

L'Observateur de Bruxelles®

DBF
Bruxelles
Délégation des Barreaux de France

Editorial

Il est coutume de dire, et à raison, que les libertés fondamentales de circulation (marchandises, travailleurs, services et capitaux) font parties de l'ADN de la construction européenne. Pour qui est membre de l'Union, aucune d'entre elles ne peut être atteinte dans son essence. Ces quatre piliers du marché unique forment en effet un tout indissociable, les négociations sur le Brexit l'ont soudainement rappelé au bon souvenir... de nos amis anglais. S'agissant de la libre circulation des biens et des personnes, plus le système européen de transport est unifié et intégré plus elles seront des réalités. Gravées dans le marbre des traités, ces libertés doivent faciliter les échanges entre États membres, notamment les échanges commerciaux, afin de générer plus de croissance et donc d'emplois. La direction que l'Union européenne entend donner à sa politique des transports (transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial) constitue dès lors un enjeu stratégique. Afin de dresser un panorama de cette Europe des transports, passons en revue les quelques thèmes abordés dans ce dossier spécial.



Une politique européenne des transports ambitieuse implique tout d'abord une harmonisation élevée des normes et des standards techniques afin de mettre un terme à la fragmentation à vingt-huit. Sous de nombreux aspects, nous en sommes loin.

Dans le ferroviaire par exemple on peut s'étonner qu'un Thalys ait encore à répondre à six signaux systèmes différents lors d'un trajet Paris-Cologne. Cette absurdité n'est que le reflet d'une triste réalité plus générale : le secteur ferroviaire en Europe, malgré ses atouts que sont la sécurité, la massification du transport décarboné et l'adaptation à la dimension du territoire européen, va mal. Or malheureusement, aucune mesure d'envergure n'est prise pour inverser la tendance. C'est que la gouvernance de notre système ferroviaire est peu propice au renforcement de la compétitivité de ce mode parce qu'elle dissuade bien trop souvent l'arrivée de nouveaux opérateurs. Avec la proposition de la Commission européenne connue sous le nom de « quatrième paquet ferroviaire » (volet politique), nous avons là une bonne occasion de donner un coup de pied dans la fourmière. En prônant une séparation stricte entre gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires – a fortiori l'opérateur historique – cette proposition visait à ouvrir le marché en réduisant le risque que les nouveaux entrants soient exposés à des discriminations. Car quelle entreprise viendrait faire circuler ses trains dans un pays où elle n'est pas certaine de bénéficier des mêmes services que l'opérateur historique ? Où les péages qu'elle paye pour utiliser le réseau risquent de se retrouver dans la poche de son concurrent ? Au passage, au Royaume-Uni, qui a ouvert son marché depuis plusieurs années déjà, le transport de fret a augmenté de 35 % tandis qu'en France... il a baissé de 50 %.

Hélas ! Sous les feux croisés d'intérêts nationaux confondus avec ceux d'opérateurs historiques et de syndicats effrayés à l'idée que leur statut pourrait être remis en cause, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne, qui représentent les ministres des transports, ont fortement affaibli ce volet politique qui devrait être soumis au vote de la plénière en décembre prochain. La concurrence façon aérien et ses bienfaits pour les consommateurs, ne sont pas pour demain dans le rail.

La seule source de satisfaction pour le rail européen à l'heure actuelle réside dans les progrès réalisés à venir grâce à l'adoption du volet technique du quatrième paquet en juillet dernier. Transformation de l'Agence ferroviaire européenne en guichet unique en matière de délivrance des certificats de sécurité et d'autorisation de mise sur le marché des véhicules, lancement de l'initiative technologique Shift2Rail alliant les fonds du budget européen et du secteur privé pour la recherche et développement d'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) en sont quelques exemples.

Le “Ciel unique” est un autre sujet révélateur du manque d’intégration européenne. Malgré l’évidence des avantages économiques et environnementaux de sa mise en place, elle se fait toujours attendre. Conscient des enjeux que sous-tend une telle réforme compte-tenu de la diversité des acteurs et la complexité des procédures, de l’importance des questions sécuritaires et économiques et des intérêts nationaux et catégoriels divergents, le Parlement a toujours eu une approche volontariste mais pragmatique sur ce sujet.

Or il y a urgence : les prévisions indiquent que le trafic aérien triplera d’ici 2030, dans un contexte de forte tension eu égard à la saturation de plusieurs aéroports. L’établissement de neuf blocs d’espaces aériens fonctionnels devant rationaliser les 68 centres de contrôle aérien existants était prévu pour fin 2012. Pourtant aujourd’hui, seuls deux d’entre eux remplissent tous les critères : le bloc Danemark-Suède et le bloc Estonie-Finlande-Lettonie-Norvège. Faut-il le rappeler : la rationalisation du Ciel européen c’est bien la défense des hubs européens face la concurrence des hubs et compagnies internationales en particulier ceux du Golfe.

Face à ce retard, les eurodéputés, perdant patience, sont tentés par une approche davantage « top-down ». De son côté, la Commission a lancé des procédures d’infraction contre 18 gouvernements l’an dernier. L’inaction vient en réalité de conservatismes liés à la préservation des souverainetés nationales et des statuts d’une catégorie professionnelle spécifique (les contrôleurs aériens), qui vient encore de faire entendre sa voix en France, au détriment des centaines de milliers de voyageurs. **Par ailleurs, ce dossier, comme tous les autres dossiers aériens européens, est complètement bloqué au Conseil en raison du différend anglo-espagnol sur Gibraltar qui date du traité d’Utrecht de 1703.**

En revanche, les choses évoluent positivement sur le front technologique. SESAR, fruit d’une initiative européenne et pour lequel un financement est prévu dans le cadre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe, est entré dans sa phase de déploiement.

S’agissant du droit des passagers aériens, ici encore le Conseil bloque les avancées contenues dans le paquet proposé par la Commission (en mars 2013) et approuvé par le Parlement européen (depuis février 2014) encore et toujours pour cause de Gibraltar. La jurisprudence récente de la CJUE, reprise par la Commission dans ses orientations interprétatives le 10 juin dernier, a fort heureusement permis de clarifier les règles en vigueur et de faciliter leur application dans l’intérêt des voyageurs et des entreprises. La Cour suprême tente tant bien que mal de colmater les brèches.

Enfin, afin que les dramatiques accidents qui ont eu lieu dans le transport de passagers par navire et par *Ro-Ro* ferrys ne se reproduisent pas, la Commission a présenté trois propositions de directives visant à adopter des normes de sécurité exigeantes. Parmi les dispositions que contiennent ces textes, on peut retenir l’obligation d’enregistrement des données des passagers de manière numérique en respectant des procédures administratives harmonisées (afin de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en cas d’urgence).

Vous l’aurez compris la politique européenne restent un vaste chantier en construction dont la finalisation passera nécessairement par plus d’Europe et moins d’égoïsmes nationaux. Bonne lecture !

Dominique Riquet

Député européen, Vice-Président de la commission des transports du Parlement européen