



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 février 2013

Ordre du jour :

1. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 26 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 27 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 28 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 29 : Proposition de DIRECTIVE 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

COM (2013) 30 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

COM (2013) 31 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à la sécurité ferroviaire (Refonte)

Les dossiers précités font partie du quatrième paquet ferroviaire et relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. La période des huit semaines pour le contrôle de la subsidiarité a commencé le 6 février et expirera le 3 avril.

COM (2013) 25 : COMMUNICATION 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

COM (2013) 32 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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

COM (2013) 33 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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

COM (2013) 34 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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 relatives 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

Les dossiers précités font partie du quatrième paquet ferroviaire et ne relèvent pas du contrôle du principe de subsidiarité.

2. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Roland Schreiner

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Examen des documents européens suivants:

COM (2013) 26 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 27 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 28 : Proposition de RÈGLEMENT 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

COM (2013) 29 : Proposition de DIRECTIVE 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

COM (2013) 30 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

COM (2013) 31 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à la sécurité ferroviaire (Refonte)

COM (2013) 25 : COMMUNICATION 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

COM (2013) 32 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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

COM (2013) 33 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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

COM (2013) 34 : RAPPORT DE LA COMMISSION 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 relatives 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

Tous les documents sous rubrique font partie du quatrième paquet ferroviaire. Suite à quelques paroles d'introduction de la part de Monsieur le Président, les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent en détail ledit paquet, en se basant sur le document repris en annexe du présent procès-verbal.

Il est, en premier lieu, procédé à un bref rappel historique (voir page 2 du document annexé), dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la directive 91/440/CEE a été transposée par la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette loi comporte le relevé des grands projets ferroviaires et est régulièrement mise à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire ;
- les directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE ont constitué le premier paquet ferroviaire et ont ouvert les services de fret ferroviaire international à la concurrence, sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire en date du 15 mars 2003 ;
- dès l'entrée en vigueur de la libéralisation du fret en mars 2003, il a été prévu de généraliser cette ouverture à l'ensemble du réseau européen. Le deuxième paquet ferroviaire, composé de cinq directives, a fixé la date d'application de cette libéralisation au 1^{er} janvier 2007. Ce deuxième paquet a également instauré des règles d'interopérabilité, sous l'égide d'une agence ferroviaire européenne (ou ERA pour *European Railway Agency*), située à Lille et à Valenciennes ;
- avec le troisième paquet ferroviaire, composé de quatre directives, la Commission européenne a poursuivi la réforme du secteur ferroviaire en ouvrant à la concurrence les transports internationaux de passagers au sein de l'Union européenne. Cette ouverture est intervenue au 1^{er} janvier 2010. Un autre objectif important du troisième paquet ferroviaire était l'harmonisation de la certification des conducteurs de train dans l'Union européenne ;
- en 2012, la Commission européenne a proposé une refonte du premier paquet ferroviaire couvrant le financement et la tarification des infrastructures ferroviaires, les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire, ainsi que les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché. Le délai de transposition pour la refonte du premier paquet ferroviaire a été fixé en juin 2015.

En janvier dernier, la Commission européenne a présenté le quatrième paquet ferroviaire après avoir constaté, d'une part, une faible qualité des services de transport de voyageurs par chemin de fer en de nombreux endroits de l'UE et, d'autre part, des écarts d'efficacité opérationnelle des entreprises ferroviaires entre les divers modèles nationaux qui existent en Europe. La Commission européenne est d'avis que ces problèmes proviennent d'un manque de pression concurrentielle et des différences entre régimes d'accès au marché au sein de l'UE. Selon elle, les propositions contenues dans le quatrième paquet ferroviaire optimiseront la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et renforceront leur efficacité opérationnelle et, par là même, amélioreront la compétitivité et l'attractivité du secteur ferroviaire par rapport aux autres modes de transport et poursuivront le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

Les propositions de texte du quatrième paquet ferroviaire poursuivent plusieurs objectifs, comme précisé à la page 4 du document annexé. Ces objectifs sont regroupés dans six textes (voir page 5 du document) et peuvent être résumés en trois volets :

1. la certification, l'uniformisation et l'interopérabilité des matériels ferroviaires,
2. une séparation totale des activités de gestion des infrastructures et d'exploitation commerciale des lignes,
3. l'achèvement du processus de libéralisation du rail, en ouvrant le marché du transport de voyageurs nationaux à partir de décembre 2019.

Le premier des six textes composant le quatrième paquet ferroviaire est présenté à la page 6 du document annexé au présent procès-verbal. Il s'agit d'une proposition de règlement abrogeant et remplaçant le règlement (CE) n°881/2004 instituant l'ERA. Pour rappel, l'Agence ferroviaire européenne a été instituée en 2004 et son rôle est de promouvoir l'interopérabilité et l'harmonisation du secteur ferroviaire en élaborant des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces STI sont préparées par un groupe de travail comprenant des membres des autorités nationales de sécurité et des membres des organisations représentatives du secteur. Elles sont ensuite soumises à l'avis du comité des Etats membres avant de faire l'objet d'une décision de la Commission européenne et d'être notifiées aux Etats membres.

La proposition de règlement vise à étendre les compétences de l'ERA en la chargeant, pour l'ensemble de l'UE, de la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules et de la certification en matière de sécurité des opérateurs. Actuellement, les certificats de sécurité sont délivrés par les Etats membres et comportent deux parties :

- une partie A valable, une fois validée par une autorité de sécurité, dans toute l'Europe,
- une partie B spécifique à chaque pays et validée par l'autorité de sécurité du pays traversé par l'entreprise ferroviaire.

La proposition de la Commission européenne a pour objet, d'une part, de fusionner ces deux certificats en un certificat unique et, d'autre part, de charger l'ERA, et non plus les différentes autorités nationales de sécurité, d'en assurer la délivrance.

Tout en notant qu'une inévitable phase de transition sera nécessaire avant que l'harmonisation souhaitée par les instances européennes ne soit effective, les membres de la Commission du Développement durable sont plutôt favorables à cette proposition qui, selon eux, aboutirait à une simplification administrative. Un membre de la commission parlementaire se demande pourtant si, au regard du principe de subsidiarité, il ne serait pas plus simple, d'un point de vue purement pratique que la délivrance du certificat de sécurité continue à être assurée au niveau national par l'Administration des chemins de fers (ACF).

Les deux textes suivants (pages 7 et 8 du document annexé) sont des propositions de directives relatives, d'une part, à l'interopérabilité et, d'autre part, à la sécurité du système ferroviaire dans l'UE. Les membres de la Commission du Développement durable se déclarent également favorables à ces deux propositions de texte et sont d'avis qu'il est important d'étendre les standards techniques et de faire avancer l'harmonisation, car il existe actuellement au sein de l'Union des différences au niveau des systèmes de voltage électrique, de signalisation et de sécurité. Ces différences, si elles n'empêchent pas le trafic ferroviaire international de fonctionner, impliquent pourtant des coûts supplémentaires importants pour les compagnies ferroviaires, étant donné que, par exemple, les locomotives qui circulent dans plusieurs pays doivent être équipées de transformateurs électriques et de différents systèmes de sécurité. Le Luxembourg, de par sa taille et sa situation géographique, a donc tout intérêt à voir se développer l'interopérabilité technique et l'uniformisation des systèmes de sécurité. Cependant, dans la pratique, les grands pays sont très réticents à cette standardisation et, pour des raisons de coûts, ont tendance à vouloir maintenir leur propre système. Ainsi, par exemple, le Luxembourg est l'un des rares Etats membres à avoir implémenté le système européen de contrôle des trains (en abrégé ETCS, pour *European Train Control System*) sur son réseau ferroviaire et risque donc, de manière très ironique, de se retrouver isolé car il a implémenté le système de contrôle qui a été retenu au niveau européen.

En bref, les trois premiers textes du quatrième paquet ferroviaire ne posent *a priori* pas de problème majeur au Luxembourg.

Par contre, les textes suivants relatifs, d'une part, à la séparation totale des activités de gestion des infrastructures et d'exploitation commerciale des lignes et, d'autre part, à l'ouverture du marché du transport de voyageurs nationaux (voir pages 9 à 12 du document annexé) posent de sérieux problèmes aux membres de la commission parlementaire, qui

sont d'avis que l'adoption de ces dispositions mettrait l'Etat luxembourgeois et les CFL devant d'énormes difficultés.

La séparation totale des activités de gestion des infrastructures et d'exploitation commerciale des lignes

Le quatrième paquet ferroviaire entend séparer plus nettement le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Il s'agit d'éloigner la prise de décisions relatives à l'entretien, à la gestion journalière du trafic ferroviaire et au développement de l'infrastructure, des opérateurs nationaux qui, dans certains pays, l'exercent encore. Pour la Commission européenne, une séparation institutionnelle complète est le moyen le plus simple et le plus efficace pour garantir une concurrence équitable. La Commission européenne estime que les gestionnaires de l'infrastructure devraient jouir d'une indépendance opérationnelle et financière par rapport aux exploitants de services de transport ferroviaire, quels qu'ils soient, afin de limiter les conflits d'intérêts potentiels et assurer à toutes les entreprises un accès non discriminatoire aux voies. Afin d'assurer un accès équitable, les fonctions considérées comme essentielles (la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires donnant accès au réseau ferroviaire, l'allocation des sillons et la détermination de la redevance) ne pourront plus être assurées par les entreprises ferroviaires historiques des Etats membres, mais devront être confiées à des gestionnaires indépendants.

Si les dispositions actuellement en vigueur prévoient d'ores et déjà une certaine séparation entre les activités de gestion des infrastructures et d'exploitation commerciale des lignes (la séparation comptable financiers est obligatoire depuis 1991 ; les fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure sont séparées des activités de transport depuis 2001), la Commission européenne propose, par le biais du quatrième paquet ferroviaire, de surenchérir et d'instaurer une séparation institutionnelle, fonctionnelle et géographique totale.

Au cours d'un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable concluent que la transposition de ces nouvelles dispositions au Luxembourg engendrerait de nombreuses difficultés pratiques et impliquerait de créer *ex-nihilo*, à partir de l'opérateur historique que sont les CFL, un gestionnaire d'infrastructure de toutes les lignes ferroviaires parcourant le Grand-Duché, dont les dirigeants, le personnel administratif et les bâtiments seraient totalement séparés. De leur avis, cette situation aurait d'importantes conséquences sociales pour le personnel.

L'ouverture du marché du transport de voyageurs nationaux

La proposition de directive relative à la libéralisation du transport national de voyageurs prévoit qu'une entreprise ferroviaire sera habilitée à fournir des services de transport de voyageurs par rail partout dans l'UE, soit en offrant des services commerciaux concurrents, soit en brigant l'attribution de contrats de service public de transport par chemin de fer. Ainsi, chaque Etat membre aura l'obligation d'organiser de véritables appels d'offres pour l'exploitation de chaque ligne. De surcroît, les opérateurs historiques devront garantir à toute entreprise de transport ferroviaire étrangère un accès effectif et non-discriminatoire au matériel ferroviaire existant.

Les membres de la Commission du Développement durable émettent de sérieux doutes quant à la volonté de la Commission européenne d'ouvrir à la concurrence les lignes couvertes par des contrats de service public par le biais d'une procédure obligatoire d'appel d'offres. Ils prévoient que ces mesures détérioreront l'offre de transports publics au Luxembourg et la rendront plus chère. Ils sont d'avis que le transport national de personnes

est un service public et devrait rester dans le giron public afin d'offrir une garantie en termes de qualité et de sécurité.

Les membres de la commission parlementaire craignent en outre que la combinaison entre accès libre au marché et contrats de service public n'engendre une concentration de l'offre sur des lignes les plus rentables, comme c'est déjà le cas pour le trafic ferroviaire international. En outre, l'ouverture des marchés publics pourrait avoir pour conséquence une privatisation partielle du service public et une fragmentation du marché, ce qui se traduirait par le fait que certaines entreprises feraient des bénéfices tandis que d'autres devraient assurer ce qui est moins lucratif, missionnées par l'Etat

A une question afférente, Monsieur le Ministre répond qu'au Grand-duché, quasiment toutes les lignes ferroviaires sont déficitaires. Etant donné qu'il est prévu, dans le contrat de service public actuel, que l'Etat verse aux CFL une rémunération correspondant aux charges effectives occasionnées dans le cadre de la réalisation des missions de service public, moins les recettes générées dans le cadre de l'exécution de ces missions, plus un bénéfice raisonnable, il n'est pas à exclure que des entreprises ferroviaires étrangères soient intéressées à répondre à un appel d'offre de l'Etat luxembourgeois, étant donné qu'elles ne prendront aucun risque financier, tout déficit éventuel étant compensé par l'Etat. De ce fait, et étant donné que les CFL ne sont en aucun cas concurrentiels vis-à-vis d'une DB ou d'une SNCF, Monsieur le Ministre est d'avis que la modification de la législation européenne en la matière pourrait gravement remettre en cause la pérennité des CFL.

Il est à noter que la proposition de directive relative à la libéralisation du transport ferroviaire national prévoit une limitation de cette libéralisation au cas où l'équilibre économique d'un contrat de service public est compromis. Dans ce cas, l'organisme de contrôle national, en l'occurrence l'Institut luxembourgeois de Régulation au Grand-Duché, aura pour mission de vérifier qu'aucune menace ne pèse sur la viabilité d'un contrat de service public. Cette disposition n'est cependant, de l'avis des responsables gouvernementaux, en aucun cas suffisante pour garantir l'avenir de l'entreprise ferroviaire nationale.

Il est encore à noter que le contrat de service public signé entre l'Etat et les CFL a été conclu pour une durée de quinze ans, qui est la durée maximale autorisée dans le règlement CE n°1370/2007. Ce contrat expirera au plus tôt le 1^{er} janvier 2023 et au plus tard le 31 décembre 2024, et ceci indépendamment de l'entrée en vigueur du quatrième paquet ferroviaire.

*

Suite à une question afférente, il est encore précisé qu'il est dans l'intention de la Commission européenne de considérer le quatrième paquet ferroviaire comme un paquet global et de le faire adopter en un ensemble.

Les discussions sont actuellement en cours à Bruxelles et aucune unanimité n'a encore pu se dégager. Il y a notamment beaucoup d'interrogations sur le bien-fondé de la libéralisation, sur ses conséquences sociales, sur le devenir des lignes couvertes par des contrats de service public, de telle sorte qu'il est à l'heure actuelle très difficile de se prononcer sur une date d'adoption du paquet. Sous la présidence irlandaise, les discussions devraient se cantonner au volet purement technique (textes sur l'interopérabilité et la sécurité).

*

Après avoir examiné les différents textes qui composent le quatrième paquet ferroviaire, les membres de la Commission du Développement durable se posent de nombreuses questions sur les conséquences concrètes de ce paquet pour le Luxembourg, et notamment sur le futur

des CFL à long terme, sur une détérioration du service, de la qualité et de la sécurité. Le sort des travailleurs et les conditions d'emplois sont aussi évoqués à plusieurs reprises. Ils sont d'avis que l'adoption du paquet signifierait non seulement une baisse dramatique de la qualité des services offerts par les transports publics, mais aussi la disparition de l'opérateur historique ne disposant pas des moyens financiers et logistiques des grands opérateurs ferroviaires européens. Les membres de la commission parlementaire estiment donc que l'intérêt national est en jeu et nécessite une mobilisation.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe qu'il s'entretiendra personnellement avec Monsieur le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas afin de lui faire part des problèmes rencontrés par le Luxembourg. De même, il effectuera des déplacements dans plusieurs Etats membres afin, le cas échéant, de trouver des alliés qui, comme le Grand-Duché, s'opposeraient pour une raison ou une autre à l'adoption en l'état des propositions de la Commission européenne.

En sus des démarches de Monsieur le Ministre, il s'agira également de se tenir en contact avec les eurodéputés luxembourgeois afin que ces derniers tentent d'intercéder auprès du Parlement européen.

En outre, les membres de la commission parlementaire sont d'avis unanime que la Chambre des Députés devrait adopter un avis motivé dans le cadre du contrôle du principe de subsidiarité, afin de contester les propositions de la Commission européenne. Quant aux arguments juridiques pour contrer le problème de subsidiarité, ils pourraient notamment se baser sur deux axes :

- en premier lieu, il devrait être fait mention du fait que la Commission européenne fait les choses dans le désordre et qu'au lieu de procéder à la libéralisation, il aurait été normal de d'abord assurer la sécurité et l'interopérabilité dans toute l'UE. L'harmonisation technique aurait dû précéder la libéralisation. Or, c'est la libéralisation qui a d'abord été mise en œuvre ;
- l'argumentation pourrait également mettre en avant les dimensions territoriales des Etats membres. En effet, la taille des pays, et donc la taille de leur réseau ferroviaire, sont des éléments à prendre en compte. Plutôt que de viser une uniformisation complète, il serait bon de réfléchir à des solutions qui conviennent à la taille des Etats ; l'UE devrait tenir compte des spécificités de chaque Etat membre et les instances européennes devraient ainsi être attentives à ne pas créer de discrimination entre les Etats membres de petite taille et ceux de grande taille car, si pour les premiers, la transposition du quatrième paquet ferroviaire pourrait s'avérer extrêmement problématique et mettre en danger la survie de leur opérateur historique national, les grands pays n'éprouveront aucune difficulté à mettre en œuvre ces dispositions et pourraient même en tirer avantage.

Si ces arguments devront bien entendu être encore étoffés, les membres de la Commission du Développement durable s'accordent pour que l'avis qu'ils rédigeront mette également en exergue les points positifs contenus dans le quatrième paquet ferroviaire. Ce faisant, la Commission européenne devrait vraisemblablement être plus ouverte aux critiques qui émaneront du Luxembourg et, le cas échéant, plus réceptive à ses arguments.

*

Monsieur le Ministre rappelle en outre que la Commission européenne a introduit un recours en manquement devant la CJUE dans lequel elle fait valoir l'insuffisance des mesures adoptées par le Luxembourg afin d'assurer la transposition du premier paquet ferroviaire. Pour rappel, la directive 91/440/CEE prévoit que l'exercice de certaines « fonctions essentielles » ne peut plus être assuré par les entreprises ferroviaires historiques des Etats

membres, mais doit être confié à des gestionnaires indépendants. De telles fonctions comprennent notamment l'attribution des sillons. Monsieur le Ministre explique qu'au Luxembourg, il a été pourvu à cette exigence par la création de l'ACF à qui il a été confié une grande partie des missions ayant trait à l'attribution des sillons.

La Commission européenne reproche cependant au Luxembourg d'avoir enfreint l'exigence d'indépendance d'une entité prestataire de services de transport ferroviaire car, en cas de perturbation du trafic, l'horaire normal fixé par l'ACF ne peut plus être respecté et une réallocation urgente des horaires et des sillons est opérée par les CFL à l'endroit des postes d'aiguillage. La Commission européenne exige donc que la réallocation urgente des sillons soit également transférée à l'ACF.

Monsieur le Ministre fait cependant savoir que l'ACF n'est absolument pas équipée pour prendre en charge cette mission. Il est d'avis que cette exigence de la Commission européenne est inacceptable, car elle ne fonctionne pas dans la réalité et est complètement disproportionnée par rapport aux objectifs recherchés. Il informe cependant les membres de la Commission du Développement durable qu'il n'est pas improbable que la CJUE se prononce en défaveur du Grand-Duché et que notre pays se voie obligé de transposer cette disposition en urgence.

*

Lors de la réunion du 20 mars prochain, à laquelle assistera également Monsieur l'eurodéputé Georges Bach, les membres de la Commission poursuivront l'examen du quatrième paquet ferroviaire et adopteront une proposition d'avis motivé, lequel sera soumis pour approbation à la Chambre des Députés réunie en séance plénière, probablement en date du 21 mars 2013.

2. Divers

Monsieur le Président informe que deux membres de la majorité et deux membres de l'opposition parmi les membres de la Commission du Développement durable sont autorisés à participer à une réunion interparlementaire sur le thème de « *L'application effective et uniforme de la législation européenne et environnementale, pourquoi n'y arrive-t-on pas ?* », qui aura lieu à Bruxelles, le 26 mars 2013. Il prie les personnes intéressées de se manifester auprès du service des relations internationales.

Luxembourg, le 13 mars 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département des transports

LE QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE



Dates clés

- **1991:** Directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires
- **2001:** Premier Paquet Ferroviaire
- **2004:** Deuxième Paquet Ferroviaire
- **2007:** Troisième Paquet Ferroviaire
- **2012:** Refonte (*Recast*) du Premier Paquet Ferroviaire



Présentation par la Commission européenne

- Documents officiels diffusés et publiés en date du 30 janvier 2013 par la Commission européenne



Objectifs du 4^{ème} paquet ferroviaire suivant la Commission européenne

« l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport par rail en supprimant les obstacles légaux, institutionnels, techniques qui subsistent et en favorisant l'efficacité et la compétitivité du secteur ferroviaire »

« la suppression des barrières administratives et techniques encore présentes, notamment en élaborant une approche commune de la sécurité et de l'interopérabilité afin d'accroître les économies d'échelles pour les entreprises ferroviaires actives dans l'Union, en diminuant les coûts administratifs et en accélérant les procédures administratives, tout en évitant toute discrimination déguisée »



Textes du 4ième paquet ferroviaire

1. Proposition de règlement établissant une Agence Ferroviaire Européenne et abrogeant le règlement (CE) n°881/2004;
2. Proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'Union européenne;
3. Proposition de directive relative à la sécurité du système ferroviaire dans l'Union européenne;
4. Proposition de directive modifiant la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 relative à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
5. Proposition de règlement relatif à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et modifiant le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route;
6. Proposition de règlement abrogeant le règlement (CEE) n°1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemins de fer.



Règlement établissant une Agence Ferroviaire Européenne et abrogeant le règlement (CE) n°881/2004

- Abroge et remplace le règlement 881/2004 instituant une Agence Ferroviaire Européenne (ERA)
- Extension des compétences de l'ERA notamment:
 - Délivrance des certificats de sécurité **uniques** conformément aux articles 10 et 11 de la directive sur la sécurité ferroviaire;
 - Contrôle renforcé de l'ERA sur le fonctionnement des autorités nationales de sécurité et des organismes notifiés;
 - Rôle accru de l'ERA dans le processus d'abrogation de règles nationales superflues.



Proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'Union européenne

Nouvelles règles: nouvelles définitions, création de la notion d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule (*articles 19 et 20*), nouvelles règles sur les registres;

Clarification de règles existantes notamment en ce qui concerne l'application de règles nationales;

Article 21: Clarification du rôle que jouent les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans la vérification de la compatibilité technique du véhicule avec la ligne et de l'intégration en sécurité du véhicule dans le système où il est destiné à être exploité.



Proposition de directive relative à la sécurité du système ferroviaire dans l'Union européenne

Développement et amélioration de la sécurité ferroviaire (article 4);

Les Etats membres ne doivent pas adopter de nouvelles règles nationales qui pourraient augmenter la diversité du système actuel (article 8);

Certificat de sécurité unique (article 10 et 11): Les entreprises ferroviaires doivent faire leur demande en vue de l'établissement d'un certificat de sécurité unique à l'ERA, qui sera valable au niveau européen.



Proposition de directive relative à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs

- Dernière étape de la libéralisation (après le fret en 2007 et le transport international de voyageurs en 2010) – applicable à partir du 1^{er} janvier 2018
- Limitation du droit d'accès si l'équilibre économique d'un contrat de service public (CSP) est compromis (décision de l'organisme de contrôle - ILR)



Renforcement des gestionnaires de l'infrastructure

- Définition du gestionnaire d'infrastructure : « *gestionnaire de l'infrastructure* », toute entité ou entreprise assurant le développement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau; le développement comprend la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure; l'exploitation de l'infrastructure comprend tous les éléments du processus de répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, la gestion du trafic et la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances; l'entretien comprend les travaux de renouvellement de l'infrastructure et les autres activités de gestion des actifs.
- Disparition des fonctions essentielles
- Création d'un comité de coordination par chaque GI auquel participent les EF (passagers et fret), les organisations représentatives des EF et de leurs utilisateurs, les autorités locales et régionales ainsi que des représentants des Etats membres et des organismes de contrôle
- Création d'un réseau européen des GI, sous la coordination de la Commission



Séparation verticale

Séparation comptable au sein d'un groupe intégré (article 6 paragraphe 2)

Séparation institutionnelle du gestionnaire de l'infrastructure (article 7) : Le GI est une entité distincte de toute EF:

- Une même personne physique ou morale ne peut
 - exercer un contrôle direct ou indirect, en même temps, sur une EF et un GI;
 - avoir le droit de nommer les membres du conseil d'administration d'un GI et, en même temps, exercer un contrôle direct ou indirect sur une EF;
 - être membre du conseil d'administration et de la direction d'un GI et d'une EF
 - être membre du conseil d'administration et de la direction d'un GI ou d'une EF et, en même temps exercer un contrôle direct ou indirect sur une EF ou un GI

Indépendance des gestionnaires de l'infrastructure au sein d'entreprises verticalement intégrées (articles 7 bis et 7 ter): permet aux entreprises verticalement intégrées, notamment à celles qui possèdent une structure de holding, de conserver la propriété du gestionnaire de l'infrastructure.



Proposition de règlement relatif à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et modifiant le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route

Contrat de service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route du 9 mai 2009 (1^{er} janvier 2010 – 31 décembre 2024).

Trois modifications importantes :

- Suppression de la possibilité d'attribuer directement un CSP rail (sauf si valeur annuelle inférieure à 5 MEUR ou distance annuelle inférieure à 150.000 km) ;
- Limitation de la valeur de tout CSP soit à 10 millions de train/km soit au tiers du volume total du transport national de passagers sous CSP ;
- Accès effectif et non-discriminatoire au matériel ferroviaire (diverses mesures pour permettre à une EF qui ne disposerait pas de matériel ferroviaire de participer à un appel d'offres).
- Impact sur l'actuel CSP des CFL ?

A priori, le CSP actuel, pourrait, le cas échéant, se poursuivre jusqu'à son terme (31 décembre 2024).



Abrogation du règlement (CEE) n°1192/69 du Conseil relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises des chemins de fer

Conséquences pour le Luxembourg

<p>Règlement ERA et directives sur l'interopérabilité et la sécurité</p>	<p>Les changements à apporter ne sont pas insurmontables pour le Luxembourg</p>
<p>Directive relative à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et à la gestion de l'infrastructure ferroviaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • dans les 18 mois de la publication au JOUE (délai de transposition), mise en œuvre d'une structure transitoire • au plus tard pour le 3 décembre 2019, séparation intégrale entre EF et GI • libéralisation transport national de voyageurs à partir du 1^{er} janvier 2018 • One size does not fit all
<p>Règlement relatif à la libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs et modifiant le règlement 1370/2007</p>	<ul style="list-style-type: none"> • CSP en cours (1^{er} janv. 2023 / 31 déc. 2014) • à l'expiration du CSP actuel (1^{er} janvier 2023 ou 31 décembre 2024), mise en concurrence pour l'octroi du nouveau CSP