

# LES MARDIS D'IFRI



## Les défis du transport et des infrastructures en Europe en 2008

Jacques BARROT

Vice-président de la Commission européenne et Commissaire chargé  
des transports

Déjeuner Débat, 5 février 2008

Jacques Barrot a commencé son intervention en soulignant les liens entre sa mission de Commissaire aux transports et le débat actuel sur le changement climatique. La mobilité doit être durable et l'attention portée au climat peut aider le Commissaire à convaincre de cette nécessité. La mobilité est la condition absolue pour réussir le marché intérieur en Europe et entrer dans la mondialisation. Or les besoins en mobilité s'accroissent fortement (27% de passagers supplémentaires dans l'Union européenne aujourd'hui et 37% de transports de marchandises en plus). Les transports sont responsables d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe. Jacques Barrot ne pense pas que la proposition malthusienne d'une limitation de la mobilité soit adéquate. Il prône plutôt de la rendre durable.

Dans cette perspective, l'orateur a centré ses propos autour de la question suivante : comment concilier le besoin accru de mobilité et la durabilité ? Il y a répondu en trois points : en faisant un usage accru des autres modes de transport en dehors de la route et de l'avion (les modes de transport les plus polluants), en rendant la route plus verte, et enfin, en favorisant une révolution des comportements.

### **Vers un renouveau des modes de transport alternatifs**

Le transport ferroviaire reprend son importance aujourd'hui en Europe, grâce notamment à l'interopérabilité et à la reconnaissance mutuelle des matériels. Le transport maritime deviendra également plus efficace dans un avenir proche : le développement des autoroutes de la mer, la création d'espaces maritimes sans barrière, l'attention portée aux émissions de CO<sub>2</sub> des bateaux vont dans ce sens. En ce qui concerne le transport fluvial, les infrastructures et les flottes sont en pleine modernisation. Cependant, si les moyens de développer un transport modal sont à portée de main, l'investissement manque encore à l'heure actuelle.

En juin 2008, la DG TREN proposera un grand paquet de mesures législatives pour améliorer et donner un cadre juridique à la tarification de l'usage des infrastructures. La Commission mettra sur pied une méthode pour calculer les coûts externes de chaque mode de transport et elle proposera de créer une vignette pour le transport routier calculée à partir des coûts externes. Elle demandera également le financement des plates-formes intermodales. Le budget du programme Marco Polo sera enfin triplé.

### **Pour une « verdisation » de la route et de l'avion**

La Commission s'efforce de développer les énergies de substitution au pétrole pour les transports (biocarburants, hydrogène, électricité). Elle poursuit également ses efforts pour promouvoir des moteurs émettant moins de gaz à effet de serre (les nouvelles

normes européennes sur les moteurs ont déjà permis de réduire les émissions des poids lourds). Dans le cas particulier de l'avion, l'exécutif européen cherche à la fois à accélérer la recherche pour inventer des technologies moins polluantes (avec l'initiative conjointe Clean Sky), à réduire la congestion pour éviter les vols inutiles au dessus des aéroports en attente de l'autorisation de se poser (l'initiative SESAR), et enfin à faire entrer l'aviation dans le système d'échange des permis d'émissions ETS.

### **Une révolution comportementale**

La Commission présentera en 2008 toute une série de propositions législatives visant à modifier en profondeur les comportements des Européens en matière de transport. Outre le projet de directive sur la tarification des coûts externes des transports (en juin), elle lancera une proposition législative sur les NOx et un Plan d'action sur la mobilité urbaine (en novembre). En effet, 40% des émissions de CO<sub>2</sub> sont dus aux transports urbains routiers. Elle s'efforcera également d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur, en rendant les transports plus fluides et plus sécurisés. Dans ce sens, elle tâchera d'enlever les barrières à l'espace maritime, de créer un système ferroviaire dédié au fret, de faire des propositions législatives sur les poursuites transfrontalières en cas de délit grave sur la route, de proposer un paquet maritime contre les marées noires, et d'assurer une protection effective des droits des passagers aériens.

Toutes ces politiques et ces nouvelles infrastructures sont difficiles à financer. La DG TREN financera les réseaux transeuropéens de l'énergie (RTE) à hauteur de 5 milliards d'euros en 2007-2013. Mais seuls les tronçons transfrontaliers et les nœuds ferroviaires pourront être financés avec cette somme. Le Commissaire Barrot a décidé de réunir d'ici 6 mois à Ljubljana tous les Ministres en charge des transports des 27 et le Président de la Banque européenne d'investissement pour qu'ils s'entendent sur la poursuite des investissements des grands axes européens. Un outil de garantie de la Banque européenne d'investissement vient aussi d'être signé pour faciliter les investissements dans les Etats membres. Une dernière piste consiste à développer les partenariats public-privé, en utilisant par exemple certains fonds souverains.

Pour conclure, Jacques Barrot a souligné que la compétitivité de l'Union européenne est liée à une mobilité efficace, sécurisée, accessible à tous et à toutes les régions d'Europe. Outre le marché intérieur, la mobilité sert la politique étrangère de l'Union : elle peut être un moyen de réconcilier les peuples et d'échanger. Par exemple, dans le cadre de l'aide à la reconstruction dans les Balkans, une Union balkanique des transports terrestres a été décidée.