

N° 129
S É N A T

Le 3 juin 2011

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*établissant un espace ferroviaire unique européen
(E 5642).*

*Est devenue résolution du Sénat, conformément à
l'article 73 quinquies, alinéas 4 et 5, du Règlement du
Sénat, la proposition de résolution de la commission de
l'économie dont la teneur suit :*

Voir les numéros :

Sénat : 494, 496, 498, 509 et 558 (2010-2011).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte) du 17 septembre 2010 – E 5642 (COM(2010) 475 final),

Vu la Communication de la Commission européenne concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen du 17 septembre 2010 (COM(2010) 474 final),

Vu le Livre blanc de la Commission européenne pour un espace européen unique des transports du 28 mars 2011 (COM(2011) 144 final),

Vu la résolution du Parlement européen du 17 juin 2010 sur la mise en œuvre des directives du premier paquet ferroviaire,

Vu le document de travail sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen publié le 17 décembre 2010 par Mme Debora Serracchiani, rapporteure au nom de la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen,

Vu le rapport du Sénat n° 220 (2008-2009) fait en février 2009 par M. Hubert Haenel au nom de la commission des affaires européennes sur la libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne,

Vu le rapport du Sénat n° 55 (2010-2011) fait en octobre 2010 par M. Francis Grignon au nom de la commission de l'économie sur l'avenir du fret ferroviaire,

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,

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,

Considérant que la part de marché du rail stagne depuis dix ans dans l'Union européenne ;

Considérant que la Commission européenne juge insatisfaisante la transposition des directives du premier paquet ferroviaire et a saisi la Cour de justice de l'Union européenne en 2010 d'un recours en manquement contre treize États membres, dont la France et l'Allemagne ;

Considérant que les nécessaires débats juridiques autour des propositions de la Commission européenne ne doivent pas faire oublier que le secteur ferroviaire européen est d'abord confronté à des défis économiques et opérationnels ;

Confirme le bien-fondé d'une refonte du premier paquet ferroviaire afin de consolider les règles existantes et préciser leur interprétation ;

Estime indispensable de conditionner l'ouverture complète à la concurrence du secteur ferroviaire, notamment pour le transport national de voyageurs, à l'exigence d'une séparation totale dans tous les États membres entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire historique ;

Convient de la nécessité que les facilités essentielles, dont la définition ne saurait être entendue de manière extensive, soient fournies, directement ou indirectement, par le gestionnaire de l'infrastructure, ou à défaut par une entité dont l'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle est garantie par rapport à l'opérateur ferroviaire en situation dominante ;

Juge nécessaire la mise en place d'un réseau européen de régulateurs nationaux afin de garantir une convergence des tarifs pratiqués par les gestionnaires nationaux d'infrastructure et d'harmoniser les conditions techniques et juridiques des activités ferroviaires en concurrence dans les différents États membres et invite la Commission européenne à réaliser rapidement une évaluation des externalités négatives générées par les différents modes de transport de marchandises et de personnes dans l'Union européenne ;

Souligne qu'une modulation des tarifs d'accès au réseau en fonction du bruit des matériels roulants ne saurait être imposée aux opérateurs ferroviaires tant que les externalités négatives du trafic routier ne feront pas aussi l'objet d'une taxation obligatoire ;

Recommande de cantonner le recours aux actes délégués aux dispositions véritablement non essentielles de la réglementation du secteur ferroviaire ;

Appelle le Gouvernement français à promouvoir une harmonisation progressive du cadre social ainsi qu'une convergence des règles économiques et environnementales applicables au secteur ferroviaire dans les différents États membres de l'Union afin que la concurrence dans ce secteur s'exerce entre entreprises plutôt qu'entre statuts sociaux ;

Estime nécessaire que des investissements importants soient consentis pour mettre à niveau et développer les infrastructures ferroviaires. Pour ce faire, doit être introduit a minima dans les nouveaux règlements des fonds structurels un mécanisme de fléchage des crédits affectés aux transports durables ;

Estime indispensable que les États membres établissent régulièrement une stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire, assortie d'un programme de financement pluriannuel, glissant et adéquat, et que les gestionnaires d'infrastructure élaborent des plans d'entreprise après consultation des entreprises ferroviaires et de l'organisme de contrôle ;

Rappelle que les États membres demeurent libres, dans le respect des textes européens en vigueur, de créer des services d'intérêt économique général dans le secteur ferroviaire.

Devenue résolution du Sénat le 3 juin 2011.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER