

STRASBOURG, 14/01/03

Rapport de Georg Jarzembowski (PPE-DE) - Développement des chemins de fer communautaires

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.

Explication de vote "Contre" de M. Harlem Désir

Monsieur le Président,

Aujourd'hui la Commission européenne nous propose dans ce paquet ferroviaire comprenant des mesures d'interopérabilité et d'harmonisation des dispositions de sécurité, une nouvelle version de la directive 91/440 qui vise à libéraliser davantage le transport ferroviaire. Ces propositions concernent le transport de fret et la Commission « régionale transport » du Parlement y a ajouté par ses amendements la libéralisation du transport de voyageurs. Je voterai contre les uns et les autres.

Pourquoi en effet cette précipitation à accélérer la libéralisation dans ce secteur ferroviaire alors que la directive de 1991 vient juste d'être révisée ? Pourquoi revenir sur un accord, un équilibre obtenu difficilement, il y a un peu plus d'un an, entre le Conseil et le Parlement, avant même que la transposition de la directive révisée de 2001 ne soit achevée dans les Etats membres. Cela signifie que l'on n'évaluera pas les effets de la libéralisation amorcée avant d'engager de nouvelles étapes qui créeront une situation irréversible.

Il est simpliste de prétendre que la perte de compétitivité du fret ferroviaire face au transport par route est due principalement à l'absence de libéralisation. Il n'a pas été nécessaire de libéraliser le transport ferroviaire de voyageurs entre Amsterdam, Cologne, Bruxelles et Paris pour développer des liaisons efficaces, sûres, et rapides... La coopération entre les opérateurs nationaux avec Thalys, ça marche !

Bien mieux et bien plus sûrement à tous les sens du terme que le rail libéralise en Grande-Bretagne. Et ce qui marche pour les voyageurs pourrait être développé pour le transport de marchandise. Encore faudrait-il que la volonté existe, que les investissements européens et nationaux soient au rendez-vous. Si l'on fait réellement le choix du rail, plutôt que des camions, ce que la raison devrait commander compte tenu des conséquences pour la sécurité, et l'environnement, il faut également rééquilibrer les charges (carburants, péages d'autoroute) et les normes sociales (temps de conduite et de repos des routiers...) au détriment de la route.

Mais ce n'est pas le chemin que l'on prend. Le choix proposé est celui de la facilité, se défausser sur le marché sensé tout régler par on ne sait quel miracle et offrir ainsi aux intérêts privés les créneaux rentables de ce secteur.

Mais cette ouverture forcenée à la concurrence peut conduire à freiner le développement du rail en Europe. C'est un secteur où les investissements à long terme, sans rentabilité immédiate sont indispensables et où l'approche purement marchande mettra en cause d'importantes missions de service public. La mise en concurrence sur les créneaux rentables conduira à des abandons de liaisons régionales moins rentables. On appelle alors les collectivités locales à la rescousse pour les financer par subvention. Et pendant le même temps, on fait la chasse aux aides d'Etat, on pousse à la baisse des dépenses publiques et des prélèvements. Il n'y aura donc pas de miracle et l'on continuera à fermer des milliers de kilomètres de petites lignes qui faisaient la richesse de nos réseaux de chemin de fer.

Quand à permettre à n'importe quelle entreprise de devenir opérateur de transport ferroviaire cela ne fait qu'accroître les risques pour la sécurité en saucissonnant et en diluant davantage encore les responsabilités.

Je soutiendrai l'amendement qui demande une évaluation en 2003 de l'ouverture déjà réalisée du fret ferroviaire. C'est à partir de cette évolution, de la prise en compte des conséquences économiques sociales et territoriales déjà observées dans certains pays que nous devrions envisager l'avenir.

Harlem Désir