

La libéralisation multiplie les lobbies

C'est une conséquence imprévue de la libéralisation du marché des transports dans l'Union européenne : les lobbies fleurissent à Bruxelles. Après l'ERFA (l'association européenne du fret ferroviaire), l'EIM (les gestionnaires européens d'infrastructure), voici l'EPTO, qui rassemble les opérateurs européens du transport de passagers. L'organisation existait déjà informellement depuis 2002, mais elle dispose désormais d'un bureau et d'un secrétaire général à Bruxelles, un « must » pour tout lobby qui se respecte.

« Nous, les opérateurs privés, nous sommes les enfants de la politique européenne, la preuve vivante de ses conséquences », a expliqué récemment Tony Depledge, le président d'EPTO et par ailleurs responsable du développement d'Arriva lors d'un entretien à Ville&Transports. Nous devons convaincre de plus en plus de gens que nous sommes capables de faire fonctionner un service public. » Après la libéralisation du fret, l'ouverture du trafic

passagers à la concurrence, l'implication de l'Union européenne dans des sujets autrefois réservés aux collectivités locales peut expliquer aussi une vigilance plus importante à un moment où les appels d'offres commencent lentement à remplacer les attributions directes.

EPTO est née de la volonté des opérateurs privés internationaux de mieux exister face aux compagnies historiques qui dominent encore la CER par exemple ou face au mélange opérateurs/autorités organisatrices qui composent l'UITP. « Nous sommes des adversaires, nous le savons bien mais nous savons aussi que nous partageons la même vision politique de notre secteur », souligne Tony Depledge. L'ambiance entre nous est amicale et professionnelle lorsque nous nous re-



Les opérateurs privés, ici Arriva à Londres, se sont regroupés au sein de l'EPTO.

trouvons, en moyenne trois à cinq fois par an. »

EPTO ne cherche pas à faire de la concurrence directe aux grandes sœurs que sont l'UITP et la CER mais plutôt à faire entendre sa spécificité sur les dossiers où les grandes organisations ne trouvent qu'une position à minima du fait de la diversité de leurs membres. Exemple : sur le règlement Obligations de service public : « L'UITP a eu beaucoup de mal à trouver une position commune », se rappelle le président d'EPTO. Le secteur public était un

peu inquiet des changements, alors que nous nous l'attendions. »

Chez les spécialistes du fret qui se retrouvent au sein de l'ERFA, le sentiment d'altérité est encore plus fort : « Nos concurrents directs ne sont pas les mieux placés pour nous représenter », explique la

secrétaire générale, Monika Heimring, allusion au fait que les opérateurs historiques qui dominent la CER sont justement ceux qui voient d'un mauvais œil l'arrivée de la concurrence. « Nous ne sommes pas toujours sur la même longueur d'onde. La CER est très bien pour développer des projets à très long terme. Nous, nous sommes intéressés par les questions de productivité et de coûts réels sur le marché d'aujourd'hui. Nous voulons que le marché fonctionne comme un marché. »

Les services de la Commission européenne s'intéressent de près à ces nouveaux venus. « Nous recevons tous ceux qui frappent à notre porte, sans regarder la taille de leurs chaussures », confirme un haut fonctionnaire. Ces nouveaux lobbies n'ont pas encore beaucoup d'activités par rapport aux acteurs traditionnels, mais ils essaient de monter en puissance. » Au sein de la Commission, certains cabinets, comme par exemple celui de la Commissaire chargée des affaires de concurrence, sont plus sensibles à leurs arguments, et donc les relaient en interne. Exemple : sur les lignes directrices pour les aides d'Etat, le privé aurait bien voulu qu'elles s'appliquent tout de suite et non pas dans deux ans, comme le prévoit finalement le texte. Avant la sortie de celui-ci, il y a donc eu un vrai bras de fer

> Les principales organisations présentes à Bruxelles

EPTO

Arriva, First Group, Grupa Barraqueiro, Keolis, National Express, Stagecoach, Transdev, Transdev-Connexion et Veolia Transport représentent 200 à 250 000 salariés dans le secteur du trafic passagers dans 22 des 27 pays de l'Union européenne. Au total, ils pèsent 17 milliards de chiffre d'affaires et 11 milliards de trajets annuels.

RFA

Créée en 2002, l'association regroupe 27 opérateurs et clients du fret ferroviaire ainsi que sept associations nationales issues de 16 pays.

EIM

L'organisation est ouverte aux gestionnaires d'infrastructure, RFF en fait partie. Elle existe également depuis 2002.

UITP

L'union internationale du transport public regroupe aussi bien des opérateurs que des autorités organisatrices ou des organismes scientifiques. Elle compte 3 100 membres.

CER

La Communauté européenne vient de fêter ses 20 ans. Très puissante, elle est l'interlocutrice privilégiée des institutionnels européens. Elle compte 70 membres, en majorité des compagnies mais aussi des gestionnaires d'infrastructures, issus de l'Union européenne mais aussi des pays candidats à l'accession ou de la Suisse.

entre les services chargés de la concurrence et ceux de la DG Tren. « La Commission européenne est très à l'écoute, elle veut entendre la différence, par rapport aux grands groupes et aux institutionnels. Elle réalise que le secteur privé est souvent celui qui applique les réformes », se réjouit Tony Depledge.

Dans l'entourage de Jacques Barrot, on affirme aussi que la dissonance des privés a souvent été écoutée, voire encouragée pour obtenir des soutiens sur des textes contestés et plutôt mal accueillis par une partie des opérateurs historiques, comme le règlement OSP. Du point de vue des institutions, cette multiplicité des organisations professionnelles est d'ailleurs bien perçue, elle a la mérite de permettre de savoir plus clairement qui pense quoi. « La

L'entrée du secteur privé dans le jeu des influences a fait évoluer les prises de position de la SNCF ou de la DB

Communauté européenne du Rail essaie de trouver des positions communes à tout le monde. Mais souvent, si on graille un peu, on peut comprendre comment le compromis a été noué », souligne un très bon connaisseur des questions ferroviaires à Bruxelles. Les historiques tentent d'ailleurs de s'adapter à la nouvelle donne.

« Pendant le mandat de Jacques Barrot, il s'est passé quelque chose au sein de la CER, analyse Benoît Le Bret, le directeur de cabinet de l'ex-commissaire aux Transports qui a eu des contacts réguliers avec les représentants du ferroviaire et du transport public. Il y a eu une évolution de l'intérieur : ils ont dû tenir compte du son de cloche que faisaient entendre les nouveaux opérateurs, d'une plus grande hétérogénéité liée à l'élargissement à l'Est, et de l'évolution des piliers que

sont la DB et la SNCF, qui ont une vision désormais lucide de la concurrence et du marché. » Résultat : sur des sujets comme les aides d'Etat, la CER s'est réjouie, alors même que le texte complique la vie de certains de ces membres. A l'UITP, on se borne à affirmer que la collaboration est très bonne avec les très nouveaux venus.

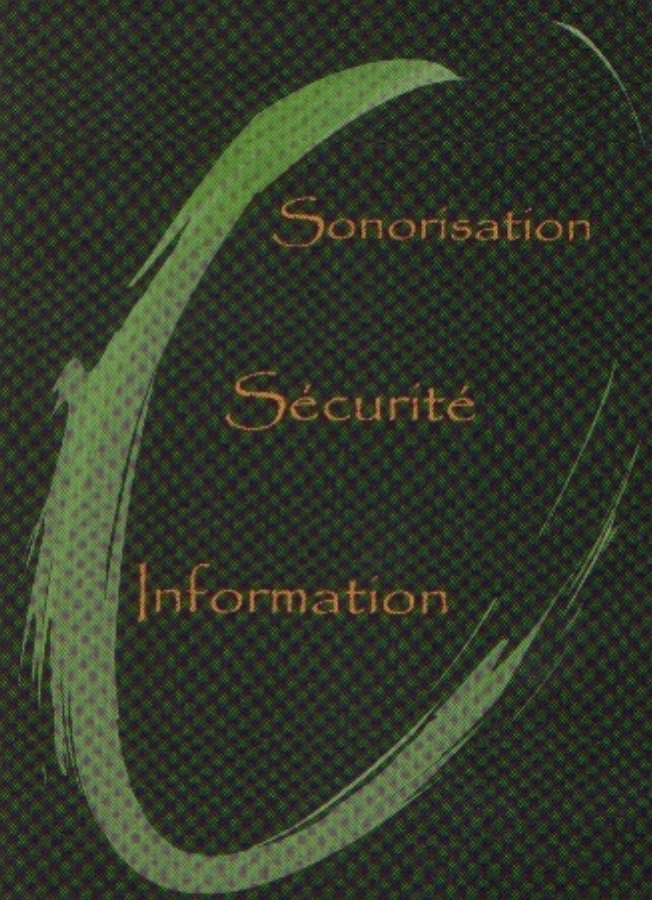
Globalement, la cohabitation entre toutes ces organisations se fait donc cahin-caha. « Nous utilisons les associations de représentation traditionnelles pour être au courant de ce qui se passe et nous travaillons sur les sujets spécifiques qui nous intéressent directement », pointe Tony Depledge. L'effet groupe est important pour se faire entendre. « Ces jeunes entreprises ont encore trop peur des gros. Elles sont très prudentes quand elles sont isolées. Elles ne sont fortes que lorsqu'elles chassent en meute », nuance un spécialiste. La multiplication des organisations n'est néanmoins pas forcément une bonne chose pour

transmettre un message fort. « Nous sommes trop nombreux, regrette Monika Heimig, de l'ERFA. Notre message risque d'être fragmenté. » Sur certains sujets néanmoins, pas de différence entre tous les acteurs. Ainsi, sur la nécessité de verdir les appels d'offres pour les marchés publics, UITP et EPTO sont presque moi à moi sur la même ligne. Ils partagent la même inquiétude face aux velléités du Parlement européen de compliquer administrativement la proposition de la Commission.

En revanche, la prochaine refonte du premier paquet ferroviaire, et donc le diagnostic de la libéralisation du fret, promettent d'être l'occasion d'affrontement entre des structures qui n'en ont pas du tout la même vision.

Isabelle ORY

S.E.f. Industrie



Sonorisation

Sécurité

Information

L'électronique qui vous accompagne



TGV - RER - BUS - TRAMWAY

Tel : +33 (0)1 64 07 90 10

Fax : +33 (0)1 64 07 98 78

www.sefindustrie.fr