

Position

Première lecture du Parlement européen,
en date du 26 février 2014, sur la modification
du Règlement 1370/07 – 4^e paquet ferroviaire

adoptée le 19 juin 2014

Le Parlement européen a adopté sa première lecture du 4^e paquet ferroviaire le 26 février 2014, qui comprend la modification du règlement 1370/2007, Obligations de service public. Ce texte est fondamental pour les adhérents de l'UTP, qu'ils soient des entreprises de transport urbain ou des entreprises ferroviaires.

L'UTP se félicite des dispositions suivantes qui ont été adoptées

- **La prise en compte de « l'effet de réseau de nature économique, technique ou géographique » dans la définition des obligations de service public** (amendements 10, 20 et 40 -considérant 5, articles 2e et 4§1 point b) est essentielle, les transports publics étant organisés sous forme de réseau à la différence des transports aérien ou maritime. L'UTP salue, en outre, qu'il soit explicitement indiqué que les réseaux peuvent comprendre des lignes rentables et se félicite de la limitation des effets de réseau au niveau infranational.

- **L'accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant** constitue un enjeu essentiel de l'ouverture du marché, l'UTP est satisfaite de la reprise des dispositions de la Commission par le Parlement. Elle regrette toutefois le maintien de l'obligation pour les entreprises ferroviaires d'avoir à démontrer le caractère discriminatoire du comportement d'une compagnie de location pour bénéficier d'un accès facilité au matériel roulant. Cela s'avèrera chronophage, difficile et contraire aux objectifs recherchés.

- **La définition de l'autorité locale compétente est améliorée** (amendement 19, article 2 c). Le texte adopté est plus respectueux du principe de subsidiarité puisqu'il permet une meilleure prise en compte de la réalité des territoires des autorités compétentes comprenant à la fois des territoires urbains et ruraux, « entre autres ». Il comprend également clairement les Régions.

- **L'appréciation de la proportionnalité des compensations** pour obligations de service public (amendements 10, 40 -considérant 5, article 4§1b), comprendra non seulement des

surcompensations, mais également dorénavant **des sous-compensations**.

- **L'accès à l'information est essentiel pour le développement du marché, dans le respect toutefois de la protection du secret des affaires** des entreprises, qui est dorénavant prévue (amendements 12, 39 et 43 -considérant 8, article 4§8).

L'UTP est préoccupée par certaines dispositions qui ont été adoptées

- **Des dispositions limitant fortement l'ouverture des marchés des transports publics ferroviaires et créant de l'insécurité juridique** (amendements 50 et 69, article 2 bis §- b, 5§6). Le vote du Parlement permet une attribution directe des contrats dès lors que l'on répond à des critères de qualité, de performances et d'efficacité. La nouvelle procédure prévue offre toutefois de larges marges discrétionnaires aux autorités compétentes, ce qui crée, de surcroît, une forte insécurité juridique.

Les exceptions à la concurrence ont, en outre, été largement élargies: augmentation des seuils de passation des «petits contrats» à 500 000 véhicules/km, multiplication des cas de procédures d'urgence, exceptions d'ordre technique qui permettent une interprétation très large. Le seuil maximum pour la passation des contrats est passé de 10 millions de trains/km à 200 millions de trains/km pour les plus grands pays.

- **Un contenu des plans de transport beaucoup trop détaillé** (amendements 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 et 35, article 2 bis).

L'UTP est favorable au principe de la généralisation des plans de transport, ces derniers permettant notamment de favoriser l'intermodalité. Le niveau de détails exigé par la Commission était déjà beaucoup trop poussé. Il a largement été renforcé par le Parlement, transformant les plans de transport en de véritables cahiers des charges.

- **Un rôle du régulateur qui mérite d'être clarifié.** L'UTP regrette que le régulateur ne puisse plus intervenir sur les plans de transport de sa propre initiative, mais qu'à la demande d'une partie concernée. Son rôle devrait être limité au contrôle de la conformité et non à celui de la procédure, qui relève de juridictions administratives.

- **Un manque de sécurité juridique concernant le champ d'application du règlement aux systèmes de transports urbains** (amendement 18, article 2a nouveau).

Les Parlementaires ont inséré une définition précise et appropriée du chemin de fer, qui devrait être reprise dans l'ensemble des articles concernés afin de sécuriser leur champ d'application.

- **L'UTP considère que l'insertion de conditions d'exécution en matière sociale** dans les contrats portant sur les transports publics est souhaitable et permet le développement d'un service de qualité. Toutefois, il est **essentiel de distinguer les critères des conditions d'exécution**, les critères devant être liés à l'objet du contrat.

- **L'UTP n'est pas favorable à l'allongement de la période de transition** pour les services de transport public de voyageurs par chemin de fer (amendement 59, article 8§2), qui est prolongée de trois années et passe ainsi de 2019 à 2022. La clarification des périodes de transition distincte

selon les modes urbains ou ferroviaires conventionnels est en revanche bienvenue.

- **Une définition des trams-trains, à la convenance des États-membres, contraire à une analyse au cas par cas prévue dans les Lignes directrices de la Commission européenne** (amendement 59, article 8§2-al 1). Compte tenu de la variété des systèmes de tram-train en place, y compris au sein d'un même État-membre, une analyse au cas par cas (notamment règles d'interopérabilité, sécurité) doit être effectuée pour déterminer leur régime.

- **Un principe de réciprocité à l'égard des pays-tiers, extérieurs à l'Union Européenne non conforme aux accords de l'OMC** (amendement 63, article 5§5). Il est prévu que des entreprises de pays-tiers puissent être exclues d'appels d'offres, si leurs pays ne permettent pas l'organisation de procédures de mise en concurrence. Ces dispositions ne sont pas conformes aux accords internationaux; le 4^e paquet devrait aboutir à demander l'application du traitement en vigueur pour les entreprises « nationales » de ces pays-tiers, aux entreprises de l'Union Européenne, dans des conditions équivalentes.
- **Des rapports annuels plus détaillés, notamment sur le taux minimal d'utilisation des capacités** (amendement 58, article 7§1).

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est **l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France**. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes. L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Transdev, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, Liséa, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

Contacts

Valérie Beaudouin, département Législation et Affaires européennes
vbeaudouin@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 49

Tatiana Lopez-Garrido, département Législation et Affaires européennes
tlopez@utp.fr Tél. : +33 (0)2 663 66 79

UTP
17, rue d'Anjou – 75008 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr

