

PRESS COVERAGE

Source : Europolitique 27/02/2014 – Isabelle Smets

Le rail européen (théoriquement) ouvert complètement à la concurrence en 2019

La concurrence oui, mais pas trop quand même. Le vote du Parlement sur le 4e paquet ferroviaire européen, le 26 février à Strasbourg, a encore montré le poids des compagnies ferroviaires historiques et des intérêts nationaux bien compris. Officiellement, les députés ont choisi d'ouvrir complètement le rail à la concurrence à partir de 2019, libéralisant le transport national de passagers, dernier pan du rail à encore être protégé aujourd'hui. Dans les faits, beaucoup de dispositions continueront à compliquer l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché.

Deux dates clés dans les textes adoptés : 2019 et 2022. En décembre 2019, les barrières tomberont et les compagnies ferroviaires auront la possibilité d'offrir directement des services de transport de passagers concurrents à ceux des opérateurs monopolistiques aujourd'hui. En pratique, plusieurs compagnies ferroviaires pourront alors opérer en parallèle sur des liaisons purement nationales, un peu comme les TGV et Thalys aujourd'hui.

Mais comme la plupart des liaisons nationales sont actuellement couvertes par des contrats de service public - plus de 90% du trafic national en fait - c'est à la deuxième date qu'il faut surtout faire attention. A partir de décembre 2022 donc, ces contrats devront en règle générale être octroyés par une procédure d'appel d'offres, histoire de pouvoir mettre les opérateurs intéressés en concurrence. Ces contrats sont encore attribués directement dans de nombreux cas aujourd'hui, le plus souvent à des sociétés historiques. Mais par rapport au scénario big bang voulu par la Commission, les députés ont considérablement adouci les choses. Au final, les Etats pourront continuer d'octroyer les contrats de service public directement dans une série de cas, notamment à condition qu'ils adoptent des exigences d'efficacité et des critères de qualité clairs. On parle par exemple de critères relatifs à la ponctualité, la fréquence des services, la satisfaction du client, la qualité du matériel roulant, etc. Ce n'est que si ces critères ne sont pas rencontrés au moment où le contrat octroyé directement arrive à échéance que l'appel d'offres deviendra alors la règle.

Une belle période transition est en outre prévue pour les contrats octroyés avant 2022 - donc potentiellement sans procédure d'appel d'offres et sans les critères de qualité prévus au niveau européen : ils pourront courir encore jusque 10 ans après l'entrée en vigueur du nouveau règlement.

Le PE confirme aussi qu'il ne désire pas interdire les sociétés de type holding, qui regroupent au sein d'une même structure le gestionnaire de l'infrastructure et la compagnie ferroviaire historique. Le modèle que l'Allemagne défend bec et ongles, et vers lequel la France est en train de retourner après un épisode de dégroupage SNCF/RFF (le gestionnaire d'infrastructure). Mais là où le rapport adopté en

commission des transports en décembre dernier prévoyait encore un certain nombre de « murailles de Chine » censées garantir l'indépendance d'action/de décision du gestionnaire au sein de ces structures, les députés ont adopté en plénière une série d'amendements directement inspiré par la CER, l'association représentant les compagnies de chemin de fer historiques, qui rendent ces murailles très perméables. Ces amendements avaient été la source de grosses tensions ces dernières semaines, parce que les « nouveaux venus » les voient comme autant de tentatives de maintenir les gestionnaires sous la coupe des compagnies historiques.

Pour la CER, c'est une victoire. Pour les nouveaux entrants, un revers. Pierre Tonon, le secrétaire général de l'association européenne des opérateurs de fret ferroviaire (ERFA) - qui représente ces nouveaux venus - nous disait après le vote son « *étonnement que les députés se sentent encore inféodés, liés par un devoir national de protéger leur opérateur historique* ». L'affaiblissement des murailles de Chine et la dilution des pouvoirs des gestionnaires d'infrastructure décidés à Strasbourg font que « *des discriminations s'installeront de fait sur les marchés* », estime-t-il.

Siim Kallas, le commissaire aux Transports, est sur la même longueur d'ondes, voyant dans le vote « *la démonstration que les intérêts nationaux sont plus attrayants pour les députés européens que les compromis équilibrés de la commission des transports* ». Même chose pour Saïd El Khadraoui (S&D, Belgique), le rapporteur sur cet aspect, qui a lui regretté que le débat soit arrivé en période électorale. Il a clairement pointé « *la pression mise sur les députés européens pour respecter les desiderata de leurs gouvernements nationaux* ».

Tous se consoleront avec le pilier technique du paquet ferroviaire, sur lequel, cette fois, tout le secteur - les historiques, les nouveaux entrants, les fabricants - est d'accord. In fine, ce pilier doit renforcer les pouvoirs de l'Agence ferroviaire européenne, basée à Valenciennes, dans la certification relative à la sécurité et dans la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules ferroviaires. Des réformes qui devront permettre de faire le tri dans les quelque 11 000 règles nationales en vigueur aujourd'hui, un véritable casse-tête pour les fabricants de matériel et les compagnies ferroviaires. Et une barrière technique à l'arrivée de nouveaux opérateurs.

DROIT DE GRÈVE PRÉSERVÉ

La veille du vote, les syndicats avaient dénoncé la volonté européenne d'attenter au droit de grève (lire édition précédente). Ils seront rassurés au moins sur ce point puisque la disposition qu'ils visaient - un considérant soulignant l'importance de garantir un service minimum en cas de grève (mais n'obligeant pas les Etats à le faire) - a été éliminée par la plénière.

Par rapport au big bang voulu par la Commission, les députés ont considérablement adouci les choses