



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.5.2006
COM(2006) 189 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire

{SEC(2006) 530}

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION : Du premier au troisième paquet ferroviaire, la création progressive d'un espace ferroviaire européen.....	3
2.	Une transposition réalisée par les États membres mais restant à consolider	4
3.	L'évolution du marché ferroviaire et sa place dans le système de transport	6
3.1.	Le marché du transport ferroviaire de marchandises	6
3.2.	Le marché du transport ferroviaire de voyageurs	7
4.	L'évolution de la sécurité ferroviaire.....	7
4.1.	Une situation très favorables.....	7
4.2.	La question des certificats de sécurité.....	8
5.	L'évolution des conditions de travail et de l'emploi dans le secteur ferroviaire	8
5.1.	L'évolution de l'emploi	8
5.2.	Les conditions de travail dans le secteur ferroviaire.....	9
6.	CONCLUSIONS : Des approfondissements encore nécessaires.....	10
Annexe: Document de travail des services de la Commission incluant 14 annexes d'information sur chacun des grands thèmes abordés dans la communication		

1. INTRODUCTION : DU PREMIER AU TROISIEME PAQUET FERROVIAIRE, LA CREATION PROGRESSIVE D'UN ESPACE FERROVIAIRE EUROPEEN

Le transport ferroviaire a été le premier mode de transport moderne. Il a connu un succès sans précédent au 19^{ème} siècle et dans la première moitié du 20^{ème} avant de connaître un déclin continu face à la montée et au succès de l'automobile et de l'aviation commerciale. Afin d'enrayer ce déclin, la Communauté européenne s'est dotée d'un ensemble législatif dont l'objectif principal est la revitalisation du transport ferroviaire par la constitution progressive d'un espace ferroviaire intégré à l'échelle européenne. Mais la lenteur d'adaptation du comportement des États membres et de leurs entreprises nationales à la dimension européenne a eu comme conséquence la poursuite du déclin du secteur ferroviaire dans la plupart des États membres, sauf dans ceux qui avaient pris conscience de la nécessité d'actions volontaristes et courageuses. Les premiers États membres à réformer leur secteur ferroviaire national sont aussi ceux qui aujourd'hui affichent les meilleures performances (en terme de trafic notamment) et un degré de modernisation laissant augurer un avenir favorable.

Le Livre blanc sur le secteur ferroviaire annonçait dès 1996¹ la nécessité de réformer de façon plus approfondie le secteur pour lui donner une chance de succès dans le marché intérieur européen. Le **premier paquet ferroviaire** présenté en 1998 par la Commission s'inspirait des insuffisances de la directive 91/440/CEE² et du consensus des décideurs sur l'analyse du Livre blanc de 1996. Composé de trois directives, il prévoit la possibilité pour toute entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence selon des critères communautaires, d'accéder à l'infrastructure ferroviaire dans des conditions équitables et non discriminatoires pour offrir des services paneuropéens, à commencer par les services internationaux de fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire. Son adoption à la fin de l'an 2000, après une difficile conciliation entre le Parlement européen et le Conseil, et sa publication le 15 mars 2001, en vue d'une transposition par les États membres au 15 mars 2003, révélaient la volonté des décideurs politiques nationaux et européens de modifier de fond en comble le cadre réglementaire du secteur pour assurer son intégration dans l'espace européen et pour lui permettre d'affronter la concurrence des autres modes de transport dans de meilleures conditions.

Le Livre blanc de septembre 2001 sur la politique européenne des transports, s'appuyant sur les décisions du premier paquet ferroviaire, préconisait clairement la poursuite de la création d'un espace ferroviaire européen qu'un **second paquet ferroviaire** proposé par la Commission en janvier 2002, et adopté en avril 2004, venait préciser avec une ouverture plus grande du marché du fret, une directive sur la sécurité ferroviaire, un règlement établissant une agence ferroviaire européenne et d'autres mesures visant à accélérer l'interopérabilité des réseaux nationaux. L'adoption de ce paquet qui comprend l'ouverture totale du marché du fret dès 2007, sur une Europe alors élargie à 25 voire à 27 États membres, démontrait la même volonté des décideurs de poursuivre la création d'un espace ferroviaire européen. Plus révélateur encore de cette volonté, l'exigence du Parlement européen de voir un **troisième paquet ferroviaire** sur la table avant de donner son accord au second paquet, conduisait la Commission à déposer dès mars 2004 de nouvelles propositions visant cette fois l'ouverture à

¹ Livre blanc « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires » - COM(96) 421 du 30.7.1996.

² Les références complètes de la législation commune en matière de transport ferroviaire figure en annexe 1.

l'horizon 2010 du marché du transport international de passagers, la certification des personnels de bord et les droits des passagers. L'avis favorable du Parlement européen en septembre 2005 et l'accord politique intervenu au Conseil le 5 décembre 2005 laissent présager un accord, sans doute difficile, sur ce paquet dans les premiers mois de 2007. Il sera alors permis de dire que le cadre réglementaire européen pour le secteur ferroviaire est complet, ce qui n'exclut pas que des ajustements puissent être apportés, à l'avenir, à certaines dispositions déjà adoptées, à la lumière des transpositions effectuées et des difficultés apparues sur le terrain.

La Commission entend faire rapport ici sur la seule mise en œuvre du premier paquet ferroviaire, totalement applicable à l'heure actuelle, sur ses effets sur les acteurs et sur le marché, en gardant à l'esprit que l'objectif de la création à terme d'un véritable espace ferroviaire européen est le seul capable d'offrir au secteur les conditions de sa revitalisation dans le système de transport européen, nécessaire contribution à la Stratégie de Lisbonne. Développer la compétitivité du secteur aujourd'hui par l'ouverture du marché peut favoriser les investissements de demain et en ce sens, garantir la croissance et l'emploi que la stratégie de Lisbonne s'est donnée pour objectif de favoriser. En outre, en contribuant au développement d'un mode de transport respectueux de l'environnement, la Communauté s'inscrit délibérément en faveur du développement durable dans les transports.

Le présent rapport s'appuie sur les connaissances propres des services de la Commission, sur les discussions tenues avec les États membres au sein de divers comités et groupes de travail spécialisés et sur un certain nombre d'études figurant sur le site internet de la Commission. En outre, les acteurs et leurs organisations représentatives au plan européen ont formulé des observations et commentaires sur la situation actuelle. Synthétisés, ils sont présentés à l'annexe 3 figurant dans le document de travail.

2. UNE TRANSPOSITION REALISEE PAR LES ÉTATS MEMBRES MAIS RESTANT A CONSOLIDER

Le premier paquet ferroviaire comprend trois directives du Parlement européen et du Conseil (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), étroitement liées entre elles, dont la transposition par les 15 États membres devait être effectuée au plus tard pour le 15 mars 2003 et par les 8 nouveaux États membres, dotés d'un système ferroviaire, le 1^{er} mai 2004, date de leur adhésion à l'Union européenne. La Commission a examiné les principaux aspects de la réforme pour lesquels elle fournit une appréciation globale de la transposition ci-dessous, les détails étant fournis en annexe :

- la **séparation comptable** des activités relatives à la fourniture de services de transport et les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, en distinguant en outre, parmi les comptes relatifs à la fourniture de services de transports ceux liés aux activités de transport de voyageurs et ceux relatifs aux activités de transport de marchandises (annexe 4). Le subventionnement croisé d'activités doit être évité. Un grand nombre d'États membres ont entrepris de modifier en profondeur la structure juridique de leur entreprise nationale de chemin de fer ; ces processus de réformes ne sont pas terminés partout et les comptes ne reflètent pas encore les nouvelles obligations. Les comptes 2005 publiés en 2006 devraient être conformes aux exigences des directives;
- la **séparation des fonctions essentielles**, que sont l'allocation de capacité, la tarification, l'octroi des licences et le contrôle des obligations de services publics, par rapport aux

activités de transport (annexes 5-6) : la Commission examinera sur la base de critères clairs et transparents la neutralité du gestionnaire d'infrastructure dans l'allocation des capacités et la tarification de l'usage de l'infrastructure, en particulier lorsque la séparation des fonctions n'est pas garantie par une séparation institutionnelle. L'accès à l'infrastructure (rail et services) doit être transparent et non discriminatoire et des efforts restent à faire dans ce domaine dans beaucoup d'États membres;

- **l'existence d'un organisme de contrôle indépendant** est essentielle pour surveiller le marché ferroviaire et agir comme instance de recours pour les conflits entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire (annexe 7). Cet organisme doit disposer de ressources humaines, financières et administratives suffisantes pour lui permettre de jouer un rôle actif dans le fonctionnement du marché, ce qui n'est pas le cas partout;
- **l'octroi de droits d'accès à l'infrastructure**, y compris aux services nécessaires, équitables et non discriminatoires pour toutes les entreprises ferroviaires souhaitant offrir des services internationaux de fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire à partir du 15 mars 2003 (annexes 2 et 8). La Commission encourage la mise en place progressive de contrats standardisés entre le gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire (contrats d'utilisation et accords-cadres) pour faciliter l'accès. Rendre l'accès à l'infrastructure possible aux candidats autorisés (par ex. les chargeurs, les autorités compétentes pour des contrats de service public de transport) est une option réglementaire pour les états membres qui voient une nécessité de donner aux clients du rail un outil supplémentaire pour obtenir un service de transport de meilleure qualité;
- **la mise en place d'un système de tarification** fondé sur le principe du coût marginal avec possibilités d'augmentations dans certaines conditions (annexe 8). Il apparaît essentiel que les distorsions de concurrence résultant des disparités des niveaux de redevances entre les modes de transport et à l'intérieur du mode ferroviaire soient corrigées. Pour atteindre les objectifs du premier paquet ferroviaire, il est important d'éviter les financements croisés entre les trains de fret et les trains de voyageurs, au travers de la tarification de l'infrastructure;
- **des conditions harmonisées d'octroi des licences d'entreprises ferroviaires** qui sont valables pour l'ensemble du territoire communautaire (annexe 9). Si les coûts et délais d'obtention de ces licences sont variables d'un État à l'autre, la transparence sur les conditions à remplir par les entreprises ferroviaires pour obtenir une licence devrait être encore améliorée.

Au 1^{er} janvier 2006, 24 des 25 États membres ont formellement transposé les directives du premier paquet ferroviaire dans leur législation nationale. Le Luxembourg s'est formellement engagé à le faire au cours du premier semestre de cette année. La situation précise des transpositions et des mesures nationales figure à l'annexe 1 du document de travail. Les retards dans la transposition que la Commission a sanctionnés dans le passé par l'ouverture des procédures d'infraction pour non communication ont eu des répercussions sur la capacité des acteurs à se positionner de façon européenne, en raison des incertitudes réglementaires nationales qui en résultent. À ce stade, l'effet des directives sur le terrain est encore inégal selon les États membres et n'a pas conduit à l'arrivée de nouveaux entrants dans tous les états membres. Le cas échéant, la Commission engagera des procédures d'infraction lorsque la transposition est incomplète voire incorrecte : il s'agit en effet de garantir l'application non seulement de la lettre mais aussi de l'esprit de la législation commune.

3. L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ FERROVIAIRE ET SA PLACE DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT

3.1. Le marché du transport ferroviaire de marchandises

L'accent de la réforme en cours dans la Communauté a été mis sur le fret dont le déclin constant était jugé injustifié par rapport aux avantages intrinsèques qu'offrait dans le même temps l'espace communautaire au transport ferroviaire : une augmentation substantielle des distances de transport, une augmentation des échanges de marchandises au sein de l'espace européen alors que le trafic routier était saturé en particulier dans les Alpes et les Pyrénées. Les mesures relatives à l'ouverture du marché ont donc d'abord concerné les services de fret internationaux, et leur succès dépend largement du rythme auquel chaque État membre a ouvert son marché pour ce type de services. Certains États membres avaient ouvert leur marché avant le 15 mars 2003 alors que d'autres n'ont pas ouvert leur marché avant 2005. L'état précis de l'ouverture des marchés au sein des États membres est précisé à l'annexe 2. Malgré ces situations contrastées, le marché du fret ferroviaire a montré un dynamisme nouveau qui s'explique notamment par l'ouverture progressive du marché clairement marquée par les deux premiers paquets ferroviaires et par les effets des restructurations des entreprises historiques.

L'analyse de l'évolution du marché de l'Union Européenne doit tenir compte du fait que les chemins de fer des 15 anciens États membres ont connu un déclin significatif de leur part de marché entre 1970 et 2000 avant de trouver une stabilisation alors que les nouveaux États membres ont connu un déclin brutal à partir de 1990 qui commence tout juste à être enrayé. Les chiffres consolidés pour les 25 ont été établis à partir de 1995, et montrent que le volume transporté (exprimé en tonnes-kilomètres) a augmenté de 6 % entre 1995 et 2004, soit environ 0,6 % par an. On constate toutefois que le volume de 2002 était identique à celui de 1995 et que l'augmentation de 6 % est en fait concentrée sur la période 2003/2004, 2004 présentant une augmentation de 4 % par rapport à 2003. En parts de marché et à l'échelle de l'Union à 25, il est évident que cette performance en volume n'est pas brillante : tous modes considérés y compris le maritime, la part du rail s'établit à 10 % en 2004 contre 12,1 % en 1995, alors que la route est passée dans le même temps de 42,1 à 44 % et le maritime de 38,2 à 39 %. Si l'on examine la part modale dans les seuls transports terrestres, la part du rail est revenue de 19,5 % en 1995 à 16,4 % en 2004 alors que la route est passée de 68,1 % à 72,3 %, la voie navigable et les pipelines déclinant légèrement.

Depuis 2001, la part de marché du fret ferroviaire se stabilise dans l'Union à 25 et les meilleures performances, en dehors des pays baltes qui bénéficient d'une situation exceptionnelle par leur position géographique et la nature des produits transportés, sont celles des États qui ont procédé les premiers à la réforme de leur secteur ferroviaire, anticipant d'ailleurs les directives communautaires et l'ouverture du marché.

En chiffre d'affaires annuel, le marché du fret ferroviaire représenterait actuellement près de 15 milliards d'euros, et une perte estimée, en 2004, à 800 millions d'euros. La rentabilité est clairement insuffisante tant du fait que les prix sont dictés par la concurrence de la route que par des coûts de production encore trop élevés du rail.

Une présentation et une analyse détaillée de ces chiffres figurent aux annexes 10 et 11.

3.2. Le marché du transport ferroviaire de voyageurs

Ce segment n'est pas encore concerné par des mesures communautaires visant à ouvrir le marché. Sous réserve de son adoption, le troisième paquet ferroviaire devrait entraîner, selon la proposition de la Commission, l'ouverture du marché des services internationaux de passagers avec cabotage en 2010. Il faut bien sûr noter l'essor considérable de la grande vitesse qui représente déjà un quart du trafic ferroviaire de voyageurs dans les anciens États membres, cette part étant appelée à grandir encore dans les dix années à venir avec l'ouverture programmée de nombreuses lignes à grande vitesse faisant partie du réseau transeuropéen de transport en Italie, en Espagne, en France, en Allemagne et l'achèvement du réseau PBKAL (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres).

Dans l'évaluation du premier paquet ferroviaire qui est l'objet de ce rapport, il faut souligner que la bonne mise en œuvre des dispositions du premier paquet, mais aussi du second paquet, constitue la condition d'une ouverture réussie du marché des services internationaux de voyageurs. L'expérience acquise dans la gestion de l'accès à l'infrastructure d'une pluralité d'opérateurs bénéficiera aussi au transport de passagers en améliorant l'offre de services. En chiffres, le transport de passagers par rail est passé pour EU-25 de 319 milliards de passagers kilomètres en 1995 à 350 milliards en 2004 soit une augmentation de 10%, ou environ 1% par an, comparée à une augmentation annuelle de 2% pour la route et de 5% pour l'aviation. La part modale du rail est passée dans le même temps de 6,3% à 5,9% soit une légère perte. Cette perte est en fait due au déclin beaucoup plus prononcé du trafic dans les nouveaux États membres confrontés à l'engouement nouveau pour la voiture individuelle et à une insuffisance d'investissements dans le rail. Une présentation et une analyse détaillées de ces chiffres figurent à l'annexe 12.

4. L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

4.1. Une situation très favorable

La sécurité est la marque de fabrique du système ferroviaire. L'intolérance du public par rapport à un accident ferroviaire – comparée à la relative tolérance par rapport aux accidents de la route – est un des éléments essentiels de toute analyse du secteur.

Les statistiques publiées d'accidents ferroviaires sont encore très lacunaires, en attendant la mise en œuvre totale des dispositions communautaires sur les statistiques du rail et sur la sécurité ferroviaire. L'établissement d'indicateurs communs de sécurité, la mise en place d'autorités nationales de sécurité dont la coordination est assurée par l'Agence ferroviaire européenne et la production de rapports réguliers par celle-ci sur l'évolution de la sécurité donneront à l'avenir un aperçu plus clair de la situation de la sécurité ferroviaire dans la Communauté.

Les statistiques disponibles montrent que le nombre de passagers tués ou blessés dans des accidents liés à la circulation ferroviaire est en diminution constante alors que le trafic continue à croître. La même évolution est constatée pour les accidents survenus aux passages à niveau, de loin les plus importants en raison, le plus souvent, de l'indiscipline des usagers de la route.

L'ouverture du marché du fret n'a pas eu d'incidence sur le niveau de sécurité du système ferroviaire et les États qui sont aujourd'hui les plus ouverts à la concurrence n'enregistrent pas une détérioration du niveau de sécurité.

Une présentation et une analyse détaillées des statistiques figurent à l'annexe 13.

4.2. La question des certificats de sécurité

Le premier paquet ferroviaire impose l'obtention, par toute entreprise ferroviaire, d'un certificat de sécurité pour chaque État membre qu'elle veut parcourir avec ses trains. Les conditions d'octroi de ce certificat ont été peu précisées dans les directives 2001/12/CE et 2001/14/CE, de sorte que chaque État membre a mis en place ses propres procédures et conditions, peu compatibles avec une approche harmonisée que la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire entend mettre en place avec l'appui de l'Agence ferroviaire européenne. La situation existante a été décrite dans une étude détaillée effectuée par IVE³.

Deux problèmes majeurs doivent être mentionnés ici.

- Le problème de la **certification du matériel roulant** essentiellement de traction, qui fait l'objet de procédures longues, arbitraires et coûteuses, décalées par rapport à l'exigence de mise en place d'un marché intérieur d'équipements ferroviaires. La Commission entend remédier à ce problème, en particulier pour le matériel existant reconnu dans un ou plusieurs États membres mais en mal de reconnaissance dans d'autres. Une approche visant à faciliter la reconnaissance mutuelle de ces matériels est en cours d'établissement et sera soumis au cours de l'année 2006 au secteur et aux autorités de sécurité.
- Le problème de la **certification du personnel** : la directive sur la certification du personnel de bord fait partie du troisième paquet encore en cours de négociation entre le Parlement européen et le Conseil. Une fois adoptée et transposée, elle règlera les questions aujourd'hui en suspens. Toutefois, l'accord des partenaires sociaux (Communauté européenne des chemins de fer, CER, et Fédération européenne des travailleurs des transports, ETF) du 27 janvier 2004 sur la licence européenne pour conducteurs de train travaillant sur les trajets transfrontaliers facilite d'ores et déjà les opérations internationales. De façon générale, l'accès équitable et non discriminatoire à des centres de formation ouverts pour tout candidat conducteur de trains reste une condition nécessaire au bon fonctionnement du marché ferroviaire en cours de constitution. L'Agence ferroviaire européenne a notamment pour tâche de définir les conditions d'accréditation de ces centres et de faciliter ainsi leur rôle de prestataire de service dans l'espace ferroviaire européen.

5. L'ÉVOLUTION DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

5.1. Evolution de l'emploi

Le long déclin du trafic ferroviaire et les restructurations d'entreprises qui ont suivi ont entraîné une réduction forte de l'emploi du secteur ferroviaire, passé de 1,8 millions

³ VE Safety Certification Study: Acceptance Criteria & Assessment Methodologies for Safety Certificates Delivered in Accordance with Directive 2001/14/EC, Article 32, June 2005 (disponible à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/comm/transport/rail/research/studies_fr.htm).

d'emplois en 1970 à environ 770 000 emplois en 2000 pour les 15 anciens États membres, avec une décade nettement ralentie ces dernières années (760 000 en 2004). Pour la Communauté des 25, en 2005, l'emploi ferroviaire (entreprises nationales, nouveaux opérateurs et gestionnaires d'infrastructure) représente un peu moins d' 1 200 000 personnes.

La réforme réglementaire en cours a aussi pour effet de répartir différemment les emplois, autrefois concentrés dans une seule entité globale. Les statistiques actuelles n'appréhendent pas aisément tous les effets de la réforme et la dispersion de l'emploi.

La productivité ferroviaire peut encore être améliorée de façon significative dans les nouveaux États membres et dans nombre d'anciens États membres, mais il semble bien que l'emploi devrait pouvoir être stabilisé dans le secteur dans les prochaines années, surtout si la stabilisation du trafic au niveau actuel se confirme. La situation des États membres est très différente, selon le degré déjà atteint de restructuration. Le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Suède, l'Italie, l'Espagne, l'Estonie ont déjà consenti d'énormes efforts de restructuration. D'autres, en particulier parmi les nouveaux États membres, ont encore de gros efforts à faire pour améliorer leur productivité.

Une présentation plus détaillée figure à l'annexe 14.

5.2. Les conditions de travail dans le secteur ferroviaire

La majorité de l'emploi ferroviaire reste aujourd'hui concentrée au sein de l'entreprise historique, encore intégrée ou différemment organisée. D'une façon générale, les travailleurs de l'entreprise historique ont conservé leurs statuts et n'ont pas connu de détérioration de leurs conditions de travail, même s'il faut reconnaître que les restructurations ont conduit à introduire plus de flexibilité. La plupart des syndicats de travailleurs considèrent que c'est le processus de libéralisation qui conduit à ces restructurations parfois douloureuses, sans accepter la nécessité de celles-ci pour simplement assurer la survie du rail.

L'accord conclu par la CER et l'ETF, en janvier 2004, sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière a été rendu obligatoire à tout le secteur par la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005, conformément à l'article 139 du traité. Ainsi, des normes minimales sont fixées en matière de conditions de travail telles que les repos journaliers et hebdomadaires, les temps de pause et de conduite. Ainsi, les conditions de travail en vigueur au sein des entreprises historiques sont désormais généralement applicables dans les nouvelles entreprises ferroviaires de fret concurrentes. Ces dernières ont manifesté un certain mécontentement face à ces obligations qui réduisent à leur avis la flexibilité de leur organisation. Quand les conditions nécessaires seront remplies, les nouvelles entreprises ferroviaires devraient pouvoir participer pleinement au dialogue social européen où sont discutées ces questions.

Le secteur demeure en restructuration, ce qui peut impliquer des conséquences parfois négatives aussi bien pour le personnel en place que pour l'attrait du secteur. Il semble par exemple qu'une dangereuse carence de personnel qualifié apparaisse : les entreprises historiques ont réduit le nombre de postes d'apprentissage dans un souci de réduction des coûts, alors que les qualifications nécessaires ne sont pas fournies par l'enseignement professionnel. Dans ces conditions, il sera nécessaire, au niveau européen, de développer des réseaux de formation pour les emplois dans le secteur ferroviaire afin de créer un véritable marché de l'emploi pour les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures. Ainsi, la productivité pourra être

renforcée par une modernisation de l'organisation de travail et l'investissement dans la formation, en tenant compte de la qualité de l'emploi, élément clé de la stratégie de Lisbonne.

6. CONCLUSIONS : DES APPROFONDISSEMENTS ENCORE NECESSAIRES

Le secteur ferroviaire, en déclin permanent depuis 1970, est parvenu depuis 2001 à stabiliser les volumes transportés et dans certains États membres à regagner des parts de marché sur la route. La décrue de l'emploi est également enrayée. L'objectif du Livre blanc de 2001 était d'atteindre en 2010 la part de marché de 1998 : cet objectif demeure à la portée du secteur s'il continue à se tourner résolument vers son internationalisation et cherche en permanence à rencontrer les besoins de l'économie et de la société. Le chemin parcouru est déjà impressionnant. Il reste à achever la mutation engagée pour réaliser complètement l'espace ferroviaire européen qui servira la mobilité et la compétitivité européennes. Le changement de taille du marché, à l'échelle du continent profitera au secteur ferroviaire qui offre de meilleurs avantages compétitifs face à la route sur les longues distances.

La Commission estime que la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire par les États membres est bien engagée et qu'elle doit encore être approfondie sur plusieurs aspects pour en assurer tous les effets. Elle y veillera en utilisant toutes ses prérogatives.

Elle estime que les **États membres** devraient porter leurs efforts sur :

- l'achèvement de la restructuration des entreprises historiques dans le respect des conditions de séparation comptable et de séparation des fonctions essentielles telles que l'allocation de capacité et la tarification;
- l'établissement de principes de tarification de l'infrastructure ferroviaire prenant en compte la tarification des autres modes de transport et s'inscrivant dans une véritable stratégie de transport favorisant une concurrence équitable des modes et le développement durable;
- la création des capacités administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'organisme de contrôle et de l'autorité nationale de sécurité, tout en assurant une indépendance réelle de ces organismes;
- la contractualisation des relations financières de l'État avec le gestionnaire d'infrastructure pour le financement de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, dans un contexte de mise en place d'un régime de performances;
- la clarification des relations financières entre les autorités nationales et régionales de transport et les entreprises ferroviaires, par la conclusion de contrats de services publics dûment publiés;
- la prohibition de subventions croisées entre des opérations de transport de fret et celles des passagers pour maintenir la capacité de concurrence du fret ferroviaire;
- la création de conditions d'accès transparentes aux centres de formation et aux certificats de sécurité.

La Commission recommande aux **gestionnaires d'infrastructure** de veiller à :

- l'amélioration du contenu et de la publicité du document de référence du réseau qui doit être clair et complet, couvrant l'ensemble des services nécessaires à l'accès à l'infrastructure;
- la fixation de redevances liées aux coûts réels occasionnés par le trafic ferroviaire;
- la coopération à l'échelle européenne pour l'octroi de sillons internationaux et pour établir des conditions harmonisées d'accès à l'infrastructure au travers de contrats types.

Les **entreprises ferroviaires historiques**, dont la gestion à long terme doit être assurée, devraient poursuivre leur restructuration en vue de s'adapter au nouveau contexte européen dans le respect des règles de concurrence.

La Commission, conformément à la politique de transport menée depuis le Livre blanc de 2001 et à son évaluation en cours, continuera à mettre le rail au centre de sa politique de transport. Elle observera de près la situation du marché et mènera toutes les actions nécessaires pour corriger les situations non souhaitables, en engageant les procédures d'infraction ou en proposant des amendements aux directives existantes si celles-ci révèlent des insuffisances persistantes. Comme la Commission s'y est engagée en 2005, des lignes directrices sur les aides d'État dans le secteur ferroviaire sont en préparation afin d'aboutir à une plus grande transparence.