

4e paquet ferroviaire: lever les obstacles pour améliorer les services aux passagers

TRAN Communiqué de presse - Transports – 17-12-2013 - 13:11

Des mesures visant à améliorer le marché intérieur du transport ferroviaire en ouvrant les contrats de services publics à davantage de concurrence, en donnant aux opérateurs un accès plus équitable aux infrastructures et en harmonisant la certification en matière de sécurité ont été approuvées par la commission du transport et du tourisme ce mardi. L'objectif est de renforcer l'interopérabilité et de pouvoir disposer d'un matériel roulant innovant plus rapidement.

Les nouvelles règles visent à garantir que les contrats de services publics offrent le meilleur rapport qualité-prix en limitant leur taille et en s'assurant qu'ils ne peuvent être accordés directement sans justification. Elles devraient également faciliter l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs ferroviaires, en leur donnant un accès plus aisé aux infrastructures. Enfin, les règles devraient simplifier les procédures pour la certification en matière de sécurité du nouveau matériel roulant et transférer graduellement les responsabilités de certification à l'Agence ferroviaire européenne.

Contrats de services publics

- Les États membres peuvent continuer d'accorder des contrats de service public directement sous certaines conditions, mais le pouvoir adjudicateur devrait justifier en quoi une attribution directe est efficace en matière de ponctualité des services, de rapports coût-efficacité, de fréquence des opérations ferroviaires et de satisfaction des consommateurs.
- Si ces conditions ne sont pas remplies, l'organisme de réglementation devrait obliger l'autorité compétente à accorder le contrat via un appel d'offre concurrentiel. Les autorités compétentes ont jusqu'à 2022 pour introduire les appels d'offres concurrentiels.
- Pour permettre aux nouveaux entrants et aux opérateurs plus petits de répondre aux contrats de services publics, un nombre minimum de tels contrats à accorder dans un État membre doit être déterminé, sur base du volume national du marché sous contrat de services publics.
- La fourniture de services ferroviaires sera soumise à un accès ouvert, mais pour les voies couvertes par des contrats de service publics, l'accès peut être limité, si l'organisme de régulation décide, sur la base d'une analyse économique, que cela nuirait à la viabilité du service public. Dans les cas où les États membres choisissent des contrats de service public concurrentiels, les États membres pourraient bloquer l'accès libre aux opérateurs.

Certification

- Pour réduire les formalités administratives relatives à l'autorisation des véhicules, après une période de transition de quatre ans, l'Agence ferroviaire européenne serait responsable de l'autorisation de mettre des véhicules sur le marché. Une distribution claire des tâches entre l'agence et les autorités nationales pendant la période de transition devrait être établie. L'agence pourrait déléguer des tâches et des responsabilités spécifiques aux autorités nationales de sécurité sur la base d'arrangements contractuels mais devrait également avoir le dernier mot sur toutes les procédures d'autorisation.
- Pour réduire le poids des procédures de certification en matière de sécurité pour les entreprises de transport ferroviaires, l'Agence ferroviaire européenne aurait la responsabilité d'émettre un certificat de sécurité unique à tous les opérateurs ferroviaires à l'exception des "réseaux isolés" (États baltes), après une période de transition de quatre ans. Pendant cette période, elle se chargerait progressivement, à la place des autorités nationales de sécurité, de l'émission des certificats de sécurité. Une division des responsabilités et des tâches de l'agence ferroviaire européenne et des autorités nationales de sécurité serait progressivement mise en place.

Opérateurs et gestionnaires d'infrastructures

- Les États membres peuvent choisir entre une structure intégrée avec une seule société holding pour l'opérateur ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructures ou une séparation entre les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures afin d'éviter des conflits d'intérêts et de garantir un accès équitable aux infrastructures pour tous les opérateurs. Le projet de texte définit également des conditions à remplir notamment en matière de transparence financière et de séparation dans le cas des structures intégrées.
- Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut lancer une procédure en infraction et les autres États membres peuvent restreindre l'accès au marché aux opérateurs ferroviaires qui enfreignent les règles.

Prochaines étapes

Les députés de la commission du transport ont adopté les rapports et voté en faveur d'un mandat de négociations avec le Conseil.