

Election européenne du 26 mai 2019 en France

Questionnaire TDIE

Europe 2019 : « l'Initiative TDIE »

Quel projet pour la politique commune des transports ?

A l'attention de mesdames et messieurs les têtes de liste à l'élection européenne du 26 mai 2019,

Par sa démarche d'interpellation des candidats à l'élection européenne de 2019 en France, TDIE a souhaité encourager l'expression des orientations et la formulation des propositions portées par les futurs eurodéputés français sur les enjeux européens des transports, de la mobilité et de la logistique.

Comme en 2015 à l'occasion des élections régionales et en 2017 pour l'élection présidentielle, TDIE soumet aux candidats une analyse de la politique européenne des transports et un diagnostic des enjeux à venir pour le secteur, sous la forme d'un **Livre vert**. Un **questionnaire** l'accompagne, auquel vous êtes invités à répondre. Ces deux documents ont été préparés par le conseil scientifique de TDIE.

Les questions sont introduites par un paragraphe reprenant des éléments de contexte vous permettant de documenter votre réponse et d'inscrire vos propositions dans le contexte du travail législatif déjà entamé par le Parlement actuel. **La numérotation n'est destinée qu'à faciliter l'identification des questions et TDIE vous laisse libre de la forme de vos réponses.**

TDIE souhaite que les réponses bénéficient au plus grand nombre à une date qui permettra leur consultation dans les meilleures conditions. Nous les publierons dans la semaine du 6 mai 2019, c'est pourquoi **nous vous sommes reconnaissants de bien vouloir nous adresser votre réponse avant le vendredi 12 avril 2019** à l'adresse secretariat@tdie.eu.

Pour toute demande de précision, vous pouvez joindre l'équipe de TDIE (Timothé Dupuy, délégué général : 01.44.13.31.84 ou tdupuy@tdie.eu).

Philippe Duron et Louis Nègre, Coprésidents de TDIE

I- Stratégie pour la politique commune des transports

Question 1 : Pour un nouveau Livre blanc des transports ?

La Commission européenne entreprend régulièrement un travail de propositions politiques à long terme sur les transports, qui a pu prendre la forme de Livres blancs en 2001 et 2011. Le Livre blanc de 2001 recommandait le découplage de la croissance des transports et de la croissance économique. Le Livre blanc de 2011 proposait une approche plus globale des transports et mettait l'accent sur la mobilité durable à échéance 2050. La Commission européenne devrait en lancer l'évaluation au 1^{er} semestre 2019, alors que ses objectifs sont loin d'être atteints. Depuis ce dernier Livre blanc, les évolutions technologiques, l'Accord de Paris de 2015, puis la Déclaration de Graz de 2018 marquent des ruptures et conduisent à afficher une ambition encore plus forte pour une mobilité propre, sûre et abordable en Europe.

1.1- Compte-tenu des orientations de l'Accord de Paris et de la Déclaration de Graz, quelles nouvelles orientations pensez-vous utile et nécessaire de définir pour la politique européenne des transports ?

1.2- Les compétences et les moyens de l'Union européenne lui permettent-ils d'intervenir à la hauteur des objectifs qu'elle s'est donnés ?

1.3- L'élaboration d'un nouveau Livre blanc par la Commission est-elle nécessaire ?

Question 2 : Achèvement du marché intérieur

L'Union européenne a ouvert progressivement à la concurrence les services de transport dans les différents modes, d'abord ferroviaire puis aujourd'hui routier. L'achèvement du Ciel unique européen devrait intervenir d'ici quelques années. Le Paquet mobilité II en cours d'adoption contient par exemple un projet de règlement sur l'établissement de règles communes pour l'accès au marché international intraeuropéen des services de transport par autocars. De nouveaux services de transport (Uber, vélo en *free floating*, trottinettes, etc) sont apparus et de nouveaux besoins de régulation ont émergé. Dans le même temps, l'Union s'est fixé des règles régissant les modalités de mise en concurrence pour ce qui concerne l'organisation des services publics.

2.1- Après l'adoption et la mise en œuvre actuelle du quatrième Paquet ferroviaire et la législation en cours sur le Paquet mobilité, le marché intérieur des transports terrestres de passagers et de marchandises aura-t-il atteint ses objectifs (en termes de coût pour la collectivité, de prix pour l'utilisateur, de qualité de service et de préservation de l'environnement) ?

2.2- Des améliorations au marché intérieur des transports devraient-elles être apportées, et lesquelles ?

2.3- Faut-il approfondir encore la libéralisation des marchés, aller vers la déréglementation des contraintes techniques, sociales, fiscales, environnementales, ou faut-il au contraire redonner plus d'autonomie aux autorités nationales pour protéger les marchés nationaux ?

Question 3 : Dimension sociale des transports (« fair mobility »)

Un des enjeux du prochain mandat de la Commission dans le secteur des transports sera celui de leur dimension sociale et sociétale. La « *fair mobility* » regroupe ainsi de multiples enjeux de différentes natures : offre de transport dans une société vieillissante, fracture territoriale entre les centres et les périphéries, répartition du coût de la transition écologique, transport et handicap.

3.1- Quelles mesures le Parlement européen devrait-il adopter pour développer une mobilité accessible à tous ?

Question 4 : La pratique des « Paquets » législatifs

Les trois Paquets mobilité proposés par la Commission européenne en 2017 et 2018 sont en cours de discussion entre le Parlement et le Conseil. Ils ont permis de regrouper plusieurs projets législatifs relatifs principalement au transport routier pour les traiter de manière cohérente. La démarche fut la même pour les Paquets ferroviaires et aériens. L'élaboration des Paquets est nécessairement longue compte-tenu de leur ampleur, si bien que leur présentation arrive tard et leur adoption est souvent reportée sur la mandature suivante.

4.1- Considérez-vous que cette pratique des Paquets proposés par la Commission mérite d'être encouragée ?

4.2- Quels sont les sujets qui nécessitent que l'Union européenne légifère en matière de transport, mobilité et logistique, dans les cinq prochaines années ?

II- Mobilité durable

Question 5 : Réduction des émissions de gaz à effet de serre

En décembre 2015, les pays-membres de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont signé l'Accord de Paris qui vise à limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C. Le rapport du GIEC d'octobre 2018 revient sur le constat partagé d'une urgence climatique et appelle à accélérer les efforts aujourd'hui insuffisants pour limiter le réchauffement. Les différents Etats transmettront en 2020 leurs objectifs de réduction au Secrétariat de la CCNUCC dans le cadre de leur *National determined contribution* (NDC). L'Union européenne adressera ses nouveaux objectifs pour le compte de l'ensemble des Etats-membres, alors que les eurodéputés ont voté en mars 2019 pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union de 55 % en 2030 au lieu des 40 % aujourd'hui retenus.

5.1- Que pensez-vous des objectifs globaux que s'est donnés l'Union européenne en matière de lutte contre le changement climatique à 2030, et quelles seront vos propositions pour la révision de la NDC de l'Union européenne ?

5.2- Quelle doit-être la contribution du secteur des transports aux objectifs globaux de lutte contre le changement climatique, et cette contribution doit-elle être atteinte grâce aux développements technologiques ou par des changements comportementaux ?

La Commission a publié en 2018 sa stratégie 2050 de réduction des émissions. Elle doit se prononcer en 2020 sur sa révision, et le Parlement est appelé à légiférer par secteur. En décembre 2018 et en février 2019, un accord en trilogue a été obtenu sur le règlement définissant la baisse des émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes, puis des poids lourds, à l'horizon 2030, alors que le secteur des transports est un des principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre en Europe.

N-B : Les réglementations sur l'aérien et le maritime font l'objet d'accords internationaux dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI).

5.3- Quelles mesures propres aux transports, applicables à l'ensemble des véhicules routiers, soutiendrez-vous ? Comment les rendre acceptables ?

Question 6 : Lutte contre la pollution atmosphérique

La révision de la directive européenne sur la qualité de l'air a été adoptée fin 2016. En mai 2018, la Commission a lancé une procédure d'infraction contre la France et 8 autres Etats-membres (l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la Hongrie, la Roumanie, l'Espagne, la Slovaquie et la République tchèque) pour cause de dépassement des normes de pollution atmosphérique. Début 2019, la Commission a lancé une nouvelle procédure à l'encontre de la France pour l'insuffisance des mesures mises en œuvre pour écarter les périodes de dépassement de ces normes. La Cour des comptes européenne a recommandé de réviser la directive sur la qualité de l'air afin de se conformer aux seuils de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

6.1- Quelles mesures relatives aux transports permettraient d'améliorer la qualité de l'air en Europe, et particulièrement dans ses centres-villes ?

6.2- L'Union européenne doit-elle adopter les seuils recommandés par l'OMS, et souhaitez-vous notamment l'adoption de seuils journaliers sur les concentrations de particules fines PM 2,5 ?

Question 7 : Report modal du transport de marchandises

Le report modal consiste à répartir le trafic de fret entre les différents modes, généralement de la route vers des alternatives ferroviaires, maritimes ou fluviales. Le report modal du transport de marchandises est un objectif du Livre blanc de 2011. Des moyens financiers importants ont été consacrés à la construction de nouvelles infrastructures. Pour autant, les objectifs n'ont pas été atteints et la route a continué à gagner des parts de trafic. Le report modal reste cependant un outil important dans la lutte contre le changement climatique.

7.1- Quels territoires, quels types de flux et quels segments de marché identifiez-vous où le report modal du transport de marchandises peut réussir ?

7.2- Faut-il poursuivre, voire renforcer, les soutiens communautaires dédiés au report modal du transport de marchandises ? Faut-il inventer de nouveaux mécanismes européens (subventions, éco-bonus) pour développer les services visant au report modal ?

L'échec relatif de la politique d'encouragement du report modal incite les Etats à envisager d'autres solutions technologiques pour baisser la pollution des véhicules routiers, avec un risque d'aggravation de la congestion et de l'insécurité routières.

7.3- Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises, l'Union européenne doit-elle faire un choix technologique ou respecter la neutralité technologique en se limitant à la définition d'objectifs de performance ?

Question 8 : Multimodalité du transport de voyageurs

L'invocation d'un report modal est trop restrictive pour traiter du transport de voyageur. De nombreuses sources d'amélioration des performances du transport de voyageurs sont internes au mode routier, tant qu'il s'agit d'usages alternatifs à l'« autosolisme » : modes actifs, autopartage, cars et bus (BHNS), ainsi que les solutions multimodales où les modes massifiés (train, métro, tramway) sont alimentés par un trajet terminal routier.

La Commission européenne, qui a déclaré 2018 « Année de la multimodalité », prévoit de prendre des mesures au cours de la prochaine mandature pour encourager les solutions multimodales et les trajets de bout à bout pour le transport de voyageurs. Les questions de conditions de concurrence entre les modes de transport se posent dès lors également pour le versant passager.

8.1- Les conditions de concurrence entre les modes de transport sont-elles équitables ? Si non, quelles mesures pourraient favoriser le report vers les modes les plus vertueux d'un point de vue environnemental ?

III- Logistique

Question 9 : Stratégie logistique

Certains Etats ont fait le choix d'investir dans la chaîne logistique au service d'une politique industrielle et commerciale, ainsi que de développement du territoire. La Chine a fait des routes de la soie un projet géostratégique majeur. L'Union européenne n'a pas de stratégie logistique coordonnée et mise toujours sur le report modal, notamment par la construction de nouvelles infrastructures du RTE-T.

9.1- L'Union européenne doit-elle se doter d'une stratégie logistique, et quels devraient en être les principaux axes ?

9.2- La logistique urbaine et son articulation avec les nœuds urbains des corridors européens doit-elle faire l'objet d'une stratégie particulière de la part de l'Union européenne ?

IV- Infrastructures, investissements et financement

Question 10 : Les Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T)

La révision du règlement MIE pour la période 2021-2027 est actuellement en cours de négociation. L'octroi des crédits du MIE répond à la logique du « *use it or lose it* » : ce qui n'a pas été consommé sur une génération n'est pas reconductible sur la suivante. Le règlement RTE-T détermine les critères d'appartenance au réseau RTE-T, et définit un réseau structurant (« réseau central ») et un réseau maillé secondaire (« réseau global »). Le Parlement peut, dans le cadre de la codécision, modifier ces critères. Par exemple, plusieurs liaisons entre des ports irlandais et des ports français ont été rajoutées par le Parlement au sein des corridors Atlantique et Mer du Nord-Méditerranée. Le règlement RTE-T va prochainement faire l'objet d'une révision, qui sera soumise au Parlement européen.

10.1- Les corridors actuels correspondent-ils aux besoins d'aménagement du territoire à l'échelle européenne, et permettent-ils d'atteindre l'objectif de cohésion territoriale ?

10.2- Quels effets et impacts attendez-vous du RTE-T en France ? Les corridors européens sont-ils adaptés aux besoins des territoires français ?

10.3- Les projets des RTE-T comprenant des tronçons en France, que sont le canal Seine-Nord Europe et la liaison ferroviaire Lyon-Turin, doivent-ils de nouveau faire l'objet d'un soutien européen dans la période de programmation 2021-2027 du MIE ?

Question 11 : Le soutien financier de l'Union européenne aux infrastructures de transport

L'Union européenne apporte un soutien financier aux infrastructures de transport, sous la forme de subventions au travers des fonds structurels (Fonds européen de développement régional (FEDER), Fonds de cohésion, et du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)), ainsi que par le biais d'instruments financiers comme le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS et futur InvestEU) et la Banque européenne d'investissements (BEI). De nouvelles formes de financement émergent, comme le *blending* qui associe subventions publiques et prêts privés. L'ensemble de ces instruments répondent à des logiques et des règles différentes. Leur programmation s'inscrit dans des objectifs de niveau communautaire pour le MIE, de niveau national ou régional pour les fonds structurels, ou de mobilisation de financements privés pour le FEIS. L'articulation de ces instruments n'apparaît pas toujours optimale et leurs objectifs multiples peuvent se révéler contradictoires.

11.1- L'articulation et les objectifs de ces divers instruments sont-ils satisfaisants ? Comment souhaitez-vous les voir évoluer ? Doit-on poursuivre la concentration des fonds sur les projets à « valeur ajoutée européenne » ?

11.2- Comment assurer une bonne articulation entre les financements européens, nationaux et régionaux ?

Environ 90% des fonds du MIE actuel bénéficient au réseau central du RTE-T. Le prochain règlement MIE envisage un certain rééquilibrage en faveur du réseau secondaire et un effort nouveau pour l'entretien des infrastructures, qui devient par ailleurs l'une des conditions « favorisantes » à l'octroi des fonds structurels. A l'inverse, les fonds structurels interviennent de manière générale assez peu en faveur des infrastructures de transport.

11.3- Les efforts en faveur du réseau capillaire du RTE-T doivent-ils être accélérés, notamment au moyen des fonds structurels ?

De nombreux pays européens investissent trop peu dans l'entretien, la maintenance et la régénération de leurs infrastructures, ce qui conduit à une dégradation de la qualité et de la sécurité, comme l'a illustré l'effondrement du pont Morandi de Gênes. Si l'Union européenne soutient des actions pour la modernisation des infrastructures, notamment ferroviaires et par le volet « Mobilité militaire » de la prochaine génération du MIE, elle n'intervient pas dans des actions liées à l'entretien des infrastructures. Une intervention dans la régénération des réseaux existants pourrait constituer une évolution forte de la politique européenne.

11.4- L'entretien des infrastructures de transport doit-il faire l'objet d'une attention de la part de l'Union européenne ? Sous quelle forme, entre un soutien financier et la définition d'un cadre réglementaire commun de maintenance ?

Question 12 : Eurovignette

Le projet de révision de la directive Eurovignette, publié dans le cadre du Paquet mobilité I, a fait l'objet d'un rapport adopté en plénière du Parlement européen le 25 octobre 2018 permettant d'engager les trilogues avec le Conseil. Le Parlement s'est prononcé en faveur de la fin de la redevance temporelle au profit d'une taxation à l'usage, pour un fléchage sectoriel et territorial des ressources, pour la poursuite du double principe utilisateur-payeur et pollueur-payeur, et pour son extension au-delà du RTE-T. L'orientation générale du Conseil est repoussée à la seconde partie de la présidence semestrielle roumaine, soit au Conseil de juin 2019. Les trilogues devraient donc pouvoir être engagés par le prochain Parlement. Il aura le choix entre porter le mandat de négociation actuel ou le redéfinir.

12.1- Partagez-vous les orientations portées dans le rapport adopté par le Parlement ?

12.2- Dans l'hypothèse où le mandat du Parlement serait remis en jeu, quelles positions défendrez-vous sur le projet de révision de la directive Eurovignette ?

V- Route

Question 13 : Sécurité routière

Les objectifs de sécurité routière à 2020 que s'étaient fixés l'Union européenne ne devraient pas être atteints. Le Paquet mobilité III proposait de modifier la directive de 2008 dédiée à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, et un accord en trilogue a été obtenu le 21 février sur la révision de la directive. La première évolution concerne le champ d'application du nouveau dispositif : s'ajoutent au RTE-T, toutes les autoroutes, les routes principales, ainsi que les routes secondaires qui bénéficient d'un financement communautaire. Les tunnels et les ponts ne sont pas concernés. La seconde innovation porte sur les obligations des États, qui devront évaluer l'ensemble de leur infrastructure routière visée par la nouvelle directive, puis élaborer et mettre en œuvre des plans d'action prioritaires.

13.1- Les recommandation de cette directive révisée sont-elles suffisantes pour renforcer la sécurité routière ? Faut-il également renforcer la coordination entre les autorités nationales ?

13.2- Faut-il créer une Agence routière européenne chargée de cette coordination ?

Question 14 : Volet social du Paquet mobilité

La constitution du marché unique des transports en Europe s'est faite par une ouverture progressive à la concurrence dans les divers modes de transport de marchandises et de voyageurs, routier, aérien et ferroviaire. Les mesures d'harmonisation des conditions sociales et fiscales ont été insuffisantes : s'il existe des normes communes en matière de licence des conducteurs, de temps de travail et de repos, le coût du travail (rémunérations et charges sociales) varie d'1 à 10 au sein de l'Union européenne. Le Paquet mobilité I adopté par le Conseil en décembre 2018 prévoit de faire évoluer les règles actuelles portant sur le détachement des travailleurs, le cabotage et les temps de travail et de repos, mais le Parlement européen peine pour l'instant à dégager une majorité politique sur ces textes.

14.1- L'orientation générale adoptée au Conseil et les trois rapports parlementaires sur le volet social du Paquet mobilité vous conviennent-ils, et pourquoi ?

14.2- Le cas échéant, êtes-vous favorable à l'organisation d'une convergence progressive des conditions sociales du transport routier de marchandises au sein du marché intérieur ? Peut-elle passer par l'instauration d'une convention collective européenne dans le secteur des transports ?

14.3- Faut-il continuer d'avancer progressivement par la recherche d'un compromis ou faut-il adopter une démarche plus volontariste (instauration d'un SMIC européen par exemple) ?

VI- Politique industrielle

La réalisation du marché intérieur a constitué l'une des priorités de la Commission dans la construction européenne et l'a conduit à accorder une place primordiale à la concurrence. Cependant, la politique européenne de concurrence, qui a notamment pour objectif de favoriser la concurrence équitable dans le marché unique par un contrôle des regroupements et des aides d'Etat, se heurte aujourd'hui à l'émergence de nouveaux défis, certains marchés ne pouvant plus se penser qu'à l'échelle mondiale.

Question 15 : Voiture électrique

L'Union européenne privilégie l'électromobilité (fondée sur la technologie de la batterie ou sur la pile à combustible alimentée par l'hydrogène) pour décarboner les véhicules individuels. Plusieurs initiatives ont été lancées dans ce sens, comme l'Alliance européenne de la batterie en 2017 et l'adoption par la Commission d'un plan d'action stratégique européen sur les batteries en mai 2018. Sur ce marché, la concurrence asiatique semble en avance. Il apparaît aujourd'hui indispensable de favoriser à l'échelle de l'Union l'émergence d'une industrie de la batterie de niveau mondial.

15.1- Comment assurer le développement européen du véhicule électrique (batterie ou hydrogène) et s'assurer de sa compétitivité mondiale ?

15.2- Comment assurer un déploiement suffisant des infrastructures de recharge électrique ?

15.3- Faut-il un soutien communautaire à l'émergence d'une filière de la batterie, et si oui lequel ?

Question 16 : Industrie automobile

L'industrie européenne automobile devrait connaître une profonde évolution dans les 15 prochaines années, marquée par des motorisations de plus en plus propres, le développement du véhicule électrique, des véhicules de plus en plus connectés et des usages de plus en plus partagés. Le mode routier restera indispensable aux voyageurs et aux marchandises. Cependant, le *dieseltgate* a rompu la confiance entre la Commission, le Parlement européen, les Etats-membres, l'industrie automobile, les organisations syndicales, les ONG et les consommateurs. Il apparaît pourtant essentiel de réconcilier les dimensions sociales et environnementales pour réussir la transition énergétique.

16.1- Comment rétablir une vision partagée de l'avenir de l'automobile entre l'ensemble des acteurs ?

16.2- Faut-il soutenir l'industrie automobile européenne dans sa transition conformément à la politique de baisse des émissions de gaz à effet de serre, et selon quelles modalités ?

Question 17 : Industrie ferroviaire

Le Parlement européen a demandé en juin 2016 le lancement d'un dialogue à l'échelon européen entre les acteurs concernés sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire face à la concurrence chinoise. Avec le rejet par la Commission en février 2019 de la fusion d'Alstom-transport et de la branche ferroviaire de Siemens, la politique de la concurrence semble constituer un frein à l'émergence de grands groupes européens, alors que le marché unique suscite la convoitise de très grandes entreprises étrangères.

17.1- Pour répondre à ces défis, pensez-vous qu'une industrie ferroviaire européenne compétitive à l'échelle internationale puisse émerger d'un renforcement de la concurrence sur le marché intérieur ou qu'elle doive être soutenue par les Etats-membres et l'Union européenne à travers des regroupements ?

17.2- Quelles leçons tirez-vous de l'échec du rapprochement entre Alstom et Siemens ?

17.3- L'Union européenne doit-elle développer une politique industrielle dans le domaine des transports ?

Question 18 : Industrie maritime et fluviale

La réglementation européenne sur les engins motorisés non routiers (EMNR) semble aujourd'hui dans une impasse technique et financière, faute notamment d'une politique industrielle qui permettrait de mener les recherches nécessaires et d'offrir des solutions aux opérateurs fluviaux.

18.1- Comment faire émerger des réponses industrielles aux enjeux des EMNR dans les domaines maritimes et fluviaux, et favoriser leur déploiement auprès des opérateurs ?

Question 19 : Industrie aéronautique et spatiale

Les projets aéronautiques et spatiaux communautaires, fleurons technologiques et économiques, apparaissent comme des exemples à reproduire pour l'Union européenne. Le regroupement industriel ayant permis la création d'Airbus a montré la compatibilité entre les regroupements et les règles européennes de la concurrence. Galileo est un programme abouti. Cependant, la concurrence mondiale, incarnée par SpaceX et Boeing, reste menaçante.

19.1- Quel diagnostic faites-vous de l'évolution de l'industrie aéronautique et spatiale européenne, dans un contexte mondial fortement concurrentiel en mutation rapide ?

19.2- Quelles actions communautaires de soutien à l'industrie aéronautique et spatiale proposez-vous ?

VII- Numérique

Question 20 : Véhicule autonome

En mai 2018, la Commission a adopté sa vision du véhicule autonome et connecté dans une communication intitulée « En route vers la mobilité automatisée : une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur ». Celle-ci est concomitante de la vision française contenue dans le rapport « Développement des véhicules autonomes : Orientations stratégiques pour l'action publique ». Le Parlement européen a adopté le 15 janvier 2019 un rapport d'initiative sur les véhicules autonomes (rapport Wim van de Camp), et la commission TRAN a étudié le 29 janvier 2019 le projet d'acte délégué pour l'interopérabilité des systèmes de transports intelligents qui doit choisir une technologie entre le wifi (ITS-G5) ou la 5G (C-V2X). Le Parlement européen a fait le choix de reporter son vote à la prochaine législature, estimant qu'il ne disposait pas du temps suffisant pour comprendre tous les enjeux liés à cette décision qui repose sur des enjeux technologiques complexes. Dans le même temps, Waymo, filiale d'Alphabet, fait rouler des robots-taxis sans chauffeur en conditions réelles de circulation dans les rues de Phoenix. Les écarts technologiques déjà constatés avec les entreprises étrangères obligent l'Union européenne à réagir rapidement.

20.1- Quelle vision du véhicule autonome et connecté l'Union européenne devrait-elle porter ?

20.2- Quelles initiatives (expérimentation, infrastructure, réglementation, soutien financier public) soutiendrez-vous pour favoriser le développement du véhicule autonome et connecté en Europe ? Comment éviter que ne se créent des fragmentations de marché avec le déploiement de technologies potentiellement incompatibles entre elles ?

La Convention internationale de Vienne, modifiée en 2016, dont les Etats-Unis ne sont pas signataires, prévoit des expérimentations de véhicules autonomes uniquement avec chauffeur. Elle peut constituer un frein à la mise en place d'expérimentations du véhicule autonome sans chauffeur en conditions réelles de circulation.

20.3- Faut-il réviser la Convention de Vienne, notamment sur le régime de responsabilité ? Quelle doit-être la place et le champ de l'autorité publique dans la régulation du véhicule autonome ?

Question 21 : Train autonome

Deux consortiums qui visent à développer deux prototypes de trains autonomes d'ici 5 ans ont été créés en septembre 2018. Le rapport d'initiative du Parlement européen sur les véhicules autonomes dans les transports européens, adopté le 15 janvier 2019, invite la Commission européenne à accompagner l'automatisation de l'intégralité des modes de transport.

21.1- L'Union européenne doit-elle accompagner le développement du train autonome, et comment ?

Question 22 : Ouverture des données

Le sujet de l'ouverture des données (open data) mérite une attention particulière pour trouver le bon compromis entre la mise à disposition de données de transports nécessaires au développement d'applications innovantes et utiles à la communauté, et le respect du secret industriel et commercial des opérateurs de transports, qu'ils soient publics ou privés. Un des enjeux est d'éviter la captation des données par les opérateurs, les collectivités ou les plateformes numériques. De plus, il est nécessaire de prendre en compte le coût de la production des données par les opérateurs.

22.1- Quelles sont vos convictions en matière d'organisation de la gouvernance des données, qui concerne tant leur production, leur propriété, leur protection, que la régulation de leur usage ? Faut-il ouvrir totalement ou assurer la préservation des prérogatives des opérateurs et collectivités qui financent et produisent les services de mobilité ?

VIII- Recherche et innovation

Question 23 : Programme-cadre pour la recherche et l'innovation

La politique européenne de la recherche et développement, qui s'incarne dans le programme-cadre pour la recherche et l'innovation (PCRI), trouve dans les transports un de ses principaux débouchés. Le futur PCRI, actuellement en cours d'élaboration dans le prochain Cadre financier pluriannuel, verra le jour au 1^{er} janvier 2021 et se nommera « Horizon Europe ». Le volet transport y occupe une place très importante.

La France est un des principaux contributeurs nets au PCRI et elle en est le 3^{ème} bénéficiaire. Cependant, la part captée par la France est en baisse, et elle reste globalement en dessous de son potentiel. Son faible taux de retour s'explique par le faible nombre de projets déposés et la superposition du PCRI aux dispositifs français de financement de la recherche.

23.1- Que pensez-vous du PCRI actuel, de ses objectifs, et de ses effets sur le dispositif de recherche français ?

23.2- Alors que l'Union n'investit que 2% de son PIB en R&D (là où les Etats-Unis investissent 2,8%), le PCRI peut-il constituer un instrument au service de la politique des transports ?

23.3- Quels autres dispositifs ou actions en matière de recherche pluridisciplinaire permettraient d'anticiper des évolutions futures ?

Question 24 : Shift2Rail

Le programme européen de recherche et d'innovation ferroviaire, Shift2Rail, a été mis en place sur la période 2014-2020. Il est doté d'un budget de 920 millions d'euros abondé à parité par l'Union européenne et par les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les industriels du ferroviaire. Ses travaux, associant des institutions de recherche, ont permis le lancement de projets destinés à accroître la capacité et la fiabilité du transport ferroviaire.

24.1- Le soutien de l'Union européenne au programme de recherche Shift2Rail doit-il être renouvelé pour la période 2021-2027 ?

IX- Brexit

Au moment de la rédaction de ce texte, les conditions du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne qui devrait intervenir le 29 mars 2019 restent incertaines. L'accord de retrait n'étant pas ratifié par le Parlement britannique, les contours de la relation future sont inconnus. Si l'accord de retrait était ratifié, la déclaration politique qui l'accompagne prévoit la mise en place d'accords sur le transport routier, ferroviaire, maritime et aérien avec le Royaume-Uni, négociés par la Commission pour le compte de l'Union. Le Parlement sera amené à se prononcer sur ces accords.

Question 25 : Ports français

Pour affronter l'hypothèse d'un Brexit sans accord, la Commission a proposé un projet de règlement qui modifie l'actuel corridor Mer du Nord-Méditerranée, afin de maintenir les liaisons entre l'Irlande et le continent. Cette proposition excluait du nouveau tracé les ports français de la façade Manche. Le Parlement européen a réintroduit les ports du Havre, de Calais et de Dunkerque. En dépit de la demande du Parlement, la Commission s'oppose pour l'instant à la création d'un fonds d'urgence pour les ports impactés par l'instauration d'une frontière extérieure de l'Union sur les côtes de la Manche et de la Mer du Nord.

25.1- La nouvelle situation frontalière des ports français mérite-t-elle un soutien adapté particulier ?

Question 26 : Aéronautique et spatial

Avec le Brexit existe le risque que les compagnies aériennes extra-européennes fassent du Royaume-Uni une plateforme d'entrée dans le ciel européen afin de contourner les quotas qui leur sont octroyés. Les futurs accords aériens avec le Royaume-Uni seront essentiels à la préservation du Ciel unique européen.

26.1- Comment éviter que le Royaume-Uni ne devienne un hub international permettant l'accès dérégulé au Ciel européen ?

26.2- Comment éviter la fragmentation du Ciel unique européen ?

Question 27 : Le devenir de l'industrie européenne des transports

Les industries automobile, aéronautique et spatiale européennes s'interrogent sur les conséquences du Brexit sur la répartition géographique de leurs sites de production et sur la mobilité des composants et des produits finis. Les éléments issus des usines britanniques pourraient subir des retards importants à leur entrée sur le territoire de l'Union européenne.

27.1- Quelles actions l'Union européenne pourrait-elle mettre en place pour favoriser la continuité de la production industrielle européenne dans le secteur des transports ?

X- Pour une politique européenne des transports

Question 28 : Principes de la politique commune des transports

La politique commune des transports est au cœur de la construction européenne par de multiples aspects. Elle est l'une des conditions de réalisation du marché intérieur, en même temps qu'elle permet la mobilité des citoyens. Elle reste cependant une compétence partagée entre les Etats et l'Union, ce qui constitue parfois un frein à la coordination européenne, notamment sur les aspects sociaux et fiscaux. Les transports ne sont souvent qu'un volet de politiques environnementales, sociales, d'investissement.

28.1- En conclusion, quels sont les grands principes qui fondent votre vision d'une politique commune des transports ?



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS – TEL 01 44 13 31 08 – FAX 01 44 13 31 21

E-MAIL : secretariat@tdie.eu. SITE : www.tdie.eu

Die
THINK TANK