

# les notes

## d'Europe écologie-les verts au parlement européen

note  
numéro 15

<http://europe-ecologie.eu>  
DECEMBRE 2013



## Le rail en Europe

*Au Parlement européen, les écologistes se battent pour une mobilité durable en favorisant, dans l'intérêt général, les modes de transport les plus propres et l'interconnexion des territoires européens, dans un cadre social harmonieux. Dans cette optique, le train a un rôle majeur à jouer. Alors que les institutions européennes – Conseil, Commission et Parlement – débattent actuellement de la quatrième réforme du « paquet ferroviaire », les négociations se durcissent sur la prochaine libéralisation du transport national de voyageurs.*

*En imposant ce modèle unique aux multiples régions qui composent le continent, l'exécutif européen menace la notion de service public et risque de mettre en concurrence les travailleurs européens. En forçant le découplage des deux structures qui gèrent les rails et font rouler des trains, elle pourrait désorganiser un réseau qu'il veut pourtant plus organisé. En ayant pour seul objectif la concurrence à tout prix, elle s'apprête à rater une réforme fondamentale pour l'avenir du rail en Europe.*

**A**vec 508 millions d'Européens susceptibles de voyager et des milliards de marchandises à déplacer d'un Etat-membre à l'autre, la question des transports en Europe est d'une importance cruciale. La vie quotidienne des citoyens en dépend et l'environnement en est directement impacté. Pour trouver des alternatives au dogme du « tout voiture » ou du « tout camion », les écologistes ont toujours privilégié le train. Plein d'atouts, il est plus durable - car il limite les émissions de gaz carbonique - mais aussi plus sûr que la route et plus collectif. Pour être efficace, le réseau européen doit sans cesse être amélioré en termes de sécurité, d'interopérabilité des liaisons grandes lignes entre les différents systèmes européens, de qualité des services et d'équilibre des territoires. Des enjeux dont débattent actuellement les institutions de l'Union européenne.

En janvier 2014, le Parlement européen devra se prononcer sur le quatrième volet de réformes du rail engagées au niveau européen : le fameux « paquet ferroviaire ». Depuis les années 1990, différentes réformes ont déjà eu lieu avec les objectifs de long terme d'intégrer les réseaux nationaux, d'ouvrir le marché à la concurrence et enfin de garantir que les relations entre les entités qui gèrent l'infrastructure et celles qui y font rouler des trains n'aient pas de caractère discriminatoire. Petit à petit, les relations comptables et organisationnelles ont été clarifiées entre les gestionnaires et les opérateurs, le marché du fret ferroviaire a été libéralisé ainsi que le transport international de voyageurs.

Cette fois encore, la Commission européenne qui communiquait ses propositions en janvier 2013, souhaite poursuivre ce découplage institutionnel entre les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs (voir au verso). Elle veut également améliorer l'interopérabilité des réseaux ferroviaires en Europe (voir encadré) et enfin

elle projette l'ouverture à la concurrence du transport national et régional de passagers à l'horizon 2019. Le débat idéologique fait rage sur cette libéralisation prochaine alors que plusieurs Etats européens, comme la Suède, le Royaume-Uni ou l'Allemagne, l'ont d'ores et déjà mise en place. Elle modifierait les règles concernant les contrats de service public, généraliserait l'obligation des appels d'offres (à quelques exceptions)

et obligerait les Etats-membres à assurer l'accès non discriminatoire des opérateurs de services au matériel roulant. Conformément aux règles du marché intérieur, toute entreprise européenne pourrait donc participer à tout appel d'offre.

Contrairement à la Commission européenne, les écologistes ne présument pas qu'une concurrence accrue est le seul moyen qui permettrait une diminution des prix et le report modal vers le rail. Nous pensons au contraire qu'il faut ●●●

**« L'ouverture du marché doit s'accompagner de mesures permettant de combattre le dumping social »**

### Sécurité et interopérabilité

Le « paquet ferroviaire » en cours de négociation comporte également un volet technique plus consensuel. Aujourd'hui, les différences entre les Etats-membres au niveau du matériel, de la technologie, de la signalisation, des règles de sécurité, de freinage, de courants de traction et de limitations de vitesse obligent les trains internationaux, qui traversent plusieurs Etats, à stopper aux « frontières ». Pas moins de huit systèmes de signalisation différents existent entre la France et les Pays-Bas ! Une situation absurde à l'avantage du transport routier qui profite de l'absence de barrières techniques pour renforcer sa position sur le marché... La réforme propose donc de rendre le rail plus compétitif en recherchant des normes communes à tous les Etats-membres.

●●● protéger la notion de service public en conservant des services efficaces et répondant aux exigences des usagers, et rester le plus proche possible des réalités et des enjeux de chaque territoire. Les autorités organisatrices de transport (l'Etat, la Région ou le Département...) doivent donc être libres d'ouvrir leurs contrats de services publics à la concurrence mais aussi d'attribuer directement un marché lorsque ce service public a démontré son efficacité et qu'il répond à l'intérêt général. En revanche, lorsqu'il est défaillant (notamment sur les tronçons transfrontaliers ou dans les zones rurales), il peut être légitime de tenter un appel d'offre en vue de garantir un service manquant.

La libéralisation à marche forcée est une erreur : seuls des investissements publics portant sur des petits projets d'interconnexions plutôt que sur des chantiers faramineux tels que la future ligne entre Lyon et Turin, une plus grande cohérence des politiques ferroviaires nationales et de solides réglementations sociales (applicables en matière de rachat et de reprise du personnel) permettront de favoriser le train et d'encourager son usage grâce à des tarifs corrects.

Enfin, l'ouverture du marché doit s'accompagner impérativement de mesures permettant de combattre le dumping social. Défendons le meilleur service pour les citoyens, mais aussi les meilleures conditions d'emploi pour les travailleurs européens. Cette obligation de procéder à des appels d'offre les mettra en concurrence, et pourrait avoir, sans garde-fous sociaux, des conséquences désastreuses ! N'opposons pas l'Europe du rail et l'Europe sociale. ■

## Des rails et des trains

**Persuadée que l'intégration des activités du gestionnaire d'infrastructure et des opérateurs de services ferroviaires est source de discrimination, la Commission européenne souhaite les séparer totalement. Pour les écologistes, cet entêtement est illégitime : les véritables défis à relever sont la qualité du service, le financement du système ferroviaire et la bonne coordination des opérations.**

On l'appelle la « *séparation verticale* » dans le jargon européen. En voulant à tout prix séparer toutes les activités du gestionnaire d'infrastructure et des opérateurs de service ferroviaires et les empêcher de se souder au sein d'un groupe intégré, le quatrième « *paquet ferroviaire* » veut entre autre s'attaquer aux financements croisés... c'est à dire à l'utilisation éventuelle d'argent public qui financerait in fine les activités commerciales d'un opérateur.

Les écologistes, qui partagent résolument cet objectif, pensent néanmoins que les moyens proposés par la Commission sont inappropriés. S'ils estiment en effet que certaines fonctions-clés, comme l'attribution des sillons et leur tarification, doivent être gérées indépendamment car elles sont sources de discrimination, im-

poser la séparation verticale partout relève davantage du dogme que du pragmatisme.

Ils dénoncent notamment la volonté d'imposer à tous les Etats-membres, malgré leur diversité et leurs particularités, un modèle unique potentiellement catastrophique d'un point de vue organisationnel. Cette séparation verticale comporte en effet des risques : si les deux structures ne partagent plus les mêmes objectifs et les mêmes agendas, si l'Etat n'est plus stratège du développement ferroviaire, si la sécurité est remise en cause faute de coordination, si les coûts de coordination augmentent... quelles seront les conséquences ?

Nous souhaitons que la réforme respecte le principe de subsidiarité et donc la possibilité, pour les Etats-membres de décider de leur modèle d'organisation, en fonction de leurs réalités et de leurs contraintes. En revanche, cela n'empêche pas, et c'est tout l'enjeu de la réforme, de rendre plus transparents les flux financiers, d'interdire les subventions masquées entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs et d'empêcher les discriminations. Pour cela, les Verts/ALE proposent plutôt l'existence d'un régulateur fort, chargé de veiller à l'application stricte des règles. ■

### La réforme française

La France a pris les devants : pour peser dans les négociations sur la réforme ferroviaire en Europe, au sein du Conseil européen qui réunit tous les Etats-membres, elle a présenté, en octobre 2013, sa propre proposition de réforme du rail « *pour un service public efficace et de qualité* ». Ce projet de loi, qui sera débattu à l'Assemblée nationale en février 2014, devrait anticiper l'ouverture à la concurrence, d'ici 2019, du transport de voyageurs en France.

Grâce à un nouveau système de gouvernance - une structure pilotée par l'Etat qui chapeauterait à la fois le réseau (Réseau ferré de France) et son

exploitation (SNCF) - le gouvernement français cherche à la fois à donner des garanties à Bruxelles (déjà prêt à fustiger la reconstruction de l'ancien « *monopole* » français du rail), tout en imposant son modèle de service public historique et en conservant le rôle d'Etat-stratège dans le développement ferroviaire national.

Un chemin de traverse qui risque de créer quelques remous hors de nos frontières : la France commence ainsi à donner l'impression à ses partenaires européens qu'elle souhaite profiter de la libéralisation du rail chez ses voisins tout en verrouillant son propre marché national.

La note **Le rail en Europe** a été réalisée par l'équipe de coordination des eurodéputés Europe Ecologie – Les Verts. Contactez-nous à l'adresse suivante : [redaction@europeecologie.eu](mailto:redaction@europeecologie.eu)

### Vos élus en charge de ce dossier

**JEAN-JACOB BICEP**  
**KARIM ZERIBI**  
sont membres de la commission Transport du Parlement européen

[jean-jacob.bicep@europarl.europa.eu](mailto:jean-jacob.bicep@europarl.europa.eu)

[karim.zeribi@europarl.europa.eu](mailto:karim.zeribi@europarl.europa.eu)