



Commission Européenne

Le
nouveau
paquet ferroviaire



***“Vers un espace
ferroviaire
européen
intégré”***

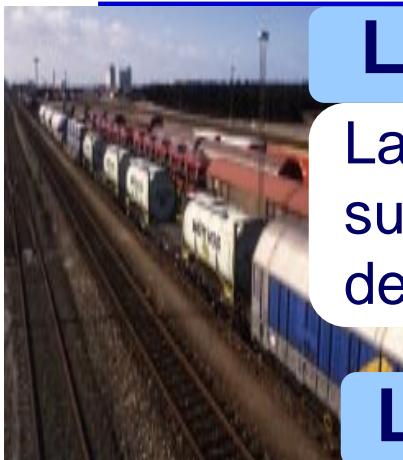
**Courte présentation
des mesures
proposées par la
Commission**

Janvier 2002





Pourquoi des nouvelles mesures?



L'état d'urgence dans le secteur ferroviaire

La dégradation des parts de marché du rail, surtout pour le fret, se poursuit. Les niveaux de qualité restent très insuffisants.

	Fret	
1970	21 %	
1998	8 %	



Le cadre du Livre blanc

Avec des capacités inutilisées, peu créateur d'émissions polluantes, le rail est une des clés de la lutte contre **la congestion** qui asphyxie le secteur du transport et coûte près d'1% de PIB à l'Union.

C'est pourquoi le Livre blanc sur les transports a fait du **rééquilibrage modal** et notamment de la **revitalisation du rail** une priorité.





Comment revitaliser le rail?

Le programme d'action du Livre blanc

Trois types de mesures sont prévues par la Commission:

- Mise en place d'un **cadre tarifaire équitable** pour tous les modes de transport *Proposition à venir*
- **Réseaux Transeuropéens de transports:** priorité forte pour le rail, nouveaux grands projets ferroviaires *Proposition d'octobre 2001*
- Mener à bien la **construction d'un espace ferroviaire européen intégré** *C'est l'objet de ce nouveau paquet ...*





L'espace ferroviaire européen: progrès

Le paquet
« Infrastructures »

Les progrès jusqu'ici

15/3/2001: entrée en vigueur directives

2001/12 - accès

2001/13 - licences

2001/14 - capacités

Les Etats-membres doivent avant le 15 mars 2003:

- **Ouvrir** les services de fret internationaux sur le Réseau TransEuropéen de Transport et en 2008 sur tout le réseau.
- Confier à des **gestionnaires indépendants** des entreprises ferroviaires les décisions garantissant un accès équitable à l'infrastructure et créer des organismes de contrôle.
- Mettre en place un **cadre transparent** pour l'allocation des capacités et pour la tarification des infrastructures.





L'espace ferroviaire européen: lacunes

Certaines insuffisances du cadre réglementaire restent à combler

- **Manque d'interopérabilité.** Des progrès ont été faits pour la grande vitesse. Il faut maintenant progresser sur le reste du réseau en particulier pour le fret.
 - **La sécurité ferroviaire reste cloisonnée.** Bâtie sur des règles nationales, pas de reconnaissance mutuelle.
 - **Une ouverture du marché lente et incomplète.** Limitée aux seuls services de fret internationaux, valable sur tout le réseau en 2008 seulement.
- ➔ **Ces lacunes limitent la qualité des services du rail**





Objectifs du nouveau paquet ferroviaire



Progresser rapidement vers un espace ferroviaire européen intégré

La Commission propose de compléter sans attendre les règles encadrant le secteur ferroviaire par 5 nouveaux textes visant à renforcer la sécurité, l'interopérabilité et l'ouverture du marché de fret ferroviaire.

Première partie de cette présentation (7-12)

Annoncer des mesures futures pour une plus grande qualité

La Commission envisage de prendre des mesures pour améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de fret et de passagers.

Deuxième partie de cette présentation (13-15)





Vers un espace ferroviaire européen intégré

Espace intégré 1/6

Cinq nouvelles propositions législatives :

- **Développer une approche commune de sécurité ferroviaire.**
Projet de directive.
- **Compléter les principes fondamentaux de l'interopérabilité.**
Projet de modification des directives 96/48 et 2001/16.
- **Se doter d'un outil de pilotage efficace: l'Agence ferroviaire européenne.** *Projet de règlement.*
- **Compléter le marché intérieur des services de transport ferroviaire de marchandises.** *Projet de modification de la directive d'ouverture du marché 91/440*
- **Clarifier le rôle de la Communauté par rapport à l'OTIF.**
Recommandation de décision du Conseil.

Ces 5 actions sont développées dans les pages suivantes





Une approche commune de sécurité ferroviaire

Espace intégré 2/6

Proposition de directive sur la sécurité ferroviaire

Quatre objectifs majeurs.

- **Clarifier les responsabilités** : création d'autorités nationales, développement de méthodes communes de sécurité.
- **Conciliation des règles de sécurité avec l'ouverture du marché**: procédure de délivrance des certificats de sécurité donnant accès aux réseaux, adoption d'objectifs communs de sécurité.
- **Transparence et échange d'informations**. Développement d'indicateurs communs de sécurité.
- **Enquêtes sur les accidents et les incidents**. Création d'organes d'enquête indépendants.





Compléter les principes fondamentaux d'interopérabilité

Espace intégré 3/6

Proposition de modification des directives sur l'interopérabilité

Trois objectifs majeurs.

directives 96/48 et 2001/16

- **Méthodes de travail: tirer les leçons des 4 premières années de travaux**
L'expérience acquise au cours des travaux sur les spécifications techniques d'interopérabilité de la grande vitesse conduit la Commission à proposer une adaptation des directives interopérabilité.
- **Cohérence avec les autres propositions du paquet ferroviaire:** les propositions de directive sur la sécurité et sur la création de l'Agence ferroviaire doivent être reflétées dans les directives interopérabilité.
- **Garantir l'interopérabilité sur tout le réseau ouvert à la concurrence:** la géographie du réseau ouvert à la concurrence change avec les nouvelles propositions du paquet (il est proposé d'ouvrir tout le réseau pour 2006). Elle doit coïncider avec celle de l'interopérabilité.





L'Agence ferroviaire européenne: un indispensable outil de pilotage

Espace intégré 4/6

Proposition de règlement créant une Agence pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire

Pourquoi?

- Se doter d'un outil efficace pour progresser au niveau européen sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire
- Absence d'un pôle d'expertise technique public européen

Forme

- Budget annuel estimé: 14 m € soit moins de 0.6% des fonds européens finançant annuellement des projets ferroviaires
- Environ 100 personnes opérationnelles vers 2004-2005.

Rôle

- **Support technique à la décision:** pilotage et coordination des travaux. Mais la Commission propose et les Etats membres décident.
- **Structure de conseil** à la Commission et aux Etats membres
- **Animateur de réseau:** pour favoriser les échanges entre les autorités nationales et établir un climat de confiance.





Compléter le marché intérieur du fret ferroviaire

Espace intégré 5/6

Proposition de modification de la directive d'ouverture du marché du fret ferroviaire (directive 91/440)

La directive actuelle:

- se limite à ouvrir le marché des services de fret internationaux
- n'ouvre en 2003 ce marché que sur le Réseau Transeuropéen de fret ferroviaire avant de l'ouvrir en 2008 sur tout le réseau

La Commission propose d'aller à la fois plus vite et plus loin:

- ouverture des services de fret internationaux **et nationaux**
- sans délai
- sur tout le réseau





OTIF: clarifier le rôle de la Communauté

Espace intégré 6/6

Recommandation de décision du Conseil pour l'adhésion de la Communauté à l'Organisation des Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF)

L'OTIF

- 40 Etats: les Etats membres de l'Union, les pays candidats ayant un chemin de fer, certains pays d'Afrique et d'Asie.
- Couvre: règles uniformes pour le transport international des voyageurs, du fret, des marchandises dangereuses, l'utilisation internationale des infrastructures, des normes techniques du matériel ferroviaire.

Pourquoi adhérer?

Certains domaines couverts par l'OTIF relèvent d'une compétence communautaire exclusive. Dans les domaines de compétence mixte, la Communauté doit pouvoir coordonner les positions des Etats membres.





Futures mesures d'amélioration de la qualité

Qualité 1/3

Au delà des mesures réglementaires proposées, la Commission annonce une série d'initiatives pour renforcer la qualité des services ferroviaires

Pour le fret, comme pour les passagers, la **médiocre qualité** des services proposés est un obstacle important au succès du rail.

Les problèmes sont nombreux: **ponctualité, vitesse, suivi, garanties de service.**

La Commission envisage des **mesures spécifiques d'amélioration de la qualité.**

*Mesures envisagées sur
les 2 pages suivantes*





Fret: mesures envisagées

Qualité 2/3

Assurer des services de qualité suffisante

- Engagement volontaire des entreprises ferroviaires de qualité de service
- Compensations pour non respect des obligations contractuelles
- Garantir les droits des clients

Éliminer les barrières à l'entrée du marché

- Déploiement d'ERTMS (système européen de contrôle commande)
- Accès au marché: renforcement des compétences des régulateurs
- Simplification des procédures douanières

Donner une meilleure priorité aux services de fret

Lignes dédiées au fret, réseau échanges de données.

Renforcer la performance environnementale du rail

Plafonds sonores et d'émissions

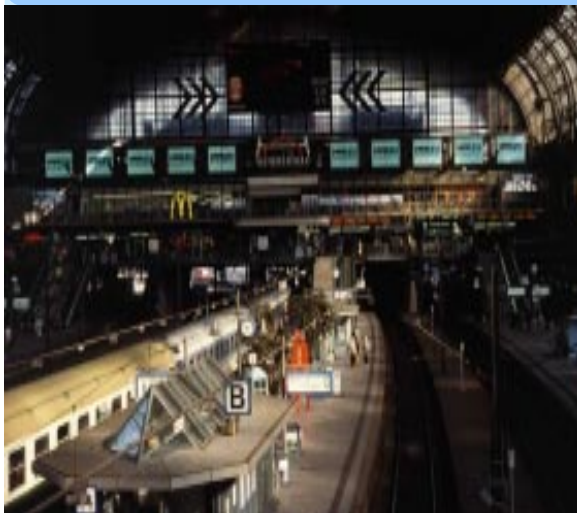




Passagers: mesures envisagées

Qualité 3/3

Ouvrir le marché du transport de passagers par rail



3 étapes possibles

- Ouverture de «niches» sur le marché: trains de nuits et trains-auto notamment
- Ouverture de tous les services internationaux sans cabotage (de type grande vitesse par ex.)
- Ouverture de tous les services internationaux avec possibilité de cabotage

Améliorer les droits du passager ferroviaire



Règlement sur: les contrats, la consultation des consommateurs, le traitement des plaintes, le règlement des conflits, les compensations pour les retards, l'information.

