



COMMISSION EUROPEENNE

COMMUNIQUE DE PRESSE

Bruxelles, 30 janvier 2013

Les chemins de fer européens à la croisée des chemins: la Commission adopte les propositions relatives au quatrième paquet ferroviaire

La Commission européenne a annoncé aujourd'hui l'adoption d'un vaste paquet de mesures destiné à améliorer la qualité des services ferroviaires en Europe et à diversifier l'offre. Le rail est un rouage essentiel du transport européen qui joue un rôle clé dans l'absorption de l'augmentation du trafic et de sa congestion, la sécurité énergétique et la décarbonisation. Or, de nombreux marchés ferroviaires européens connaissent la stagnation, voire le déclin.

Confrontée à cette réalité, la Commission propose des mesures ambitieuses visant à encourager une innovation accrue dans le secteur ferroviaire de l'UE grâce à une ouverture à la concurrence des marchés nationaux du transport de voyageurs, accompagnée de mesures techniques et structurelles substantielles.

Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré: « *Les chemins de fer européens se rapprochent d'un carrefour majeur. Face à la stagnation ou au déclin de nombreux réseaux ferrés d'Europe, l'alternative est simple. Soit nous prenons les décisions difficiles qui sont nécessaires pour restructurer le secteur ferroviaire européen et promouvoir l'innovation et l'offre de services de meilleure qualité, et le rail retrouvera alors la voie de la croissance, pour le plus grand bénéfice des citoyens, des entreprises et de l'environnement, soit nous empruntons l'autre chemin, qui consiste à se résigner à un glissement irréversible vers une Europe dans laquelle les chemins de fer ne seront plus qu'un jouet de luxe pour quelques États prospères, hors de portée de la plupart des autres eu égard à la raréfaction des financements publics.* »

Les propositions se concentrent sur quatre domaines clés:

Des normes et des autorisations qui fonctionnent

La Commission souhaite réduire les coûts administratifs des sociétés de chemins de fer et faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché.

En vertu des nouvelles propositions, l'Agence ferroviaire européenne deviendrait un « point de contact unique » chargé pour l'ensemble de l'UE de la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules et de la certification en matière de sécurité des opérateurs. À l'heure actuelle, les autorisations des véhicules ferroviaires et les certificats de sécurité sont délivrés par les États membres.

Les mesures proposées permettraient de réduire de 20 % les délais d'accès au marché pour les nouvelles entreprises ferroviaires et de diminuer de 20 % le coût et la durée de la procédure d'autorisation du matériel roulant. Globalement, cela devrait permettre aux opérateurs du secteur de réaliser 500 millions d'euros d'économies d'ici à 2025.

Une qualité et un choix accrus grâce à l'ouverture du marché des services ferroviaires à de nouveaux acteurs

Pour promouvoir l'innovation, l'efficacité et de meilleurs rapports qualité-prix, la Commission propose d'ouvrir, à partir de décembre 2019, toutes les lignes nationales de transport de voyageurs aux nouveaux entrants et prestataires de services.

Une entreprise ferroviaire sera habilitée à fournir des services de transport de voyageurs par rail partout dans l'UE: soit en offrant des services commerciaux concurrents, soit en brigant l'attribution de contrats de service public de transport par chemin de fer, lesquels couvrent actuellement la majorité des voyages en train dans l'UE (plus de 90 %) et seront soumis à une procédure d'appel d'offres obligatoire.

Ces propositions apporteront des avantages évidents aux voyageurs en termes de services améliorés et de choix élargi. Conjuguées à des réformes de structure, elles pourraient engendrer d'ici à 2035 plus de 40 milliards d'euros de bénéfices financiers en faveur des citoyens et des entreprises concernées, ainsi qu'un trafic supplémentaire d'environ 16 milliards de voyageurs-kilomètres selon les estimations des services de la Commission.

Globalement, les marchés nationaux de transport de voyageurs demeurent fermés. Seuls le Royaume-Uni et la Suède les ont totalement ouverts, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la République tchèque et les Pays-Bas ayant opté pour une ouverture limitée.

L'expérience a montré que l'ouverture de ces marchés a amené des améliorations en qualité et en disponibilité des services, d'où un taux de satisfaction des voyageurs qui croît chaque année et des hausses de fréquentation qui dépassent parfois 50 % sur 10 ans. Sur d'autres marchés libéralisés, l'attribution par appel d'offres des contrats de service public s'est traduite par des économies de l'ordre de 20-30 % à niveau de services égal, des sommes qui peuvent être réinvesties pour améliorer le service.

Une structure garantissant de bons résultats

Pour assurer un accès équitable de tous les acteurs au marché ferroviaire, il faut que des gestionnaires de l'infrastructure indépendants gèrent les réseaux de manière efficace et non discriminatoire et qu'ils se coordonnent au niveau de l'UE pour soutenir le développement d'un véritable réseau européen.

En vue de garantir que le développement du réseau se fera dans l'intérêt de tous les acteurs et de maximiser les gains d'efficacité opérationnelle, la Commission propose de renforcer les compétences des gestionnaires de l'infrastructure, de sorte qu'ils puissent contrôler toutes les fonctions essentielles du réseau ferré – y compris la programmation des investissements dans les infrastructures, les opérations quotidiennes et la maintenance, ainsi que l'établissement des horaires.

Eu égard aux nombreuses plaintes d'utilisateurs, la Commission considère que 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 soient. Il s'agit là d'une condition essentielle si l'on veut éviter les conflits d'intérêts et offrir à toutes les entreprises un accès non discriminatoire au réseau ferré.

D'une manière générale, la proposition reprend et confirme la conception selon laquelle la séparation institutionnelle représente le moyen le plus simple et le plus transparent de parvenir à ce résultat. Les entreprises ferroviaires indépendantes des gestionnaires de l'infrastructure disposeront d'un accès immédiat au marché intérieur du transport de voyageurs en 2019.

La Commission n'exclut cependant pas qu'une structure verticalement intégrée, en «holding», puisse aussi assurer l'indépendance requise, mais sous réserve que des « murailles de Chine » strictes garantissent la séparation juridique, financière et opérationnelle nécessaire (pour plus de détails, voir MEMO).

Clause de vérification de conformité: pour garantir cette indépendance dans le contexte de l'ouverture totale du marché du transport de voyageurs à l'horizon 2019, les entreprises ferroviaires appartenant à une structure verticalement intégrée pourraient se voir interdire d'opérer dans d'autres États membres si elles n'ont pas d'abord convaincu la Commission de la mise en place de garanties appropriées assurant effectivement le maintien de conditions égales de concurrence et de l'existence d'un accès équitable des autres opérateurs à leur marché national d'origine.

Une main d'œuvre qualifiée

Le dynamisme du secteur ferroviaire repose sur l'existence d'une main-d'œuvre qualifiée et motivée. Dans la décennie qui vient, le secteur ferroviaire sera confronté au double défi consistant à attirer de nouveaux travailleurs pour remplacer le tiers de ses effectifs qui partira à la retraite et à **s'adapter à un environnement nouveau et plus concurrentiel.**

Sur la base de l'expérience des États membres qui ont déjà ouvert leur marché, cela devrait se traduire par la création de nouveaux emplois, de meilleure qualité. En vertu du cadre réglementaire de l'UE qui s'appliquera, **les États membres auront la possibilité de protéger les travailleurs en imposant aux nouveaux concessionnaires de les reprendre en cas de transfert des contrats de service public,** ce qui va au-delà des exigences de la législation générale de l'UE sur les transferts d'entreprises.

Prochaines étapes

Pour être adoptées, les propositions de la Commission doivent au préalable être approuvées par le Parlement européen et les gouvernements des États membres.

Faits et chiffres clés

- Le chiffre d'affaires du secteur ferroviaire est de 73 milliards d'euros, soit 65 % de celui du secteur aérien (112 milliards), et il emploie 800 000 travailleurs.
- Le rail est vital pour le fonctionnement de l'économie européenne. Plus de 8 milliards de mouvements de voyageurs sont effectués chaque année par rail. Le rail représente en Europe environ 10 % du trafic total de marchandises, pour un revenu estimé à 13 milliards d'euros.
- Le corridor de fret Rotterdam-Gênes voit par exemple passer quelque 130 000 trains par an, soit l'équivalent de près de 4 millions de poids lourds.
- Les autorités publiques investissent chaque année des sommes énormes dans le secteur ferroviaire. Celui-ci a reçu en 2009 environ 46 milliards d'euros de subventions. Ce type de financement public tend à décroître.
- L'effort d'investissement substantiel du secteur public, en particulier dans l'UE-10 où les subventions versées ont plus que doublé en six ans, n'a pas permis d'augmenter la demande de services ferroviaires de manière équivalente.

- Dans nombre d'États membres, le rail est un secteur qui est en stagnation, voire en déclin. Malgré des évolutions positives sur quelques marchés, la part modale du rail dans le transport de passagers à l'intérieur de l'UE est en moyenne restée plus ou moins constante depuis 2000 – à environ 6 %, alors que pour les marchandises, cette part a diminué, reculant de 11,5 à 10,2 %.
- Depuis le milieu des années 90, le sous-investissement dans certaines parties de l'UE, de l'UE-10 en particulier, a créé une spirale du déclin, avec une dégradation des infrastructures et du matériel roulant qui a fait perdre au rail de son attrait, compte tenu notamment de la forte augmentation du taux de motorisation des ménages sous l'effet d'une richesse accrue.
- Dans de nombreux cas, les entreprises ferroviaires ont dû être renflouées et dans des pays comme l'Espagne, le Portugal ou la Bulgarie, les opérateurs historiques sont fortement endettés.
- En 2004, l'opérateur historique du rail belge a dû transférer à l'État une dette de 7,4 milliards d'euros, soit l'équivalent de 2 % du PIB de la Belgique. Lorsque RFF a été constitué, il a repris à la SNCF une dette de 20,5 milliards d'euros. (L'endettement dont souffrent aujourd'hui nombre d'entreprises ferroviaires est hérité des structures intégrées inefficaces du passé).
- L'Europe doit relever des défis majeurs dans le domaine des transports: une demande de trafic à la hausse (le transport de marchandises devrait croître d'environ 40 % d'ici à 2030 et d'un peu plus de 80 % d'ici à 2050 (année de base: 2005). La croissance du transport de voyageurs serait un peu moindre: 34% en 2030 et 51% en 2050); elle devra aussi résoudre les problèmes liés à la congestion, à la sécurité énergétique, aux émissions de CO2 et à la nécessité de créer une infrastructure de transport efficace, apte à soutenir la croissance de l'économie européenne.
- L'option consistant à se résigner aux évolutions négatives en cours, et au déclin inexorable du rail européen, est inenvisageable.

Pour plus d'informations, voir le [MEMO/13/45](#)

<http://www.youtube.com/watch?v=OmsH937bRBI&feature=youtu.be>

Contacts:

[Helen Kearns](#) (+32 2 298 76 38)

[Dale Kidd](#) (+32 2 295 74 61)