

# "Le secteur ferroviaire doit renoncer à ses privilèges"

Siim Kallas régit la politique européenne de transport depuis plus de cinq mois déjà. Le commissaire estonien a donc eu le temps de développer une vision sur les évolutions imminentes de la politique de transport et la révision de l'eurovignette. L'attitude du lobby ferroviaire est sa principale source d'exaspération.

**Christian Dahm**

La Commission européenne présentera bientôt le nouveau Livre blanc des priorités pour la politique de transport à l'horizon 2020. A quoi le secteur peut-il s'attendre?

Le Livre blanc soulignera clairement que le secteur du transport contribue à la compétitivité de l'UE. Pour encore renforcer le rôle économique du transport, la Commission œuvre à un système de transport intégré dans l'UE. Dans ce contexte, le mot d'ordre est 'co-modalité'. Cela signifie que nous tentons pour chaque mode de transport de créer les meilleurs conditions préalables possibles, de sorte qu'ils puissent mieux coopérer à terme.

La Commission a-t-elle définitivement renoncé à son intention de transférer du fret de la route au rail?

Le rôle de la CE ne consiste pas à imposer tel ou tel vecteur de transport aux chargeurs. L'ambition de la Commission est de donner une impulsion à l'ensemble des modes. J'entends m'engager personnellement non seulement pour des modes de transport durables mais aussi efficaces.

Cela signifie-t-il que la politique de transport de l'UE n'est plus centrée sur le transport ferroviaire?

Le secteur ferroviaire est potentiellement une excellente alternative au transport routier et ce, tant dans le transport de personnes que de marchandises. Mais pour remplir les promesses de ce mode, une réforme en profondeur s'impose.

La libéralisation visée par l'UE dans le secteur ferroviaire ne suffit-elle donc pas?

Nous avons fait des avancées énormes vers un marché ferroviaire libéralisé. Le marché ferroviaire unifié des services ferroviaires est cependant resté une chimère à ce jour. C'est pourquoi la Commission a décidé qu'une révision du premier paquet ferroviaire s'imposait. (Ce paquet comprend trois directives de 2001 sur la libé-

ralisation du marché ferroviaire, nldr).

Quand la Commission présentera-t-elle cette révision?

Nous le ferons dans les semaines à venir. La révision doit faciliter l'accès des opérateurs ferroviaires privés aux gares de triage, ateliers de réparation, etc. La législation européenne actuelle a déjà réglé l'accès à l'infrastructure. Il est désormais nécessaire de libéraliser les entreprises de services. Mais pour les réformes approfondies que j'estime indispensables, le secteur ferroviaire devra se livrer à un exercice d'introspection.

Que voulez-vous dire?

Les entreprises ferroviaires doivent comprendre qu'elles sont en grande partie responsables de leur compétitivité. A cet égard, l'hypocrisie de certaines (anciennes) entreprises publiques m'est insupportable. Elles se disent partisans de la libre concurrence mais mettent parallèlement tout en œuvre pour se protéger de leurs concurrents. Si elles s'attelaient un peu plus à améliorer leurs niveaux de prestations, elle n'auraient rien à craindre de cette opération de libéralisation. Les opérateurs historiques doivent renoncer à leur privilèges du passé.

La structure de holding de Deutsche Bahn (DB) est également une source d'exaspération pour la CE. Quels changements l'Allemagne doit elle apporter?

*«Avec la structure actuelle de l'opérateur ferroviaire allemand, il n'est pas exclu que DB Netz avantage les filiales opérationnelles du groupe.»*

Il est vrai que la Commission a des problèmes avec la structure d'entreprise de DB car elle n'offre aucune garantie quant à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure DB Netz vis-à-vis des filiales au sein du holding, alors qu'il s'agit d'une exigence absolue inscrite dans les directives européennes relatives au rail. Avec la structure actuelle de

l'opérateur ferroviaire allemand, il n'est pas exclu que DB Netz avantage les filiales opérationnelles du groupe.

Le premier paquet ferroviaire est en vigueur depuis 2003. Ce n'est que sept ans plus tard que la Commission poursuit les Etats membres qui n'ont pas transposé les règles. Ne risque-t-on pas d'à nouveau perdre beaucoup de temps entre la révision du paquet ferroviaire et l'application de ces règles additionnelles?

En tant que commissaire européen aux Transports, je pense aussi que Bruxelles devrait plus rapidement rappeler les Etats membres à l'ordre. Mais en tant que responsable politique qui fait depuis six ans déjà partie de la Commission, je me méfie de telles déclarations. Les rouages de la Commission tournent lentement parce que les intérêts nationaux de nombreux Etats membres pèsent sur la combativité de cette «institution européenne».

La présidence belge de l'UE prévoit de trouver un accord sur l'internalisation des coûts externes du transport routier au sein du conseil des ministres des transports d'ici la fin de l'année. Quels sont les compromis qui sont acceptables pour la Commission dans ce dossier?

Les coûts liés à la congestion restent un point de litige important. Il semble malvenu de ne pas répercuter ce type de coûts externes. Pour la Commission, il est par contre acceptable que les coûts inhérents à la congestion varient selon l'heure de la journée. Dans un tel système, la taxe moyenne demeure inchangée pour les transporteurs.

Ce scénario est pourtant déjà possible?

Oui. Dans notre modèle d'hypothèse, les coûts liés à la congestion peuvent varier davantage et représenter une part beaucoup plus importante de la perception totale.

SIIM KALLAS

Cet Estonien de 61 ans est commissaire européen au transport depuis la mi-février. Economiste de formation, il a présidé la Banque nationale d'Estonie. Il a également été ministre des Affaires étrangères, ministre des Finances et Premier ministre pendant deux ans. Kallas est entré à la Commission européenne en 2004 et a été chargé des affaires administratives, d'audit et de la lutte anti-fraude.

L'impact de ce road pricing sur les flux de véhicules est de la sorte beaucoup plus grand.

Les recettes de cette politique d'internalisation seront-elles à terme utilisées pour investir dans l'infrastructure?

J'ai proposé de verser au moins une partie des recettes dans un fonds européen pour le financement d'infrastructures routières. Sur base des réactions des Etats membres, je peux déduire que ma proposition n'est pas irréaliste. Mais ce dossier réclamera encore toute une série de réunions de concertation.

Serait-il réaliste d'également répercuter les coûts inhérents aux émissions de CO2 et aux accidents?

Non. Ce ne sont que de beaux projets. A moyen terme, la Commission ne veut pas présenter la facture des coûts externes au seul transport routier, mais à tous les modes de transport. Mes services travaillent actuellement déjà à une méthodologie visant à réaliser cet objectif.

La Commission travaille actuellement également à une révision des directives sur les Réseaux trans-européens de transport. Par quel moyen pourra-t-on obliger les Etats membres à mieux respecter leurs engagements?

Ces pourparlers sont toujours en cours. Je peux toutefois déjà révéler que la Commission est à la recherche d'une méthode de travail future qui rend les subventions européennes tributaires de l'avancement des projets.

L'auteur est correspondant européen de notre publication-sœur DVZ