slovaquie;
 3. regrette que la Commission ait mis cinq ans pour réagir à cet échec et ait attendu jusqu'à juin 2008 pour envoyer des lettres de mise en demeure et jusqu'à octobre 2009 pour envoyer des avis motivés suite à la mise en œuvre inadéquate ou incomplète du premier paquet ferroviaire; déplore que le contrôle exercé par la Commission n'ait pas été suffisamment axé sur les bases financières du système ferroviaire; invite dès lors instamment la Commission à entamer sans tarder une procédure en justice contre les 22 États membres qui n'ont pas mis en œuvre le premier paquet ferroviaire;
 4. demande instamment aux 22 États membres concernés de se conformer sans plus tarder à la législation européenne; est convaincu qu'en n'appliquant pas les directives du premier paquet ferroviaire, ces États membres continuent d'entraver l'exercice d'une concurrence loyale sur le marché ferroviaire;
 5. demande à la Commission de publier des informations concrètes sur les éléments qui ne sont pas pleinement mis en œuvre dans chacun des États membres, en particulier en ce qui concerne les lacunes dans la mise en place d'un organisme indépendant de réglementation et le défaut de mise en œuvre des dispositions relatives à la tarification de l'accès aux voies ferrées; demande, en outre, à la Commission d'informer le Parlement sur les différences d'interprétation juridique qui existent entre la Commission et les États membres en ce qui concerne l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure (article 4, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE);

Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure

6. souligne qu'une indépendance suffisante doit être garantie au gestionnaire de l'infrastructure, étant donné que ce dernier joue un rôle central, conformément à la directive 2001/14/CE, en garantissant à tous les candidats un accès équitable aux capacités d'infrastructure grâce à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, à la tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la certification en matière de sécurité;
7. estime que l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure est une condition préalable pour permettre un traitement équitable, transparent et non discriminatoire de tous les

opérateurs; souligne qu'il est particulièrement inquiétant de constater que les garanties pratiques et juridiques visant à assurer l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure sont insuffisantes, surtout lorsqu'ils font partie de sociétés holding de chemin de fer exerçant également des activités de transport ferroviaire;

8. demande aux États membres qui ne respectent pas ces dispositions de veiller à ce que la tâche essentielle de répartition des capacités sur le réseau ferroviaire national soit clairement séparée de tout opérateur ferroviaire historique par tous les moyens juridiques et fonctionnels nécessaires, étant donné que cette absence d'indépendance pourrait entraver une réelle détermination de l'utilisation de l'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure;

Insuffisance des pouvoirs des organismes de réglementation

9. est préoccupé par le fait que les pouvoirs et les ressources attribués aux organismes de réglementation sont insuffisants, ce qui entraîne une absence de contrôle des problèmes de concurrence sur chacun des marchés nationaux;
10. invite la Commission à informer le Parlement sur les pouvoirs des organismes de réglementation, qui doivent être renforcés par les États membres afin de leur garantir un réel pouvoir de contrôle sur leurs marchés ferroviaires respectifs;
11. estime que cet échec à mettre en place des organismes de réglementation véritablement indépendants dans les États membres entrave la mise en œuvre adéquate du premier paquet ferroviaire;

Cadre de financement et de tarification de l'infrastructure

12. constate que des dispositions spécifiques relatives au financement de l'infrastructure et à la réduction de la dette du secteur ferroviaire figuraient dans le premier paquet ferroviaire (article 9 de la directive 2001/12/CE);
13. déplore que le niveau des investissements destinés au développement et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire demeure largement insuffisant dans de nombreux États membres et que, dans plusieurs cas, la qualité de l'infrastructure existante se détériore; demande instamment aux États membres de mobiliser les ressources nécessaires afin de garantir l'élaboration de nouveaux projets dans le secteur du transport ferroviaire et la bonne maintenance de l'infrastructure existante;

Tarification de l'accès aux voies ferrées

14. constate que l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure ainsi que l'octroi de pouvoirs et de ressources garantis aux organismes de réglementation sont des conditions préalables pour la mise en place d'une tarification satisfaisante de l'accès aux voies ferrées; rappelle que ces redevances d'infrastructure doivent être calculées de manière équitable, transparente et cohérente, et qu'elles doivent offrir suffisamment de visibilité aux entreprises ferroviaires;
15. se déclare préoccupé par la mise en œuvre insuffisante des dispositions relatives aux

redevances d'infrastructure, en particulier par l'absence, d'une part, de régimes d'amélioration des performances propres à améliorer les performances du réseau ferroviaire et, d'autre part, de systèmes de tarification basés sur les coûts directs des services ferroviaires, ainsi que par l'absence d'un système indépendant de détermination des redevances d'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure;

16. déplore qu'en raison de ce défaut de mise en œuvre, les redevances d'infrastructure ne semblent pas être directement liées aux coûts des services ferroviaires et que le marché du transport ferroviaire pourrait ne pas être en mesure de supporter ces redevances élevées; note que ces redevances d'infrastructure élevées peuvent entraver l'entrée sur le marché d'opérateurs non historiques et que la Commission a reçu plusieurs plaintes de la part d'opérateurs concernant l'accès aux terminaux et aux services ferroviaires;
17. considère que les principes de tarification de l'accès aux voies de transport ferroviaire et routier devraient converger de manière à établir les bases d'une concurrence véritablement équitable entre les modes de transport; souligne qu'une telle égalité des conditions permettrait de renforcer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union, et de maximiser la compétitivité environnementale du secteur ferroviaire;

Révision du premier paquet ferroviaire

18. souligne que la mise en œuvre intégrale et correcte du premier paquet ferroviaire est une condition essentielle en vue de la création d'un réseau ferroviaire européen et que la priorité absolue de la Commission est de poursuivre cette mise en œuvre par toutes les procédures juridiques à sa disposition;
19. demande instamment à la Commission de proposer une révision du premier paquet ferroviaire d'ici septembre 2010; invite la Commission à traiter en priorité, lors de cette révision, les problèmes de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure, de l'insuffisance des ressources et des pouvoirs dont disposent les organismes de réglementation, et à proposer des principes de tarification de l'accès à l'infrastructure aptes à stimuler les investissements publics et privés dans le secteur ferroviaire;
20. estime que la réussite de l'ouverture des marchés du secteur ferroviaire dépend de l'application intégrale des dispositions fixées dans le premier paquet ferroviaire, que la poursuite de la libéralisation du marché du transport ferroviaire ne doit pas nuire à la qualité des services ferroviaires et doit préserver les obligations de service public, et qu'avant l'ouverture complète des marchés, il convient d'appliquer le principe de réciprocité;
21. demande à la Commission de prendre des mesures ou de fournir des informations concernant les demandes qui figurent aux paragraphes 3, 5, 10 et 16, au moment de la refonte du premier paquet ferroviaire ou d'ici la fin de l'année 2010 au plus tard;
22. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.