



N° 1887

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 octobre 2004

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

sur le troisième paquet ferroviaire
(documents E 2535, E 2536, E 2537 et E 2696)

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

en application de l'article 151-1 du Règlement,

PAR M. CHRISTIAN PHILIP,

Rapporteur de la Délégation
pour l'Union européenne,

Député.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les quatre textes dont nous sommes saisis constituent ce qu'il est convenu d'appeler le « troisième paquet ferroviaire ».

Il s'agit :

- d'une proposition de directive ouvrant à la concurrence le transport international de passagers à compter du 1^{er} janvier 2010 et autorisant le cabotage ;

- d'une proposition de directive fixant des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains ;

- d'une proposition de règlement sur les droits et les obligations des passagers, définissant les responsabilités des entreprises ferroviaires en cas d'accident, de retard, d'annulation, ainsi que les montants de compensation ;

- d'une proposition de règlement relative notamment aux compensations dues en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire.

Pour la Commission, ces textes sont des compléments indispensables aux dispositions prévues par les premier et deuxième paquets, adoptés respectivement en février 2001 et au mois de mars 2004. Son objectif est ainsi de poursuivre l'intégration du système ferroviaire européen.

Si ce troisième paquet apporte la confirmation de la détermination de la Commission à revitaliser le rail, les critiques – et même l'hostilité – formulées par beaucoup d'Etats et d'industriels à l'encontre de trois des quatre textes de ce troisième paquet devraient conduire à modifier son économie.

En l'état actuel des discussions au sein du groupe de travail du Conseil, la proposition de directive relative à la certification des conducteurs de trains – sur le principe duquel existe un consensus entre les Etats membres – pourrait faire l'objet d'un accord politique dès le prochain Conseil « Transports » des 9-10 décembre 2004.

Mais les autres propositions seraient examinées et adoptées dans un avenir encore incertain, du fait des problèmes soulevés par les deux propositions de règlement quant à leur conformité aux principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Une telle évolution n'est pas en soi un problème. La directive sur la certification des conducteurs doit être adoptée en urgence car elle se rattache au deuxième paquet dont elle facilitera la mise en œuvre concrète. Toutefois, cette dissociation ne saurait justifier de freiner le processus d'ouverture à la concurrence, tout particulièrement l'ouverture totale des trafics de passagers.

Il convient de donner suite aux objectifs affichés par le Livre Blanc de la Commission sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ainsi que par la stratégie adoptée par le Conseil européen de Lisbonne en vue de l'achèvement du marché intérieur.

Il importe également que, comme ce fut le cas aux Etats-Unis, l'unification du système ferroviaire contribue à renforcer le sentiment d'identification des citoyens européens.

Pour ces raisons, la présente proposition de résolution est soumise à votre approbation.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

I. Sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (COM[2004] 142 final, document E 2696) :

1. Accepte que le champ d'application de la proposition de directive soit limité aux seuls conducteurs de trains transfrontaliers, mais demande que l'Agence ferroviaire européenne puisse être chargée d'examiner la possibilité d'y inclure ultérieurement d'autres conducteurs et, le cas échéant, certains personnels de bord.

2. Souhaite que le Conseil retienne le principe de l'inclusion, en annexe à la proposition de directive, des annexes I et II de l'accord entre la Communauté européenne du Rail et la Fédération européenne des travailleurs du transport, relatives aux aptitudes physiques, psychologiques et professionnelles.

3. Demande que la proposition de directive puisse faire l'objet d'un accord politique lors du Conseil des ministres des Transports des 9-10 décembre 2004, afin qu'elle puisse être définitivement adoptée dans un bref délai et entrer en vigueur lors de l'ouverture totale des réseaux de fret.

II. Sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (COM[2004] 139 final, document E 2535) et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (COM[2004] 143 final, document E 2536):

1. Juge opportun que les deux propositions relatives au trafic des passagers puissent être examinées et adoptées conjointement par le Conseil.

2. Estime souhaitable d'envisager une ouverture totale des trafics de voyageurs plutôt que de commencer par le seul trafic international.

3. Considère qu'il est indispensable de mettre en œuvre des mécanismes destinés à :

- garantir, pour l'attribution des sillons, les droits acquis des opérateurs ayant procédé à d'importants investissements, et à faciliter la signature d'accords-cadres avec le gestionnaire de l'infrastructure d'une durée supérieure à dix ans ;

- harmoniser les péages d'infrastructures ;

- poursuivre une politique d'investissements soutenue en faveur des réseaux ferroviaires.

4. Estime nécessaire que le Conseil modifie le dispositif de la proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux, afin qu'elle soit davantage conforme au principe de proportionnalité ; qu'elle contribue à prévenir les risques de distorsions de concurrence entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport ; que les imprécisions qu'elle recèle puissent être corrigées.

III. Sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire (COM[2004] 144 final, document E 2537) :

1. Juge indispensable que l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence s'accompagne de la mise en place d'un encadrement

minimal, conformément à un principe déjà appliqué dans les autres secteurs ouverts à la concurrence.

2. Estime toutefois nécessaire que, devant l'hostilité affichée, à l'heure actuelle, par la quasi-totalité des Etats membres et par la très large majorité des transporteurs à l'encontre de la proposition de règlement, le Conseil examine la possibilité de prévoir un mécanisme fondé sur des contrats-types, auxquels les parties pourraient déroger à certaines conditions.

N° 1887 - Proposition de résolution sur le troisième paquet ferroviaire (M. Christian Philip, Rapporteur de la Délégation pour l'Union européenne) (27/10/2004)