

N° 839

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 septembre 2013

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

PRÉSENTÉE

*en application de l'article 73 quater du Règlement, sur les enjeux du
quatrième paquet ferroviaire,*

Par M. Roland RIES,
Sénateur

(Envoyée à la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Lors de sa réunion du 17 juillet 2013, la commission des affaires européennes a examiné le rapport de M. Roland Ries : « Les enjeux du quatrième paquet ferroviaire ». Après un débat, dont le compte rendu a été annexé au rapport publié sous le n° 783 (2012-2013), elle a conclu, sur proposition du rapporteur, au dépôt de la proposition de résolution européenne qui suit :

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu la Communication COM (2013) 25 de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions relative au quatrième paquet ferroviaire « *Achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes* »,
- ④ Vu la proposition de règlement COM (2013) 26 du Parlement européen et du Conseil abrogeant le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer,
- ⑤ Vu la proposition de règlement COM (2013) 27 du Parlement européen et du Conseil relative à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004,
- ⑥ Vu la proposition de règlement COM (2013) 28 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer,
- ⑦ Vu la proposition de directive COM (2013) 29 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire,
- ⑧ Vu la proposition de directive COM (2013) 30 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire,

- ⑨ Vu la proposition de directive COM (2013) 31 du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (refonte),
- ⑩ Vu le rapport de la Commission COM (2013) 32 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire,
- ⑪ Vu le rapport de la Commission COM (2013) 33 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le profil et les tâches des autres personnels de bord des trains,
- ⑫ Vu le rapport de la Commission COM (2013) 34 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre des dispositions de la directive 2007/58/CE relative à l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer accompagnant la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le quatrième paquet ferroviaire,
- ⑬ *– Sur l'orientation de la politique en matière de transports ferroviaires :*
- ⑭ Approuve l'objectif de faciliter concrètement la circulation des personnes et de privilégier la modalité ferroviaire au sein de l'espace européen dans les meilleures conditions de sécurité ;
- ⑮ Estime néanmoins que l'ouverture à la concurrence, telle qu'elle a été pratiquée pour le fret ferroviaire, n'a pas contribué à l'essor de ce mode de transport au sein de l'Union européenne ;
- ⑯ Invite en conséquence le Parlement européen, la Commission et le Conseil à ne pas appliquer aux chemins de fer la construction intellectuelle de la concurrence dite « pure et parfaite », caractérisée par une offre atomisée sur un marché aux rendements décroissants, pour lui substituer la référence aux marchés dits « contestables », mieux adaptée aux caractéristiques des transports ferroviaires ;
- ⑰ Approuve l'accroissement du rôle dévolu à l'Agence ferroviaire européenne, notamment en matière de sécurité ;
- ⑱ *– Sur l'ouverture à la concurrence des transports nationaux de voyageurs :*
- ⑲ Affirme que les États membres doivent avoir la maîtrise du processus

de libéralisation, notamment pour préserver la pérennité de liaisons déficitaires qu'ils estiment nécessaire de conserver pour des raisons de service public ;

- ⑳ Rappelle son attachement au libre choix par les autorités organisatrices du mode d'attribution de leurs obligations de service public ;
- ㉑ Estime notamment que les périmètres des marchés de délégation de service public doivent pouvoir inclure, dans une perspective d'aménagement du territoire, des liaisons déficitaires et des liaisons rentables de telle sorte que leur exploitation globale soit équilibrée au moment de la passation du marché ;
- ㉒ Demande que la reprise du personnel en fonction fasse systématiquement partie du cahier des charges en cas de délégation de service public, dans des conditions salariales et statutaires identiques à celles applicables au moment de ladite délégation ;
- ㉓ Propose que l'ouverture à la concurrence de liaisons rentables permette de couvrir au moins en grande partie les charges de service public inhérentes aux lignes déficitaires soit par un dispositif d'enchères pour l'accès à la liaison, soit par un mécanisme de réaffectation des bénéfices d'exploitation ;
- ㉔ S'oppose à ce que les opérateurs ferroviaires faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée subissent des restrictions spécifiques au moment d'offrir leurs services hors des frontières d'origine dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports internes de passagers ;
- ㉕ – *Sur la gouvernance des chemins de fer :*
- ㉖ Déploie la méfiance de la Commission européenne envers toute entreprise ferroviaire verticalement intégrée ;
- ㉗ Approuve la nécessité d'une répartition claire des compétences entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique de transports ferroviaires, chacun assumant ses tâches de façon directe ;
- ㉘ Estime en outre indispensable que toute subvention croisée soit exclue entre le gestionnaire de l'infrastructure et tout opérateur de transport ;
- ㉙ Propose toutefois une exception à ce principe pour les opérateurs ferroviaires de proximité en charge de la gestion d'une infrastructure d'intérêt local ;
- ㉚ Demande en revanche que les mouvements de personnel entre

opérateur historique de transports et gestionnaire d'infrastructures puissent avoir lieu sans qu'aucune entrave spécifique ne soit introduite lorsque ces deux entités font partie d'une même structure verticalement intégrée ;

- ③① Souhaite que le ministre en charge des transports ait la responsabilité de surveiller l'activité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et celle de tous les opérateurs de transport ;
- ③② Souhaite que la participation des autorités organisatrices de transport soit clairement reconnue au sein des structures de gouvernance des chemins de fer des États membres ;
- ③③ Insiste pour que chaque État membre reste en permanence libre d'avoir ou non une entreprise verticalement intégrée, le choix opéré n'étant pas juridiquement irréversible ;
- ③④ Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours.