



AVIS 13/08

LE QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE EUROPEEN

1. Les propositions de la Commission Européenne

La Commission européenne a adopté le quatrième paquet ferroviaire, constitué de six propositions législatives axées sur quatre domaines essentiels

- **Des agréments au niveau de l'Union:** pour faire gagner du temps et de l'argent aux entreprises, il devrait être possible de construire et certifier en une seule opération les trains et le matériel roulant appelés à circuler dans toute l'Europe. Les entreprises devraient pouvoir mener leurs activités dans l'ensemble de l'Union avec un certificat de sécurité unique.
- **Une structure qui fonctionne.** La Commission propose, pour assurer la gestion efficace et non discriminatoire du réseau ferroviaire, de renforcer la position des gestionnaires de l'infrastructure et de faire en sorte que les deux fonctions consistant à gérer les voies et à exploiter les trains soient maintenues séparées.
- **Un accès élargi à la fourniture de services de transport ferroviaire.** Pour encourager l'innovation et l'efficacité, la Commission propose d'ouvrir le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs à de nouveaux arrivants et à de nouveaux services.
- **Une main-d'œuvre qualifiée:** Le dynamisme du secteur ferroviaire dépend de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et motivée. Le paquet ferroviaire prévoit que les États membres pourront prendre des mesures supplémentaires pour protéger le personnel en cas de transfert de contrats de service public.

2. Avis du CCU

Trois paquets ferroviaires et la refonte du premier paquet ont été mis en application. Dans le quatrième paquet ferroviaire, la Commission poursuit son action en s'appuyant sur le principe essentiel de la concurrence libre et non faussée comme seul moyen et but de la croissance économique.

- Le CCU regrette que la commission n'ait pas jugé opportun à l'occasion du 4^{ème} paquet ferroviaire d'effectuer un vrai retour d'expérience sur les différents paquets ferroviaires précédents pour comprendre les très nombreux échecs et les rares progressions.
- Le CCU estime que l'ouverture à la concurrence des réseaux ferroviaires nationaux ne saurait constituer une fin en soi ni une condition suffisante de compétitivité et de qualité de service du rail qui dépendent de bien d'autres facteurs.
- Le CCU insiste sur la mise en œuvre efficace d'une intermodalité. En effet, le voyageur prend toujours plusieurs modes de transport pour aller d'un point à un autre : ses jambes, son vélo, sa voiture, le train. C'est l'ensemble de ces modes qu'il va prendre en considération lorsqu'il décide de son voyage. Son choix va dépendre de l'architecture de ces modes – de la conformation du réseau total qu'ils forment entre eux, de la qualité des différents maillons et de l'information dont il dispose.



Il en résulte qu'il faut prendre en considération l'ensemble de ce réseau :

- D'une part pour faire face, à l'évolution des besoins des voyageurs, entre autres à l'accroissement de la mobilité, au vieillissement de la population, etc.
- D'autre part pour prendre en compte la nécessaire réduction de la pollution et des atteintes à l'environnement et de l'aménagement du territoire;
- Enfin pour optimiser ce réseau dans toutes ses composantes : l'optimum du ferroviaire est à rechercher au-delà de lui-même, au sein de l'ensemble des moyens de transports : il est conditionné par eux et lui les conditionne. Et chaque ligne du ferroviaire est à considérer en fonction de l'ensemble du réseau dans laquelle elle s'insère, comme elle influence l'ensemble du réseau. Et la place de chaque intervenant – nous pensons en particulier aux opérateurs historiques - est à considérer en fonction de son rôle dans ce réseau, et non pas en fonction de son intérêt propre.

Le CCU n'est pas opposé à toute forme de libéralisation, cependant les points suivants doivent être pris en considération :

- Le financement et l'entretien des infrastructures est une obligation régalienne et doit le rester. L'infrastructure est un monopole naturel. L'exemple de la Grande-Bretagne qui avait privatisé l'infrastructure (Railtrack) avec les conséquences catastrophiques que l'on connaît au niveau de la sécurité et de l'entretien et forcée de renationaliser celle-ci ne doit pas être perdue de vue.
- L'effet réseau doit être maintenu et la pérennité du service public garanti. Il ne sera plus possible de demander à la SNCB de jouer les solidarités territoriales, de maintenir les péréquations, de garder les dessertes déficitaires ou des tarifs contraires à ses intérêts commerciaux si l'on permet que ses marchés les plus rentables passent à d'autres opérateurs.
- Le CCU propose que la privatisation soit réservée à des lignes périphériques mal desservies par l'opérateur historique. D'autre part certaines lignes devraient pouvoir être exploitées par l'opérateur du réseau voisin, les CFL par exemple pour les liaisons entre Libramont, Virton, Trois-Pont et Luxembourg.
- Le client doit être placé au centre des préoccupations des opérateurs ferroviaires. Ceci présuppose que les avis des associations représentatives des clients des transports publics soient mieux pris en compte.
- En ce qui concerne la billetterie, le client doit pouvoir obtenir un billet unique pour un voyage de bout en bout y compris pour les relations transfrontalières.
- Le but principal à atteindre par ces nouvelles règles est d'améliorer la satisfaction du voyageur qui est le seul moyen de réaliser un transfert modal vers un moyen de transport plus durable.

Cet avis a été approuvé à l'unanimité en réunion plénière du 18 juin 2013.