

N° 22
S É N A T

Le 19 octobre 2013

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur les enjeux du quatrième paquet ferroviaire.

Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 quinquies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission du développement durable dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 839 (2012-2013) et **55** (2013-2014).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la communication COM (2013) 25 de la Commission 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 »,

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,

Vu la proposition de règlement COM (2013) 27 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004,

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,

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,

Vu la proposition de directive COM (2013) 30 du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte),

Vu la proposition de directive COM (2013) 31 du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte),

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,

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,

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,

– Sur l'orientation de la politique en matière de transports ferroviaires :

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 ;

Invite les autorités européennes à fixer des objectifs clairs d'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées et à mettre en œuvre une évaluation régulière de la qualité de service des prestations de transport ferroviaire ;

Estime 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, sans méconnaître les difficultés propres au fret ferroviaire en France, parmi lesquelles les insuffisances de l'offre de wagon isolé ;

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 ;

Affirme que l'objectif d'ouverture à la concurrence ne doit en aucun cas se traduire par un affaiblissement des exigences de sécurité, qu'elles concernent les installations fixes comme le matériel roulant ;

Approuve l'accroissement du rôle dévolu à l'Agence ferroviaire européenne en matière de sécurité ;

Appelle à l'adoption d'un calendrier raisonnable pour l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire, afin de laisser aux acteurs le temps nécessaire à la préparation du volet social de ces mesures, qui ne saurait en être dissocié ;

– Sur l'ouverture à la concurrence des transports nationaux de voyageurs :

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 ;

Considère qu'en vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes doivent garder la pleine maîtrise de la définition des obligations de service public ; en conséquence, l'adoption de plans pour le transport public de voyageurs ne saurait avoir pour effet de contraindre les choix de ces autorités dans ce domaine ;

Rappelle son attachement au libre choix par les autorités organisatrices du mode d'attribution de leurs obligations de service public ;

Estime 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 ;

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 ;

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 ;

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 ;

– *Sur la gouvernance des chemins de fer :*

Déplore la méfiance de la Commission européenne envers toute entreprise ferroviaire verticalement intégrée ;

Approuve la nécessité d'une répartition claire des compétences entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique de transports ferroviaires ;

Estime en outre indispensable d'interdire toute subvention du gestionnaire de l'infrastructure vers un opérateur de transport, quel qu'il soit ;

Demande 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 ;

Souhaite que le ministre chargé des transports ait la responsabilité de suivre l'activité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et celle de tous les opérateurs de transport ;

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 ;

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 ;

Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours.

Devenue résolution du Sénat le 19 octobre 2013.

Le Président,

Signé : Jean-Pierre BEL