



La Politique européenne des Transports

Bilan et perspectives

Jean-Philippe Peuziat
Espace Interrégional Européen
Nantes, le 31 mai 2012



Espace Interrégional Européen

Interface des Régions
Bretagne, Pays-de-la-Loire et
Poitou-Charentes
à Bruxelles



Une représentation interrégionale au cœur du quartier européen

- ❖ 3 Régions représentées
- ❖ 1 Directeur et 2 assistantes assurent la coordination
- ❖ 6 chargés de mission assurent le suivi des thèmes prioritaires, aidés de 2 stagiaires



Des locaux au cœur du quartier européen à Bruxelles

Les missions de l'EIE

- Assurer une veille législative
- Susciter l'élaboration de positions des trois Régions sur des dossiers phares
- Exercer un lobbying auprès des Institutions européennes en vue de défendre et promouvoir les intérêts des trois Régions
- Accueillir à Bruxelles les élus, les services et autres opérateurs des trois Régions
- Intensifier la présence de nos Régions au sein de réseaux d'influence
- Assurer une veille des appels à propositions et un appui au montage de projets



Thématiques

- ✓ Politique de cohésion
- ✓ Concurrence et aides d'Etat
- ✓ Recherche, Innovation
Développement des filières
- ✓ Pêche et politique maritime
- ✓ Agriculture et développement rural
- ✓ Environnement et Energie
- ✓ Transports
- ✓ Education, Culture et Jeunesse
- ✓ Affaires sociales
- ✓ Coopération décentralisée



La Politique européenne des Transports



1957-2050: Bilan et perspectives

Quelles compétences pour l'UE?

❖ *Des compétences fortes...*

- ❑ Une « Politique Commune des Transports » prévue dès le Traité de Rome en 1957
- ❑ La compétence de l'UE à établir « des règles communes applicables aux transporteurs » et « toutes autres dispositions utiles »

❖ *...mais longtemps peu utilisées*

- ❑ La règle du vote à l'unanimité au Conseil
- ❑ « Le Conseil des Ministres a été incapable pendant près de trente ans de traduire en actions concrètes les propositions de la Commission », Extrait du Livre blanc de 2001 de la Commission européenne

❖ ***Le tournant des années 1985-1992***

- ❑ 1985 → Arrêt clé de la Cour de Justice des Communautés européennes (CJCE)
- ❑ 1986 → l'Acte Unique Européen prévoit d'élargir le champ d'application de la Politique Commune des Transports au transport aérien et au transport maritime
- ❑ 1992 → une étape majeure: le Traité de Maastricht
 - ❑ Instauration du vote à la majorité qualifiée au Conseil
 - ❑ Fixation d'un nouvel objectif: la sécurité des transports
 - ❑ Introduction d'une nouvelle compétence en matière d'infrastructures: le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)
- ❑ Décembre 1992 → Publication par la Commission européenne de son premier Livre blanc pour la décennie

Quels moyens d'action pour l'UE?

❖ *Entre législation contraignante et simple impulsion politique*

- ❑ Directives et autres Règlements communautaires
- ❑ Simples recommandations ou invitations à échanger des bonnes pratiques (Cf. le cas de la mobilité urbaine)

❖ *Des financements ciblés*

- ❑ Soutien aux acteurs du secteur via plusieurs dispositifs financiers européens
(→ Fonds structurels, Réseau Transeuropéen de Transport, programme Marco Polo, programme CIVITAS , volet STEER du programme Energie Intelligente Europe)

Quels objectifs généraux?

❖ ***Entre réalisation du marché intérieur...***

- ❑ Une priorité donnée à la libéralisation
- ❑ Une politique d'harmonisation technique et sociale

❖ ***... et nécessité accrue de développer une mobilité durable***

- ❑ Un souci affirmé de rééquilibrage entre les modes

→ « *Mieux satisfaire l'envie de voyager des Européens et la nécessité, pour notre économie, de transporter des marchandises tout en anticipant les restrictions relatives aux ressources et à l'environnement* »

Commission européenne, Livre Blanc de 2011

Le 1^{er} Livre blanc de 1992

❖ *Quels grands objectifs pour la décennie?*

- ❑ Une priorité majeure: l'ouverture du marché des transports
- ❑ Le développement d'axes naissants: sécurité des transports, protection sociale et environnementale

❖ *La priorité donnée à la libéralisation*

❑ Transport routier

→ Liberté totale de prestation de services effective depuis le 1^{er} janvier 1993 pour les transports internationaux

→ Libéralisation totale pour le cabotage routier effective au 1^{er} juillet 1998

❑ Transport fluvial

→ Directive de 1996 prévoyant la libéralisation complète du marché au 1^{er} janvier 2000

❑ Transport aérien

→ Cabotage généralisé au 1^{er} avril 1997

❑ Transport ferroviaire

→ Les 1ers effets de la Directive de 1991 sur l'accès aux infrastructures ferroviaires

→ Les négociations autour du 1^{er} Paquet ferroviaire (1998-2001) et leur impact sur l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence

❖ ***Des résultats très nuancés sur les autres fronts***

❑ Une politique d'harmonisation encore timide

❑ La difficulté à aborder les questions de sécurité routière et maritime

❑ Des obstacles à la politique de rééquilibrage des modes

❑ Avancées et faiblesses du Réseau Transeuropéen RTE-T

Le 2nd Livre blanc de 2001

❖ *Le constat de départ*

- ❑ La croissance inégale des différents modes de transport
- ❑ Un phénomène de congestion de plus en plus important
- ❑ Insécurité routière et nuisances vis-à-vis de la santé des citoyens et de l'environnement

❖ *Quels grands objectifs pour la décennie?*

- ❑ Priorité donnée au rééquilibrage des modes de transport (ou l'ambition du « transfert modal »)
- ❑ La suppression des goulets d'étranglement
- ❑ Les usagers au cœur de la politique des transports
- ❑ Maîtriser la mondialisation des transports

❖ *Quelles avancées?*

- ❑ Une décennie riche en législations dans le champ du transport ferroviaire (2^{ème} et 3^{ème} Paquets ferroviaires, Règlement OSP)
- ❑ Le Paquet « Erika 3 » en faveur de la sécurité maritime
- ❑ Le renforcement des droits des passagers
- ❑ Des avancées sur le plan social
- ❑ La mise en place du programme européen de soutien au transfert modal « Marco Polo »
- ❑ La mise en place du programme européen de soutien au transport par voies navigables « Naiades »



Votre vol est annulé?



Vos droits de passager en main

COMMISSION EUROPÉENNE

Vol retardé ou annulé ? Bagages égarés ? Embarquement refusé ?

Les compagnies aériennes ont l'obligation légale de vous informer sur

vos droits et vos recours

Aviez-vous déjà été dans l'une de ces situations délicates ? La législation européenne protège vos intérêts dans tous vos déplacements en Europe.

Pour plus d'informations
ec.europa.eu/passenger-rights

ou via Europe Direct **00 800 6 7 8 9 10 11***

* Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès au numéro 00800 au paiement facturer ces appels.



COMMISSION EUROPÉENNE



Votre train est retardé?



Vos droits de passager en main

COMMISSION EUROPÉENNE

Train retardé ou annulé ? Des difficultés avec vos réservations ? Avec vos bagages enregistrés ?

Les compagnies ferroviaires ont l'obligation légale de vous informer sur

vos droits et vos recours

Aviez-vous déjà été dans l'une de ces situations délicates ? La législation européenne protège vos intérêts dans tous vos déplacements en Europe.

Pour plus d'informations
ec.europa.eu/passenger-rights

ou via Europe Direct **00 800 6 7 8 9 10 11***

* Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès au numéro 00800 au paiement facturer ces appels.



COMMISSION EUROPÉENNE

LES ROUTES PRENNENT LE LARGE
 MARCO POLO OUVRE LA VOIE



> Le ferry concurrence la route



150 remorques



500 passagers



450 € la traversée

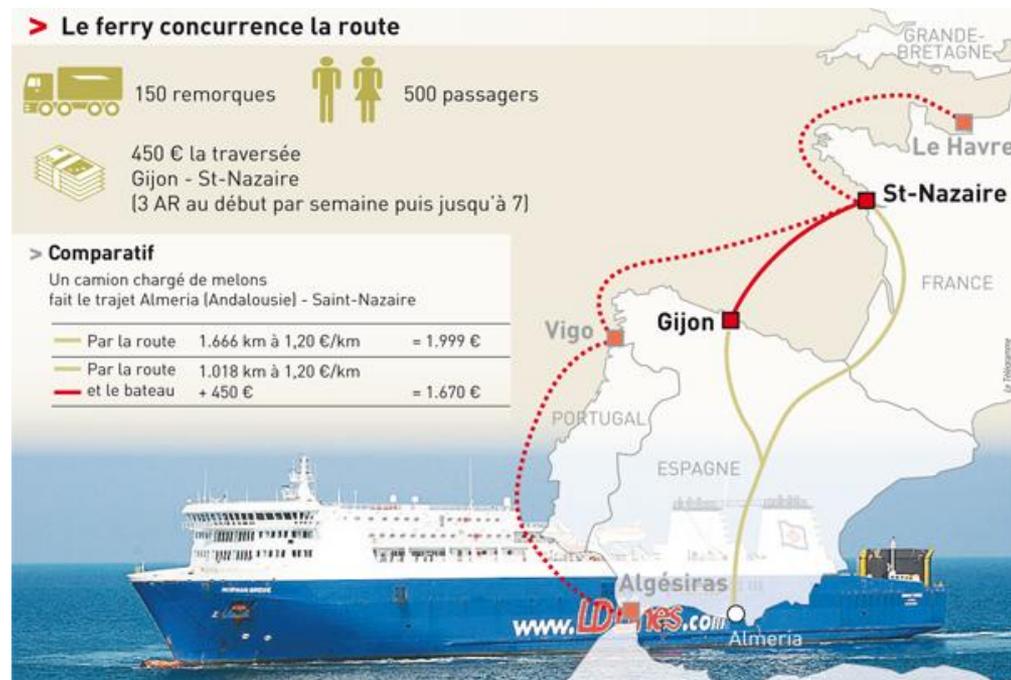
Gijon - St-Nazaire

(3 AR au début par semaine puis jusqu'à 7)

> Comparatif

Un camion chargé de melons
 fait le trajet Almeria (Andalousie) - Saint-Nazaire

— Par la route	1.666 km à 1,20 €/km	= 1.999 €
— Par la route	1.018 km à 1,20 €/km	
— et le bateau	+ 450 €	= 1.670 €



❖ ***Mais un bilan à nuancer***

- ❑ Du « transfert modal » à la « co-modalité »: des ambitions revues à la baisse
- ❑ Les difficiles discussions autour de la Directive Eurovignette
- ❑ Un bilan en demi-teinte du point de vue environnemental
- ❑ La fronde contre les propositions de la Commission européenne de libéraliser les services portuaires
- ❑ Les tensions autour du Plan d'action européen pour la mobilité urbaine
- ❑ Le bilan contrasté du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

MODAL SPLIT

(%)

	ROAD	RAIL	INLAND WATERWAYS	PIPELINES
1995	67.4	20.2	6.4	6.0
1996	67.4	20.3	6.2	6.2
1997	67.3	20.4	6.4	5.9
1998	68.5	19.0	6.4	6.1
1999	69.8	18.2	6.1	5.9
2000	69.6	18.5	6.1	5.8
2001	70.5	17.5	6.0	6.0
2002	71.4	17.1	5.9	5.7
2003	71.6	17.3	5.4	5.7
2004	71.8	17.2	5.6	5.4
2005	72.3	16.7	5.6	5.5
2006	72.1	17.2	5.4	5.3
2007	72.5	17.2	5.5	4.8
2008	72.6	17.1	5.5	4.8
2009	73.8	15.8	5.2	5.2

Répartition modale pour le transport
intérieur de marchandises

(Les Transports dans l'UE en chiffres, 2011)

MODAL SPLIT

%

	PASSEN- GER CARS	P2W	BUS AND COACH	RAILWAY	TRAM AND METRO	AIR	SEA
1995	73.1	2.3	9.4	6.6	1.3	6.5	0.8
1996	73.1	2.3	9.3	6.4	1.3	6.8	0.8
1997	73.1	2.3	9.1	6.3	1.3	7.1	0.8
1998	73.2	2.3	9.1	6.2	1.3	7.2	0.8
1999	73.2	2.3	8.9	6.2	1.3	7.3	0.7
2000	73.0	2.3	8.8	6.3	1.3	7.7	0.7
2001	73.3	2.3	8.7	6.2	1.3	7.5	0.7
2002	73.8	2.3	8.6	6.0	1.3	7.3	0.7
2003	73.7	2.3	8.5	5.9	1.3	7.6	0.7
2004	73.6	2.3	8.3	5.9	1.3	7.9	0.7
2005	73.0	2.4	8.3	6.0	1.3	8.4	0.6
2006	73.0	2.4	8.0	6.1	1.3	8.6	0.6
2007	72.8	2.3	8.1	6.1	1.3	8.8	0.6
2008	72.7	2.4	8.1	6.3	1.4	8.6	0.6
2009	73.5	2.4	7.8	6.2	1.4	8.0	0.6

Répartition modale pour le transport
intérieur de passagers

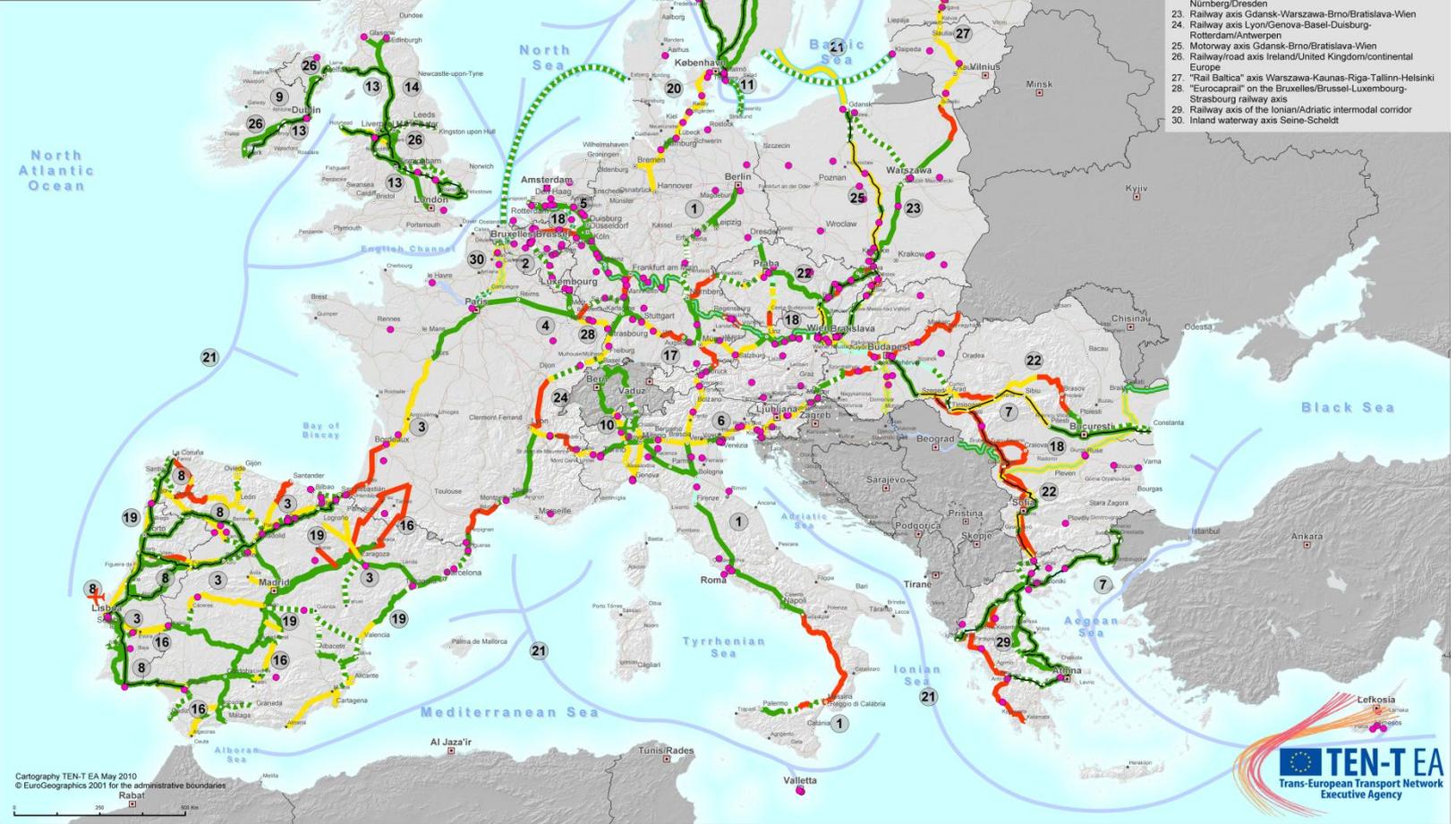
(Les Transports dans l'UE en chiffres, 2011)

Trans-European Transport Network Progress on Priority Axes May 2010

● Ongoing projects monitored by the TEN-T EA*



1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Beltvue line
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Ioumenita/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stannar (completed 2001)
10. Malpensa (completed 2001)
11. Crossund fixed link (completed 2000)
12. Nordic triangle railway/road axis
13. UK/Ireland/Benelux road axis
14. West coast main line
15. Galileo
16. Freight railway axis Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wen-Bratislava-Nürnberg/Dresden
18. Rhine/Meuse-Main-Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt railway axis
21. Motorways of the Sea
22. Railway axis Athens-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk-Warszawa-Bрно/Bratislava-Wien-Rotterdam/Antwerpen
24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg
25. Motorway axis Gdansk-Bрно/Bratislava-Wien
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocaprail" on the Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway axis Seine-Scheldt



Cartography TEN-T EA May 2010
 © EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries



Focus sur le Plan d'action de l'UE pour la mobilité urbaine



❖ *Des enjeux de taille*

- ❑ Plus de 60% de la population européenne vit dans des zones urbaines de plus de 10 000 habitants
- ❑ Conséquences néfastes de l'augmentation du trafic dans les centres-villes en termes de temps perdu et de nuisance environnementale
 - L'économie européenne perd chaque année près de 100 milliards d'euros, soit 1 % du PIB de l'UE, du fait de ce phénomène.
- ❑ Intensification continue de la pollution atmosphérique et sonore
 - La circulation urbaine est à l'origine de 40% des émissions de CO2 et de 70% des émissions d'autres polluants issus du transport routier.

❖ ***2007-2009 : un chemin long et difficile pour aboutir à un Plan d'action européen***

- ❑ Janvier 2007 → Le Commissaire aux Transports, Jacques Barrot, annonce la préparation d'un Livre vert et son intention d'envisager des mesures contraignantes pour les collectivités locales
- ❑ Septembre 2007 → La Commission européenne publie son Livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »
 - ❑ Première étape vers l'élaboration d'une politique européenne intégrée des transports urbains?
 - ❑ Lancement d'une consultation publique censée aboutir à l'adoption par la Commission européenne d'un Plan d'action en septembre 2008
- ❑ Décembre 2007 → Attaché au principe de subsidiarité, le Bundesrat allemand s'oppose fortement à cette initiative de la Commission
- ❑ Avril 2009 → Les Députés européens perdent patience et proposent leur propre Plan d'action
- ❑ Septembre 2009 → La Commission européenne propose finalement son « Plan d'action pour la mobilité urbaine »
- ❑ Juin 2010 → Le Conseil adopte des Conclusions relatives à ce Plan d'action et insiste sur le principe de subsidiarité

❖ ***Un Plan d'action uniquement incitatif...***

- ❑ Un sujet portant à controverses
- ❑ Le pas en arrière de la Commission européenne?
→ Jacques Barrot, avril 2007: « Ce que nous proposerons, c'est une boîte à outils dont les villes européennes feront l'usage qu'elles voudront. Il n'y a aucune obligation. Chacun sera libre de se servir de ces outils. ».
- ❑ Réalisation d'études et échange de bonne pratiques autour d'enjeux clés

❖ ***...Mais des thèmes de coopération intéressants***

- ❑ Amélioration de l'information aux voyageurs
- ❑ Protection des droits des passagers
- ❑ Meilleure planification
- ❑ Des transports plus respectueux de l'environnement
- ❑ L'accès aux financements européens

Le 3^{ème} Livre blanc de 2011

- ❖ *Un enjeu de taille: réduire de 60% les émissions de gaz à effet de serre du secteur d'ici 2050*
- ❖ *3 axes et 10 objectifs pour un « système de transport compétitif et économe en ressources »*
 - ❑ **Développer et déployer de nouvelles options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion**
 1. Réduire de moitié l'**usage des voitures** utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire **progressivement disparaître des villes pour 2050**; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO2 pour 2030 dans les grands centres urbains.
 2. Porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation d'ici à 2050; **réduire** de 40% (si possible 50%) les **émissions de CO2 de l'UE** provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, pour 2050 également.

❑ Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie

3. En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, **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.
4. Pour 2050, achever un **réseau ferroviaire à grande vitesse européen**. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.
5. Mettre en place un « **réseau principal** » **RTE-T multimodal** totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.
6. Pour 2050, **connecter tous les aéroports** du « réseau principal » RTE-T au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse ; veiller à ce que tous les **ports maritimes** du « réseau principal » soient reliés de manière suffisante au **système de transport ferroviaire** de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

□ Accroître l'efficacité des transports et de l'usage des infrastructures à l'aide de systèmes d'information et de mesures d'incitation fondées sur le marché

7. Déployer l'infrastructure modernisée de gestion du trafic aérien (**SESAR**) en Europe d'ici à 2020 et achever l'**espace aérien européen commun**. Déployer des systèmes de gestion équivalents pour les transports terrestres et par voie navigable (**ERTMS**, ITS, SSN et LRIT, RIS). Déployer le système européen de navigation par satellite (**Galileo**)
8. Pour 2020, établir le cadre d'un **système européen d'information**, de gestion et de paiement pour le **transport multimodal**.
9. Pour 2050, se rapprocher de l'**objectif « zéro décès » dans les transports routiers**. Dans cette perspective, l'UE a pour objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020. Veiller à ce que l'UE soit le **chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité** des transports pour tous les modes de transport.
10. Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « **pollueur payeur** » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions (y compris les subventions préjudiciables), de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

● *Quelles initiatives à venir?*

I. **Un système de mobilité efficace et intégré**

I. Un espace européen unique des transports

1. Un véritable marché intérieur des services ferroviaires
2. Mise en œuvre du Ciel unique européen
3. Capacité et qualité des aéroports
4. Une « ceinture bleue » maritime et l'accès au marché portuaire
5. Un cadre adapté à la navigation intérieure
6. Transport de marchandises par route
7. Transport multimodal de marchandises : fret en ligne

II. Promouvoir des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail

8. Code social pour les travailleurs mobiles des transports routiers
9. Un Agenda social pour le transport maritime
10. Un secteur de l'aviation responsable sur le plan social
11. Une analyse de l'approche de l'UE en matière d'emplois et de conditions de travail dans tous les modes de transport

III. Des transports sûrs

11. Sûreté du fret
12. Un maximum de sûreté et un minimum de désagréments pour les passagers
13. Sûreté des transports terrestres
14. Sûreté de bout en bout

IV. Agir dans le sens de la sécurité des transports pour sauver des milliers de vies

15. Vers une sécurité totale sur les routes
16. Une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile
17. Des transports maritimes plus sûrs
18. Sécurité ferroviaire
19. Transport des marchandises dangereuses

V. Qualité et fiabilité des services

20. Droits des passagers
21. Mobilité continue de porte à porte
22. Plans de continuité de la mobilité

II. Innover pour l'avenir – Technologies et comportements

I. Une stratégie européenne de recherche et d'innovation dans le domaine des transports

23. Une feuille de route technologique
24. Une stratégie pour l'innovation et le déploiement
25. Un cadre réglementaire pour des transports innovants

II. Promouvoir un comportement plus durable

26. Informations sur les voyages
27. Étiquetage des véhicules en ce qui concerne les émissions de CO2 et la consommation de carburant
28. Calcul de l'empreinte carbone
29. Conduite écologique et limitations de vitesse

III. Pour une mobilité urbaine intégrée

30. Plans de mobilité urbaine
31. Encadrement des péages urbains au niveau de l'UE
32. Définition d'une stratégie pour une logistique urbaine à émissions quasi nulles d'ici à 2030

III. Infrastructures modernes et financement intelligent

I. Infrastructures de transport : cohésion territoriale et croissance économique

- 34. Un « réseau principal » constitué d'infrastructures stratégiques européennes
– Pour un réseau de mobilité européen
- 35. Des corridors de fret multimodaux pour des réseaux de transport durable
- 36. Critères d'évaluation ex-ante des projets

II. Un cadre de financement cohérent

- 37. Un nouveau cadre de financement pour les infrastructures de transport
- 38. Engagement du secteur privé

III. Rétablir des prix justes et éviter les distorsions

- 39. Améliorer la tarification et la fiscalité

IV. Dimension extérieure

- 40. Les transports dans le monde





Contact:

Jean-Philippe Peuziat

Jean-philippe.peuziat@brplpc.org