

N° 498

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 mai 2011

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*PRESENTÉE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 73 QUINQUIÈMES DU RÈGLEMENT*

*relative à la refonte du premier paquet ferroviaire (E 5642),*

PRESENTÉE

Par M. Roland RIES et les membres du groupe socialiste <sup>(1)</sup>, apparentés <sup>(2)</sup> et rattachés <sup>(3)</sup>,

Sénateurs

*(Envoyée à la commission des affaires européennes.)*

---

*(1) Ce groupe est composé de :* Mmes Jacqueline Alquier, Michèle André, MM. Serge Andreoni, Bernard Angels, Alain Anziani, David Assouline, Bertrand Auban, Robert Badinter, Jean-Pierre Bel, Claude Bérít-Débat, Jean Besson, Mme Maryvonne Blondin, M. Yannick Bodin, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Yannick Botrel, Didier Boulaud, Martial Bourquin, Mme Bernadette Bourzai, M. Michel Boutant, Mme Nicole Bricq, M. Jean-Pierre Caffet, Mme Claire-Lise Champion, M. Jean-Louis Carrère, Mme Françoise Cartron, M. Bernard Cazeau, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Yves Chastan, Gérard Collomb, Pierre-Yves Collombat, Roland Courteau, Yves Daudigny, Yves Dauge, Marc Daunis, Jean-Pierre Demerliat, Mme Christiane Demontès, M. Claude Domeizel, Mme Josette Durrieu, MM. Alain Fauconnier, Jean-Luc Fichet, Jean-Claude Frécon, Bernard Frimat, Charles Gautier, Mme Samia Ghali, MM. Serge Godard, Jean-Pierre Godefroy, Jean-Noël Guérini, Didier Guillaume, Claude Haut, Edmond Hervé, Mmes Odette Herviaux, Annie Jarraud-Vergnolle, MM. Claude Jeannerot, Ronan Kerdraon, Mme Bariza Khiari, MM. Yves Krattinger, Philippe Labeyrie, Serge Lagache, Mme Françoise Laurent-Perrigot, M. Jacky Le Menn, Mmes Claudine Lepage, Raymonde Le Texier, MM. Alain Le Vern, Jean-Jacques Lozach, Roger Madec, Philippe Madrelle, Jacques Mahéas, François Marc, Jean-Pierre Masseret, Marc Massion, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Jean-Pierre Michel, Gérard Miquel, Jean-Jacques Mirassou, Robert Navarro, Mme Renée Nicoux, MM. Jean-Marc Pastor, François Patriat, Daniel Percheron, Jean-Claude Peyronnet, Bernard Piras, Roland Povinelli, Mme Gisèle Printz, MM. Marcel Rainaud, Daniel Raoul, Paul Raoult, François Rebsamen, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Roland Ries, Mmes Michèle San Vicente-Baudrin, Patricia Schillinger, MM. Michel Sergent, René-Pierre Signé, Jean-Pierre Sueur, Simon Sutour, Mme Catherine Tasca, MM. Michel Teston, René Teulade, Jean-Marc Todeschini, André Vantomme et Richard Yung.

*(2) Apparentés :* MM. Jean-Etienne Antoinette, Jacques Berthou, Jacques Gillot, Mme Virginie Klès, MM. Serge Larcher, Claude Lise, Georges Patient et Richard Tuheiva.

*(3) Rattachés administrativement :* Mmes Marie-Christine Blandin, Alima Boumediene-Thiery, M. Jean Desessard et Mme Dominique Voynet.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La mobilité des personnes et des marchandises est au cœur de la construction européenne. C'est pourquoi l'Union européenne a entrepris de construire un marché unique dans le secteur des transports, notamment ferroviaires. Or l'infrastructure ferroviaire européenne est composée de systèmes plus ou moins intégrés, dont l'exploitation est assurée par des entreprises de services qui se sont historiquement constituées sur des marchés nationaux.

Selon la Commission européenne, ce morcellement serait la cause de surcoûts empêchant le rail de concurrencer sérieusement les autres modes de transport. Nous pensons que d'autres facteurs expliquent aujourd'hui les difficultés du secteur ferroviaire.

Certes, les entraves juridiques et techniques rendent difficiles les travaux d'harmonisation. Mais pas seulement.

Entre autres, l'adaptation des entreprises européennes à la nouvelle donne demande du temps. Aussi performantes soient-elles, les mutations auxquelles elles ont à faire face ne peuvent être décidées de manière radicale, sans quoi ce sont partout en Europe leurs salariés, et par conséquent la qualité de service produit à l'utilisateur, qui risquent d'être gravement malmenés.

Le rail présente deux atouts essentiels : il est vecteur de développement économique et il est plus durable que le mode routier. Aujourd'hui toutefois, il demande des investissements colossaux et il n'est pas rentable ni à court ni à moyen terme.

Si sur le plan industriel, les constructeurs européens demeurent les leaders mondiaux de la technologie ferroviaire, notamment pour la grande vitesse, et qu'à ce titre, il importe de défendre ce secteur stratégique et les milliers de salariés de la filière, il faut parallèlement soutenir le développement des chemins de fer locaux et régionaux.

En fait, nous ne voulons pas d'une Europe ferroviaire à deux vitesses.

Depuis 1991, la commission cherche à mettre fin au cloisonnement juridique et technique des systèmes ferroviaires nationaux en imposant la séparation comptable entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant ferroviaire. Ce faisant, elle persiste à éluder le caractère absolument capital

des investissements dans le secteur. En proposant une réforme du premier paquet ferroviaire sans corriger les erreurs qui rendaient quasiment inéluctable son échec, elle condamne l'Europe à échouer à nouveau.

C'est pourquoi nous saisissons ici l'occasion de rappeler quelques fondamentaux.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu le Traité instituant la Communauté européenne,
- ④ Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen du 17 septembre 2010 E 5642 (COM (2010) 475 final),
- ⑤ Vu la communication de la Commission européenne concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen du 17 septembre 2010 (COM (2010) 474 final),
- ⑥ Vu le livre blanc de la Commission européenne pour un espace européen unique des transports du 28 mars 2011 (COM (2011) 144 final),
- ⑦ Vu l'avis n° 09-A-55 de l'Autorité de la concurrence du 4 novembre 2009 sur le secteur du transport public terrestre de voyageurs,
- ⑧ Vu l'avis n° 2011-002 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires du 2 février 2011 relatif au document de référence du réseau ferré national pour 2012,
- ⑨ S'étonne que la Commission propose une refonte du premier paquet ferroviaire sans attendre l'issue des procédures en manquement lancées contre treize États membres,
- ⑩ Estime indispensable de conditionner une refonte du premier paquet ferroviaire à un bilan de son application, rendu public.
- ⑪ Demande en conséquence la réalisation de ce bilan dans les plus brefs délais.
- ⑫ Regrette l'absence totale de toute référence à une harmonisation du cadre social applicable au secteur ferroviaire dans les différents États membres de l'Union,
- ⑬ Appelle en conséquence le gouvernement Français à proposer des amendements afin qu'une harmonisation sociale « par le haut » soit négociée dans le respect des processus de réforme propres à chaque entreprise, au besoin en définissant des étapes intermédiaires.

- ⑭ Le Sénat
- ⑮ Pose à la définition des facilités essentielles attachées au réseau les conditions suivantes :
- ⑯ - la SNCF ne saurait perdre la propriété d'installations qui lui appartiennent ;
- ⑰ - elle devra être associée à la définition du périmètre et des conditions techniques de mise à disposition des facilités essentielles permettant de combiner les exigences de chaque entreprise avec la fourniture d'une prestation de qualité égale pour toutes, et permettant le respect du secret industriel ;
- ⑱ - les tarifs ne sauraient mettre en péril l'équilibre économique de l'opérateur historique ni avoir pour conséquence une augmentation des charges pour les régions.
- ⑲ Estime nécessaires que des investissements importants soient consentis pour mettre à niveau et développer les infrastructures ferroviaires,
- ⑳ Considère les propositions de la commission insuffisantes pour répondre aux défis du secteur,
- ㉑ Demande au minimum que soit introduit dans les nouveaux règlements des fonds structurels un mécanisme de fléchage des crédits affectés aux transports durables.
- ㉒ Réaffirme son attachement à l'unicité des réseaux ferroviaires nationaux, et en particulier du réseau ferroviaire national français, sans quoi serait obérée la possibilité de la création, à terme, d'un réseau ferroviaire européen performant.
- ㉓ Réaffirme que la séparation des fonctions de gestionnaire d'infrastructure et celles d'opérateur de transport peut se limiter aux aspects comptables, comme cela est explicitement prévu dans l'article 6 de la directive sur la refonte du premier paquet ferroviaire. L'idée de maintenir les deux fonctions à l'intérieur d'une même structure juridique de holding paraît dès lors une hypothèse de synthèse permettant d'éviter une séparation qui présente, à l'expérience, plus d'inconvénients que d'avantages.
- ㉔ Il conviendrait dans ce cas de créer les conditions juridiques permettant de garantir l'affectation des éventuels résultats de la branche gestionnaire d'infrastructures aux seuls investissements dans les infrastructures.