



## COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.8.2013  
C(2013) 5361 final

*Monsieur le Président,*

*La Commission tient à remercier le sénat de la République française pour son avis motivé concernant la 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) 29 final].*

*Le Sénat a pris acte des objectifs de la proposition de la Commission, à savoir i) ouvrir à la concurrence le marché des services nationaux de transport de voyageurs à l'horizon 2019 et ii) réformer la gouvernance des systèmes ferroviaires pour éliminer toute entrave à la concurrence imputable aux liens entre le gestionnaire de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires.*

*La Commission constate avec satisfaction que le Sénat reconnaît la nécessité de mettre en place un cadre harmonisé pour la gouvernance des systèmes ferroviaires. Pour ce faire, la Commission a proposé de renforcer le rôle des gestionnaires de l'infrastructure pour qu'ils aient la maîtrise de toutes les fonctions centrales du réseau ferroviaire (la planification des investissements dans l'infrastructure, les opérations et l'entretien quotidiens, ainsi que l'établissement d'horaires).*

*Le Sénat formule des observations sur deux points précis des mesures proposées qui, selon lui, ne seraient pas conformes au principe de subsidiarité: i) l'impossibilité de créer une nouvelle structure verticalement intégrée après l'entrée en vigueur de la directive (article 7, paragraphe 5) et ii) les prérogatives de la Commission en ce qui concerne la vérification du respect, par les structures verticalement intégrées, des exigences de la directive (article 7 quater).*

*La Commission aimerait souligner que, pour éliminer les conflits d'intérêt potentiels et assurer à toutes les entreprises un accès non discriminatoire au réseau ferré, les gestionnaires de l'infrastructure doivent jouir d'une indépendance opérationnelle et financière totale par rapport aux exploitants de services de transport ferroviaire, quels qu'ils*

*M. Jean-Pierre BEL*

*Président du Sénat*

*Palais du Luxembourg*

*15, rue de Vaugirard*

*F – 75291 PARIS Cedex 06*

*soient. D'une manière générale, la séparation institutionnelle représente le moyen le plus simple et le plus efficace de parvenir à ce résultat.*

*Toutefois, la Commission a aussi dû prendre en compte le fait que certains États membres peuvent vouloir conserver leurs structures verticalement intégrées existantes. Pour ménager une certaine flexibilité, la proposition de la Commission permet le maintien des structures verticalement intégrées existantes pour autant que des exigences strictes en matière de séparation interne garantissent la séparation juridique, financière et opérationnelle nécessaire. Mais cette possibilité doit rester une exception à la règle. C'est la raison pour laquelle elle ne devrait s'appliquer qu'aux structures existant à l'entrée en vigueur de la directive, ce qui laisse aux États membres un délai suffisant pour réfléchir à la structure la plus appropriée à leur système ferroviaire.*

*La seconde observation formulée par le Sénat concerne la clause de vérification de la conformité. La Commission tient à souligner que ce mécanisme est nécessaire pour assurer des conditions de concurrence égales en vue de l'ouverture totale du marché des transports de voyageurs en 2019.*

*À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission vérifierait si les exigences en matière de séparation interne visées ci-dessus applicables aux structures verticalement intégrées sont strictement mises en œuvre, ce qui permet une concurrence loyale sur le marché national concerné. À cet égard, la Commission agirait conformément à son rôle qui consiste à vérifier l'application correcte de la réglementation de l'UE. Cette appréciation prendrait la forme d'une décision de la Commission sur laquelle les États membres seraient consultés conformément aux procédures de comitologie et qui pourrait être soumise à un contrôle juridictionnel. S'il ne peut être démontré que toutes les mesures de sauvegarde sont effectivement en place, les États membres eux-mêmes, et non la Commission, peuvent limiter le droit octroyé aux entreprises ferroviaires faisant partie d'une structure verticalement intégrée d'accéder à leur réseau.*

*En espérant que ces éclaircissements répondront aux questions soulevées par le Sénat de la République française, nous nous réjouissons, par avance, de la poursuite de notre dialogue politique.*

*Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.*



*Johannes HAHN  
Membre de la Commission*