



Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports

Rapporteur : Michel SAVY, Président du Conseil scientifique de TDIE

Membres du groupe de travail :

Patrick FAUCHEUR, Antoine FREMONT, Claude GRESSIER, Guy JOIGNAUX,
Michel SAVY, Vaclav STRANSKY

Décembre 2014

Edito

Depuis bientôt quatorze ans, notre association travaille avec les acteurs des différents modes de transports pour partager des réflexions prospectives et proposer des orientations aux pouvoirs publics français en matière de politique des transports. Les adhérents de TDIE, établissements publics, fédérations d'entreprises, opérateurs de transport privés, collectivités locales, ont souhaité porter leur réflexion au niveau européen pour contribuer au débat aujourd'hui nécessaire sur la politique commune des transports.

Il nous a semblé important que cette réflexion aboutisse en 2014, au moment où s'installent une nouvelle Commission et un nouveau Parlement.

Le système de transport de personnes et de marchandises a su répondre pour l'essentiel aux besoins d'une société européenne qui a profondément changé. Dans les comparaisons internationales, la dotation en infrastructures et en services de transport de haut niveau est aujourd'hui un des atouts de l'Europe dans la compétition globale. La filière de transport (génie civil, fabrication de matériel de transport, exploitation des réseaux) est même un des principaux secteurs exportateurs de l'Europe dans le reste du monde.

Cependant, la politique européenne des transports est confrontée à plusieurs défis : de plus en plus intégrée, elle concerne autant les entreprises et l'emploi, la question sociale, que la lutte contre le changement climatique et la transition énergétique, ou la réalisation et l'entretien des grands réseaux d'infrastructures de transport. Les attentes des citoyens européens sont fortes. Comment y répondre ?

L'histoire de la politique européenne des transports est méconnue, elle est complexe et difficile à appréhender comme un tout cohérent. C'est une des originalités de cette étude de la raconter simplement (pp. 10 à 19), avant d'en détailler les grands enjeux politiques et les principales problématiques socio-économiques à l'aide d'indices statistiques facilement accessibles (pp. 20 à 39).

Elle recense notamment, de manière systématique, les différents textes qui se sont ajoutés au corpus législatif européen depuis les premiers règlements et directives consacrés à la concurrence en 1968.

Rédigée sous la direction du professeur Michel Savy, qui préside le Conseil scientifique de TDIE, cette analyse collective permet de formuler un diagnostic et d'émettre 10 propositions d'orientations stratégiques (pp. 40 à 50).

Nous avons eu l'honneur de la présenter à Madame Violeta Bulc, Commissaire européenne en charge des Transports, à l'occasion de son premier déplacement officiel, le 9 décembre dernier à Paris, à l'invitation de notre association, pour un grand colloque sur le financement des systèmes de mobilités.

Nous livrons cette réflexion collective au débat public, et nous souhaitons qu'elle contribue au travail des décideurs européens pour une politique européenne des transports durable.

Philippe Duron
Député du Calvados

Louis Nègre
Sénateur des Alpes-Maritimes

Co-présidents de TDIE

Sommaire

Remerciements	5
Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports.....	6
1. Une nouvelle phase pour l'Union européenne.....	8
2. Politique européenne des transports : une approche dynamique	10
a) Traités.....	11
b) Livres verts et blancs.....	13
c) Directives et règlements	17
3. Données fondamentales sur le système de transport européen	20
a) Flux de voyageurs et de marchandises.....	20
b) Partage modal	22
c) Transports, échanges internationaux et intégration européenne.....	26
d) Infrastructures.....	29
e) Soutenabilité du système de transport européen.....	30
f) Industrie du transport.....	35
g) Disparités sociales et marché unique.....	36
4. Diagnostic et propositions.....	40
a) Les entreprises et l'emploi.....	41
b) Questions sociales.....	42
c) Lutte contre le changement climatique et transition énergétique.....	43
d) Intégration des corridors et des réseaux	45
e) Planification, financement et tarification des infrastructures	46
f) Unification ferroviaire, ciel unique et grandes technologies	48
Vers une nouvelle étape de la politique commune des transports	51
 Annexe Tableau récapitulatif des décisions et textes européens sur la politique commune des transports, à partir de 1957 établi par Vaclav Stransky.....	52

Remerciements

Ce travail est le fruit d'une réflexion collective de l'association TDIE coprésidée par MM. Philippe Duron, député et Louis Nègre, sénateur. Les artisans en sont les membres du groupe de travail *ad hoc* qui s'est formé au sein du Conseil scientifique de TDIE et constitué de :

- Patrick Faucheur, expert en questions Européennes.
- Antoine Frémont, chargé de mission pour l'aménagement du territoire à RFF (Réseau ferré de France)
- Claude Gressier, ingénieur général des Ponts et chaussées, président de section honoraire au CGEDD.
- Guy Joignaux, directeur de recherche émérite, IFSTTAR.
- Michel Savy, professeur à l'Université Paris Est
- Vaclav Stransky, maître de conférences à l'Université Paris Est

Le groupe a reçu le soutien permanent de l'équipe de TDIE : Marie-Dominique Salaun, déléguée générale ; Fabrice Wackenier, chargé des relations avec les adhérents et de l'animation du réseau ; Sonja Broëz, étudiante stagiaire, secrétaire du groupe de travail

Enfin, ce travail a bénéficié des informations et suggestions des experts de haut niveau qu'il a auditionnés :

- Yann Becouarn, sous-directeur de la sous-direction des gens de mer, direction des Affaires maritimes
- Florence Berthelot, déléguée générale adjointe de la FNTR (Fédération nationale des transports routiers)
- Alain Corrêa, conseiller auprès de la directrice des Affaires maritimes
- Jean-Michel Dancoisne, représentant permanent de la SNCF à Bruxelles
- Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation civile
- Adam Kapella, adjoint au chef de mission flotte de commerce, direction des Affaires maritimes
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports)
- Olivier Onidi, directeur de l'innovation et de la mobilité durable, DG Move (Commission européenne)
- Rémi Mayet, chef d'unité adjoint Ports et voies navigables, DG Move (Commission européenne)
- Luc Roger, directeur des affaires européennes et internationales de RFF (Réseau ferré de France)
- Frédéric Versini, Espace ferroviaire européen unique, DG Move (Commission européenne)

Que les unes, les uns et les autres soient chaleureusement remerciés.

Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports

La politique commune des transports en Europe a longtemps été mise sous le signe de l'ouverture des marchés du transport à la concurrence, les autres politiques étant au service de cette option centrale ou la complétant. La prééminence exclusive de cet objectif, largement atteint, n'est plus pertinente. Il est temps de concevoir et mettre en œuvre une politique commune des transports systémique, combinant de manière équilibrée **un ensemble d'objectifs nécessairement complémentaires**. Ce sont en particulier le renforcement des **entreprises** européennes créatrices d'**emploi** dans le cadre d'une concurrence structurée ; l'établissement d'un **socle social communautaire** touchant l'ensemble des modes de transport ; la poursuite de la contribution des transports à la **transition énergétique et environnementale** ; le renforcement de **chaînes logistiques** performantes et durables ; le **financement** des investissements et l'entretien nécessaires dans les infrastructures ; **l'intégration de l'espace** européen des transports ; **l'innovation** et les transports intelligents.

Ces orientations générales peuvent se présenter sous la forme de **dix propositions** prioritaires. Elles ont bien sûr le statut d'orientations stratégiques, telles qu'un groupe de travail polyvalent peut les établir. Tout un travail d'affinage technique, juridique et politique reste nécessaire pour les transformer en projets de directives ou de règlements...

1. Faire un diagnostic de l'efficacité et de la compétitivité de l'ensemble de la **filière des transports européenne** (construction et gestion des infrastructures, énergie, matériel de transport, exploitation des réseaux de transport et logistique, etc.) et mettre en place une **politique industrielle** visant à la robustesse des **entreprises** européennes, leur **compétitivité** internationale et leur contribution à la **création d'emplois** en nombre et en qualité.
2. Pour établir un marché unique concurrentiel et non faussé, établir par étapes un **socle social commun dans les différents modes de transport**, dans le respect de la libre circulation des travailleurs et de l'égalité de leur rémunération et de leurs conditions de travail dans un pays donné quel que soit leur pays d'origine (en adaptant convenablement la directive "détachement").

3. Établir un plan d'ensemble visant à **découpler la croissance économique et la croissance des nuisances locales et globales du secteur du transport** (pollutions et émissions de gaz à effet de serre), en mobilisant tous les moyens de l'action publique : pénalités financières et subventions, fixation de quotas, marché des permis d'émission, normalisation technique, soutien à la recherche et à l'innovation, etc. Mettre la **politique commune des transports** en harmonie avec la **politique de l'énergie** et la **politique de l'environnement** de l'Union.
4. Développer la gestion intégrée de **corridors de fret ferroviaire** (coopération des gestionnaires des infrastructures, mise à niveau technique graduelle à l'horizon 2030) et développer les **ports maritimes** comme des **plates-formes logistiques** fortement reliées à leur **hinterland** terrestre en utilisant tous les modes dans leur domaine de pertinence : route, fer, voie d'eau, cabotage maritime.
5. Établir une **billettique** (information, tarification, émission des titres) commune aux opérateurs de transports et couvrant les déplacements de voyageurs de bout en bout.
6. Compléter le **réseau transeuropéen d'infrastructures de transport**, homogène et interconnecté, en s'appuyant sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE, *Connecting European Facility*) et sur le **plan de relance** des investissements de réseau (énergie, télécommunications, transports soutenable) annoncé par le président de la Commission, M. Juncker.
7. Mettre en place une **tarification des infrastructures, et notamment une tarification routière (Eurovignette)** prenant en compte les coûts d'investissement et d'usage ainsi que les effets externes, de manière harmonieuse entre modes de transport.
8. **Unifier le réseau ferroviaire européen** à travers le volet technique et le volet ferroviaire du **4^{ème} paquet** ferroviaire. L'**interopérabilité** sera améliorée en stabilisant et généralisant le système de gestion du trafic ERTMS, en renforçant l'Agence ferroviaire européenne, en soutenant le programme de recherche et de développement Shift2Rail, etc. La **gouvernance** sera rendue plus transparente et efficace en établissant des règles claires de séparation des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires et d'égalité de traitement, en renforçant les structures de régulation.
9. Mettre en place le **ciel unique** européen par la mise en œuvre du système SESAR de gestion du trafic aérien. Veiller à l'équilibre des accords d'accès aux marchés du transport international quant à la pérennité des entreprises européennes.
10. Soutenir la contribution des techniques d'information au meilleur usage de l'ensemble des systèmes de transport (**transports intelligents**).

1. Une nouvelle phase pour l'Union européenne

La construction européenne marque profondément, depuis plus de 50 ans, l'histoire des pays membres de l'Union – 28 à ce jour – et en particulier de la France qui fut **un des six pays fondateurs** et qui continue de jouer dans ce processus, avec d'autres pays et notamment l'Allemagne, un rôle important.

Parmi les multiples dimensions de cette construction, les **transports** tiennent une place notoire. Avec l'agriculture ils devaient faire l'objet, dès le traité fondateur de Rome en 1957, de **l'une des deux politiques sectorielles** à construire en priorité. Après une période de latence étonnamment longue, de 1957 à 1985, une politique commune des transports (PCT) a été progressivement conçue et mise en œuvre. Ce processus complexe et toujours en cours peut se décomposer en plusieurs phases, qu'il s'agisse de l'élaboration d'un cadre doctrinal ou de mesures plus concrètes. Une synthèse rétrospective sera consacrée ci-après à cette histoire.

La PCT existe aujourd'hui, au point que l'on peut légitimement se demander si les États membres ont encore les moyens politiques et juridiques d'une politique nationale des transports vraiment autonome, ou si leur politique nationale consiste désormais à transposer, à l'intérieur d'une marge assez réduite d'interprétation, des décisions communautaires.

Sous un angle politique très large, la justification même de **la construction européenne semble aujourd'hui marquer une pause** ou même régresser dans l'opinion de nombreux citoyens européens. Les taux d'abstention aux élections successives du Parlement européen ne cessent d'augmenter, dans les anciens pays membres comme dans les nouveaux, et une part notoire de députés récemment élus sont qualifiés d'euroseptiques voire d'europhobes. Les causes de ce désenchantement sont évidemment multiples et jouent différemment d'un pays à l'autre et d'un groupe social à l'autre à l'intérieur de chaque pays. Au risque de simplifier, on peut avancer que :

- la situation économique et sociale globale est mauvaise, voire très mauvaise dans certains États membres. Or les politiques macroéconomiques européennes ne peuvent y remédier voire, aux yeux de beaucoup, aggravent les difficultés par la rigidité qui marque les règles de convergence budgétaire et de gestion anti-inflationniste de la monnaie dans la zone Euro.
- dans ce contexte de crise, les réglementations et interventions européennes sont perçues comme des contraintes, dont la pertinence n'est pas toujours comprise, plus que comme des apports positifs.
- plus largement, l'UE n'a pas joué le rôle de protecteur face à la mondialisation que beaucoup en espéraient. Pire même, aux yeux de certain, l'UE est le cheval de Troie de la globalisation, elle contribue à dissoudre les cultures et les identités, jusqu'à mettre en danger les nations comme telles.
- etc.

Si l'on croit que l'Europe demeure un avenir pour notre pays, il faut **redonner du sens** à la construction européenne et à ses politiques majeures. Cela suppose notamment de dépasser plusieurs débats de doctrine par des propositions concrètes. Ainsi, la libéralisation des marchés a-t-elle été une constante des priorités politiques de l'Union, y compris dans le champ des transports. C'est sans doute un moyen de stimuler l'innovation et de faire bouger les choses, mais on peut aussi y voir un risque de dérèglement et de régression sociale. Quoi qu'il en soit, la concurrence "libre et non faussée" (selon les termes du projet inabouti de traité constitutionnel de 2005) n'est pas en soi un idéal, des objectifs substantiels et désirables doivent être formulés, les moyens efficaces de les atteindre identifiés et mis en œuvre.

L'avenir de l'Union n'est nullement joué, certains scénarios présentent même son éclatement comme inéluctable. Ce n'est pas l'hypothèse de notre réflexion collective. Une nouvelle phase de la politique européenne doit s'ouvrir aujourd'hui, pour les raisons de fond évoquées ci-avant mais aussi, de manière conjoncturelle, avec l'arrivée aux responsabilités d'un nouveau collège des commissaires et d'un nouveau Parlement européen. Le présent document se veut une contribution pour que cette nouvelle phase réponde aux **attentes des citoyens** européens.

2. Politique européenne des transports : une approche dynamique

Sur un thème si vaste, il serait aisé d'écrire un fort volume, surtout si l'on veut relier la politique des transports avec l'organisation du vaste champ des transports lui-même, et *a fortiori* avec l'évolution de la société, de l'économie, du territoire européens dont les transports sont une composante.

C'est par l'appréhension de sa dynamique d'élaboration que se dévoilent les objectifs de fond et les procédures de formulation et de mise en œuvre de la PCT. On s'efforcera ainsi de récapituler, de manière synthétique, **les principales étapes de la construction de la PCT**. L'idée n'est pas que l'avenir devrait être la continuation du passé, mais qu'au contraire l'histoire de la PCT voit la succession de moments profondément différents, répondant à des impératifs datés, et que c'est dans ce mouvement qu'il faut envisager la phase à venir : quels sont ses problèmes propres, résultant éventuellement des réalisations antérieures ? quels sont les objectifs à fixer en priorité ? quels sont les moyens de les atteindre ? Ces questions seront évidemment abordées, sous forme de propositions, à la fin de ce rapport.

Pour garder à cette réflexion politique un ancrage concret, quelques **caractéristiques fondamentales du système de transport européen**, de personnes comme de marchandises, seront rappelées et commentées, reliant les objectifs des politiques avec les enjeux effectifs qu'elles ont vocation à traiter.

Enfin, on formulera un **diagnostic**, pour identifier les questions perçues comme primordiales et avancer des **propositions**.

*

Une réflexion quelque peu **prospective** commence généralement par une appréhension **rétrospective** du domaine concerné. Cette démarche est ici d'autant plus nécessaire que la politique commune des transports est un édifice complexe, où les ajouts successifs viennent compléter ou corriger les éléments précédents et en tout cas en tiennent compte. La politique des transports s'inscrit évidemment dans le processus plus large de construction européenne, marquée notamment

par les **traités** européens dont on rappellera la chronologie¹ et par l'élaboration de documents politiques stratégiques, les **Livres verts et blancs**. Elle se concrétise dans des **décisions législatives** communautaires, **directives** et **règlements**.

a) Traités

Traités de Rome (CEE et Euratom) de 1957, créant la Communauté économique européenne (CEE) et la Communauté européenne de l'énergie atomique (CEEA ou Euratom) et introduisant la coopération économique dans les efforts d'intégration européenne. Ils font suite, avec une ambition bien plus large, au **traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) de 1951** créant une interdépendance entre les États membres dans les domaines du charbon et de l'acier, de façon à ce qu'un pays ne puisse plus mobiliser ses forces armées à l'insu des autres. Ils seront suivis du **traité de fusion (traité de Bruxelles) de 1965**, créant une seule Commission et un seul Conseil pour les trois Communautés européennes existant à l'époque (CEE, Euratom et CECA).

Les fondateurs de la Communauté économique européenne avaient d'emblée établi un **lien primordial entre liberté des déplacements (de personnes et de choses), ouverture du commerce (dans un "marché commun") et développement des transports**. Le traité de Rome, stipule dans son article 3 l'**instauration d'une politique commune des transports** qui est, avec la politique agricole, la seule politique sectorielle expressément mentionnée. Pourtant, cette politique n'a pris place que tardivement dans la construction européenne. Pendant presque trente ans la Communauté n'a pas su, ou souhaité, la mettre en œuvre en dépit du traité fondateur, et le Conseil des Ministres n'a pas traduit les propositions de la Commission en actions concrètes. C'est finalement une décision judiciaire qui a poussé les États membres à mettre en œuvre les propositions de la Commission. Ces réticences et ces lenteurs, aujourd'hui surmontées, révèlent *a posteriori* la profondeur des changements accomplis avec le passage d'un système fortement administré sur des bases nationales à un système ouvert à la concurrence dans un cadre européen. La nécessité d'une intervention politique, nationale et communautaire, n'a pas pour autant disparu.

Selon le traité de Rome, au terme d'une période transitoire prenant fin le 1^{er} janvier 1970, le cabotage – c'est-à-dire le droit pour un transporteur ressortissant à un État membre d'exercer son activité dans tout autre État de la Communauté – aurait dû être effectif pour tous les modes. Il n'en fut rien. Dans une démarche singulière, la Commission et le Parlement introduisirent alors une plainte devant la Cour de justice européenne contre le Conseil pour carence dans la mise en œuvre des traités dans le domaine du transport ! **L'arrêt de la Cour de justice du 22 mai 1985** condamne le Conseil et décide que « le transport international de marchandises et de personnes doit être ouvert à toutes les entreprises de la Communauté et ne doit pas faire l'objet de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur ». En conséquence, le Conseil décide la même

¹ Source : http://europa.eu/about-eu/basic-information/decision-making/treaties/index_fr.htm

année le libre accès au marché du transport routier de marchandises, par l'introduction progressive du cabotage routier.

Acte unique européen de 1986 réformant les institutions pour préparer l'adhésion du Portugal et de l'Espagne et en vue de l'instauration du marché unique, avec l'extension du vote à la majorité qualifiée au sein du Conseil et la création des procédures de coopération et d'avis conforme donnant plus d'influence au Parlement.

L'acte unique réaffirme le rôle essentiel du marché commun des transports. En supprimant les contrôles douaniers aux frontières il facilite le développement des échanges et des transports, et bouleverse même certaines professions telles que celle de commissionnaire en douane, traditionnellement liée à celle de commissionnaire en transport ou de transporteur. En outre, il instaure la règle de la "majorité qualifiée" (et non de l'unanimité) « aux dispositions portant sur l'application du régime des transports et dont l'application serait susceptible d'affecter gravement le niveau de vie et l'emploi dans certaines régions ainsi que l'exploitation des équipements de transport, compte tenu de la nécessité d'une adaptation au développement économique résultant de l'établissement du marché unique ».

Traité sur l'Union européenne (traité de Maastricht) de 1992, préparant la création de l'Union monétaire européenne et jetant les bases d'une union politique (citoyenneté européenne, politique étrangère et de sécurité commune, coopération dans le domaine de la justice et des affaires intérieures). Création de l'Union européenne et introduction de la procédure de codécision, qui donne plus de poids au Parlement dans les prises de décision. Instauration de nouvelles formes de coopération entre les États membres, par exemple dans les domaines de la défense, de la justice et des affaires intérieures.

Le traité de Maastricht dotera l'Union européenne des moyens nécessaires à la réalisation d'une véritable politique commune en matière de transport, notamment en retenant pour ce secteur le principe de la majorité qualifiée en tant que procédure de décision au sein du Conseil. Afin de faciliter les communications entre États membres, le traité est complété dans le même temps par un titre spécifique relatif aux «Réseaux transeuropéens», marquant ainsi l'extension de la problématique des transports à celle de l'aménagement des grands corridors, supports physiques aux flux de transport.

Traité d'Amsterdam de 1997, réformant les institutions européennes en vue de l'adhésion de nouveaux États membres. Ce traité va élargir à nouveau le mode de décision en soumettant le secteur des transports à la procédure de codécision, le Parlement européen jouant dès lors un rôle actif de co-législateur au côté du Conseil. Il sera suivi du **Traité de Nice de 2001**, réformant les institutions dans la perspective de l'élargissement à 25 États membres, modifiant la composition de la Commission et redéfinissant le système de vote au Conseil.

Enfin et à ce jour, le **Traité de Lisbonne de 2007**, faisant suite au traité établissant une Constitution pour l'Europe de 2004, qui a été signé mais n'a jamais été ratifié : renforcement des

pouvoirs du Parlement européen, modification des procédures de vote au Conseil, introduction de l'initiative citoyenne, instauration d'une présidence stable du Conseil européen, création du poste de Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et d'un nouveau service diplomatique européen. Le traité de Lisbonne définit les compétences attribuées à l'UE, aux États membres et les compétences partagées.

Ainsi, l'établissement des règles de concurrence nécessaires au fonctionnement du marché intérieur est de la compétence exclusive de l'Union : « seule l'Union peut légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants, les États membres ne pouvant le faire par eux-mêmes que s'ils sont habilités par l'Union, ou pour mettre en œuvre les actes de l'Union ». Les transports et les réseaux transeuropéens relèvent de la compétence partagée : « l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ces domaines ; les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne ; les États membres exercent à nouveau leur compétence dans la mesure où l'Union a décidé de cesser d'exercer la sienne ».

b) Livres verts et blancs

L'élaboration d'une politique des transports s'appuie sur des mesures d'abord proposées par la Commission mais dont la décision appartient au Conseil et au Parlement. Elle est marquée par la publication, à intervalles irréguliers, de Livres verts et de Livres blancs. Un Livre vert est un rapport à caractère exploratoire, lançant une réflexion par une consultation au niveau européen sur un sujet particulier. Ces consultations peuvent être ensuite à l'origine de la publication d'un Livre blanc qui traduit les réflexions en mesures concrètes d'action communautaire.

Quelque 46 **Livres verts** ont été émis par la Commission entre 1984 et 2013, dont quatre au moins sont consacrés au domaine des transports, sans compter les réflexions intersectorielles relatives par exemple aux questions environnementales, concernant aussi les transports :

- Livre vert *relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour le développement des transports respectueux de l'environnement* COM(92) 46, février 1992.
- Livre vert *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports - Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne* COM(95) 691, décembre 1995.
- Livre vert *relatif aux ports et aux infrastructures maritimes* COM(97) 678, décembre 1997.
- Livre vert *RTE-T : un réexamen des politiques : Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports* COM(2009) 44, février 2009.

On observe ainsi que la préoccupation d'environnement n'est pas récente, puisque le premier Livre vert, en 1994, lui est déjà consacré (le rapport de Mme Gro Harlem Brundtland *Notre avenir à tous*, qui popularisa la notion de **développement durable**, date de 1987 et il servit de base de réflexion au Sommet de la Terre de Rio en 1992). Dès 1995 est posé le principe d'"**internalisation**

des coûts externes", encore bien imparfaitement appliqué à ce jour ; enfin que les **infrastructures** sont un élément trop important du système pour être laissé aux seuls États membres !

Pendant la même période, on compte 38 **Livres blancs**, dont cinq concernent explicitement le transport. Il est d'usage d'y ajouter un Livre blanc de caractère général, mais ayant eu de fortes répercussions sur le domaine du transport et qui a précédé les Livres blancs spécifiques, **L'achèvement du marché intérieur** COM(85) 310, juin 1985 :

- Livre blanc *La gestion du trafic aérien – Vers un espace aérien européen sans frontières* COM(96) 57, mars 1996.
- Livre blanc *Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires* COM(96) 421, juillet 1996.
- Livre blanc *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE* COM(98) 466, juillet 1998.
- Livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* COM(2001) 370, septembre 2001. Ce document sera suivi d'une "révision à mi-parcours", en 2006.
- Livre blanc *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* COM(2011) 144, mars 2011.

La réalisation d'un **marché unique des transports** est déjà un objectif du traité de Rome de 1957. Elle vise à la fois aux économies d'échelle que permet le fonctionnement d'un système de transport à la taille de l'Europe et aux effets dynamiques de la concurrence. Elle se heurte bien sûr à la difficulté que l'**intégration** économique européenne, *a fortiori* après l'élargissement à 27 membres, s'est faite sans véritable **harmonisation** sociale ou fiscale. Les distorsions de concurrence qui s'ensuivent mettent en péril les entreprises nationales qui, se tournant vers leurs gouvernements respectifs, obtiennent une évolution très graduelle sans résoudre le problème au fond : les entreprises en mesure de bénéficier de ces distorsions conservent un avantage comparatif. Plus de cinquante ans après la création de l'Union, le marché intérieur des transports n'est pas achevé, le cabotage n'y est pas autorisé sans limites.

Outre le traitement de secteurs soulevant des problèmes particuliers (le transport **aérien**, le transport **maritime**), les livres blancs reprennent ainsi les préoccupations préalablement explorées par un Livre vert (en matière de **tarification** des infrastructures).

Les deux derniers livres blancs, de 2001 et 2011, sont des textes à vocation plus **stratégique**, visant à la fois à la promotion d'un système de mobilité adéquat au développement économique, social et culturel de l'Union et à la compatibilité de ce système avec un souci croissant de développement durable. On retiendra ici les principales propositions du Livre blanc de 2011.

Le **Livre blanc de 2011 Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources** s'inscrit dans un contexte très différent de celui de 2001. La **crise** économique mondiale a en effet permis de vérifier une fois encore que le système de transport connaît de manière accentuée les fluctuations du volume d'activité macroéconomique : pour la première fois depuis de longues années, les flux de transport ont ralenti leur croissance ou, pour certains, ont connu une chute spectaculaire. Si à court terme les problèmes de capacité d'infrastructure ou de consommation d'énergie s'en trouvent allégés, la crise n'interrompt pas les transformations du système. Du côté des entreprises de transport, elle accélère les faillites des plus fragiles et accélère ainsi les fusions-acquisitions : l'intégration et la globalisation du système de fret se poursuivent avec une concentration accrue du capital.

Une originalité du Livre blanc de 2011 est qu'il se fonde explicitement sur un exercice de **prospective** : en matière d'infrastructures comme en matière d'environnement, il est indispensable d'envisager les problèmes à très long terme. Une **étude d'impact** des mesures préconisées, recourant à la modélisation pour tester diverses options, est en outre annexée au document.

Pour "**préparer l'espace européen pour l'avenir**", le Livre blanc souligne que des objectifs antérieurs sont imparfaitement atteints et restent à l'ordre du jour, tandis que s'y ajoutent des préoccupations nouvelles. Le marché intérieur des transports est loin d'être achevé. Le pétrole se fera plus rare et plus cher dans les prochaines décennies. Il faut réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C à la fin du siècle, ce qui suppose de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 d'ici à 2050 dans le secteur des transports. Ces progrès dépendent du développement actif de nouvelles technologies et du maintien de la compétitivité des entreprises européennes de la filière du transport et de la logistique. Les investissements dans les infrastructures de transport doivent viser à la constitution d'un réseau adéquat, utilisé de manière rationnelle, et ont une incidence positive sur la croissance économique, alors que la congestion constitue un souci majeur, surtout pour le réseau routier et les routes aériennes, et compromet l'accessibilité. Une pression de plus en plus forte s'exerce sur les ressources publiques et une nouvelle approche s'impose en matière de financement et de tarification.

La "**vision pour un système de transport compétitif et durable**" réaffirme la perspective de croissance des transports et l'opportunité d'un appui à la mobilité (« freiner la mobilité n'est pas une option »), tout en atteignant l'objectif de réduction de 60 % des émissions. De nouveaux modèles de transport doivent voir le jour, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers, au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les usagers des transports devront payer l'intégralité des coûts du transport et bénéficieront en contrepartie d'une diminution des encombrements, d'informations plus complètes, d'un meilleur service et d'une sécurité accrue. Pour ce faire, il conviendra d'améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport ; d'optimiser les

performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources ; d'utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace en faisant usage de systèmes améliorés d'information et de gestion du trafic, en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, la suppression des restrictions au cabotage, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc.

Sur un "**réseau de base efficace pour les trajets et transports interurbains multimodaux**" l'utilisation de véhicules plus économes en énergie et l'emploi de carburants plus propres ne sont probablement pas suffisants en soi pour assurer les réductions nécessaires des émissions et ne résoudraient pas le problème des encombrements. Elle doit s'accompagner d'une consolidation de grands volumes pour les transferts sur de longues distances avec le recours, pour les marchandises, à des solutions multimodales reposant sur la navigation et le train. Les expéditions de fret à courte et moyenne distance (moins de 300 km environ) continueront à se faire principalement par camion. Il importe donc, en plus d'encourager les autres solutions de transport (par rail et par voie navigable), d'améliorer l'efficacité des poids lourds. L'UE a besoin de corridors spécialement développés pour le transport de fret et sur les côtes les points d'entrée dans les marchés européens doivent être plus nombreux et plus efficaces, évitant ainsi le trafic superflu à travers l'Europe.

En **milieu urbain**, pour les transports de marchandises, il faudra organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet. L'objectif est de raccourcir le plus possible la partie individuelle des livraisons, la plus inefficace.

Enfin, parmi les "**dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources**", on relève qu'en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, l'objectif est de **faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport** tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra mettre en place les infrastructures requises.

Ces éléments d'analyse, de projection et d'orientation se concrétisent dans une "**stratégie : ce qui doit être fait**" visant à réaliser un espace européen unique des transports, à soutenir l'innovation en matière de technique et de comportements, à développer des infrastructures modernes avec une tarification et un financement intelligents, sans enfin ignorer la dimension du système de transport qui dépasse le territoire de l'Union. Une annexe récapitulant quelque 60 objectifs politiques conclut le document (**liste d'initiatives**), parmi lesquels « se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des **emplois de qualité**, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des opérateurs de transport de l'UE ». Face aux difficultés, souvent évoquées par les employeurs, à recruter dans le monde du transport de

marchandises, une telle orientation est importante car elle entend résoudre les problèmes de disponibilité de la main d'œuvre en rehaussant la qualité des emplois et non en ayant recours, comme c'est aujourd'hui souvent le cas, à une force de travail peu rémunérée importée de pays pauvres, proches ou lointains.

c) Directives et règlements

Les **institutions** définies par les traités fournissent le cadre et définissent les compétences des divers acteurs du système politique européen. Les **orientations** élaborées par la Commission (Livres verts et Livres blancs) servent de base à l'élaboration des décisions, qui relèvent conjointement du Conseil et du Parlement. Ces décisions se concrétisent dans des **textes législatifs, directives** à transposer dans le droit national des divers pays membres et **règlements** à appliquer directement en l'état.

Le tableau récapitulatif adjoint à ce rapport est organisé de la façon suivante : il est chronologique, la première colonne mentionne les **dates** des événements sélectionnés et découpe la période allant de la fondation de la Communauté à aujourd'hui en phases relativement cohérentes, entrecoupées de moments charnières ouvrant à une phase nouvelle marquée par une logique inédite. Les décisions législatives (directives et règlements) sont réparties selon les **modes de transport** concernés et classées selon leur caractère "**procédural**" (touchant à des principes et des modes de fonctionnement du système législatif européen, et tendant généralement à renforcer les mécanismes concurrentiels dans le système de transport européen) ou "**substantiel**" (c'est-à-dire fixant des dispositions concrètes allant généralement dans le sens d'une meilleure régulation du système, attentive à ses dimensions sociales ou environnementales).

La lecture attentive du tableau fait apparaître à la fois le volume considérable du droit communautaire des transports élaboré au fil des ans et les priorités successives qui ont présidé à sa production. Toute **périodisation** prête à discussion. Nous avons retenu les **dates clefs** suivantes :

1957 : signature du Traité de Rome, contenant des dispositifs spécifiques au secteur des transports (le seul avec l'agriculture à être dans ce cas). Période marquée par l'énoncé de « grands principes », tous relevant de la libéralisation-déréglementation.

1972 : entrée du Royaume uni dans la CEE. Deuxième "paquet" de grands principes en faveur du libre jeu des forces du marché. Cette tendance est assez générale à l'échelle internationale (arrivée au pouvoir de Margaret Thatcher en 1979 et de Ronald Reagan en 1981).

Du point de vue des politiques communautaires des transports, ces deux premières périodes se distinguent essentiellement par l'inaction : **aucune loi européenne** (règlement ou directive) n'est votée durant cette trentaine d'années de lente mise en route.

1985 : passage de l'inaction à l'action. L'**arrêt de recours en carence** du 22 mai 1985 (par lequel la Cour de justice européenne condamne le Conseil des ministres pour avoir manqué au Traité de Rome en n'ayant pas assuré la libre prestation des services en matière de transports internationaux) fait office de date clé. Cet arrêt est probablement un des facteurs ayant accéléré le vote de l'Acte unique (1986). Durant cette période charnière des textes (directives et règlements) commencent à être votés. Il s'agit exclusivement de mesures de politiques libérale.

1985 est toutefois l'année d'une décision importante, puisqu'elle pose les premières bases d'une **politique sociale communautaire des transports** alors que les questions sociales sont en principe, en bonne subsidiarité, de la compétence des États. Au motif, notamment, de la sécurité routière, le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 "relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route" fixe en particulier les règles relatives aux temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers, les États membres demeurant libres d'établir des règles plus favorables aux travailleurs que ce socle minimal.

1992 : mise en place du marché unique (ouverture des frontières) et Traité de Maastricht par lequel la CEE devient Union Européenne (UE). Publication de la liste de 14 projets d'infrastructures de transport prioritaires (liste d'Essen, 1994), lancement d'un ambitieux programme de recherche sur la sécurité routière. Traité d'Amsterdam (1997) qui supprime les dernières entraves à la circulation au sein de l'UE. De premiers textes "substantiels" sont votés.

2001 : publication du Livre blanc (2001) qui met les besoins des usagers au cœur de la stratégie affichée en matière de transport. Traité de Nice (2001) qui prépare l'élargissement de l'UE aux PECO (élargissement lourd de conséquences pour le secteur des transports). Les attentats du 11 septembre 2001 à New York accélèrent les décisions en matière de sécurité et de sûreté aérienne. Les naufrages de l'Erika et du Prestige lancent la politique européenne en matière de sécurité maritime.

Le Livre blanc de 2011 n'ouvre pas à proprement parler une nouvelle étape, il poursuit et renforce des orientations déjà choisies, même si l'objectif du "découplage" de la croissance économique et de la croissance des transports est, sous cette formulation, abandonné.

2014 ? : si, dès l'introduction de ce rapport, nous diagnostiquons une situation de crise politique de l'Union, il n'est pas sûr que des décisions effectives apporteront les réponses positives qui nous semblent souhaitables. 2014 n'apparaîtra donc, *a posteriori*, comme une date charnière qu'en fonction d'un scénario politique encore à écrire et auquel nos propositions prétendent, modestement, contribuer.

La politique européenne des transports s'est ainsi consacrée, dans un premier temps, au développement du **marché intérieur** et à la suppression des entraves à la libre prestation et au franchissement des frontières. Puis elle s'est élargie pour prendre également en compte la question des transports dans une perspective alliant **développement économique** et respect de

l'environnement. Il y a parfois loin entre ces aspirations et les situations observées ou même leur évolution, qui ne va pas toujours dans le sens désiré. Aux succès remarquables obtenus en matière de sécurité routière ou de pollution locale, on peut opposer l'augmentation ininterrompue des émissions de gaz à effet de serre ou le transfert modal du fret qui, loin d'aller vers le rail ou la voie d'eau, se reporte au contraire encore davantage vers la route, tandis que le budget communautaire est notoirement insuffisant pour financer une véritable politique d'infrastructures.

Faut-il pour autant conclure cette présentation des principales orientations de la politique européenne de façon négative, voire pessimiste ? De l'ensemble des éléments inventoriés, multiples et hétérogènes, se dégage une notion de ***policy mix*** combinant de nombreuses interventions publiques, directes et indirectes. Sans doute l'écart est-il grand entre les déclarations et les actes, sans doute la cohérence de ce dispositif n'est-elle pas évidente et échappe-t-elle souvent à ses propres auteurs, mais elle s'inscrit globalement dans la nécessité de régulation d'un système de transport complexe, fragile et nécessaire au fonctionnement de la société toute entière.

3. Données fondamentales sur le système de transport européen

Si, conformément à son objet, cette étude a d'emblée envisagé le transport européen dans sa dimension politique, celle-ci ne saurait être comprise, et *a fortiori* être améliorée, indépendamment d'une connaissance de la situation effective du système, de son fonctionnement et de ses dysfonctionnements.

Pour s'en tenir ici à quelques éléments essentiels, on envisagera successivement l'évolution du volume des **flux de transport** à l'échelle de l'Union européenne (à 28 membres) et en France, pour insister ensuite sur la question sensible du **partage modal**, sur le lien entre évolution des transports et **échanges** internationaux (cernant ainsi le phénomène de l'intégration économique européenne), sur la **soutenabilité** du système (notamment sous l'angle des émissions de gaz à effet de serre), sur la **situation de l'industrie** européenne du transport et enfin sur la phénomène du **cabotage** routier, révélateur des tensions économiques et sociales marquant l'instauration, encore incomplète, d'un marché unique des transports.

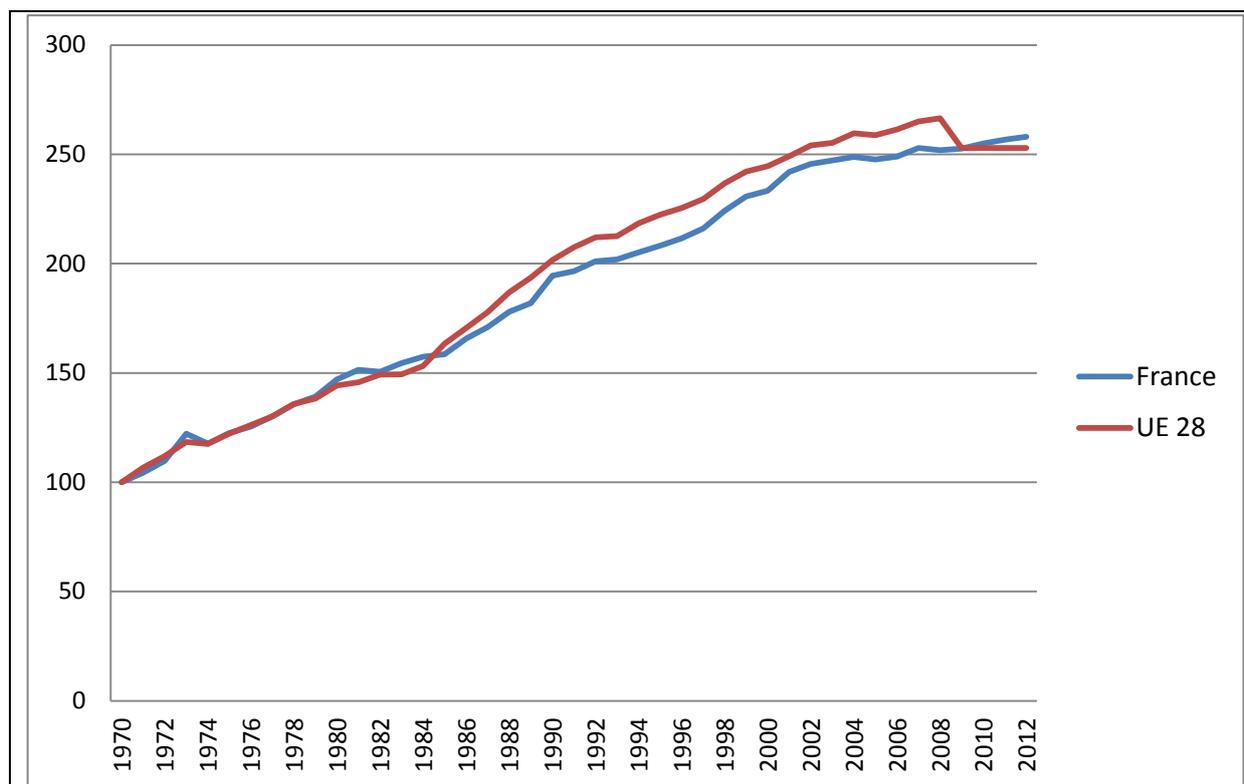
a) Flux de voyageurs et de marchandises

Pour avoir de l'évolution des flux de transport une vision à long terme, nous utiliserons les données du **Forum international des transports** dont les séries statistiques, pour l'ensemble des pays qui forment aujourd'hui l'Union européenne et pour nombre d'autres, remontent à 1970. Les récentes années, 2011 et 2012, sont encore mal renseignées dans certains pays et nous prolongerons alors, faute de mieux, les données de 2010. Le graphique ci-dessous représente l'évolution relative des flux de personnes dans l'Union (à 28 membres) et en France sur quelque 40 ans². Pour en faciliter la lecture, les volumes de flux sont ramenés à leur valeur en 1970 affectée d'un indice 100.

L'ensemble des **déplacements de personnes** (au sens des transports terrestres motorisés), regroupés ici en un indicateur unique, ont crû de manière régulière, atteignant l'indice 250 en 2012 aussi bien en France qu'à l'échelle européenne. Autrement dit, le système européen a été en mesure de permettre une **augmentation substantielle de la mobilité des Européens**, dont on sait qu'elle a accompagné une évolution profonde de la société (urbanisation et périurbanisation, diffusion de l'automobile, allongement des distances entre domicile et travail, augmentation des autres motifs de déplacement et notamment des déplacements de loisir, etc.). Cette croissance des mobilités montre une **inflexion** lors des récentes années. À court terme, c'est sans doute un effet de la crise économique en cours, mais marque-t-elle une inflexion plus persistante ?

² En d'autres termes, nos calculs s'appliquent aux 28 États aujourd'hui membres de l'Union, en faisant comme s'ils en faisaient partie dès 1970.

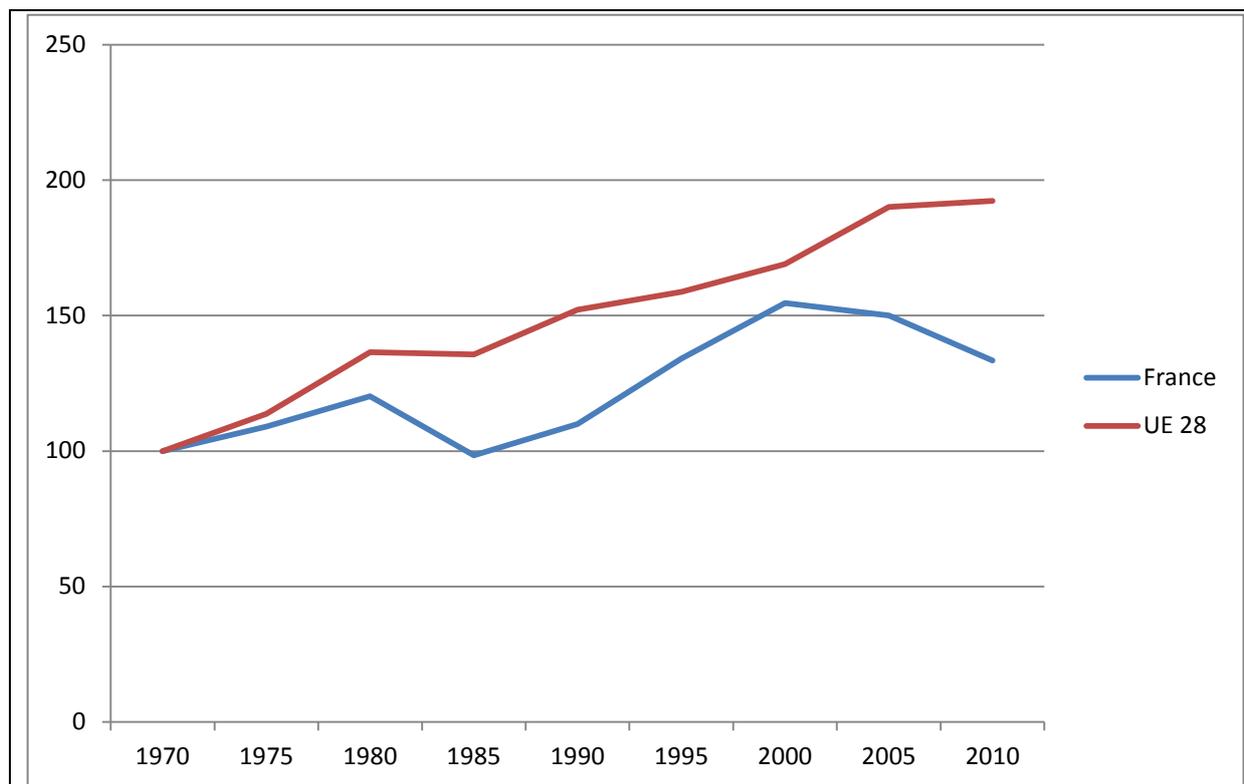
Évolution des transports terrestres de personnes de 1970 à 2012, EU 28 et France (passagers-kilomètres, 1970 = indice 100)



Source : calculs à partir de données du FIT

L'ensemble des **transports de marchandises** en Europe (mesuré en tonnes-kilomètres et à l'exclusion notoire du transport maritime) montre également une croissance régulière, toutefois moins rapide que celle des voyageurs (en atteignant un indice de l'ordre de 190 en 2010). Le profil est assez différent dans le cas français, avec une régression du volume de transport de fret à partir des années 2000. Plusieurs éléments d'explication peuvent être envisagés. D'une part, cette mesure est imparfaite car les véhicules immatriculés hors du pays concerné sont mal pris en compte dans les enquêtes, voire ignorés, et le biais qui s'ensuit ne fait que s'accroître avec l'internationalisation du marché du fret et notamment en France, pays de transit et où le taux de cabotage est élevé (on reviendra plus loin sur ce point). D'autre part, les structures de l'économie évoluent (la désindustrialisation s'est encore accentuée avec la crise). Enfin, la crise comme telle fait davantage sentir ses effets sur les mouvements de marchandises que sur ceux des personnes (dont la mobilité apparaît ainsi plus rigide).

Évolution des transports de marchandises (France et UE 28, t.km, 1970 = indice 100)



Source : calculs à partir de données du FIT

A l'échelle de l'Europe, apparaît ainsi une tendance soutenue à la **croissance des mobilités** de personnes et de choses. Doit-on pour autant la prolonger ? On sait que "les arbres ne poussent pas jusqu'au ciel" et que les perspectives démographiques et économiques des trente années à venir (l'horizon à envisager pour tout projet lourd d'investissement) seront moins porteuses que dans la période précédente. Par ailleurs, les moyens existeraient-ils pour qu'une telle croissance des transports soit économiquement finançable et soit soutenable quant à ses effets sur l'environnement ? Il convient d'explorer à nouveau la notion de **découplage** de la croissance économique et de la croissance du transport (ou de la croissance des effets négatifs du transport ?) que proposait le Livre blanc de 2001.

b) Partage modal

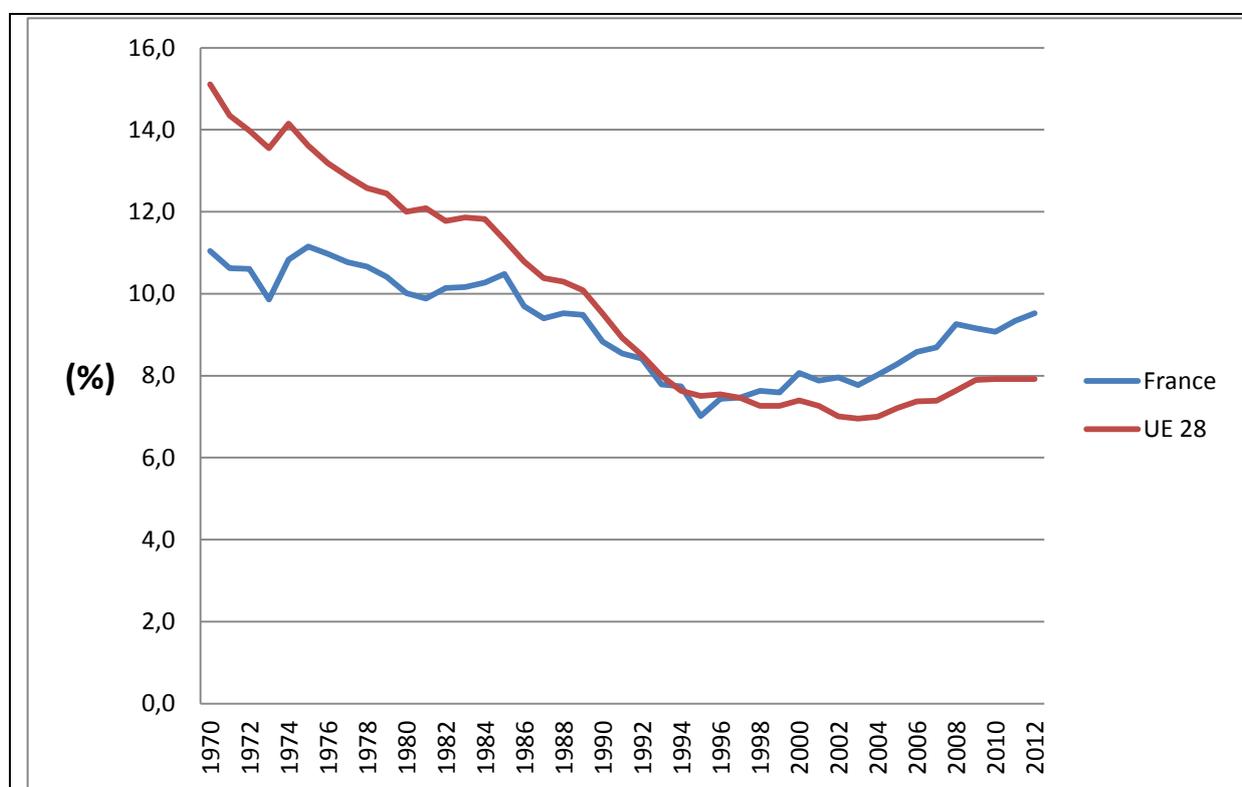
La production du transport s'appuie sur diverses techniques (les modes de transport), éventuellement en situation de complémentarité dans les chaînes multimodales et parfois en concurrence effective (quand un usager du transport a le choix entre plusieurs modes).

La question du **partage modal** - la manière dont les flux se répartissent entre les modes de transport - n'est pas seulement technico-économique, elle a une forte composante politique. Les divers modes de transport ont en effet des "effets externes" (des effets négatifs ou positifs sur la société) très différents, notamment en termes de nuisances (bruit), de sécurité, de pollution locale, d'émission de gaz à effet de serre. Aussi bien les responsables politiques communautaires comme

nationaux (en France du moins) prônent-ils depuis des années un "report modal" transférant une part des flux du mode routier - largement majoritaire et particulièrement générateur d'externalités négatives - vers d'autres modes réputés plus vertueux : chemin de fer, voie d'eau, voie maritime. Cette ambition est encore réaffirmée dans le Livre blanc de 2011.

Pour ce qui est des **transports terrestres motorisés de personnes** (ignorant donc à la fois les transports aériens et les modes "doux" non motorisés), la part du **chemin de fer** (en cumulant transport urbain, régional ou à longue distance) a montré une inflexion sensible au fil du temps. Après avoir décliné du fait de l'accès des populations à la motorisation de masse, elle tend à augmenter, en France à partir des années 1990 et en Europe à partir des années 2000.

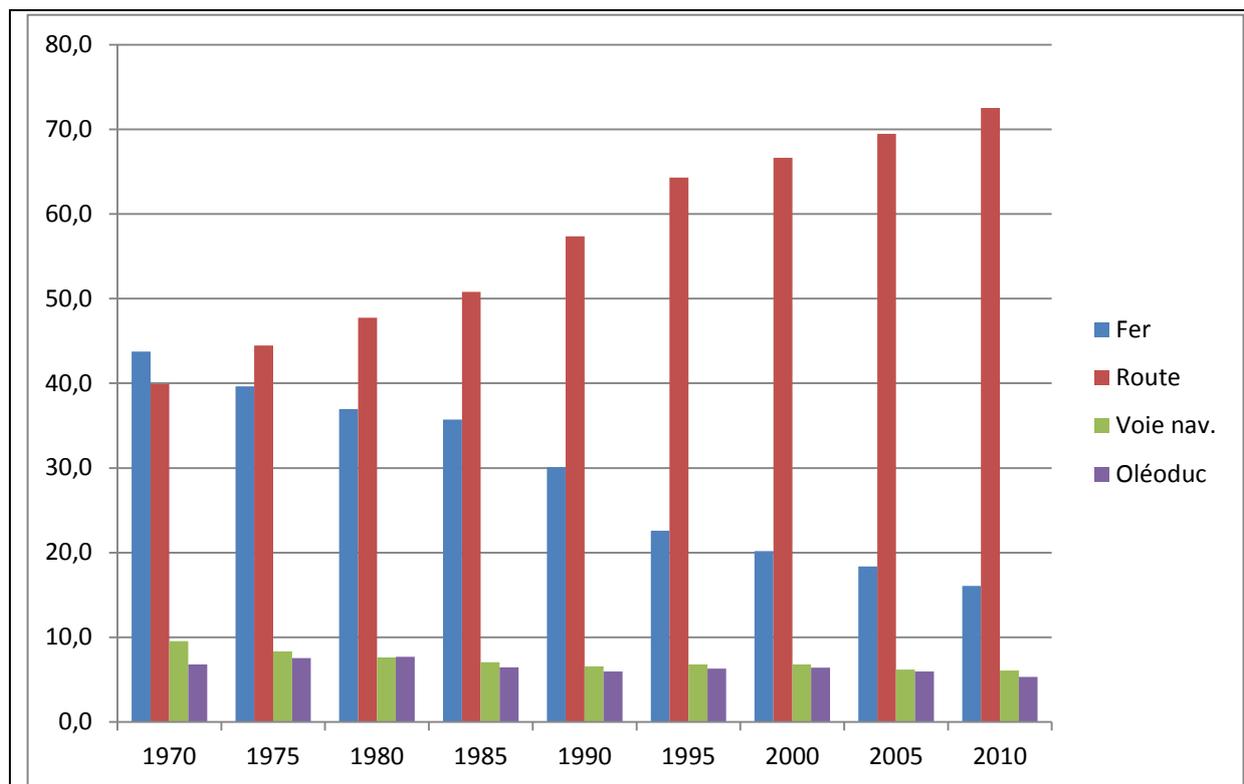
Part du chemin de fer dans les transports terrestres motorisés de personnes (UE 28 et France, voyageurs-km, %, 1970-2012)



Source : calculs à partir de données du FIT

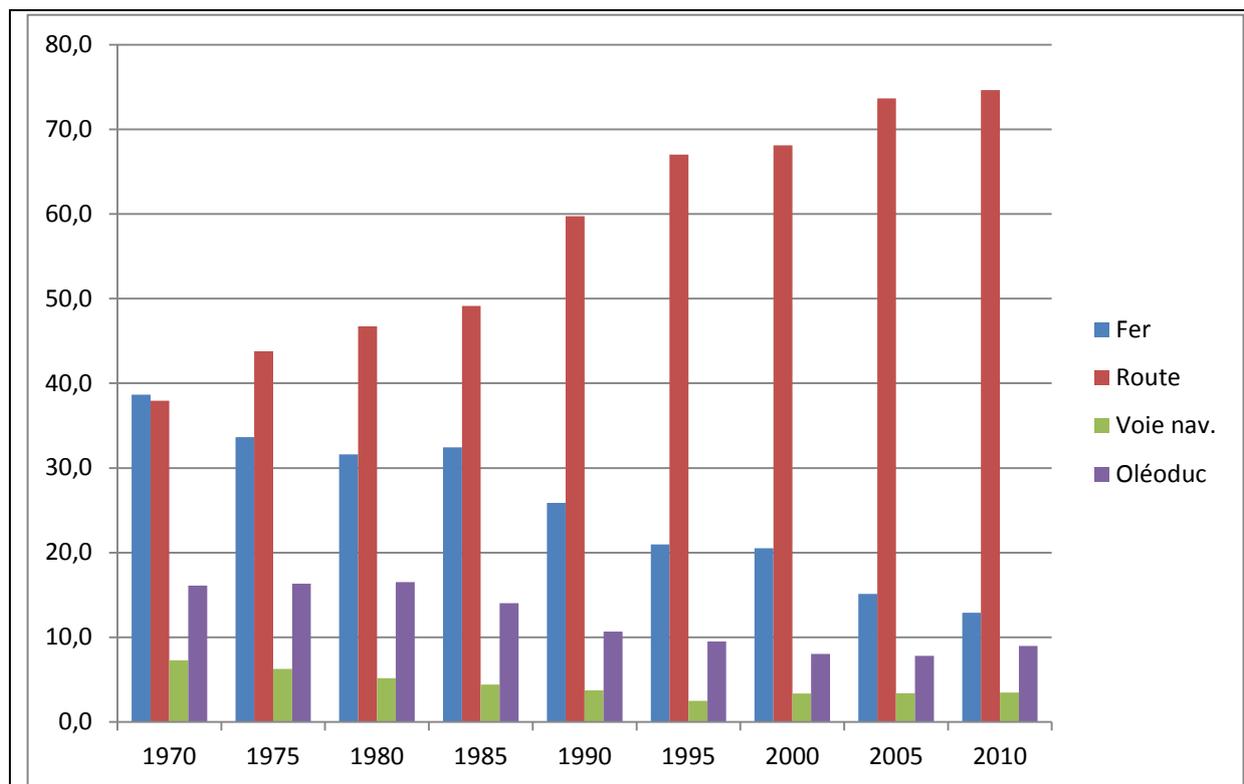
Pour le transport terrestre de **marchandises** (ignorant donc le transport maritime, interne à l'Europe et en relation avec le reste du monde), c'est une dérive ininterrompue que l'on observe tant à l'échelle de l'Europe qu'en France. Pendant les 40 années écoulées (et même auparavant), la part de la route n'a cessé d'augmenter au détriment de celle des autres modes et notamment du fer.

**Évolution du partage modal du transport de marchandises en Europe (UE 28)
(% t.km, 1970-2010)**



Source : calculs à partir de données du FIT

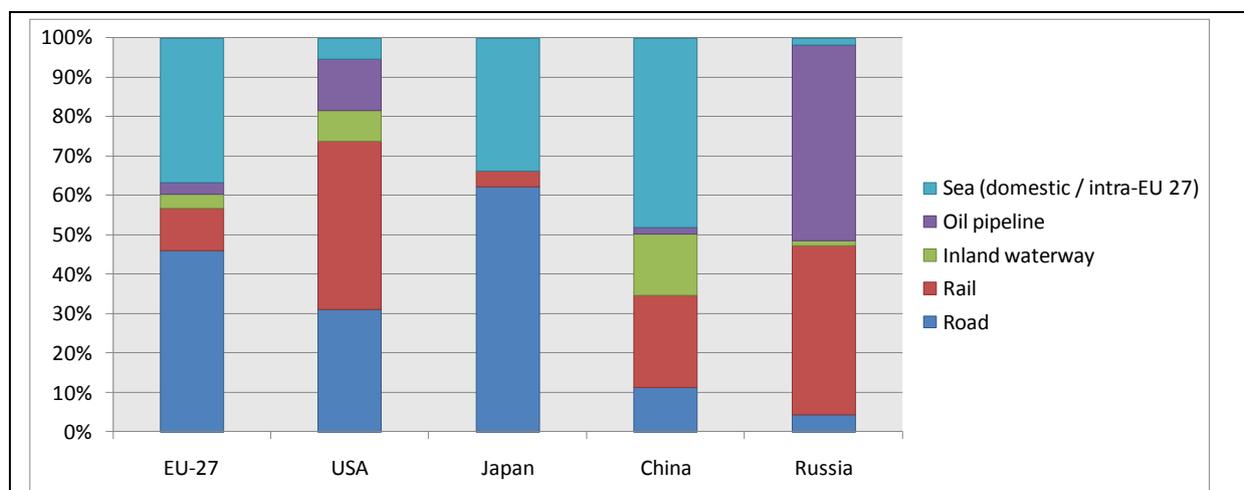
Évolution du partage modal du transport de marchandises en France (% t.km, 1970-2010)



Source : calculs à partir de données du FIT

Pour autant, il ne faudrait pas voir dans ces tendances robustes une fatalité. D'une part, les comparaisons internationales montrent que le modèle européen de domination de la route n'est pas universel.

Répartition modale du transport de marchandises dans l'Union européenne, aux États-Unis, au Japon, en Chine et en Russie (t.km, %, 2007)

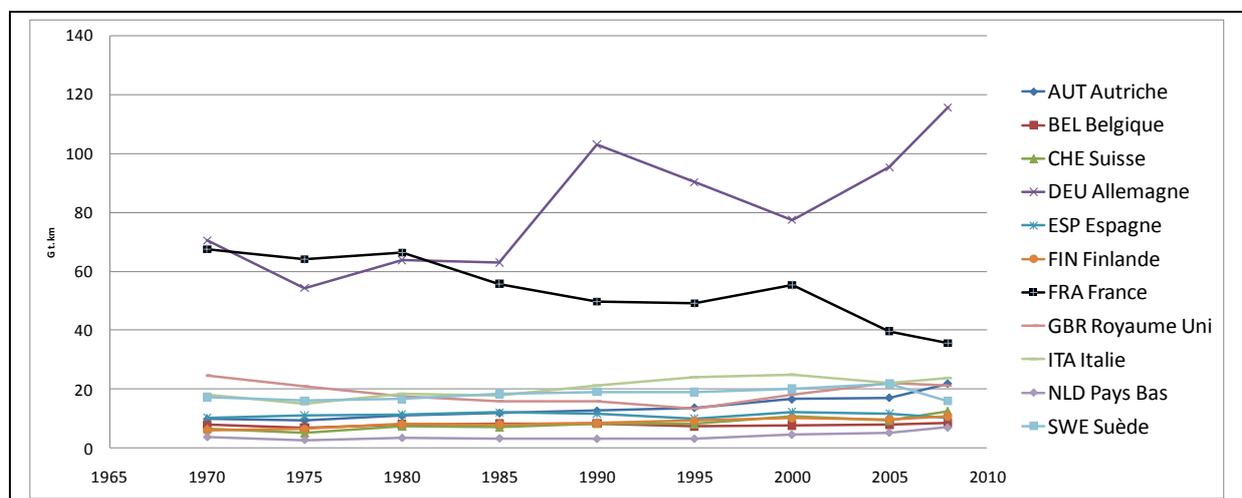


Source : EU Energy and Transport in Figures (2010).

NB : les chiffres du transport routier aux États-Unis ne couvrent pas le trafic local.

D'autre part, à l'intérieur même de l'Europe, les situations et les évolutions sont fort différentes. Les volumes de fret ferroviaire étaient les mêmes en Allemagne et en France en 1970. 40 ans plus tard, le volume en Allemagne est le triple du volume en France !

Transport ferroviaire de fret par pays d'Europe occidentale, 1970-2008



Source: Forum international des transports

C'est donc un **constat d'échec** qu'il faut dresser en matière de répartition modale du fret en Europe, si l'on met les faits en regard des intentions politiques maintes fois réaffirmées. Pour les voyageurs, le bilan est plus nuancé, quand des évolutions semblent se dessiner vers un meilleur équilibre entre les modes de transport. Pour autant, les comparaisons internationales montrent que des **marges de manœuvre** existent, que certains pays ont su exploiter, et qu'une politique conséquente pourrait mettre enfin les évolutions effectives en harmonie avec les discours.

c) Transports, échanges internationaux et intégration européenne

Les **transports de marchandises** ont pour fonction de relier des sites économiques (de production ou de consommation) séparés dans l'espace. Ils sont notamment le support indispensable du **commerce international**, dont on sait qu'il se compose pour 80 % environ d'échanges de produits et pour 20 % d'échange de services. Il est donc loisible d'examiner le commerce international de l'Europe, interne et externe à la Communauté puis à l'Union au fur et à mesure de son élargissement, pour mieux comprendre le rôle des transports de fret dans cette construction.

En 2012, l'Union européenne pèse environ **un tiers du commerce international mondial** après avoir atteint un pic au milieu des années 2000 à plus de 40 %. Les quatre plus grands pays européens (Allemagne, France, Italie, Royaume-Uni) pèsent chacun moins dans le commerce mondial aujourd'hui qu'il y a 10 ans même s'ils demeurent parmi les plus grands exportateurs mondiaux (en positions respectives de 2^{ème}, 6^{ème}, 9^{ème} et 11^{ème}).

La part de l'UE dans le commerce mondial est réduite à 12 % si l'on ne considère pas le commerce intra-zone mais uniquement les exportations vers le reste du monde. Cette part est

comparable à celle de l'Amérique du Nord. Elle est stable depuis le début des années 2000, alors que la part des exportations intra-zones dans le total des exportations des pays membres de l'UE ne cesse de se réduire. Cela se vérifie pour les quatre plus grands États européens. Ces évolutions s'expliquent par le poids croissant de l'Asie orientale dans le commerce international et plus particulièrement de la Chine qui s'impose comme un client et fournisseur essentiel pour l'UE. Ces évolutions se vérifient bien pour la France.

A l'issue de ces constats, on peut considérer que :

- Après la création de l'Union (à l'époque, la Communauté européenne) et au fur et à mesure de leur adhésion, les pays européens engagent une profonde réorientation de leurs échanges commerciaux. Alors qu'à l'origine chacun commerce principalement avec ses partenaires historiques (anciennes colonies ou Commonwealth pour la France et le Royaume Uni, etc.), les échanges intra-communautaires deviennent assez rapidement supérieurs aux échanges avec le reste du monde. Sous-jacente aux échanges, une **intégration régionale** de l'appareil productif est à l'œuvre, avec une segmentation et une localisation répartie des chaînes de fabrication (pour l'automobile, par exemple).
- Ce mouvement se prolonge jusqu'au milieu des années 2000, le marché unique joue un rôle moteur dans la croissance du commerce de l'UE (de 2000 à 2005, la part du commerce intra-zone dans le commerce total de l'UE n'a jamais été aussi forte).
- Depuis les années 2000, l'Europe est de plus en plus insérée dans le mouvement général de **mondialisation**. Les délocalisations industrielles déplacent les sites productifs. La Chine s'impose comme un partenaire (client et fournisseur) de premier ordre alors même que la crise économique démarrée en 2008 se traduit par une croissance atone dans l'UE qui ne favorise pas la croissance du commerce intra-zone.

Part des grandes régions du monde dans le commerce mondial (% du total des exportations mondiales)

	1953	1963	1973	1983	1993	2003	2012
Amérique du Nord	24,8	19,9	17,3	16,8	18,0	15,8	13,2
Amérique du Sud et centrale	9,7	6,4	4,3	4,4	3,0	3,0	4,2
Europe	39,4	47,8	50,9	43,5	45,3	45,9	35,6
<i>Dt UE*</i>	-	24,5	37,0	31,3	37,4	42,3	32,4
CEI	-	-	-	-	1,5	2,6	4,5
Afrique	6,5	5,7	4,8	4,5	2,5	2,4	3,5
Moyen-Orient	2,7	3,2	4,1	6,8	3,5	4,1	7,5
Asie	13,4	12,5	14,9	19,1	26,1	26,1	31,5
<i>Dt Chine</i>	1,2	1,3	1,0	1,2	2,5	5,9	11,4
<i>Dt Japon</i>	1,5	3,5	6,4	8,0	9,9	6,4	4,5
Monde	100	100	100	100	100	100	100

Source : OMC

* : Les chiffres concernent la CEE(6) en 1963, la CE(9) en 1973, la CE(10) en 1983, l'UE(12) en 1993, l'UE(25) en 2003 et l'UE(27) en 2012.

**Commerce extérieur de l'UE : part du commerce intra zone et avec le reste du monde
(% des exportations totales de l'UE)**

	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Intra zone	65,9	67,5	67,6	64,8	63,9	61,8
Reste du monde	34,1	32,5	32,4	35,2	36,1	38,2
Total	100	100	100	100	100	100

Source : CNUCED

**Part du commerce des quatre principaux États membres avec l'UE
(% de leurs exportations totales)**

	2001	2005	2010	2011	2012
Allemagne	63,6	64,3	60,1	59,3	57,1
France	64,2	63,5	60,9	60,9	58,9
Italie	61,0	61,2	57,3	56,0	53,7
Royaume-Uni	59,9	56,6	52,7	50,2	50,2

Source : Eurostat

Part des exportations extracommunautaires (UE27) dans le commerce mondial (%)

1995	2000	2005	2010	2011	2012
14,3	12,1	12,5	11,9	11,9	12,0

Source : CNUCED

Les finalités économiques successives du système de transport européen s'éclairent de cette chronologie. Pendant une longue phase, jusqu'aux années 2000 environ, le processus dominant a été la construction d'un **espace économique régional** de plus en plus vaste et organisé de manière de plus en plus intégrée, tant pour la production que pour la distribution des biens. Les firmes se sont internationalisées et l'on sait qu'une large part des échanges internationaux est interne aux entreprises multinationales. Le renforcement du dispositif de transport européen a été une composante majeure de cette évolution, avec le souci de hausser les capacités et les performances du **réseau d'infrastructures** au niveau adéquat (avec notamment la politique des RTE-T, réseaux transeuropéens de transport, répondant à l'objectif de cohérence territoriale du traité de Maastricht). Outre les infrastructures, cette intégration vaut aussi pour les **prestations** de transport, tant pour les voyageurs (par route, fer, mer) que pour le fret.

L'objectif d'intégration régionale demeure aujourd'hui, d'autant que son accomplissement est repoussé à un nouvel horizon à chaque élargissement de l'espace politique et géographique de l'Union. S'y ajoute la nécessité d'inscrire au mieux l'Europe dans la **mondialisation**. Le rôle des portes (*gateways*) des échanges internationaux que sont les **ports** et les **aéroports** est ici primordial, ainsi que la desserte terrestre de leur **hinterland**. Ces diverses préoccupations se rejoignent car les axes terrestres touchant les grands ports internationaux supportent aussi d'importants flux de transport internes.

d) Infrastructures

Les infrastructures sont une composante évidemment nécessaire de tout système de transport. L'évolution des réseaux européens a contribué à l'intégration économique de la région Europe évoquée ci-avant et à son ouverture sur le monde.

Les infrastructures relèvent, plus que d'autres éléments du système de transport, des autorités et des **politiques publiques**, politiques complexes touchant à la fois la planification, la prise de décision, le financement, la réalisation, l'exploitation, la tarification des infrastructures, etc. À l'échelle de l'Union, la définition d'une méthode partagée de **tarification** des infrastructures, notamment routières (directive **Eurovignette**), n'avance que lentement car les points de vue fondamentaux diffèrent d'un État à l'autre (qu'il s'agisse de coût complet, de coût marginal, de prise en compte des externalités, etc.).

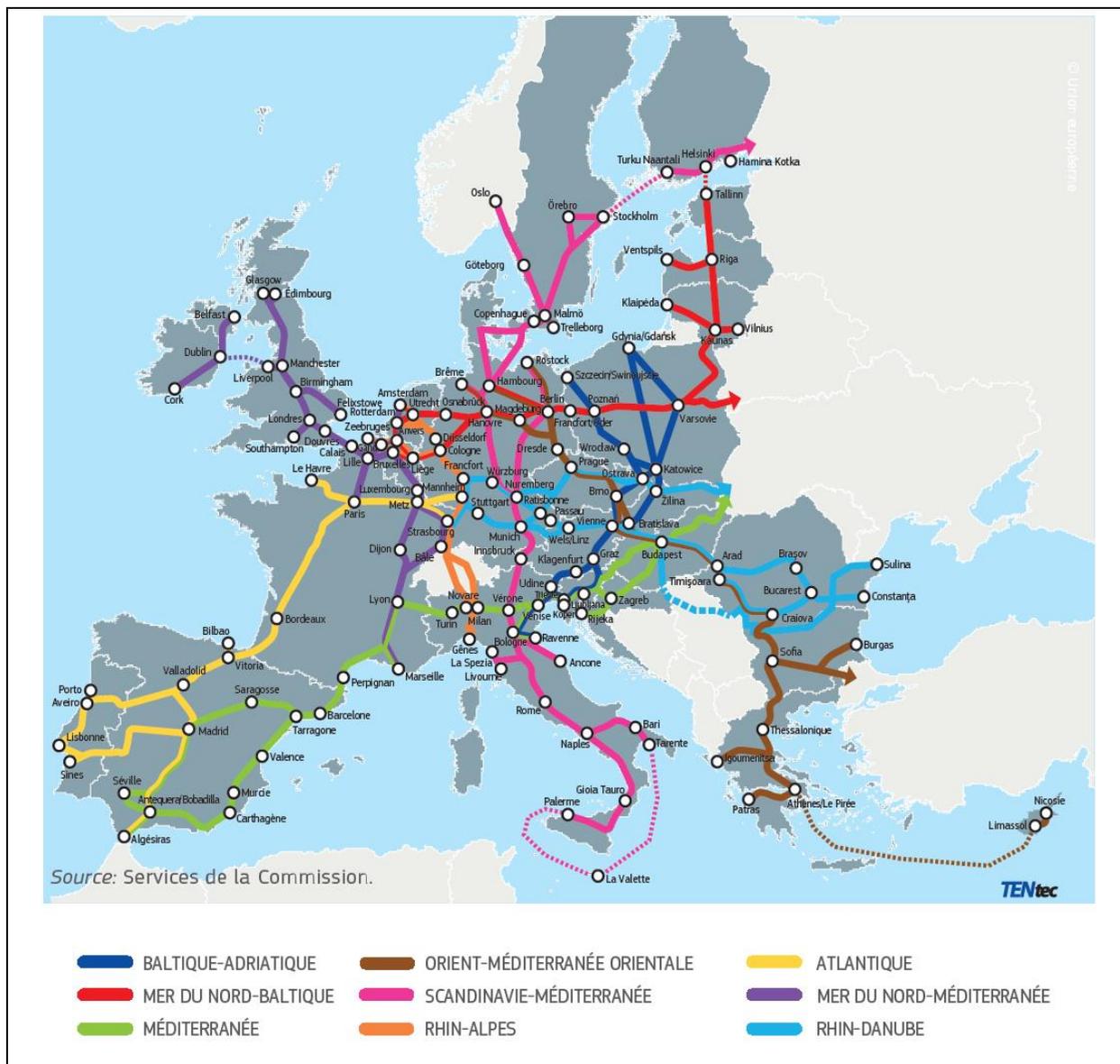
L'ambition de réaliser, à l'échelle de l'Union, un réseau cohérent d'infrastructures de transport apparaît dès les années 1990. Le **sommet des chefs de gouvernement d'Essen**, en 1994, avait dressé une liste de 14 projets prioritaires correspondant à des "maillons manquants" pour la desserte du continent, le plus souvent des liaisons transfrontalières connectant des dispositifs historiquement conçus sur des bases nationales. Faute d'accord pour un financement européen, ces projets ont connu ensuite des taux de réalisation très inégaux. Quoi qu'il en soit, ils ouvraient un nouveau chapitre dans la construction européenne, avancée confirmée par le **traité de Maastricht** de 1992 qui fixe un cadre juridique relatif aux **réseaux transeuropéens**, en particulier pour les transports. Une liste plus longue de 30 projets fut ensuite établie, ajoutant au souci de construire les maillons manquants celui de soutenir les modes de transport alternatifs à la route : ces projets sont majoritairement ferroviaires et fluviaux et, avec les autoroutes de la mer, maritimes.

Il reste qu'à ce jour l'Union n'a joué qu'un rôle relativement limité, à l'échelle de l'ensemble de l'Europe, dans le **financement** et donc dans la **décision** en matière d'infrastructures, faute de budget. Toutefois, ses apports ont été importants dans les pays nouvellement adhérents, au Sud jadis et à l'Est naguère, à travers les fonds structurels et les fonds de cohésion. Dans les autres pays, l'essentiel est resté de la compétence des États et autres institutions territoriales.

Une nouvelle phase s'ouvre avec le budget 2014-2020 puisque le **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE, en anglais *Connecting European Facility*) sera doté de quelque 24 milliards d'euros (soit un triplement par rapport au budget précédent). Ce budget sera également utilisé de façon nouvelle, en évitant les "saupoudrages" antérieurs et en se focalisant délibérément sur quelques projets lourds, transfrontaliers et s'inscrivant dans des corridors structurants. Le taux de participation communautaire serait fortement accru, atteignant jusqu'à 40 % des investissements. Pour la France, la question principale liée est celle de la liaison ferroviaire **Lyon-Turin**, et plus précisément du tunnel central : si cet investissement est très important et d'une rentabilité socioéconomique faible, s'il est d'une urgence moindre que bien d'autres projets de transport (à commencer par l'amélioration des transports quotidiens en Île de France), faut-il saisir l'aubaine d'un financement communautaire qui ne se représentera probablement pas ? La même question se pose

pour le projet de **canal à grand gabarit Seine - Escaut** mettant en rapport la région parisienne avec le Nord de la France et le Benelux par une infrastructure plus puissante que l'actuel canal du Nord.

Les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)



Source : *Transport, Pour comprendre les politiques européennes*, Commission européenne, 2014.

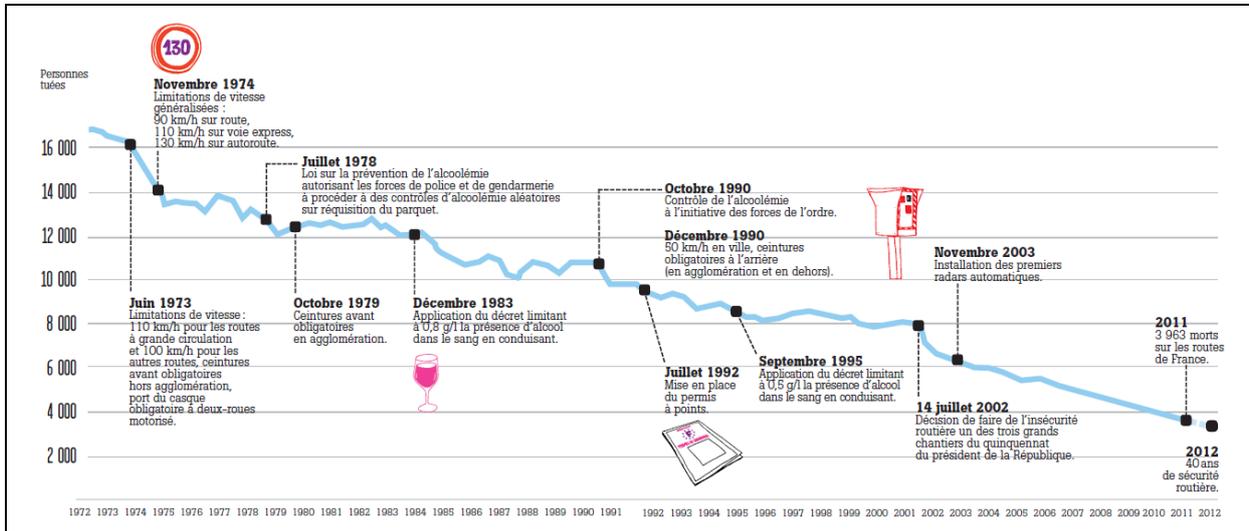
e) Soutenabilité du système de transport européen

Les préoccupations des pouvoirs publics communautaires et nationaux pour la "**soutenabilité**" du système de transport ne sont pas nouvelles : on a vu qu'un Livre vert avait été consacré à ce thème dès 1992 et que le respect de l'**environnement** et les économies d'**énergie** étaient encore, récemment, un des thèmes majeurs du Livre blanc sur les transports de 2011.

Un tel thème complexe a déjà fait l'objet de très abondants travaux, tant scientifiques que politiques et réglementaires, il ne sera ici qu'effleuré en citant quelques chiffres exemplaires.

En matière de **sécurité routière**, les progrès accomplis depuis 40 ans sont très grands en France, puisque le nombre d'accidents mortels a été divisé par quatre alors que la circulation augmentait substantiellement.

Évolution du nombre d'accidents mortels sur la route, France, 1972-2012



Source : *L'essentiel de la sécurité routière*, 2012 <http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias-outils/documentation/guides-et-depliants/statistiques>

À l'intérieur de l'Europe, on observe aussi une réduction vive du nombre d'accidents (avec une baisse de moitié du nombre de tués entre 2001 et 2013). Les disparités entre pays restent très fortes. Les pays les plus sûrs indiquent l'ampleur des progrès encore à accomplir.

Évolution et projection du nombre d'accidents mortels sur la route, Europe, 2001-2020



Source : http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

En matière de **pollution locale**, on s'en tiendra ici à la question exemplaire des émissions de **moteurs diesel**. Le **progrès technique** s'est avéré efficace puisque pour les poids lourds roulant dans l'Union européenne et en 26 ans seulement – de 1988 à 2014 – le taux d'émission des oxydes d'azote NO_x aura été divisé par 36, celui de monoxyde de carbone CO par 7, celui d'hydrocarbures par 18 et celui de particules par 36 (à partir de 1993 dans ce dernier cas) : au fur et à mesure du renouvellement du parc de véhicules et en dépit de l'accroissement de la circulation, la qualité de l'air connaît aujourd'hui une amélioration sensible, même si les habitants sont souvent persuadés du contraire.

En termes de politique des transports et de l'environnement, on remarque que la **méthode** ici utilisée n'a pas été celle d'une **fiscalisation** qui, en faisant payer les utilisateurs de moteurs diesel en fonction de leurs émissions polluantes, aurait tendu à "internaliser les coûts externes", selon la formule consacrée, en vue d'infléchir leur comportement. Au lieu de s'appuyer sur les mécanismes du marché, l'Union a préféré une démarche fondée sur l'élaboration et l'application d'une **norme technique obligatoire**.

On constate que les matériels répondant à cette norme s'exportent aujourd'hui vers des pays extérieurs à l'Union : la norme n'est pas un handicap à la compétitivité industrielle mais devient un argument commercial. De fait, la norme européenne tend à se diffuser, à s'exporter.

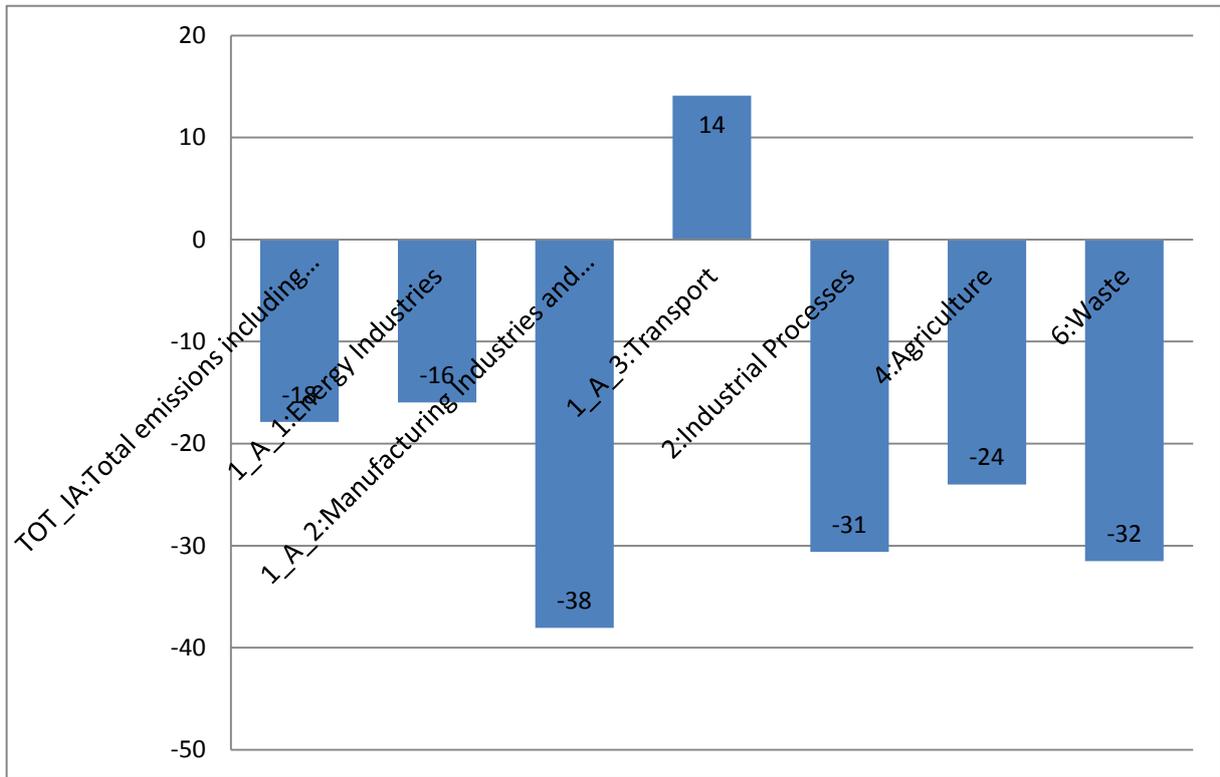
Évolution des normes européennes d'émission de polluants des moteurs diesel

Norme (émissions en g/kWh)	Euro 0 1990	Euro 1 1993	Euro 2 1996	Euro 3 2001	Euro 4 2006	Euro 5 2009	Euro 6 2014
Oxydes d'azote (NO _x)	14,4	9	7	5	3,5	2	0,4
Monoxyde de carbone (CO)	11,2	4,9	4	2,1	1,5	1,5	1,5
Hydrocarbures	2,4	1,23	1,1	0,66	0,46	0,46	0,13
Particules	-	0,36	0,16	0,13	0,02	0,02	0,01

Source : *Des véhicules aux normes pour réduire la pollution de l'air*, DGITM, mars 2011
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/vehiculesauxnormes.pdf>

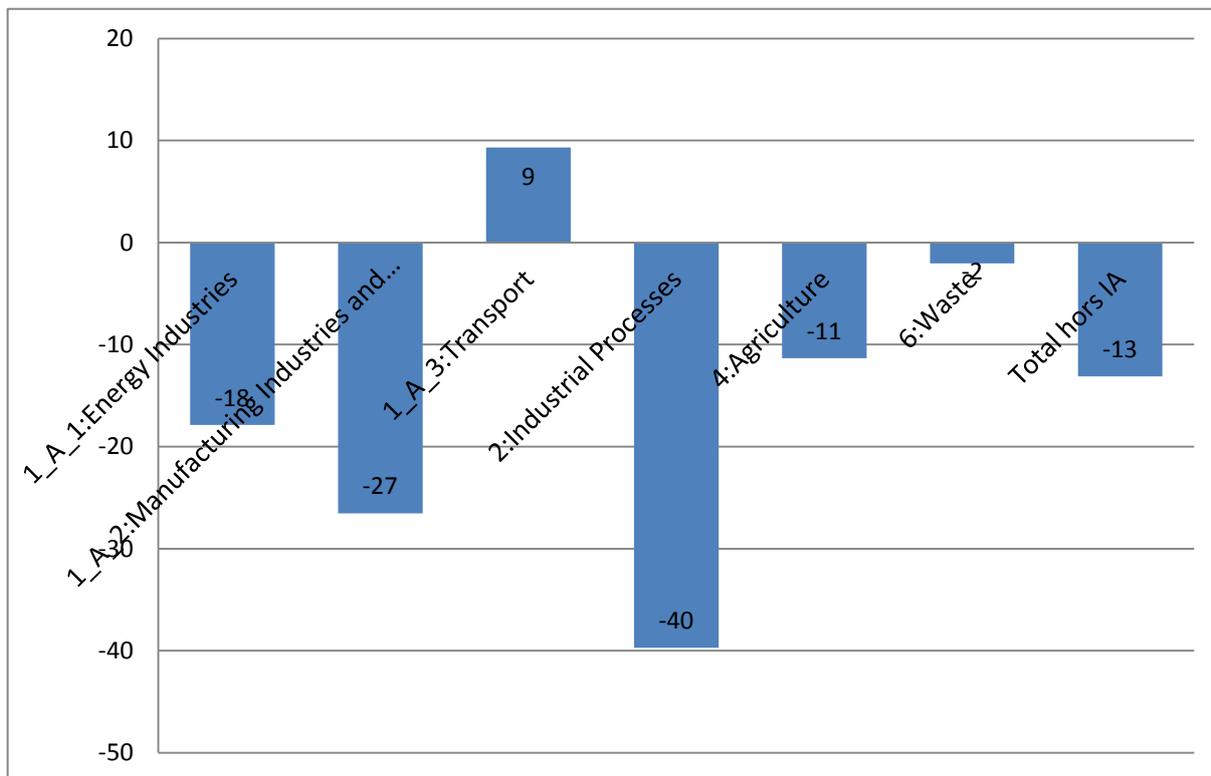
En matière d'**émission de gaz à effet de serre**, en revanche, les **progrès** accomplis dans le domaine des transports sont **très insuffisants** au regard des objectifs de réduction de l'ensemble des émissions fixés tant au niveau national que communautaire. À l'échelle de l'Union et en France, le secteur des transports est même le seul à continuer à augmenter ses émissions.

**Évolution des émissions de GES par secteur
EU 28, 1990-2012 (%)**



Source : Eurostat <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdcc210>

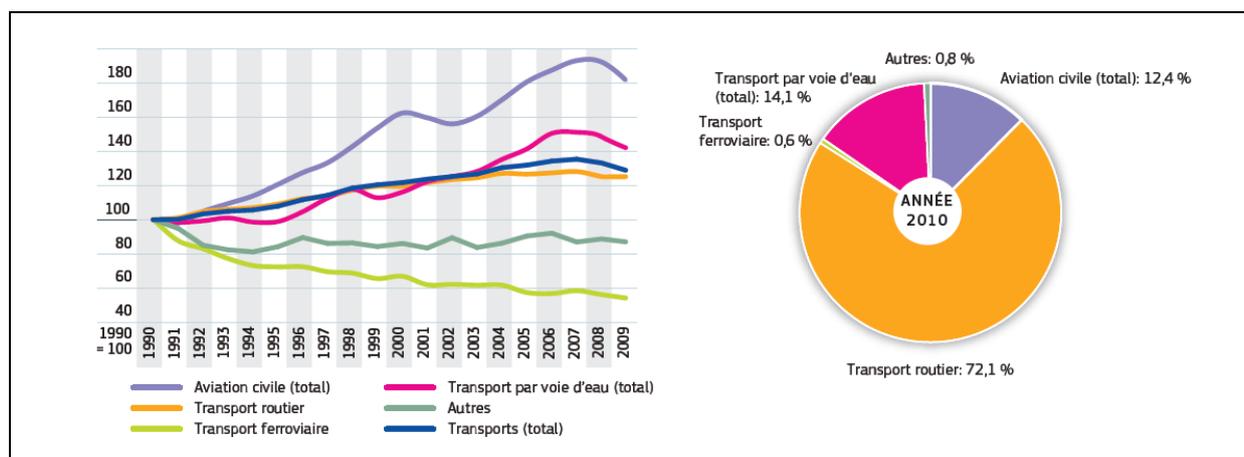
Évolution des émissions de GES par secteur (France, 1990-2012, %)



Source : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdcc210>

Parmi les modes de transport, 72 % des émissions émanent du mode routier (dont les deux tiers relèvent de l'automobile). On note aussi la rapide augmentation des émissions du transport aérien.

Évolution des émissions de GES par mode de transport en Europe (1990-2009)



Source : *Transport, Pour comprendre les politiques européennes*, Commission européenne, 2014.

C'est dans ce domaine que l'on peut s'attendre à une évolution particulièrement intense des transports dans les années qui viennent, qu'il s'agisse de la technique des **véhicules** (et de leur

approvisionnement en **énergie**) ou de l'**organisation des flux** (utilisation des techniques de l'information et de la communication pour mieux ajuster l'offre et la demande et "mutualiser" l'utilisation des moyens, transfert modal toujours espéré, etc.).

f) Industrie du transport

Dans le système de transport européen, les **entreprises** (groupes) de transport sont évidemment un élément primordial. Leur efficacité et leur compétitivité sont une condition du bon fonctionnement du secteur et, indirectement, de l'économie européenne tout entière.

On rappellera simplement que parmi les 50 premiers groupes de transport de fret et de logistique internationaux, la moitié est européenne et comprend 8 groupes français. Les chiffres suivants, remontant à 2010, sont confirmés par des données récentes : parmi les plus grands commissionnaires de transport internationaux (*freight forwarders*), les 4 premiers sont européens et on compte 9 européens parmi les 25 premiers³.

Spécialisation et localisation du siège des 50 plus grands opérateurs internationaux de transport et de logistique

	Express & logistique	Commission & logistique	Maritime	Aérien	Total
Europe	5	13	5	2	25
Amérique	2	2	1		5
Asie	0	2	16	2	20
Total	7	17	22	4	50

Source : d'après *Transports Actualités* n° 944, 25 juin 2010.

Il est en outre remarquable que les groupes d'origine européenne sont particulièrement présents dans le domaine de la **gestion de réseaux complexes** internationaux, multimodaux, associant transport et autres opérations logistiques, s'appuyant sur un puissant système d'information : c'est le cas de la messagerie express et de la commission de transport et prestation logistique. Ce constat vaut aussi pour le domaine maritime, où les armements européens dominent le secteur du transport régulier de conteneurs (avec leurs chaînes intégrées de porte à porte), à la différence d'autres armements davantage spécialisés dans le transport de produits en vrac de port à port.

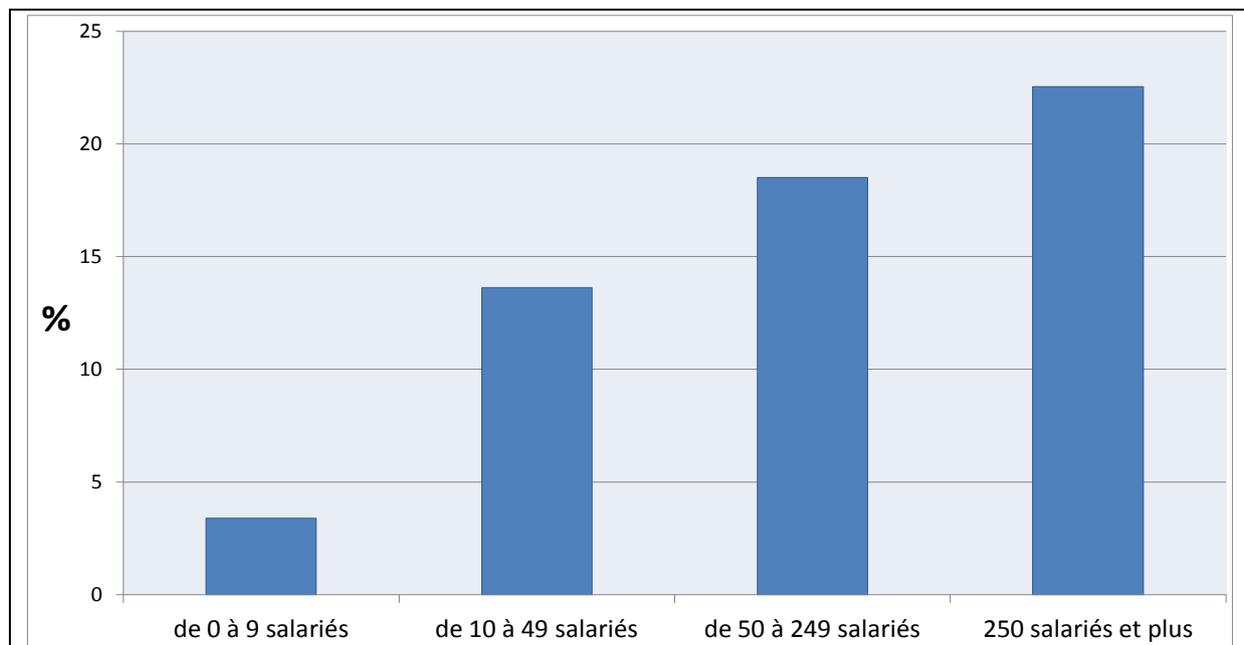
Si l'on ajoute à l'industrie du transport proprement dit le génie civil qui réalise et entretient les infrastructures et les industries du matériel de transport (routier, ferroviaire, aéronautique, maritime), c'est sur toute une **filière du transport** que l'Europe se montre mondialement compétitive en dépit de l'âpreté des luttes concurrentielles.

Toutefois, la force de ces groupes, de plus en plus puissants du fait d'un mouvement soutenu de fusions-acquisitions internationales, repose notamment sur leur aptitude à faire travailler de plus petites entreprises, et souvent même des entreprises individuelles. Le graphique suivant, relatif au transport routier de marchandises en France, montre que le taux de sous-traitance augmente avec la

³ Source : http://www.3plogistics.com/top25_ff.htm

taille de l'entreprise donneuse d'ordres. L'intensité de la sous-traitance est évidemment plus forte quand on passe (graduellement, selon un continuum) d'entreprises principalement engagées dans le transport proprement dit à des entreprises engagées dans la commission de transport (l'organisation du transport plutôt que sa production effective).

Part de la sous-traitance du transport dans le chiffre d'affaires selon la taille des entreprises de transport routier de marchandises



Source : calculs d'après EAE 2007.

Il en résulte une **structure bipolaire de l'industrie du transport**, associant dans une relation asymétrique un pôle de grands groupes de plus en plus internationaux et diversifiés et un pôle de petites entreprises, souvent en position de sous-traitance. Tout en étant étroitement interdépendantes, ces deux catégories d'entreprises n'ont pas les mêmes intérêts et les politiques européennes doivent évidemment tenir compte de cette réalité contradictoire. C'est dire aussi que les **dimensions économiques et sociales** sont fortement imbriquées dans le champ du transport et doivent être traitées de manière coordonnée.

g) Disparités sociales et marché unique

L'objectif d'établir un **marché unique** du transport en Europe était présent dès le traité de Rome de 1957 et de grandes avancées vers l'ouverture à la concurrence ont été accomplies dans les divers modes de transport, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Pour autant, cette ouverture n'est pas totale. Par exemple, le transport ferroviaire régional de voyageurs, généralement de la compétence d'autorités organisatrices régionales, devrait faire l'objet de mise en appel d'offres à partir de 2019...

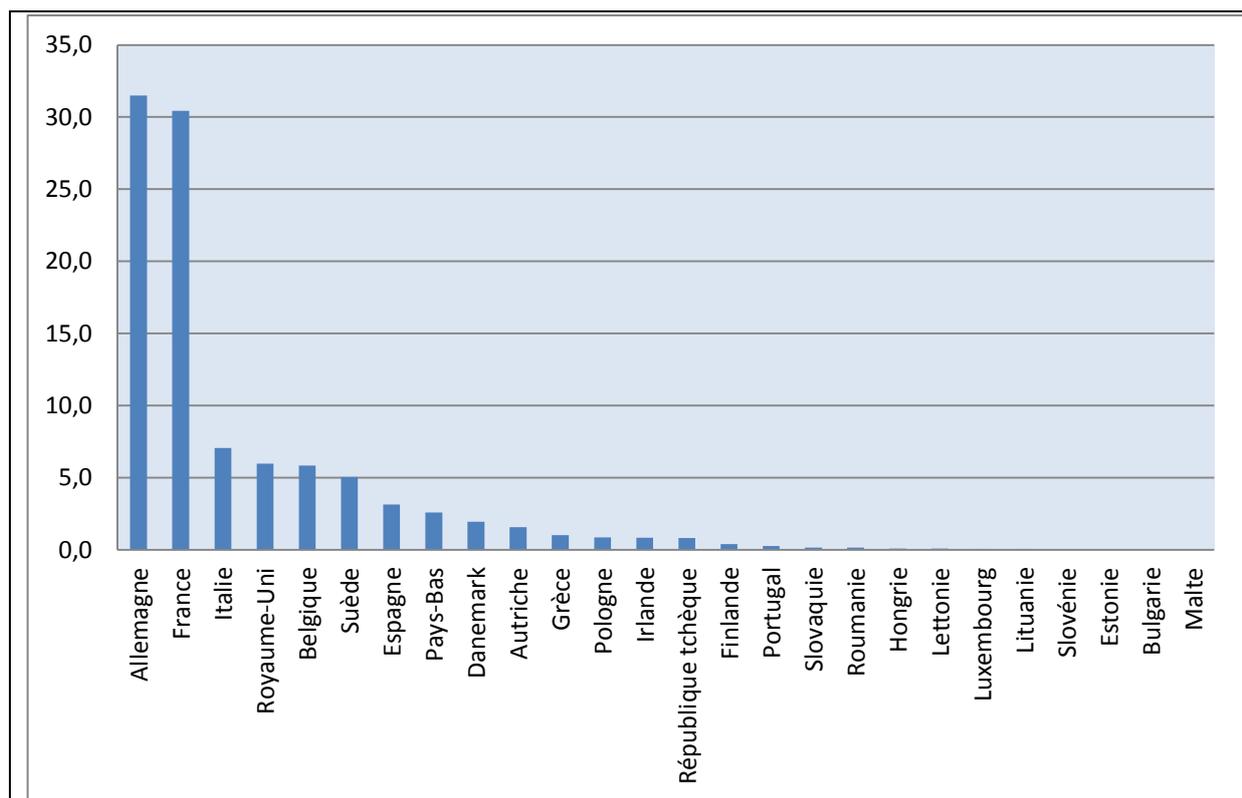
Une question révélatrice des problèmes à affronter est celle du **cabotage** routier. Le marché intérieur du transport de marchandises par route n'est en effet toujours pas entièrement libéralisé,

puisque un transporteur ne peut effectuer de transport intérieur à un pays dont il n'est pas ressortissant que dans des limites précises :

- effectuer ce transport à la suite d'un transport international d'importation d'un produit,
- le nombre de mouvements ainsi effectués ne doit pas excéder 3,
- et se dérouler dans la limite de 7 jours à partir de l'arrivée dans le pays considéré, après quoi le véhicule doit quitter le territoire du pays, ou du moins ne peut plus y effectuer de transport intérieur.

La répartition du transport ainsi produit dans les pays membres de l'Union révèle les écarts de productivité (ou du moins de compétitivité) entre pavillons. On constate ainsi que deux pays (l'Allemagne et la France) concentrent à eux seuls les deux tiers de l'ensemble du cabotage européen. Ceci n'est pas seulement dû à leur position géographique de pays de transit, mais à la compétitivité amoindrie de leurs entreprises routières face à la concurrence, en particulier en provenance des membres orientaux de l'Union. Le pavillon polonais est devenu le premier transporteur transfrontalier européen.

Cabotage dans les pays de l'UE (en % du total du cabotage)

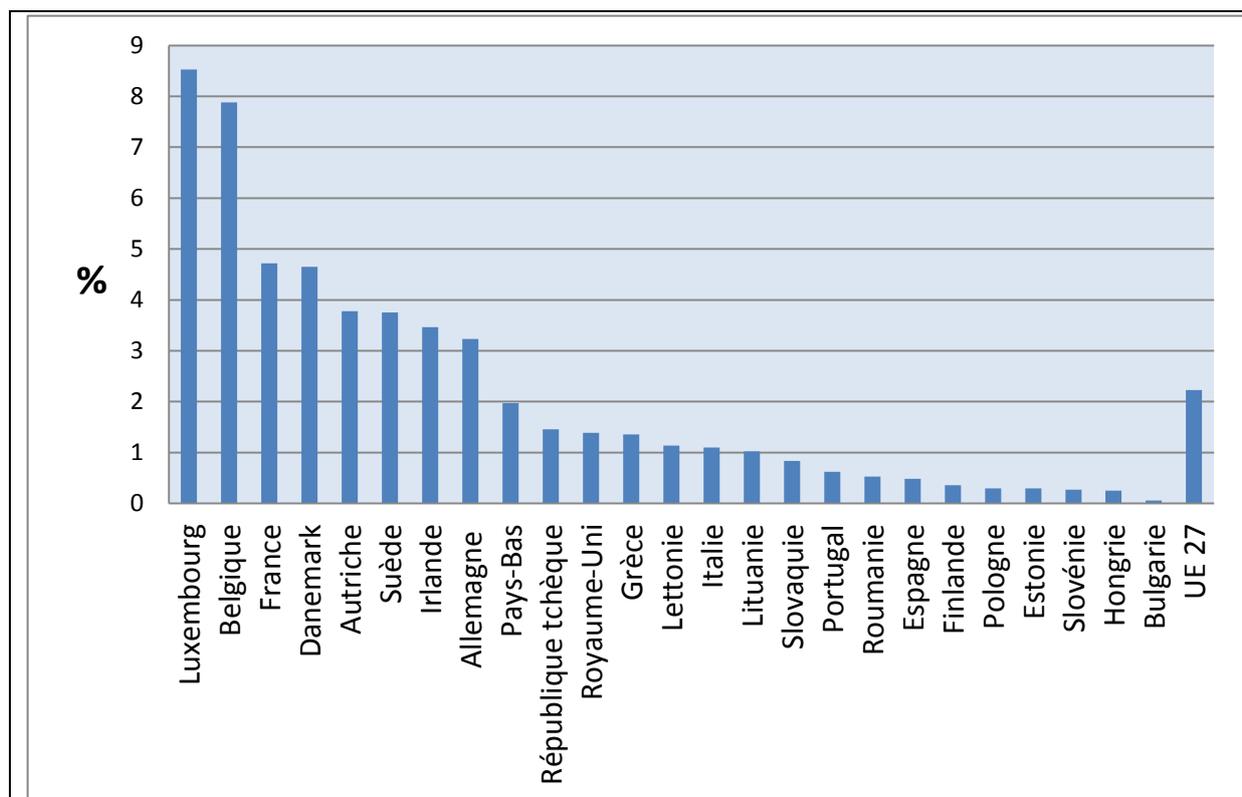


Source : Eurostat

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics_-_cabotage

On constate que la pénétration du marché intérieur des transports par le cabotage est très inégale d'un pays à l'autre et que l'Union se partage clairement entre pays "caboteurs" et pays "cabotés". Autant dire que les positions de leurs pouvoirs publics respectifs ne sont pas aisément convergentes quand il s'agit d'harmoniser les conditions de concurrence.

Part du cabotage dans le transport routier intérieur (%)

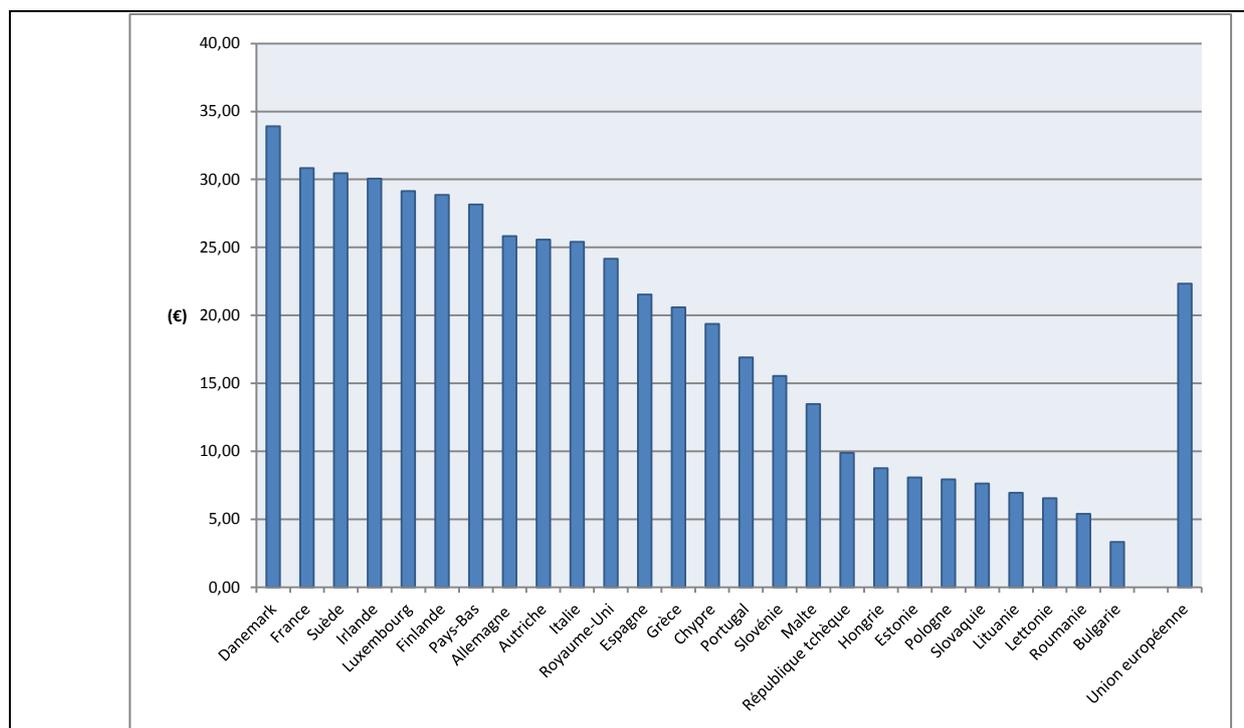


Source : Eurostat

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics_-_cabotage

Parmi les facteurs explicatifs de tels écarts, le **coût du travail** (salaires, charges, frais de route compris) tient à côté de la fiscalité une grande place, quand on sait qu'il représente entre 30 % et 40 % du coût total du transport. S'y ajoute le **respect des réglementations** européennes, en particulier touchant les temps de conduite et de repos, les interdictions de circulation, etc. Le coût du travail, pour un vaste secteur regroupant les transports et les télécommunications, varie dans un rapport de 1 à 10 entre la Bulgarie et le Danemark (et de 1 à 4 entre la Pologne et la France).

Coût du travail dans le secteur du transport, entreposage et communication en Europe



Source: Eurostat. Labour cost, wages and salaries, direct remuneration - Nace Rev. 1.1 (Source LCS 2008) [lc_n08cost_r1]

L'harmonisation sociale et fiscale est un des principaux chantiers pour l'Union des années à venir, car les écarts actuels sont contradictoires avec le fonctionnement non biaisé d'un marché unique. Faute d'une telle harmonisation, on observe que le précédent commissaire européen en charge des transports, initialement partisan déclaré d'une libéralisation rapide du marché du fret routier, a accepté le maintien des limites actuelles mises au cabotage.

4. Diagnostic et propositions

Au terme de ce passage en revue, un **diagnostic d'ensemble** doit être dressé, qui encadrera les propositions plus spécifiques concluant ce rapport. La politique commune des transports (PCT) est-elle une **réussite** ? Est-elle, selon un terme dont on abuse, en **crise** ? La réponse est évidemment un peu plus nuancée.

Tout d'abord, l'élaboration de cette politique et son contenu actuel doivent se comprendre en fonction de leur contexte économique et politique, contexte qui a considérablement changé au long de plus de 50 années. La PCT a permis l'**intégration économique progressive de l'Europe**, qui constitue désormais une région dans l'économie mondiale. Pendant des années, les échanges intra-communautaires de marchandises ont crû plus rapidement que les échanges extracommunautaires, à périmètre constant de l'Union (dénommée alors Communauté). De surcroît, le périmètre politique et économique s'est élargi.

Ce mouvement de fond n'est pas allé sans ruptures et **discontinuités**, ne serait-ce que du fait du système économique qui a vu alterner phases de croissance rapide, de désindustrialisation, de mondialisation, de crise financière, etc. Après l'expansion fordiste alimentée par les économies d'échelle, les gains de productivité et la facilitation des échanges et des transports, le choc pétrolier de 1974 a été suivi d'une phase de restructurations, de moindre croissance, de mise en place d'un nouveau mode de gestion industriel et commercial flexible et "à flux tendus". La fonction logistique est montée en puissance, tandis que la mobilité des personnes continuait de croître pour toutes les distances de déplacement. La situation actuelle de croissance ralentie ne doit pas masquer la nécessité de poursuivre la modernisation du système de transport, tant en termes de volumes à traiter que de qualité des prestations et de réduction de leurs nuisances.

Au bout du compte, le système de transport de personnes comme de marchandises a su répondre pour l'essentiel aux besoins d'une société européenne qui a profondément changé. Dans les comparaisons internationales, la dotation en infrastructures et en services de transport de haut niveau est aujourd'hui **un des atouts de l'Europe** dans la compétition globale. La **filière** de transport (génie civil, fabrication de matériel de transport, exploitation des réseaux) est même un des principaux domaines exportateurs de l'Europe dans le reste du monde.

Pour autant, la situation actuelle ne peut être tenue pour satisfaisante et les Livres blancs successifs de la Commission montrent, sans complaisance, l'ampleur des problèmes à résoudre. Ceux-ci touchent l'organisation des transports, leur impact sur l'environnement et leur dépendance du pétrole en matière d'énergie, la difficulté à financer les infrastructures nouvelles ou le simple entretien du stock existant, le fonctionnement du marché unique dans le respect des réglementations sociales, etc. L'unification du marché européen des transports et l'ouverture à la **concurrence** ont beaucoup

avancé, sans être encore achevées. D'**autres priorités** viennent aujourd'hui en tête de liste : c'est l'objet même de la présente réflexion et des propositions auxquelles elle entend aboutir.

Dans quel **ordre** classer diagnostic et propositions ? Cet ordre n'implique pas vraiment de hiérarchie, car le transport est un **système** intégré et son bon fonctionnement suppose de répondre simultanément à une gamme de questions interdépendantes. Cette approche systémique est celle qu'a récemment adoptée le nouveau **président de la Commission européenne**, M. Jean-Claude Juncker, dans sa lettre de mission à la nouvelle commissaire en charge des transports, Mme Violeta Bulc.

NB : l'ensemble des propositions ci-après ont le statut d'**orientations** stratégiques, telles d'un groupe de travail polyvalent peut les établir. Tout un travail d'affinage technique, juridique et politique reste nécessaire pour les transformer en projets de directives ou de règlements, du ressort des instances communautaires...

a) Les entreprises et l'emploi

L'activité des transports contribue à la vitalité économique et à la qualité de la vie dans l'ensemble de l'Europe et ses progrès profitent aux consommateurs de transports, que ce soient des particuliers ou des entreprises. Mais, élargi à toute une filière comprenant aussi, outre les prestations de transport, la construction et la gestion des infrastructures, la fabrication des matériels de transport et des autres équipements, le transport est aussi, comme tel, **un secteur économique majeur**⁴. Les citoyens européens ne sont pas seulement des consommateurs. Ce sont aussi des travailleurs, qui ont besoin d'un revenu. En période de **chômage** élevé en Europe, particulièrement parmi les jeunes, il serait navrant que le transport, industrie de main d'œuvre, ne contribue pas à la création d'emploi nombreux et de qualité, ce qui suppose des **entreprises** en bonne santé, en mesure d'investir et d'embaucher.

Une telle préoccupation, stratégique, ne passe pas directement par des textes législatifs. Elle constitue plutôt **un changement global dans l'appréhension des problèmes**. L'approche européenne des transports ne doit pas limiter ses considérants à des effets de court terme (ceux-ci seraient-ils très bénéfiques, comme la baisse des prix des déplacements pour les voyageurs en Europe). Elle doit désormais considérer à moyen et long terme l'équilibre des marchés, les structures du secteur, l'aptitude des entreprises européennes à se développer et être compétitives en conjuguant

⁴ À proprement parler, l'**activité** de transport ne se limite pas au **secteur** ni à la **branche** des transports définis par la comptabilité nationale et qui ne touche que les entreprises assurant des services marchands de transport. Une grande part des mouvements de personnes est assurée, qu'il s'agisse de transport "doux" ou motorisés, par les voyageurs eux-mêmes, en particulier les automobilistes avec leurs passagers. Du côté du fret, nombre d'entreprises industrielles, agricoles et commerciales utilisent, pour tout ou partie des flux de marchandises dont elles ont besoin, leurs propres moyens (c'est le transport "en compte propre"). Cette part importante du transport qui ne relève pas du secteur des transports et n'est pas régie par le marché du transport contribue fortement à l'efficacité ou à l'inefficacité du système de mobilité en Europe. Elle doit bien sûr être prise en compte, que l'on traite des questions d'infrastructures, de trafic, d'emploi, de sécurité, de pollution, de progrès technique, de mutualisation des moyens, etc.

efficacement les préoccupations de développement économique, social et environnemental sur le marché européen et sur le marché international.

Proposition n° 1 :

Faire un diagnostic de l'efficacité et de la compétitivité de l'ensemble de la **filière des transports européenne** (construction et gestion des infrastructures, énergie, matériel de transport, exploitation des réseaux de transport et logistique, etc.) et mettre en place une **politique industrielle** visant à la robustesse des **entreprises** européennes, leur **compétitivité** internationale et leur contribution à la **création d'emplois** en nombre et en qualité.

b) Questions sociales

Toutes les analyses et les témoignages sectoriels montrent l'importance des questions sociales dans les transports, **industrie de main d'œuvre** (environ 10 millions d'emplois directs en Europe, selon le Livre blanc de 2011). Elles recoupent bien sûr les thèmes des entreprises et de l'emploi précédemment abordés, mais leur importance, et la négligence dont elles ont souffert à ce jour, justifient d'y insister dans un paragraphe particulier.

Cette question est sensible en France mais n'est pas propre à notre pays. Directement confrontées à la concurrence internationale, y compris sur le marché intérieur, les entreprises françaises de transport routier de marchandises ont presque entièrement perdu le marché international intra-européen, pour se concentrer sur le marché de prestations fondées sur une relation technique complexe et pérenne entre le chargeur et le transporteur. Les raisons de cette évolution sont les **écarts de coût du travail et de la fiscalité** d'un pays à l'autre et l'**application insuffisante des réglementations** sur les mouvements de main d'œuvre dans l'Union (et en particulier de la directive détachement).

Dans un marché où les barrières à l'entrée sont faibles, les très petites entreprises routières sont très nombreuses et travaillent souvent comme sous-traitantes de grands groupes en position de commissionnaires de transport. Elles sont mises les unes vis-à-vis des autres dans une situation d'**hyper-concurrence**, encore aggravée par la stagnation économique due à la crise actuelle, qui pèse sur les conditions de travail et de rémunération. Cette situation a deux inconvénients. D'une part, les **métiers** du transport sont "tirés vers le bas", peu attractifs dans de nombreux pays de l'Union malgré un haut niveau de chômage. Un scénario inquiétant mais non impossible serait une dérive vers le modèle social du transport maritime sous pavillon de complaisance, utilisant une main d'œuvre recrutée de plus en plus loin pour des salaires de plus en plus bas (quand ils sont payés). D'autre part, la **qualité des prestations**, leur aptitude à satisfaire aux critères actuels de fiabilité et de rigueur logistique est mise en cause par une fragmentation et une fragilité excessives de l'industrie du transport, sa difficulté à utiliser les techniques modernes de communication et de gestion. Le **Livre blanc** de 2011 identifie et relie bien ces deux problèmes quand il préconise dans sa conclusion (§

1.2.) de « se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des **emplois de qualité**, de développer les compétences requises et de renforcer la **compétitivité des opérateurs** de transport de l'UE ».

Le manque d'harmonisation sociale ne se limite pas au mode routier. Ainsi, la transposition dans le droit de l'Union européenne des conventions internationales concernant le travail dans le transport **maritime** reste encore incomplète.

La **convergence** vers un **socle social communautaire** sera une œuvre de longue haleine, se heurtant notamment aux principes selon lesquels les questions fiscales et sociales relèveraient, au nom de la subsidiarité, des États membres tandis que la concurrence est de compétence communautaire. Elle est pourtant nécessaire à la pleine contribution du secteur des transports à la **création d'emploi dans l'ensemble des pays de l'Union** (et non par la généralisation d'une catégorie de travailleurs migrants aux conditions de travail et de vie dégradées) et à la robustesse des **entreprises** de transport européennes.

Proposition n° 2 :

Pour établir un marché unique concurrentiel et non faussé, établir par étapes un **socle social commun dans les différents modes de transport**, dans le respect de la libre circulation des travailleurs et de l'égalité de leur rémunération et de leurs conditions de travail dans un pays donné quel que soit leur pays d'origine (en adaptant convenablement la directive "détachement").

c) Lutte contre le changement climatique et transition énergétique

Une **politique européenne de l'énergie et de l'environnement cohérente** reste largement à construire comme le montrent les écarts des situations entre pays, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre, mais encore les décisions récentes qui les accentuent et par exemple le choix de l'Allemagne d'augmenter la production d'électricité à partir de charbon et de lignite. Dans ce cadre, les **transports** ne sont pas la source unique d'émission de gaz à effet de serre et de polluants divers mais ils en représentent une part importante et en augmentation. Dès 1992 la Commission a publié un Livre vert *relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour le développement des transports respectueux de l'environnement* : la prise de conscience est effective et ancienne, mais à ce jour les résultats à rebours des ambitions déclarées.

Faut-il pour cela diminuer le volume du transport lui-même ? Sans doute, certains déplacements parfois qualifiés d'inutiles peuvent être réduits. La controverse qui avait suivi la publication du Livre blanc de 2001, qui proposait le **découplage** de la croissance économique et de la croissance des transports, est dépassée. Cette notion, mal définie quand elle fut lancée, ne signifie

pas nécessairement une diminution du nombre de **déplacements** ou de la quantité de **fret** expédiée : d'autres marges de manœuvre existent. Une meilleure répartition spatiale des activités et des emplois - qui ne pourrait être que graduelle - diminuerait la longueur des déplacements et donc la quantité de **transport** (mesurée en voyageurs-kilomètres ou en tonnes-kilomètres). Un meilleur remplissage et une augmentation de la taille des véhicules diminueraient le **trafic** (mesuré en véhicules-kilomètres). Enfin, le choix des bonnes solutions (y compris du mode de transport pertinent) et le progrès technique permettraient, à trafic constant, de réduire les **nuisances** locales et globales liées au transport. In fine, c'est bien le **découplage de la croissance économique et des nuisances des transports** qui importe ici. Elle procède donc d'un jeu simultané sur **la demande** de déplacements (une gestion des mobilités) et sur **l'offre** de transport (et ses performances) pour y répondre le mieux possible.

La multiplicité des situations appelle bien sûr une **multiplicité de solutions**, qu'il faut systématiquement identifier et spécifier. Puisqu'il n'existe pas de technologie miracle suffisant à diminuer radicalement les émissions, il n'y a que des progrès partiels et portant sur des éléments différents du système, qu'il faut avec opiniâtreté ajouter les uns aux autres pour obtenir un résultat conséquent. Il faut ainsi jouer simultanément de la **technique** (les véhicules, les carburants) et de la gestion opérationnelle et de **l'organisation** (la conduite améliorée, l'organisation des déplacements, la meilleure utilisation des moyens en particulier par leur mutualisation, etc.), en mettant en œuvre des **moyens politiques** pour accentuer les progrès d'organisation comme les progrès techniques.

Un véritable **plan de réduction des émissions par les divers secteurs du transport** doit être mis en place, désignant les actions prioritaires et débouchant sur des préconisations claires, s'appliquant à l'Union tout entière. Le récent projet de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour **carburants de substitution** (en particulier pour le déploiement des véhicules électriques) va dans cette direction. Toute la gamme des **moyens de l'action publique** doit être requise : pénalités financières et subventions, fixation de quotas, marché des permis d'émission, normalisation technique, etc.

La politique européenne de soutien à la **recherche** et à **l'innovation** trouve dans le développement durable du transport un de ses thèmes primordiaux. On constate du reste que la production et l'usage d'équipements et le développement de pratiques de mobilité satisfaisant à des normes environnementales sévères n'est pas un handicap mais au contraire un atout pour l'exportation.

Un plan pour les transports sera nécessairement relié à un plan plus large encore, touchant l'ensemble de la **politique européenne en matière d'énergie et de climat**, ce qui suppose évidemment un lien étroit entre les directions générales concernées au sein de la Commission européenne comme entre les commissions concernées au Parlement européen, sans omettre les coordinations intergouvernementales dans les Conseils.

On sait enfin que l'Europe aura d'autant plus de poids dans les conférences et **négociations internationales** qu'elle aura su élaborer et mettre en œuvre effectivement sa propre politique sur ces questions.

Proposition n° 3 :

Établir un plan d'ensemble visant à **découpler la croissance économique et la croissance des nuisances locales et globales du secteur du transport** (pollutions et émissions de gaz à effet de serre), en mobilisant tous les moyens de l'action publique : pénalités financières et subventions, fixation de quotas, marché des permis d'émission, normalisation technique, soutien à la recherche et à l'innovation, etc. Mettre la **politique commune des transports** en harmonie avec la **politique de l'énergie** et la **politique de l'environnement** de l'Union.

d) Intégration des corridors et des réseaux

Le système de transport européen reste trop souvent fragmenté entre modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode, entre opérateurs. Pourtant, les pratiques de multimodalité et d'intermodalité et plus généralement d'**organisation de bout en bout des chaînes de déplacement et des chaînes logistiques** exigent au contraire une intégration technique et organisationnelle "sans couture", permettant d'utiliser la solution locale la mieux adaptée tout en l'incluant dans une prestation unifiée d'un usage aussi aisé et peu coûteux que possible. On pourrait voir dans l'intégration des chaînes une question de pure gestion privée, à laisser à l'initiative des entreprises. C'est en effet un problème pour les opérateurs mais les pouvoirs publics à tous les niveaux, y compris communautaire, ont un rôle à y jouer.

Le cas des **corridors ferroviaires de fret** préfigure l'intégration des procédures de planification et d'exploitation. Les structures de gouvernance le long des 9 corridors, avec un coordinateur et une équipe, permettent de piloter le projet, hiérarchiser les questions, identifier les goulots d'étranglement et les blocages pour aider les acteurs locaux à régler les problèmes. Ils sont un exemple positif de l'interconnexion des réseaux d'infrastructure sous l'angle de la coordination de leur gestion en même temps que de leur mise à niveau et homogénéisation technique.

Pour leur part, les transports locaux et régionaux de personnes sont largement du ressort des services publics, sous la responsabilité d'une autorité organisatrice. Les questions de complémentarité et continuité entre maillons de transport, appartiendraient-ils à différentes techniques (modes) de transport et sans en exclure les transports à longue distance qui relèvent plus souvent d'une logique commerciale (à l'exception en France des TET, trains d'équilibre du territoire), réclament ainsi une **coordination entre opérateurs et entre entités publiques**.

Cette intégration organisationnelle réclame, outre la coordination des opérations de transport elles-mêmes (visant notamment à optimiser les correspondances), une intégration des systèmes d'information, de tarification, de billetterie. Les pouvoirs publics, y compris européens, peuvent y contribuer en soutenant l'établissement de **standards techniques** facilitant l'interopérabilité des réseaux et en fixant comme règle l'établissement d'une **billettique partagée** entre opérateurs, seraient-ils concurrents, ou relèveraient-ils pour les uns de la catégorie des entreprises historiques et pour les autres des nouveaux entrants.

Les grands **ports maritimes** jouent, dans une économie globalisée, un rôle majeur. Leur traitement doit dépasser la question de l'ouverture des marchés des services portuaires, qui a donné lieu par le passé à des divergences entre la Commission et le Parlement. Interfaces entre l'Europe et le reste du monde, ils sont, d'une part, des **plates-formes logistiques** de première importance où les fonctions de transformation industrielle, de distribution et de commerce doivent se côtoyer et se conforter mutuellement. D'autre part, les ports maritimes sont l'origine ou la destination de puissants **corridors terrestres** sur lesquels sont réunies les conditions de massification des trafics propices à l'utilisation des nouvelles techniques de l'information, à un partage modal faisant leur place aux solutions alternatives à la route, à un apprentissage collectif d'organisations innovantes au sein des chaînes logistiques, etc. Les simplifications administratives et fiscales jouent aussi un rôle dans le renforcement de ces grands axes.

Proposition n° 4 :

Développer la gestion intégrée de **corridors de fret ferroviaire** (coopération des gestionnaires des infrastructures, mise à niveau technique graduelle à l'horizon 2030) et développer les **ports maritimes** comme des **plates-formes logistiques** fortement reliées à leur **hinterland** terrestre en utilisant tous les modes dans leur domaine de pertinence : route, fer, voie d'eau, cabotage maritime.

Proposition n° 5 :

Établir une **billettique** (information, tarification, émission des titres) commune aux opérateurs de transports et couvrant les déplacements de voyageurs de bout en bout.

e) Planification, financement et tarification des infrastructures

L'objectif général des politiques européennes en matière d'infrastructures est d'assurer, selon les termes du nouveau président de la Commission, la **connectivité** des différents modes de transport pour les usagers. Cette intégration fonctionnelle a pour condition la disponibilité d'un **réseau** d'infrastructures assurant une couverture générale du territoire européen, selon un maillage de **corridors** homogènes tout au long de leur itinéraire. Il faut continuer de renforcer le réseau, d'y ajouter les **maillons manquants** qui sont le plus souvent transfrontaliers pour passer d'une

juxtaposition de logiques géographiques nationales à une logique européenne et pour utiliser davantage des techniques réputées moins nocives pour l'environnement que le mode routier.

Ces orientations butent, plus que jamais, sur des limites économiques. Les **mécanismes financiers** permettant les investissements en infrastructures additionnelles et le simple entretien du patrimoine existant ne sont pas en place, en France ni dans la plupart des autres pays européens. Pourtant, le ralentissement actuel de la croissance n'annule pas les perspectives d'augmentation à moyen et long terme des mobilités des personnes et des marchandises, et pose donc la question de la congestion et de la mise à niveau adéquate des capacités d'infrastructures. Malgré les effets de levier dont il est capable, le budget communautaire en la matière restera marginal par rapport à l'ensemble des besoins. Celui-ci ouvre toutefois des possibilités nouvelles, avec une enveloppe financière de 24 milliards d'euros pour la période 2014-2020 en nette augmentation par rapport à la période précédente et un **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE, *Connecting European Facility*) concentré sur quelques corridors structurants. Chaque État membre doit donc envisager les **projets** de son ressort concernés par cette procédure et décider, tenant compte des subventions européennes allégeant son propre fardeau, des projets auxquels il est en mesure d'apporter la part de financement national indispensable (faute de quoi le soutien européen ne peut se déclencher). La France est directement intéressée par ces mesures nouvelles, à propos du Canal Seine-Escaut (106 km sur le territoire national) et de la partie centrale de la liaison ferrée Lyon - Turin, dont les fonds européens pourraient assurer jusqu'à 40% du financement.

S'ajoutent à cette démarche les **fonds structurels**, et notamment le fonds de cohésion visant le rattrapage de l'équipement des pays moins avancés. La France n'est pas directement concernée par cette dernière politique.

Par contraste, le **plan de relance** annoncé par M. Juncker, d'un montant de **300 milliards d'euros en 3 ans**, serait plus de 10 fois supérieur au budget des réseaux transeuropéens de transport en 7 ans ! Sans doute les **transports (qui devront être "soutenables" !)** ne seront-ils pas le seul secteur ainsi dynamisé mais on peut penser qu'ils en auront une part substantielle. Il convient d'explorer la mise en place de **procédures accélérées** (*fast track*) pour les projets de transport, comme cela se fait déjà pour les projets touchant à l'énergie.

Verra-t-on ainsi mis en place un **grand programme d'équipement européen**, éventuellement fondé sur un emprunt communautaire, périodiquement évoqué depuis la présidence de Jacques Delors ? L'ensemble de la politique commune des infrastructures peut en être bouleversé : quels critères, quelles priorités, quelles modalités de décision avec les États, de cofinancement, etc. ?

Enfin le financement ne saurait être disjoint de la question de la **tarification**. Si la grande majorité du réseau routier reste d'accès gratuit (c'est-à-dire est financée par l'impôt), des règles cohérentes et efficaces de tarification des infrastructures à péage, mettant tous les usagers sur un

même plan, sont encore à établir. La question concerne tous les modes de transport. Pour la route, une telle **Eurovignette** devrait tout à la fois contribuer à tout ou partie des charges d'**amortissement** des investissements et d'**utilisation** de l'équipement et avoir des effets vertueux sur les **effets externes** du transport, en particulier pour ce qui touche à l'environnement (avec une différenciation du tarif en fonction des émissions et autres nuisances).

Proposition n° 6 :

Compléter le **réseau transeuropéen d'infrastructures de transport**, homogène et interconnecté, en s'appuyant sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE, *Connecting European Facility*) et sur le **plan de relance** des investissements de réseau (énergie, télécommunications, transports soutenables) annoncé par le président de la Commission, M. Juncker.

Proposition n° 7 :

Mettre en place une **tarification des infrastructures, et notamment une tarification routière (Eurovignette)** prenant en compte les coûts d'investissement et d'usage ainsi que les effets externes, de manière harmonieuse entre modes de transport.

f) Unification ferroviaire, ciel unique et grandes technologies

L'**innovation technologique** est un des principaux ressorts d'amélioration du système de transport en s'inscrivant dans une innovation organisationnelle congrue. L'Union peut tout à la fois en soutenir les avancées et contribuer à ce que, par **une application plus rapide et homogène** sur son territoire, elle soit pleinement efficace. Il est significatif que les grands projets techniques européens en cours (Sesar [Single European Sky Air traffic management Research], Shift2Rail, Galileo) permettront précisément de surmonter une **fragmentation de l'espace européen**, héritée de l'histoire, qui nuit à l'efficacité voire à la sécurité du système de transport.

Le **chemin de fer** est particulièrement handicapé par ses divisions qui portent à la fois sur l'écartement des rails (l'écartement ibérique différant de l'écartement UIC), le gabarit des trains, leur longueur maximale, le poids maximal à l'essieu, l'alimentation électrique, la signalisation, la gestion du trafic, etc. sans compter les différences de méthodes d'exploitation, d'organisation du travail, de commercialisation des différents opérateurs, etc. On compte paraît-il quelque 19 systèmes de sécurité ferroviaire à l'intérieur de l'Union. Le **quatrième paquet** en cours d'examen compte précisément deux volets : un volet technique et un volet dit politique.

Le **volet technique** vise à l'**interopérabilité** du système ferroviaire, la capacité de ses différents segments à travailler ensemble de la manière la plus fluide. Le programme **Shif2Rail** s'efforce précisément de traiter toutes ses composantes, interdépendantes. Les professionnels

insistent sur la nécessité de stabiliser les normes et d'accélérer la mise en place du système commun de gestion du trafic, l'**ERTMS** (European Rail Traffic Management System). Ils souhaitent aussi le renforcement de l'**Agence ferroviaire européenne**, pour accélérer et rendre moins coûteuse l'homologation de matériels nouveaux qui doivent aujourd'hui passer par les différentes agences nationales. Avec la standardisation des matériels, l'allongement des séries en abaissera le coût pour leur usage en Europe tout en renforçant leur compétitivité sur les marchés d'exportation.

Le **volet politique** touche à l'organisation des entreprises du monde ferroviaire et à l'ouverture des marchés du transport ferroviaire. L'organisation (la **gouvernance**) des entreprises du monde ferroviaire concerne les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et d'autres opérateurs. Quelles formes institutionnelles peut revêtir le principe de séparation des infrastructures et des services ("*unbundling*"), posé dès 1991 par la directive fondatrice de toutes les réformes ferroviaires jusqu'à ce jour ? Il semble que la formule d'un groupe intégré regroupant les opérateurs historiques, sur le modèle de DB AG, soit aujourd'hui jugé "euro-compatible". C'est à ce modèle que le gouvernement français s'est référé en présentant sa loi regroupant l'opérateur historique et le gestionnaire d'infrastructure unifié en un pôle public intégré, tout en maintenant une séparation financière entre ces entités de sorte que d'autres opérateurs ferroviaires soient traités sur un pied d'égalité par l'établissement en charge de l'infrastructure.

L'**ouverture des marchés** elle est en effet progressive et touche un après l'autre les divers marchés du fer. Certains sont déjà entièrement ouverts (comme le transport de fret), d'autres le sont partiellement (le transport international de voyageurs à longue distance), d'autres sont promis à l'être prochainement (le transport régional de voyageurs). Une des questions rémanentes tant que l'ouverture n'est pas effective est celle de la **réciprocité** : certains pays comptent des opérateurs qui se déploient hors de leurs frontières, sans que leur marché intérieur soit ouvert. C'est le reproche que l'on fait à la France, alors que les filiales de la RATP, de la SNCF ou de Vinci sont très dynamiques sur les marchés européens et au-delà.

Ces questions sont sensibles car les obstacles sont levés à une nouvelle étape de **concentration** internationale de l'industrie du transport. Seuls quelques grands groupes ferroviaires et multimodaux, traditionnels ou nouveaux venus, seront à même de prendre le contrôle d'entités plus petites et de constituer peu à peu des ensembles paneuropéens intégrés. La DB est déjà fort avancée dans cette direction pour le marché du fret, puisqu'elle est à travers ses filiales le premier opérateur de fret en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark, au Royaume Uni et très présente en France, Suisse, Espagne, Italie, etc. Les opérateurs plus petits subsisteront difficilement sur leur marché local ou deviendront filiales de groupes plus puissants.

Pour le **transport aérien**, la question est aujourd'hui celle de la gestion du trafic (le contrôle), fragmenté à une échelle très inférieure à celle de son fonctionnement effectif. Le projet **SESAR** (*Single European Sky Air traffic management Research*) constitue le volet technique de la mise en

place d'un **ciel unique** européen. Elle contribuera à réduire les coûts, les émissions de gaz carbonique en réduisant la durée des vols, à renforcer la sécurité.

D'autres thèmes touchant le transport sont fort importants, tels que le développement des **techniques de l'information** qui y trouvent un de leurs principaux domaines d'application, avec des conséquences à long terme tellement amples que l'on peine à les entrevoir aujourd'hui. Mais ce thème est **transversal**, il vient recouper les deux dimensions mises en avant ci-avant - les questions sociales, les questions environnementales - et contribuer à leur traitement. Ces orientations ont en commun d'associer une avancée technique à l'amélioration du système de transport comme tel. La **directive cadre 2010/40 sur les systèmes de transport intelligents** entre dans la même orientation, visant notamment à déployer les techniques de l'information pour l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation, aux déplacements de personnes et au fret, à la sécurité et à la sûreté routières, au lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Plus récemment, le système **eCall** vise à porter assistance le plus rapidement possible par un déclencheur d'alerte automatique aux automobilistes engagés dans une collision, partout en Europe. De même, on sait que le transport sera le premier secteur utilisateur de l'ambitieux système de géo-localisation par satellites **Galileo** en cours de mise en place, sans même que l'on puisse à ce jour imaginer toutes les applications qu'il permettra de développer pour mieux gérer les flux de personnes et de fret, leur efficacité et leur sécurité.

Proposition n° 8 :

Unifier le réseau ferroviaire européen à travers le volet technique et le volet ferroviaire du **4^{ème} paquet** ferroviaire. L'**interopérabilité** sera améliorée en stabilisant et généralisant le système de gestion du trafic ERTMS, en renforçant l'Agence ferroviaire européenne, en soutenant le programme de recherche et de développement Shift2Rail, etc. La **gouvernance** sera rendue plus transparente et efficace en établissant des règles claires de séparation des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires et d'égalité de traitement, en renforçant les structures de régulation.

Proposition n° 9 :

Mettre en place le **ciel unique** européen par la mise en œuvre du système SESAR de gestion du trafic aérien. Veiller à l'équilibre des accords d'accès aux marchés du transport international quant à la pérennité des entreprises européennes.

Proposition n° 10 :

Soutenir la contribution des techniques d'information au meilleur usage de l'ensemble des systèmes de transport (**transports intelligents**).

Vers une nouvelle étape de la politique commune des transports

La **concurrence** était, avec le respect de l'environnement, l'option majeure des Livres blancs successifs et des textes législatifs qui les ont mis en œuvre, avec pour objectif de pousser les entreprises à innover pour améliorer leurs services et réduire leurs coûts et leurs prix, au bénéfice des consommateurs. Les divers modes de transport sont à ce jour largement concurrentiels ou sur le point de l'être. Le temps est venu d'équilibrer autrement les visions stratégiques, d'insister sur la santé de **l'industrie du transport**, sur la création d'**emploi**, sur les liens entre politique des transports et politique de **l'énergie** et de **l'environnement**, sur la qualité et la cohérence des **réseaux**. Une nouvelle phase de la politique européenne des transports s'ouvre. Ces propositions n'ont d'autre objectif que de contribuer à ce nécessaire renouvellement.

*

Annexe

Les textes législatifs de la politique européenne des transports

Pour élaborer ce rapport, notre groupe de travail s'est appuyé notamment sur une analyse rétrospective systématique de la construction de la politique commune des transports (PCT), depuis le traité fondant la Communauté économique européenne (CEE) en 1957 jusqu'à nos jours. Vous trouverez ci-après le tableau qui récapitule l'ensemble des textes significatifs en la matière (traités, livres blancs, règlements et directives). Il a été établi par **Vaclav Stransky**, maître de conférences à l'Université Paris Est (École d'Urbanisme de Paris) et chercheur au LVMT (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport).

Dans ce tableau, la chronologie est découpée selon les **dates clés** que nous avons identifiées dans la première colonne. La deuxième colonne reprend le nom des **traités** successifs, les **grands principes** énoncés sans qu'ils aient forcément une traduction législative immédiate, ainsi que les Livres Verts et Livres Blancs consacrés aux transports. Viennent ensuite les textes législatifs proprement dits (**règlements et directives**), regroupés en deux catégories : les textes "**procéduraux**" touchent à l'établissement de normes et règles de fonctionnement du système de transport ; les textes "**substantifs**" touchent à des aspects concrets du système de transport sur lesquels ils entendent exercer une influence. Ces textes sont eux-mêmes ventilés en fonction du **mode de transport** auquel ils s'appliquent principalement ou exclusivement.

Le texte de certaines références est surligné en fonction de l'aspect du système de transport qu'il concerne le plus directement :

Rouge	=	Sécurité/sûreté	Bleu	=	Politique de Cohésion de l'Union européenne
Vert	=	Environnement	Jaune	=	Droits des voyageurs

L'information graphique (répartition des « pleins » et des « vides ») qu'offre ce tableau est riche d'enseignements sur l'évolution de la politique européenne des transports au cours des soixante dernières années. La densité – et *a contrario* l'absence de densité – de textes législatifs montre que les trois premières décennies (1957–1984) sont caractérisées par une (quasi-) absence de directives ou règlements (au cours de ces vingt-huit années, seuls 5 textes procéduraux et 2 textes substantifs ont été votés). Puis, au fur et à mesure que l'on progresse dans la lecture du tableau, les colonnes commencent à se remplir : celles des politiques procédurales d'abord (une trentaine de textes au cours de la période 1985-1991), celles des politiques substantielles ensuite (près de la moitié des quelques 70 textes votés dans la période 1992-2000 sont substantifs). Enfin, depuis 2001, les colonnes des politiques procédurales se vident graduellement (le processus de libéralisation des transports de l'Union Européenne s'achève), alors que celles des politiques substantielles continuent à se remplir (plus de 150 directives et règlements votés en 14 ans).

Cette lecture synoptique du tableau met ainsi en évidence un transfert progressif depuis les grands principes vers les politiques procédurales dans un premier temps, vers les politiques substantielles ensuite, en passant par une période charnière (1992-2000) riche en textes aussi bien procéduraux que substantifs.

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.							
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES			
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air
1957	TRAITE DE ROME								
1958	Enoncé de grands principes de libéralisation :								
1959	-Egalité de traitement des modes								
1960	-Liberté d'action des entreprises de transport								
1961	-Libre choix du mode et de l'entreprise de transport par l'utilisateur								
1962	-Interdiction de subventions publiques								
1963	-Suppression des OSP (obligations de service public)								
1964	-...								
1965	Les seuls textes votés sont de portée générale sur les règles de concurrence, l'obligation de service public, les aides d'Etat.								
1966		Rgt.1017/68	Rgt.1017/68	Rgt.1017/68					
1967		Concurrence	Concurrence	Concurrence					
1968		Rgt.1191/69	Rgt.1191/69	Rgt.1191/69					
1969		OSP	OSP	OSP					
1970		Rgt.1107/70	Rgt.1107/70	Rgt.1107/70					
1971		Aides d'Etat	Aides d'Etat	Aides d'Etat					
1972	« Deuxième paquet » de grands principes de libéralisation :								
1973	-Libre circulation des services de transport								
1974	-Harmonisation des conditions de concurrence entre modes								
1975	-Libre jeu des forces du marché (ne pouvant être corrigé que dans des circonstances exceptionnelles)								
1976	-...								
1977		Dir.75/130	Dir.75/130						
1978		Transports combinés	Transports combinés						
1979									
1980									Dir.80/5 Emissions sonores
1981									
1982		Dir.82/3 modifie Dir.75/130	Dir.82/3 modifie Dir.75/130					Dir.82/714 Prescriptions techniques (fluvial)	
1983									
1984									

PERIODES
(dates
clés)

GRANDS PRINCIPES
(énoncés, sans légiférer)

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.

Politiques PROCEDURALES

Politiques SUBSTANTIELLES

route

fer

mer + fleuve

air

route

fer

mer + fleuve

air

1985

Dir.85/3
Harmonisation
technique

Rgt.3820/85
Temps de
conduite et de
repos

-
Dir.3821/85
Obligation
tachygraphe

1986

ACTE UNIQUE

Dir.86/360 modifie
Dir.85/3
-
Dir.86/364 modifie
Dir.85/3

Rgt.4055/86
Libre prestation
des services entre
UE et pays
extérieurs

-
Rgt.4056/86
Modalités
d'application des
règles de
concurrence aux
transports
internationaux +
exemption de
conférences

-
Rgt.4057/86
Mesure contre
pratiques
tarifaires
déloyales

-
Rgt.4058/86
action
coordonnée en
vue de
sauvegarder le
libre accès au
trafic
transocéanique

1987

Début de la libéralisation de l'aérien.

**1^{er} paquet
d'ouverture à la
concurrence :**
-Rgt.3975/87
Règles de
concurrence
-Rgt.3976/87

1988		Dir.88/218 modifie Dir.85/3			Exemption -Dir.87/601 Tarifs -Dir.87/602 Partage capacité			
1989	Début de la libéralisation du fluvial	Rgt.4058/89 Libéralisation prix des transports de marchandises - Dir.89/338 modifie Dir.85/3 - Dir.89/460 modifie Dir.85/3 - Dir.89/461 modifie Dir.85/3		Rgt.1101/89 Assainissement structurel dans la navigation intérieure (Déchirage) - Rgt.1102/89 Mesures d'application du Rgt.1101/89	Rgt.2299/89 Réglementation des SIR	CARE (données sécurité routière) Dir.89/459 Pneus		
1990	Début de la libéralisation du routier	Rgt.3572/90 Harmonisation conditions d'accès à la profession		Rgt.3572/90 modifie Rgt.1101/89	2ème paquet d'ouverture à la concurrence : -Rgt.2342/90 Tarifs -Rgt.2342/90 Répartition capacité -Rgt.2344/90 modifie Rgt.3976/87 Rgt.3922/91 Harmonisation règles et procédures	Norme Euro 0 EGP (Emissions Gaz Polluants)		
1991		Rgt.1893/91 modifie Rgt.1191/69 - Dir.91/224 modifie Dir.75/130 - Dir.91/60 modifie Dir.85/3	Rgt.1893/91 modifie Rgt.1191/69 - Dir.91/224 modifie Dir.75/130 - Dir.91/440 Ouverture à la concurrence + Gestion des compagnies ferroviaires	Rgt.1893/91 modifie Rgt.1191/69 - Dir.91/672 Certificats de conduite des bateaux fluviaux - Rgt.3921/91 Transporteurs non résidents par voie fluviale		Dir.91/439 Harmonisation conditions délivrance permis de conduire (sécurité routière) - Dir.91/671 Obligation ceinture de sécurité		Rgt.295/91 Règles indemnisation passagers

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.							
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES			
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air
1992	TRAITE DE MAASTRICHT LIVRE VERT (relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour le développement des transports respectueux de l'environnement) COM(92) 46	Rgt.3578/92 modifie Rgt.1107/70 - Dir.92/106 abroge Dir.75/130 - Rgt.881/92 Accès au marché du transport international - Dir.92/7 modifie Dir.85/3	Rgt.3578/92 modifie Rgt.1107/70 - Dir.92/106 abroge Dir.75/130	Rgt.3578/92 modifie Rgt.1107/70 - Rgt.479/92 Exemption de consortia - Rgt.3690/92 modifie Rgt.1102/89 - Rgt.3577/92 Libéralisation cabotage Dir.93/104 Aménagement du temps de travail	3^{ème} paquet d'ouverture à la concurrence -Rgt.2407/92 Licences -Rgt.2408/92 Accès liaisons int. -Rgt.2409/92 Tarifs -Rgt.2410/92 modifie Rgt.3975/87 -Rgt.2411/92 modifie Rgt.3976/87 Rgt.95/93 Attribution slots	Dir.92/106 : Aides communautaires à l'intermodal - Norme Euro 1 EGP	Dir.92/106 : Aides communautaires à l'intermodal	Dir.92/106 : Aides communautaires à l'intermodal	
1993	MARCHE UNIQUE	Rgt.3118/93 modifie Rgt.881/92 - Rgt.3118/93 Libéralisation cabotage routier marchandises Rgt.2006/94 modifie Rgt.881/92							
1994	Liste d'Essen (14 projets RTE-T prioritaires)			Rgt.844/94 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.2812/94 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.3314/94 modifie Rgt.1101/89 Rgt.2819/95 modifie Rgt.1101/89		Rgt.1164/94 Création Fonds de cohésion - Dir.94/55 Marchandises dangereuses - Dir.94/72 modifie Dir.91/439	Rgt.1164/94 Création Fonds de cohésion	Rgt.1164/94 Création Fonds de cohésion - Dir.94/57 Sociétés de classification - Rgt.2978/94 Citernes à ballast (pétroliers) Rgt.2236/95 Financement des RTE-T - Dir.95/19 Redevances et certificats de sécurité	Rgt.1164/94 Création Fonds de cohésion - Dir.94/56 Enquêtes et prévention des accidents et incidents dans l'aviation civile Rgt.2236/95 Financement des RTE-T
1995	LIVRE VERT (Vers une tarification équitable et efficace dans les transports – Options en matière d'intériorisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne) COM(95) 691		Dir.95/18 Licences des entreprises ferroviaires - Dir.95/19 Attribution des sillons			Rgt.2236/95 Financement des RTE-T - Dir.95/50 Contrôle transport marchandises dangereuses	Rgt.2236/95 Financement des RTE-T - Dir.95/19 Redevances et certificats de sécurité	Rgt.2236/95 Financement des RTE-T - Dir.95/21 Contrôle par l'Etat du port - Rgt.3051/95 Code international gestion sécurité	Rgt.2236/95 Financement des RTE-T

1996	LIVRE BLANC (La gestion du trafic aérien – Vers un espace aérien européen sans frontières) COM(96) 57 LIVRE BLANC (Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires) COM(96) 421	Dir.96/26 Harmonisation conditions d'accès à la profession - Dir.96/53 abroge Dir.85/3, 86/360, 86/364, 88/218, 89/338, 89/460, 89/461, 91/60, 92/7	Rgt.1356/96 libre prestation de services (fluvial). - Rgt.2254/96 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.2310/96 modifie Rgt.1101/89 - Dir.96/75 Prix (fluvial) Rgt.241/97 modifie Rgt.1102/89 Rgt.742/98 modifie Rgt.1101/89	Dir.96/67 Libéralisation marché de l'assistance en escale	Norme Euro 2 EGP - Dir.96/47 modifie Dir.91/439 - Dir.96/96 Harmonisation contrôles techniques Dir.97/26 modifie Dir.91/439 Rgt.2135/98 TN - Tachygraphe Numérique (sécurité routière)	Dir.96/48 Interopérabilité grande vitesse (Intégration des systèmes nationaux) - Dir.96/49 Transport marchandises dangereuses	Dir.96/98 Equipements marins - Dir.96/50 Harmonisation obtention certificat conduite bateaux fluviaux	
1997	TRAITE D'AMSTERDAM							Rgt.2027/97 Responsabilité vis-à-vis passagers
1998	LIVRE VERT (relatif aux ports et aux infrastructures maritimes) COM(97) 678 LIVRE BLANC (Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE) COM(98) 466						Dir.98/85 modifie Dir.96/98 - Dir.98/41 Enregistrement passagers - Dir.98/18 Sécurité navires à passagers	
1999			Rgt.718/1999 Capacité flottes fluviales		Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95 - Dir.1999/52 modifie Dir.96/96 - Dir.1999/62 Taxe Eurovignette Dir.2000/56 modifie Dir.91/439 - Dir.2000/61 modifie Dir.94/55 - Dir.2001/09 et Dir.2001/11 modifie Dir.96/96	Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95 - Dir.1999/63 Organisation du temps de travail des gens de la mer Dir.2000/59 Réception portuaire déchets d'exploitation et résidus	Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95
2000			Dir.2000/34 modifie Dir.93/104			Dir.2000/62 modifie Dir.96/49		

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.							
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES			
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air
2001	LIVRE BLANC 2001 (La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix) COM(2001) 370 TRAITE DE NICE		1 ^{er} paquet ferroviaire – Infrastructure : -Dir.2001/12 Fret international sur le RTEFF -Dir.2001/13 modifie Dir.95/18 -Dir.2001/14 abroge Dir.95/19			Norme Euro 3 EGP - Dir.2001/11 modifie Dir.95/50	Dir.2001/16 Interopérabilité du rail conventionnel - Dir.2001/6 modifie Dir.96/49 - Dir.2001/14 abroge Dir.95/19	Dir.2001/106 Contrôle par l'Etat du port dans l'UE (cf. Dir.95/21) - Dir.2001/25 Formation minimale des gens de la mer - Dir.2001/105 Cadre contraignant pour sociétés de classification (cf. Dir.94/57) - Dir.2001/96 Chargement sûr des vraquiers	
2002	Liste d'Essen modifiée (20 projets RTE-T prioritaires)			Rgt.1592/2002 modifie Rgt.3922/91	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.1360/2002 modifie Rgt.2135/98	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Dir.2002/885 modifie Dir.96/49	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.417/2002 Calendrier d'élimination navires à simple coque - Dir.2002/59 Système de contrôle et d'information (SafeSeaNet) - Rgt.1406/2002 Agence Européenne de Sécurité Maritime - Dir.2002/84 modifie Dir.98/41 - Rgt.2099/2002 Comité de la Sécurité Maritime	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.2320/2002 Contrôle inspections, fouilles, ... - Rgt.1592/2002 Création EASA - Rgt.889/2002 modifie Rgt.2027/97 - Dir.2002/30 Approche équilibrée de la gestion du bruit	

2003

Liste d'Essen modifiée
(29 projets RTE-T prioritaires)

Rgt.1/2003
modifie
Rgt.1017/68

Rgt.1/2003
modifie
Rgt.1017/68

Rgt.1/2003
modifie
Rgt.1017/68

-
Rgt.411/2003
modifie
Rgt.718/99

-
Rgt.1882/2003
modifie
Rgt.91/672 et
Dir.96/75

Dir.1882/2003
modifie Dir.96/67

Rgt.1382/2003
Programme
Marco Polo

-
Dir.2003/59
modifie Dir.91/439

-
Dir.2003/28
modifie Dir.94/55

-
Dir.2003/27
modifie Dir.96/96
et Dir.95/50

Rgt.1382/2003
Programme
Marco Polo

-
Dir.2003/29
modifie Dir.96/49

(COSS)

-
Dir.2002/84
modifie Dir.96/98

-
Dir.2002/84
modifie
Dir.2000/59

-
Dir.2002/6
Formalités
déclaratives
applicables aux
navires

Rgt.1382/2003
Programme
Marco Polo

-
Rgt.2244/2003
Surveillance
navires par
satellite

-
Rgt.782/2003
Interdiction
composés
organostanniques
sur navire

-
Rgt.1882/2003
modifie Dir.96/50

Rgt.1643/2003
modifie
Rgt.1592/2002

-
Dir.2003/42
Collecte
d'informations pour
prévenir accidents

-
Dir.2003/87
Système de quotas
d'émission de gaz à
effet de serre

-
Rgt.1702/2003
Certification
environnementale
des aéronefs

-
Rgt.437/2003
Données
statistiques
passagers

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.							
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES			
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air
2004	Liste d'Essen modifiée (30 projets RTE-T prioritaires)		2 ^{ème} paquet ferroviaire – libéralisation du fret international : -Dir.2004/51 modifie Dir.91/440 -Dir.2004/49 modifie Dir.95/18 et Dir.2001/14		Rgt.793/2004 Attribution slots - Rgt.868/2004 Protection contre pratiques tarifaires déloyales - Rgt.847/2004 Accords services aériens entre Etats membres et pays tiers.	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifiant Rgt.2236/95 - Dir.2004/112 modifie Dir.95/50 - Dir.2004/54 Règles de sécurité minimale dans tunnels	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifiant Rgt.2236/95 - Dir.2004/50 modifie Dir.2001/16 - Rgt.881/2004 Création Agence Ferroviaire Européenne sécurité- interopérabilité - Dir.2004/49 Modifie Dir.2001/14 - Dir.2004/89 modifie Dir.96/49 - Dir.2004/110 modifie Dir.96/49	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifiant Rgt.2236/95 - Rgt.415/2004 modifie Rgt.2099/2002 - Rgt.725/2004 Sûreté navires et installations portuaires	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifiant Rgt.2236/95 - Ciel unique européen (CUE) : -Rgt.549/2004 -Rgt.550/2004 -Rgt.551/2004 -Rgt.552/2004 = 4 règles de Mise en œuvre - Rgt.849/2004 modifie Rgt.2320/2002 - Dir.2004/36 Projet mesures de sécurité aéronefs des pays tiers - Rgt.261/2004 Abroge Rgt.295/91 - Rgt.785/2004 Assurance transporteurs et exploitants - Dir.2004/82 Communication de données sur passagers
2005						Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95 - Dir.2005/65 Sûreté des ports - Dir.2005/35 Sanctions pénales pollution	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95 - Rgt.2111/2005 Liste noire compagnies à risque - Rgt.381/2005 modifie

2006	Révision du Livre blanc de 2001 « mi-parcours »	Rgt.561/2006 Règles communes pour l'accès au marché international transport bus et autocar	Dir.2006/103 modifie Dir.91/440	-Dir.2006/102 modifie Dir.91/672 - Dir.2006/103 modifie Dir.91/672	Rgt.1794/2006 Système commun de tarification des services de navigation aérienne - Rgt.1899/2006 modifie Rgt.3922/91 - Rgt.1900/2006 modifie Rgt.3922/91	Rgt.1692/2006 Programme Marco Polo 2. Abroge Rgt.1382/2003 - Norme Euro 4 EGP - Dir.2006/103 modifie Dir.92/106 - Dir.2006/126 abroge Dir.91/439 - Dir.2006/38 modifie Dir.1999/62	Rgt.1692/2006 Programme Marco Polo 2. Abroge Rgt.1382/2003 - Dir.2006/90 modifie Dir.96/49 - Dir.2006/137 modifie Dir.2006/87 - Rgt.336/2006 Abroge Rgt.3051/95	- Dir.2005/44 Service d'information fluviale Rgt.1692/2006 Programme Marco Polo 2. Abroge Rgt.1382/2003 - Dir.2006/87 abroge Dir.82/714 - Dir.2006/137 modifie Dir.2006/87 - Rgt.336/2006 Abroge Rgt.3051/95	Rgt.1702/2003 Rgt.1862/2006 modifie Rgt.2320/2002 - Rgt.1899/2006 Rgt.1900/2006 Harmonisation exigences techniques et procédures administratives - Rgt.1107/2006 Droits des personnes handicapées - Rgt.706/2006 modifie Rgt.1702/2003 - Rgt.730/2006 Classification espace aérien pour vol à vue (CUE) Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T - Rgt.219/2007 Création entreprise SESAR (pour CUE) - Rgt.334/2007 modifie Rgt.1592/2002 - Rgt.335/2007 modifie Rgt.1702/2003 - Rgt.375/2007 modifie Rgt.1702/2003
2007	Création Agence exécutive RTE-T	3^{ème} paquet ferroviaire – libéralisation transport international de voyageurs : -Dir.2007/58 modifie Dir.2001/14 et Dir.91/440 -Rgt.1370/2007 abroge Rgt.1191/69 et Rgt.1107/70	3^{ème} paquet ferroviaire – libéralisation transport international de voyageurs : -Dir.2007/58 modifie Dir.2001/14 et Dir.91/440 -Rgt.1370/2007 abroge Rgt.1191/69 et Rgt.1107/70		Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T - Dir.2007/32 modifie Dir.2001/16 - Dir.2007/59 Certification des conducteurs de trains - Rgt.1371/2007 Droits et obligations des voyageurs	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T - Dir.2007/32 modifie Dir.2001/16 - Dir.2007/59 Certification des conducteurs de trains - Rgt.1371/2007 Droits et obligations des voyageurs	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T - Rgt.93/2007 modifie Rgt.2099/2002	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T - Rgt.93/2007 modifie Rgt.2099/2002	

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.								
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES				
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air	
2008				Rgt.181/2008 modifie Rgt.718/99	Rgt.1008/2008 Règles communes pour l'exploitation services aériens. Abroge et remplace Rgt.2407/92 Rgt.2408/92 Rgt.2409/92 - Rgt.8/2008 modifie Rgt.3922/91 - Rgt.216/2008 modifie Rgt.3922/91 - Rgt.859/2008 modifie Rgt.3922/91		Rgt.683/2008 abroge Rgt.876/2002 - Dir.2008/68 modifie Dir.94/55	Rgt.683/2008 abroge Rgt.876/2002 - Dir.2008/68 Transport marchandises dangereuses - Dir.2008/110 Certification en matière de sécurité - Rgt.1335/2008 modifie Rgt.881/2004 - Dir.2008/57 modifie Dir.2001/16	Rgt.683/2008 abroge Rgt.876/2002 - Dir.2008/59 modifie Dir.2006/87 - Dir.2008/67 modifie Dir.96/98 - Dir.2008/68 modifie Dir.2006/87 - Dir.2008/87 modifie Dir.2006/87 - Dir.2008/126 modifie Dir.2006/87 - Rgt.1137/2008 modifie Dir.98/41 - Dir.2008/106 Niveau minimal formation - Rgt.1137/2008 modifie Dir.2000/59	Rgt.683/2008 abroge Rgt.876/2002 - Rgt.1361/2008 modifie Rgt.219/2007 - Rgt.300/2008 abroge Rgt.2320/2002 - Rgt.216/2008 Règles communes sécurité - Rgt.8/2008 Harmonisation exigences techniques et procédures administratives - Rgt.1137/2008 modifie Dir.2002/30 - Rgt.287/2008 modifie Rgt.1702/2003 - Rgt.71/2008 Lancement de l'Initiative Technologique Conjointe « Clean Sky » (PPP) - Rgt.1137/2008 modifie Rgt.785/2004
2009	LIVRE VERT (RTE-T : un réexamen des politiques : Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique com-	Rgt.169/2009 abroge Rgt.1017/68 -	Rgt.169/2009 abroge Rgt.1017/68	Rgt.169/2009 abroge Rgt.1017/68	Rgt.545/2009 modifie Rgt.793/2004 (provisoire)	Norme Euro 5 EGP - Dir.2009/40	Rgt.391/2009 Dir.2009/15 modifient Dir.2001/105	Rgt.1108/2009 modifie Rgt.216/2008 -		

mune des transports) COM(2009) 44

Rgt.1071/2009
abroge Dir.96/26
-
Rgt.1072/2009
abroge
Rgt.881/92
-
Rgt.1073/2009
modifie
Rgt.561/2006

-
Rgt.80/2009
abroge
Rgt.2299/89
-
Dir.2009/12
Réglementation
redevances des
aéroports

modifie Dir.96/96
-
Dir.2009/113
modifie
Dir.2006/126

-
Rgt.219/2009
modifie
Dir.2005/65 et
Dir.2005/44 et
Rgt.725/2004
-
Dir.2009/15
modifie
Dir.2001/105
-
Dir.2009/16
modifie
Dir.2001/106
-
Dir.2009/17
modifie
Dir.2002/59
-
Dir.2009/18
Principes des
enquêtes sur
accidents
-
Dir.2009/20
Assurance des
propriétaires de
navires
-
Dir.2009/21
Conditions
d'octroi des
pavillons
-
Dir.2009/45
Normes de
sécurité navires à
passagers
-
Dir.2009/46
modifie
Dir.2006/87
-
Rgt.596/2009
modifie Dir.96/98
-
Rgt.392/2009
Responsabilités
transporteurs de
passagers et
réparations en
cas d'accident

Rgt.1194/2009
modifie
Rgt.1702/2003
-
Rgt.219/2009
modifie
Rgt.437/2003
-
Rgt.1070/2009
modifie
Rgt.549/2004
Rgt.550/2004
Rgt.551/2004
Rgt.552/2004
-
Rgt.596/2009
modifie
Rgt.2111/2005 et
Dir.2003/42

PERIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.							
		Politiques PROCEDURALES				Politiques SUBSTANTIELLES			
		route	fer	mer + fleuve	air	route	fer	mer + fleuve	air
2010					Rgt.1191/2010 modifie Rgt.1794/2006	Rgt.67/2010 Règles pour octroi de concours financier RTE-T - Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 - Dir.2010/40 Déploiement de systèmes de transport intelligents - Dir.2010/35 Harmonisation transport marchandises sous pression	Rgt.67/2010 Règles pour octroi de concours financier RTE-T - Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 - Dir.2010/40 Déploiement de systèmes de transport intelligents - Rgt.913/2010 Règles de mise en place et organisation corridors de fret	Rgt.67/2010 Règles pour octroi de concours financier RTE-T - Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 - Dir.2010/40 Déploiement de systèmes de transport intelligents - Dir.2010/36 modifie Dir.2009/45 - Rgt.1177/2010 Règles régissant droits des passagers - Dir.2010/65 abroge la Dir.2002/6 - Dir.2010/68 modifie Dir.96/98	Rgt.67/2010 Règles pour octroi de concours financier RTE-T - Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 - Dir.2010/40 Déploiement de systèmes de transport intelligents - Rgt.255/2010 Gestion des courants de trafic aérien - Rgt.18/2010 modifie Rgt.300/2008 - Dir.996/2010 abroge Dir.94/56 - Rgt.285/2010 modifie Rgt.785/2004
2011	LIVRE BLANC (Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources) COM(2011) 144					Rgt.181/2011 droits des passagers - Dir.2011/94 modifie Dir.2006/126 Dir.2012/36 modifie Dir.2006/126	Dir.2011/75 modifie Dir.96/98	Rgt.176/2011 modifie Rgt.550/2004	
2012			Dir.2012/34 Etablit un espace ferroviaire unique européen. Regroupe en un				Rgt.530/2012 Introduction accélérée pétroliers double coque		

2013	seul acte les Dir. du 1er paquet ferroviaire.	Dir.2013/47 modifie Dir.2006/126	Rgt.321/2013 Spécification technique d'interopérabilité fret (matériel roulant-wagon)	- Dir.2012/32 modifie Dir.96/98	Rgt.6/2013 modifie Rgt.216/2008
2014		- Rgt.305/2013 modifie Dir.2010/40 - Rgt.885/2013 modifie Dir.2010/40 - Rgt.886/2013 modifie Dir.2010/40 Rgt.165/2014 abroge Rgt.382/85 - Norme Euro 6 EGP	- Rgt.1316/2013 modifie Rgt.913/2010	Dir.2013/52 modifie Dir.96/98 - Dir.2013/38 modifie Dir. 2009/16	



Philippe DURON

Co-président délégué
Député du Calvados



Louis NEGRE

Co-président
Sénateur des Alpes-Maritimes

TDIE, une association pour le développement de systèmes de mobilités multimodaux et durables

Think Tank - Plateforme de réflexion et d'échange : l'objectif de TDIE est d'élaborer des propositions au service du développement des systèmes de mobilités multimodaux et durables avec les acteurs des transports, de les soumettre au débat, et de les porter auprès des pouvoirs publics.

Association pluraliste, et multimodale : TDIE réunit l'ensemble des acteurs publics et privés des différents modes de transport : gestionnaires de réseaux, exploitants, chargeurs, transporteurs, logisticiens, élus, collectivités locales, entrepreneurs, industriels, experts, ou chercheurs.

Un Conseil scientifique pour appuyer les réflexions prospectives : les orientations et les propositions portées par TDIE s'appuient sur le travail du Conseil scientifique de l'Association. Présidé par Michel Savy, économiste des transports, universitaire et expert international, le Conseil scientifique contribue à la définition du programme d'activités, encadre les études, assure une veille et conduit une réflexion sur des sujets prospectifs.

Depuis sa création en 2001, **TDIE est co-présidée par deux parlementaires issus de familles politiques différentes.** Philippe Duron, Député du Calvados, est co-président délégué de TDIE. Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, est co-président de TDIE. Ils siègent dans des commissions parlementaires qui traitent des questions de transport et de mobilité.

TDIE a construit son expertise et sa légitimité sur trois approches

- Une réflexion de fond sur les questions liées au financement des infrastructures et des services de mobilité.
- Des études, qui mettent en perspective les forces et faiblesses du maillage des réseaux de transport de voyageurs et marchandises, identifient les besoins d'infrastructures complémentaires, d'interconnexion et d'interopérabilité de ces réseaux.
- Un travail de cartographie des infrastructures a permis à plusieurs reprises à TDIE de contribuer à la préparation des grandes orientations de la politique des transports du gouvernement Français.

L'ensemble de ces travaux, conduit en lien avec le conseil scientifique, associe les adhérents en fonction des sujets abordés. Etudes, colloques, séminaires contribuent depuis 14 ans à faire avancer des prises de position sur les grands dossiers : CIADT 2003, création et pérennisation de l'AFITF (Agence de

financement des infrastructures de transport de France), Grenelle de l'Environnement, SNIT (Schéma national des infrastructures de transports), dépenalisation du stationnement par exemple.

Quels systèmes de transports pour quelle mobilité durable, demain ?

Les termes de l'équation sont multiples, fonctionnels, techniques, économiques, juridiques, organisationnels, et leur combinaison complexe.

Les systèmes de transport incarnent des perspectives considérables de progrès : compétitivité économique, équité sociale, aménagement et désenclavement des territoires, échanges internationaux, développement durable.

Mais le développement des systèmes de mobilité durable est soumis à de multiples défis et contraintes, qu'il s'agisse de la pérennisation des moyens de financement et de programmation, de la mise en œuvre des réglementations techniques, sociales et sanitaires.

Eclairer les choix, accompagner les prises de positions politiques, relayer les questions de prospective, tels sont aujourd'hui les objectifs de TDIE, en prise directe avec ses adhérents, les pouvoirs publics et les élus.

TDIE investit le champ européen et développe des contacts avec la DG Move et le Parlement européen.

Les adhérents de TDIE : une fédération d'acteurs

La vie de l'association est animée par le Bureau, et le Conseil des Fondateurs et membres partenaires.

- **Le Bureau**. Il appuie les co-présidents, en lien avec le Conseil Scientifique, dans la définition des orientations de l'activité. Siègent au Bureau : SNCF-Mobilité, SNCF-Réseau, FNTP, USIRF, VNF.
- **Le Conseil des Fondateurs et membres partenaires**. Il fait des propositions d'orientation. Il réunit, autour des membres du Bureau : l'Association des Régions de France, l'Association des Départements de France, l'Association des Maires de France, CCI France, la Fédération Nationale des transporteurs Routiers, le Syndicat des Terrassiers de France, Transports Logistique de France, l'Association des Ports de France, le Syndicat des entrepreneurs des voies ferrées de France, la Fédération des Industries Ferroviaires, le Groupe RATP et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

TDIE regroupe aujourd'hui 80 adhérents, dont de nombreuses collectivités territoriales (19 Conseils généraux et 13 Conseils régionaux).

Contact : Pierre VAN CORNEWAL, Délégué général
(pvancornawal@tdie.eu - 00 33 1 44 13 31 84) – www.tdie.eu



9, rue de Berri – 75008 Paris

Tél. 01 44 13 31 10 – Fax 01 44 13 31 21

www.tdie.eu