

TDIE

THINK TANK

TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT



« LIVRE VERT » TDIE

Europe 2019 : l'initiative de TDIE

**Quelle politique commune des transports ?
Pour quel projet européen ?**

- MARS 2019 -



AVERTISSEMENT : LE LIVRE VERT DE TDIE

Livre vert : dans le vocabulaire de la Commission européenne, un livre vert est un document de réflexion de long terme sur un domaine particulier de la politique européenne. C'est ainsi que 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*.

Dans le même vocabulaire, un Livre blanc est un document de propositions politiques, à mettre en œuvre dans une période donnée. Le dernier Livre blanc consacré au transport publié en 2011, s'intitule *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*.

Le présent document, qui n'émane pas de la Commission européenne mais du *think tank* TDIE, est en effet un Livre vert sur la politique commune des transports : il établit un état des lieux et un diagnostic, il ouvre des pistes de réflexion, il questionne les responsables politiques sur les mesures à prendre.

De fait, il s'inscrit dans une initiative originale de TDIE, présentée plus en détail dans le document ci-après, qui se décompose en trois étapes :

- publication d'un Livre vert sur la politique commune des transports de l'Union européenne, à destination des candidats aux élections européennes de 2019,
- envoi aux candidats à ces élections d'un questionnaire détaillé, leur permettant d'exposer la politique des transports qu'ils comptent mettre en œuvre dans les travaux du Parlement européen lors de la prochaine mandature,
- recueil et publication des réponses des candidats, synthèse de ces réponses et propositions propres de TDIE.

Pour autant, par l'information qu'il réunit et par les questionnements qu'il propose, ce Livre vert peut faire l'objet d'une lecture autonome par quiconque s'intéresse aux évolutions et perspectives des mobilités dans notre continent et dans notre pays.

Ce rapport est l'œuvre d'un groupe de travail issu du conseil scientifique du *think tank* TDIE, composé de :

- Dominique Auverlot
- Antoine Beyer
- Cécile Combette-Murin
- Timothé Dupuy
- Patrick Faucheur
- Nicolas Leleu
- Timothée Mangeart
- Nils Raynaud
- Michel Savy
- Vaclav Stransky
- Pierre Van Cornewal

Rapporteur : Michel Savy

SOMMAIRE

04	ÉDITO
06	RÉSUMÉ DU LIVRE VERT DE TDIE
12	LA DÉMARCHÉ DE TDIE
13	Nature et nécessité d'une politique des transports
14	L'initiative de TDIE dans les élections européennes de 2019
14	Le moment particulier des élections
14	Les « Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports » de 2014
16	Compétences et modes de décision de l'Union européenne en matière de transport
16	Les transports dans la construction européenne
18	Le processus décisionnel au sein de l'Union européenne
20	Base juridique, financement et corpus législatif de la politique commune des transports
20	Les grandes réalisations et les enjeux à venir de la politique commune des transports

24 COHÉSION

24 COHÉSION ÉCONOMIQUE

26 COHÉSION SOCIALE

29 COHÉSION TERRITORIALE

29 La « politique régionale » de l'Europe

30 Émergence d'une politique européenne des infrastructures de transport, le Réseau Trans-Européen de Transport et son instrument financier dédié

31 Le FEIS pour accélérer la réalisation des projets d'infrastructure par la mobilisation des fonds privés

34 Le MIE

35 MOBILITÉ URBAINE

36 L'EUROPE DANS LE MONDE

36 L'Union européenne, acteur mondial dans le secteur des transports

37 L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique lié aux transports

38 L'UE et l'initiative chinoise des nouvelles routes de la soie

40 MOBILITÉ DURABLE

41 TRANSFERT MODAL

43 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE, SÉCURITÉ ROUTIÈRE

45 Les nuisances liées aux transports : état des lieux

48 Enjeux, problèmes et propositions

51 TRANSITION NUMÉRIQUE

56 INNOVATION ET PERSPECTIVES

57 RECHERCHE TECHNOLOGIQUE ET EN SCIENCES SOCIALES, INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT, POLITIQUE INDUSTRIELLE

57 Influence de l'Union dans les domaines de l'industrie et de l'innovation dans les transports

57 Européanisation de l'industrie des transports

58 Règles de concurrence dans l'UE et consolidation industrielle

60 Une visée industrielle via le soutien à la recherche

61 PERSPECTIVES À LONG TERME DES FLUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

62 QUELLE POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS POUR QUEL PROJET EUROPÉEN ?

64 RÉFÉRENCES

66 ANNEXES

67 DES DIFFÉRENTS CONSEILS EN EUROPE

68 L'ALLIANCE DU ROUTIER

68 La genèse

70 Le plan d'action de l'Alliance du routier

72 L'accord du 3 décembre 2018

74 Présentation cartographique - Alliance du routier, groupe de Visegrad et débats au Conseil des ministres des transports

76 LES TEXTES LÉGISLATIFS DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS



Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE. Photo : Véronique Tarka-Partouche pour TDIE.

Des élections européennes cruciales, dans lesquelles les transports doivent trouver toute leur place

Les élections européennes de 2019 seront décisives pour l'Union européenne, peut-être plus qu'aucune autre auparavant. Après la longue période des difficultés économiques ouvertes par la crise de 2008, l'Union européenne fait face à des défis inédits. Brexit, crise migratoire, concurrence économique et industrielle de niveau mondial avec la Chine et les États-Unis, sont autant d'interpellations sur l'opportunité, les objectifs et les modalités de mise en œuvre du projet européen.

La désaffection des citoyens Français pour l'échéance électorale européenne ne cesse de croître depuis la première élection du Parlement européen au suffrage universel direct en 1979. La montée des populismes et des extrêmes dans certains États-membres fait craindre un blocage des institutions européennes, dont le fonctionnement repose sur la recherche permanente du consensus et du compromis. **L'opposition démocratique à la montée des populismes doit passer par l'affirmation de ce qui fait l'Europe pour chaque citoyen.** Les transports en sont un élément essentiel.

La politique des transports est un pilier du projet européen, au service de la garantie du principe de la liberté de mouvement des individus. Elle a très largement contribué à changer la vie quotidienne des européens, qu'ils soient voyageurs, travailleurs ou consommateurs. On en mesure l'importance lorsque l'on regarde en arrière, pour constater que la progression de l'intégration européenne des trente dernières années s'est accompagnée d'une croissance soutenue de la demande de mobilité et de transport de marchandises.

Chacun mesure l'importance des questions de transport dans sa vie quotidienne. **Les débats politiques préparatoires aux grandes échéances électorales y accordent pourtant peu d'attention.** Cette situation est regrettable tant la politique des transports est au cœur d'enjeux locaux et mondiaux, recoupe de nombreux champs d'intervention de l'Union et est très fortement contrainte et marquée par les orientations politiques.

Les transports, à la croisée des enjeux européens d'aujourd'hui et de demain

La dimension environnementale de la politique des transports se traduit par des enjeux à plusieurs échelles. La pollution atmosphérique, enjeu local, touche tous nos concitoyens et atteint des limites préoccupantes dans les zones denses. Le réchauffement climatique, enjeu mondial, appelle une action forte la plus collective possible. **L'enjeu climatique apparaît toujours plus urgent** aux yeux des scientifiques du GIEC et des opinions publiques européennes. La fixation d'objectifs et le renforcement du contrôle des normes d'application doivent incarner l'ambition européenne en matière de protection de l'environnement et de préservation de la santé publique.

L'innovation est un élément clé de la stratégie de Lisbonne et de l'Europe de demain. Les pratiques, les usages et les systèmes de mobilité vont évoluer à la suite

d'innovations technologiques, dont nous ne connaissons pas encore la forme définitive mais dont nous sentons déjà l'émergence. La mobilité de demain sera décarbonée et connectée. De nombreuses puissances étrangères, américaines et asiatiques, sont déjà lancées dans une course aux batteries, à l'autonomie des véhicules, à l'intelligence artificielle. **L'innovation est essentielle pour une Europe forte à même de répondre aux mutations et défis mondiaux.**

Une politique industrielle ambitieuse doit accompagner la recherche et l'innovation. Le succès de l'innovation dépend de sa maîtrise et de sa commercialisation par l'industrie. Dans ce processus, la politique européenne de concurrence doit cesser de prendre en compte l'efficacité du seul marché intérieur. Certains marchés comme celui du matériel ferroviaire, aéronautique et spatial et de l'armement, ne se pensent déjà plus qu'à l'échelle mondiale. **La politique européenne de concurrence ne doit pas constituer un frein à l'émergence d'entreprises européennes de taille suffisante pour être compétitives sur les marchés mondiaux.**

Les infrastructures sont au cœur des systèmes de transport de tous les modes. La politique européenne des infrastructures est incarnée par les RTE-T, qui visent à l'intégration internationale des réseaux, et par les financements communautaires qui leur sont dédiés. **L'aménagement et le développement territorial sont parmi les politiques les plus attractives de l'Union.** La France, par sa position géographique et les projets qu'elle porte (ligne ferroviaire Lyon-Turin et canal Seine-Escaut), contribue fortement à la réalisation des RTE-T. Les RTE-T concernent également les ports français et européens qui seront confrontés à une nouvelle frontière extérieure de l'Union lorsque le Brexit sera effectif. Ils devront être soutenus dans ce nouveau rôle qu'ils auront à jouer pour la cohésion territoriale de l'Union.

Il est impossible de s'affranchir d'une réflexion sur l'acceptabilité et l'efficacité des outils budgétaires et fiscaux de financement des infrastructures. Les principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur doivent être encore étendus, pour leur efficacité et leur légitimité. Des financements suffisants doivent être affectés aux infrastructures. Faut-il réorienter une partie des financements européens de la construction de nouvelles infrastructures vers l'entretien des réseaux existants, à la suite du dramatique effondrement du Pont Morandi à Gênes ? Des aides financières suffisent-elles ou faut-il également édicter des normes et des règles communautaires de maintenance pour une mobilité plus sûre ?

La construction du marché intérieur, y compris des transports, s'est réalisée par l'ouverture des marchés nationaux. Cette libéralisation ne s'est que trop peu accompagnée d'une harmonisation sociale. Ces différences faussent la concurrence et entravent son efficacité. Une évolution semble aujourd'hui indispensable pour perfectionner le marché intérieur des transports, par un ajustement des conditions d'accès aux marchés nationaux. **La politique des transports doit tendre, elle aussi, à une plus grande convergence sociale.**

TDIE se mobilise pour une politique européenne des transports renouvelée !

Ces enjeux ne constituent pas une politique globale des transports. Ils correspondent aux défis et mutations de la mobilité et de la logistique, qui appellent à un positionnement des élus et des institutions européennes. D'un côté, la mondialisation s'accélère et redéfinit les règles du jeu économique. D'un autre côté, les attentes locales des citoyens européens sont toujours aussi fortes, et leur satisfaction conditionne l'avenir de l'Union. **L'Union européenne apparaît comme l'échelle d'action la plus pertinente face à ces enjeux.** C'est l'articulation de cette vision renforcée du rôle et de la place de l'Union avec le débat démocratique et la mise en œuvre à tous les échelons de décisions plus proches des attentes des citoyens, qui constitue le défi du renouvellement du Parlement européen et des institutions, dont la Commission.

C'est la raison pour laquelle TDIE a pris l'initiative d'interpeller les candidats à l'élection européenne du 26 mai 2019 en France, en leur soumettant ce Livre vert et un questionnaire. Notre association est familière de cette démarche, après avoir interpellé les candidats à l'élection présidentielle française depuis 2002 et aux élections régionales de 2015. Lors des élections du Parlement en 2014, TDIE a fait « 10 propositions pour une nouvelle politique européenne des transports » à l'attention de la Commission, présentées à la Commissaire aux transports Mme Violeta Bulc.

L'objectif de cette démarche est de permettre aux candidats **d'exprimer leurs orientations**, en définissant des principes et des objectifs ambitieux, de **formuler des propositions**, parce que l'action communautaire ne peut s'affranchir d'actions fines et précises, et de **contribuer au débat public**, en permettant l'expression des positions au service d'une politique européenne des transports renouvelée, en phase avec les enjeux de son époque.



RÉSUMÉ

Les transports – de personnes et de biens – forment un système complexe, tout à la fois indispensable et fragile, associant éléments collectifs et individuels, privés et publics, marchands et non marchands, et qui connaît une évolution rapide et profonde, une véritable mutation.

Face à de tels enjeux, une attitude de laisser-faire serait, du point de vue de l'intérêt général, irresponsable. Qu'il s'agisse de la fourniture des infrastructures, de la desserte des territoires, de la réglementation technique et sociale, de la fiscalité, de la recherche et de l'innovation ou de la fourniture de services publics, les pouvoirs publics interviennent sur tous les éléments du système, en interaction avec les forces du marché. De manière significative, il y a un(e) ministre des transports dans tous les gouvernements du monde...

Politique commune des transports

La nécessité d'une politique commune des transports est affirmée dès le traité de Rome de 1957 fondant la Communauté économique européenne, devenue depuis l'Union européenne. Le transport est en effet une condition de l'intégration européenne. Au fil des ans, les États membres et le Parlement, en coopération avec la Commission, ont construit le cadre juridique et la définition d'objectifs politiques communs. C'est à l'échelle de l'Union que des questions fondamentales, telles que la continuité des infrastructures par-delà les frontières ou la diminution des pollutions dues au transport, peuvent trouver leur solution. La politique commune des transports forme désormais une référence à laquelle les politiques nationales doivent se conformer, en transposant les directives dans le droit national et en appliquant directement les règlements adoptés par les représentants des États membres et le Parlement. Réciproquement, les représentants de la nation, au Conseil comme au Parlement, ont un rôle actif à jouer pour promouvoir les propositions susceptibles d'améliorer les conditions de mobilité, à l'échelle de l'Union et dans notre pays. Il est donc nécessaire que des candidats aux élections européennes se saisissent de la politique commune des transports et fassent connaître les propositions qu'ils avanceront, s'ils sont élus, pour la faire progresser. C'est pour aider les futurs parlementaires dans leur tâche que ce Livre vert débute par une présentation de la répartition des compétences et des modes de décision en matière de transport dans les institutions de l'Union.

Sans prétendre à l'exhaustivité, l'association TDIE a distingué des questions clefs à aborder lors de la prochaine mandature, présentées ci-après sans ordre hiérarchique : elles désignent autant d'aspects différents d'un système, qu'il faut traiter globalement comme tel.

Libéralisation et marché unique des transports

La politique commune des transports s'est d'abord fixé pour objectif l'établissement d'un marché commun des transports. Les deux termes de l'expression importent : ce devrait être un marché, et son fonctionnement devrait être à l'échelle de l'Union tout entière. L'objectif sous-jacent était à la fois la dynamisation des systèmes de transport par l'introduction de la concurrence, considérée comme porteuse d'innovation et de gains d'efficacité et de qualité, et l'intégration des économies des États-membres. Cet objectif n'est pas à prendre au pied de la lettre. D'une part, nombre de déplacements de personnes et de biens ne sont pas réglés par le marché des transports. C'est le cas de la grande majorité des déplacements en automobile mais également du transport de fret en « compte propre ». D'autre part, le marché du transport stricto sensu n'est pas entièrement ouvert à l'échelle de l'Union. Par exemple, pour intervenir dans un autre pays que celui où elle est enregistrée, une entreprise européenne de transport routier de marchandises est soumise à des règles limitatives dites du cabotage et du détachement de travailleur.

La question de principe est alors posée : la **libéralisation** du marché a-t-elle atteint ses objectifs et peut-elle être considérée comme acquise, en équilibre avec la **régulation** européenne ? Faut-il pousser plus loin le mouvement, aller vers la **déréglementation** et alléger les contraintes techniques, sociales, fiscales, environnementales de la politique commune des transports ? Faut-il au contraire redonner plus d'autonomie aux instances nationales pour protéger leur marché interne et le gérer à leur guise ?

Marché unique et concurrence non faussée : pour une harmonisation sociale et fiscale

Malgré un mouvement structurel de convergence, les écarts sociaux et territoriaux à l'intérieur de l'Union demeurent considérables et leur réduction est, comme telle, un objectif des politiques communautaires. La libéralisation du marché des transports s'est effectuée à un rythme bien plus rapide que l'harmonisation des conditions de la concurrence, en matière sociale et fiscale notamment. Dans un marché unique, peut-on laisser l'intégralité des politiques sociales dans la seule compétence des États-membres, au nom

de la subsidiarité ? La construction progressive d'un **socle social commun** apparaît comme un objectif primordial pour la période à venir, pour réduire des mécanismes d'hyper-concurrence qui tirent vers le bas les prix et la qualité des prestations de transport ainsi que les conditions de travail des professionnels du transport.

Réseau Trans-Européen de Transport

La disponibilité d'**infrastructures** de bonne qualité est une condition nécessaire à un système de transport efficace. Depuis 1992, l'Union européenne soutient la réalisation d'un Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) autour d'un noyau de corridors majeurs. La France est concernée par deux projets importants, le canal Seine-Escaut et le tunnel de base entre Lyon et Turin. Il convient de mettre à jour le **schéma directeur du RTE-T**, ainsi que les **mécanismes financiers** par lesquels l'Union, en prenant à sa charge une part de l'investissement, déclenche l'engagement des États-membres. Le financement passe par les fonds propres de l'Union (le MIE : mécanisme pour l'interconnexion en Europe) mais aussi le dispositif destiné à attirer des capitaux privés (à travers le fonds européen pour les investissements stratégiques, FEIS, qui deviendra « InvestEU »). Les règles du pacte de stabilité budgétaire sont-elles trop contraignantes en matière d'investissements à long terme, les moyens financiers mobilisés sont-ils à la hauteur des besoins ?

Mobilité durable et transition énergétique

Le transport, sous ses multiples formes, contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'à la pollution locale. La recherche d'une **mobilité durable** est un objectif primordial de la politique commune des transports depuis de nombreuses années et doit toucher tous les modes de transport. Si la route est, de loin, le mode le plus émetteur de gaz à effet de serre en Europe et dans le monde, le transport maritime et le transport aérien (en forte croissance) ne devraient pas être laissés de côté du fait de la nécessité d'un accord international pour en réduire les nuisances. Les progrès techniques visant à diminuer la consommation d'énergie et l'émission de polluants doivent être pleinement mobilisés, les **normes** européennes (notamment celles relatives aux émissions des moteurs diesel) devenir plus effectives pour soutenir cette évolution, en complément des **mesures économiques** (**tarification** des coûts externes, **subventions** au verdissement des flottes, etc.). Faut-il établir à l'échelle européenne une Eurovignette, redevance d'usage des infrastructures proportionnelle à la distance parcourue et modulée dans l'espace et dans le temps pour intégrer (« internaliser ») les coûts externes du transport, réduisant en outre les distorsions de concurrence entre les transporteurs des différents États-membres ? Comment, notamment, réguler la desserte des zones urbaines denses et combiner de manière efficace les solutions de mobilité, individuelles et collectives ? Comment desservir les zones peu denses tout y en limitant l'impact environnemental du transport ?

À ces questions est traditionnellement associé le thème du **report modal**, c'est-à-dire du transfert d'une partie des flux de transport de la route – le mode terrestre dominant – vers le rail, la voie d'eau ou la voie maritime, toutes techniques réputées plus respectueuses de l'environnement. Cet objectif, figurant notamment dans le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne de 2011, n'a jamais été atteint, un transfert ayant effectivement lieu mais vers la route et au détriment des autres modes. Faut-il le maintenir comme tel ou faut-il que les responsables politiques adoptent une attitude de neutralité technologique ? Il appartient aux politiques de définir les objectifs de performance environnementale fixés au système de transport et il appartient aux chercheurs, ingénieurs, industriels et opérateurs de transport de proposer les solutions techniques et organisationnelles pour les atteindre, solutions entre lesquelles il conviendra d'opérer un choix fondé sur des critères explicites.

À la diminution de la consommation d'énergie s'ajoute enfin le changement de l'origine de celle-ci. L'électromobilité n'est plus une utopie industrielle et devra contribuer à diminuer substantiellement les émissions, à condition que l'électricité ainsi consommée ne soit pas d'origine fossile. Plus que jamais, la politique des transports ne peut être dissociée des **politiques de l'énergie et de l'environnement**, dont les acteurs et les enjeux sont mondiaux.

Sécurité routière

Le nombre d'accidents routiers en Europe n'a cessé, depuis le milieu des années 1970, de diminuer malgré l'augmentation du trafic, sous l'effet de politiques opiniâtres. Toutefois les **marges de progrès** sont encore importantes pour diminuer le nombre de morts et de blessés : amélioration de l'infrastructure et des véhicules, contrôle de l'alcoolémie et des stupéfiants, de l'usage du téléphone, limitation de la vitesse, en combinant campagnes d'information et d'éducation et mesures de contrôle et de sanction.

Transition numérique

Le développement soutenu des technologies de l'information modifie tous les éléments du système de transport : véhicules, infrastructure, gestion des flux, appairage de l'offre et de la demande de mobilité, etc. La propriété et le **contrôle des données** est un enjeu majeur de l'organisation des déplacements de bout en bout, associant plusieurs modes de transport et donc plusieurs opérateurs (éventuellement mandatés par plusieurs autorités publiques organisatrices), en coordonnant l'information, les horaires, la tarification, la billettique, etc. Une régulation adéquate doit permettre la mise à disposition des informations pour l'intérêt général, sans capture par les opérateurs de transport, par telle ou telle collectivité ou par les plateformes d'intermédiation et de traitement des « big data ».

Si l'utilisation généralisée de **véhicules entièrement autonomes** apparaît encore comme un objectif de long terme (mais d'autres exemples montrent que le progrès technique va parfois plus vite que les experts ne l'avaient prévu), les retombées de l'automatisation partielle seront bénéfiques en termes de sécurité, de consommation d'énergie, etc. Il convient que la réglementation évolue pour que les expérimentations en vraie grandeur puissent, dans des conditions de sécurité suffisantes, se dérouler en Europe comme elles se développent déjà dans d'autres pays industriellement concurrents.

Un des enjeux de la transition numérique sera ses conséquences sur **l'emploi**. Plusieurs paramètres vont être impactés : le nombre d'emplois désormais nécessaires, les conditions de travail et les compétences requises. Un effort radical d'anticipation est indispensable, mobilisant tous les acteurs privés et publics des filières concernées, pour identifier les métiers menacés, les métiers en transformation profonde, les nouveaux métiers en émergence, de manière à adapter à la fois les structures et organisations des entreprises et l'appareil de **formation**, formation initiale et formation continue, à tous les niveaux de compétence.

Recherche, innovation, politique industrielle

Les transports participent pleinement de l'économie de la connaissance, que l'on considère la conception des outils de transport ou leur utilisation, en quête d'optimisation. Les programmes-cadres successifs de soutien à la recherche ont contribué à la constitution d'un milieu de **recherche** européen, fort de sa taille et de sa diversité.

Le passage de la recherche à l'innovation et à l'application à grande échelle devient un enjeu primordial quand il s'agit d'éléments clefs du système de transport de l'avenir. C'est le cas de la **batterie électrique**, composante critique de l'électromobilité, pour la fabrication de laquelle l'industrie européenne marque un retard inquiétant par rapport à la concurrence américaine ou chinoise. Compte tenu de l'importance des investissements requis, c'est l'opportunité d'une **politique industrielle** européenne qui est posée, bien que cette compétence ne figure pas dans les textes des traités.



Cette question n'est enfin pas indépendante de celle de la **politique de la concurrence** qui est de compétence communautaire. La récente tentative de fusion entre Alstom et Siemens pour former un « Airbus du ferroviaire » a montré les tensions qui existent entre les risques de position dominante sur le marché unique et la nécessaire prise en compte d'un marché mondialisé comme le marché du matériel ferroviaire.

L'Europe, acteur majeur des transports dans le monde

L'Europe est un acteur majeur des transports à l'échelle mondiale, du fait de l'importance de ses trafics mais aussi de la présence internationale de ses opérateurs de transport, de ses fabricants et gestionnaires de matériel et d'infrastructures de transport. À condition d'être elle-même unie, elle est en mesure d'exercer une influence substantielle sur les décisions internationales concernant la lutte contre le changement climatique.

Pont-canal de Magdebourg (Allemagne).



L'initiative chinoise des nouvelles « routes de la soie » montre combien la logistique peut relever de vues économiques et géopolitiques à long terme. L'Europe est partie prenante à ce projet ; elle doit déterminer les avantages qu'elle peut en tirer sur une base de réciprocité, et les domaines où elle doit préserver les intérêts de ses industries du transport.

Perspectives à long terme

Les travaux de projection, prévision et prospective sont toujours nécessaires mais toujours incertains. Ces deux affirmations sont plus que jamais de mise. Certaines phases d'évolution du système de transport de l'Europe occidentale ont pu s'expliquer par quelques tendances profondes : la diffusion de l'automobile de masse, la construction d'infrastructures routières modernes et l'étalement des villes ont formé, pendant quelques décennies, un dispositif cohérent et puissant. Une telle cohérence n'apparaît plus aujourd'hui, devant le foisonnement des initiatives de tous ordres. Une **prospectivité** des mobilités – bien nécessaire ne serait-ce que pour cadrer autant que possible une planification à long terme des infrastructures, la composante la plus inerte du dispositif – doit prendre en compte à la fois les transformations de modes de travail et d'habitat, de l'occupation du territoire (la métropolisation et ses effets contraires : périurbanisation et enclavement des zones peu denses), des pratiques de mobilité associant changement des comportements et apparition de solutions techniques nouvelles, etc.

Sans entrer ici dans un tel exercice, on rappellera que les travaux établis tant à l'échelle mondiale (GIEC, Forum international des transports) qu'europpéenne concluent à une **perspective de croissance soutenue des volumes de transport**, de voyageurs et de marchandises. Il faut en évaluer les conditions, les conséquences, et inclure les préoccupations de long terme dans l'engagement de moyen terme que constitue un mandat parlementaire.

Quelle politique pour quel projet européen ?

Ce tour d'horizon montre combien une politique des transports est, en effet, **un objet politique**. L'équilibre entre régulation et libéralisation, le choix des infrastructures nécessaires, de leur financement et de la tarification de leur usage, la pleine prise en compte des enjeux environnementaux liés au transport sont à l'évidence des **choix de société**. Ils supposent des arbitrages dans l'usage des ressources publiques entre projets alternatifs, de puissants transferts sociaux à travers les budgets publics et les coûts d'usage des transports, une répartition plus ou moins équitable des équipements entre les territoires, etc.

Face aux mutations en cours et à venir des modes de vie ainsi que des territoires et des systèmes de transport qui les irriguent, une stratégie claire, aussi cohérente que possible, est nécessaire. Du côté de la Commission, la conception d'un nouveau Livre blanc, succédant à ceux de 2001 et de 2011, est sans doute nécessaire. Du côté du Parlement, une vision stratégique devra dessiner un horizon souhaitable, ambitieux et réaliste. Appropriable par les acteurs publics et privés de tous rangs, il donnerait du sens à leurs décisions décentralisées et faciliterait leur convergence vers un avenir désirable.

Cet avenir n'est nullement écrit à l'avance et n'est pas forcément rassurant, tout au contraire. La dégradation des infrastructures, les atteintes de plus en plus lourdes et irréversibles à l'environnement, la couverture déficiente des territoires, l'accès inégal aux formes modernes de mobilité selon les catégories sociales : autant de menaces qui n'ont rien d'imaginaire. Des options positives sont nécessaires, qui ont aussi une dimension proprement politique : la construction de l'Union européenne est désormais mise en cause, non seulement du fait du Brexit mais aussi de mouvements politiques qui, tout en souhaitant demeurer dans l'Union pour en recevoir les avantages, veulent enrayer son projet de solidarité interétatique. Quel projet politique pour l'Europe ? Quelle politique commune des transports pour y contribuer ?

LA DÉMARCHE DE TDIE

Le Parlement européen va prochainement être renouvelé dans une situation politique critique, sans précédent. Le scepticisme et la franche hostilité au principe de la construction européenne sont présents et se renforcent dans la plupart des Etats-membres, tandis que plusieurs gouvernements remettent en question les valeurs qui fondent l'Union. Le maintien même de la construction européenne est en question, comme le montre le Brexit.

Pour autant, il faut souhaiter que les débats préparatoires à ces élections importantes ne se limitent à quelques thèmes très généraux (pour ou contre l'Europe ?). La démocratie gagne à débattre de questions touchant la vie de tous les citoyens et appelant des choix politiques. La mobilité des personnes et des biens fait partie de ces questions. TDIE entend nourrir ces débats en donnant accès aux informations et aux questionnements essentiels touchant les rapports entre le système de transport de notre pays et la politique commune des transports et ses perspectives.

Le présent Livre vert s'adresse aux divers candidats aux prochaines élections européennes (mais aussi à la Commission européenne, dont le collège des commissaires va être renouvelé) et, par-delà les responsables politiques et économiques, à tous les citoyens que ces questions intéressent. Présentant et prolongeant la **démarche** d'interpellation que TDIE a déjà mise en œuvre lors d'élections nationales et régionales¹, il rappelle les compétences nationales et communautaires, exclusives et partagées, ainsi que le **mode de fonctionnement et de décision des institutions européennes** en matière de transport.

Trois parties regroupent ensuite les questionnements principaux.

La **cohésion** européenne est largement à construire, qu'il s'agisse de cohésion **sociale** (entre ses parties occidentale et orientale, mais aussi à l'intérieur de chaque Etat-membre), de cohésion **territoriale** (à quoi contribue la politique des infrastructures, de leur planification et de leur financement), de cohésion **institutionnelle** (pour relier les divers échelons de compétence en matière de mobilité, conjuguant solidarité européenne et subsidiarité) ou enfin de la place de l'Europe dans son **environnement mondial**.

La recherche d'une **mobilité durable** est plus que jamais nécessaire, urgente. Elle implique de croiser les efforts en matière de **transition énergétique et écologique**, de **transition numérique**, de **sécurité** des transports et enfin de développement des **régulations** permettant un fonctionnement efficace et harmonieux des marchés, prenant en compte leurs externalités en embrassant l'ensemble des modes.

La période actuelle se caractérise par l'intensité et la rapidité des **changements** du transport, qui se transforme par ruptures qualitatives autant qu'il évolue par continuité. En dépit de la difficulté des prévisions, les propositions politiques doivent s'appuyer sur une appréhension des **tendances à long terme de la mobilité**, tandis que la **recherche scientifique**, technologique et en sciences sociales, l'**innovation**, la **politique industrielle** pour l'ensemble des filières du transport sont plus que jamais les conditions nécessaires d'un système efficace et de la compétitivité de l'Europe dans le monde.

On s'interrogera, pour conclure, sur la **politique commune des transports** des prochaines années, sur le **projet** européen dans lequel elle s'inscrira. L'Union a besoin d'orientations ambitieuses mais concrètes, ouvrant à ses habitants des perspectives de progrès, donnant à la démocratie un contenu substantiel. Faut-il écrire un nouveau Livre blanc éclairant les choix et les décisions à venir ?

Quelques **annexes** viennent compléter l'édifice. Loin d'être d'un intérêt secondaire, elles réunissent des éléments techniques fondant le raisonnement général du rapport.

NATURE ET NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Les transports – de personnes et de biens – sont nécessaires à toute la vie sociale. Ils forment un **système complexe, tout à la fois indispensable et fragile**, associant éléments collectifs et individuels, privés et publics, marchands et non marchands, et qui connaît aujourd'hui une évolution rapide et profonde, une mutation. Face à de tels enjeux, une attitude de laisser-faire serait, du point de vue de l'intérêt général, irresponsable. Qu'il s'agisse de la fourniture des infrastructures, de la réglementation technique et sociale, de la fiscalité, de la recherche et de l'innovation ou de la fourniture de services publics, les pouvoirs publics interviennent sur tous les éléments du système, en interaction avec les forces du marché. De manière significative, il y a un(e) ministre des transports dans tous les gouvernements du monde...

La notion de **politique des transports**, pour être couramment utilisée, mérite une analyse. Par cette expression, on désigne l'ensemble des **orientations** définies par la puissance publique (nationale ou communautaire) pour gérer et faire évoluer le système de transport et des **mesures et moyens** pour les mettre en œuvre. Les objectifs poursuivis relèvent de préoccupations diverses : droit au transport pour les citoyens, développement économique, cohésion sociale et territoriale, sécurité et sûreté, préservation de l'environnement, etc. Par delà ses aspects sectoriels et techniques, une politique des transports relève de **choix de société**.

Une de ses finalités est la **régulation** de l'activité de transport, notion souvent évoquée mais qu'il faut entendre au sens fort : il s'agit de maîtriser la trajectoire d'un système dynamique et instable. La **réglementation** (de fait, la législation et ses déclinaisons) est un outil important, parmi d'autres, de la régulation.

Une politique des transports est ainsi la somme de décisions prises à des moments différents, dans des contextes différents, pour des motifs différents et, au terme d'une sorte de sédimentation, mérite le nom de **millefeuille**. La complexité de cet ensemble résulte de plusieurs facteurs : grand nombre de composantes du système de transport lui-même ; grand nombre de décideurs et parties prenantes, a fortiori dans la construction interétatique qu'est l'Union européenne ; diversité des outils d'intervention utilisés ; addition de décisions de long et de court terme, etc. Y a-t-il du reste une seule politique des transports ici et là, ou plutôt et tout à la fois une politique municipale, une régionale, une nationale et enfin une communautaire, les unes et les autres juxtaposées ou se recouvrant partiellement, convergentes ou séparées, voire incohérentes ou contradictoires, etc. ? Enfin, la politique des transports s'inscrit désormais dans un champ encore plus large incluant les questions d'énergie, d'environnement, de sécurité, etc., tout en étant soumise aux contraintes budgétaires générales de toute politique publique, qu'elle soit nationale ou européenne.

Quant au fond, cet ensemble n'est pas sans contradictions car, visant à piloter un domaine très large, une politique des transports est une somme de compromis entre objectifs désirables mais partiellement incompatibles : augmentation de la mobilité et diminution de la consommation d'énergie, amélioration des conditions de travail dans le transport et baisse du coût du transport, convergence européenne et prise en compte des écarts économiques et sociaux entre Etats-membres, sans oublier, bien sûr, les **intérêts contradictoires** des groupes sociaux. C'est un « **policy mix** » aux dosages parfois subtils.



¹Élections présidentielles de 2002, 2007, 2012, 2017 ; élections régionales de 2015

La vie politique est scandée par les rendez-vous électoraux qui, dans une démocratie représentative, renouvellent périodiquement le personnel politique sur la base de programmes présentés au choix des citoyens électeurs. Aujourd'hui, l'Union européenne est à la veille du renouvellement de son Parlement, ainsi que de sa Commission. La période est donc à l'élaboration de propositions politiques pour le mandat à venir. Il conviendrait que celles-ci combinent avec lucidité **plusieurs horizons temporels** : le long terme qui, pour un système lourd et à certains égards inerte comme le système de transport, est celui des ambitions de fond ; le moyen terme qui est l'horizon d'un mandat parlementaire. Quelles sont les décisions et les moyens à mettre en œuvre pour progresser, le temps d'un mandat, vers les objectifs à long terme ? Une cause d'opacité voire d'incohérence est en effet le trop fréquent décalage entre les orientations affichées et les moyens engagés (et donc les résultats obtenus), c'est-à-dire l'**effectivité des décisions** prises.

Du constat de cette complexité il ne faudrait cependant pas tirer une conclusion sceptique selon laquelle les politiques des transports seraient impuissantes. À l'intérieur même de l'Europe, dans des pays d'un niveau de développement socioéconomique proche, relevant d'une manière ou d'une autre de la démocratie parlementaire et de surcroît engagés par la même politique commune des transports, les structures et performances des systèmes de transport sont très différentes. Ces **différences résultent largement des décisions politiques qui se sont accumulées au fil des ans** (ce que les économistes appellent la « dépendance du chemin »). À l'échelle de l'Union, la construction de la politique commune des transports accompagne au fil des années une évolution profonde du système de mobilité. On se rappelle que, à côté de la politique agricole, la politique commune des transports était une de deux seules politiques sectorielles figurant dans le traité de Rome, en 1957. Elle est toujours en chantier...

L'INITIATIVE DE TDIE POUR LES ÉLECTIONS EUROPÉENNES DE 2019

Si TDIE mène un travail continu de suivi du système de mobilité et des enjeux qui s'y attachent, et accompagne en particulier la préparation des lois touchant au transport, les élections sont un moment particulier d'intérêt des citoyens pour les débats politiques et les choix à venir.

Le moment particulier des élections

Qu'il s'agisse d'élections nationales ou régionales ou, bientôt, européennes, TDIE s'adresse aux candidats pour connaître leurs propositions et les diffuser, donnant aux citoyens les moyens de les comparer et de forger ainsi leur propre opinion.

En France, les élections présidentielles sont un moment capital de la vie politique. Comme elle l'avait déjà fait précédemment, TDIE est intervenue dans la préparation de l'élection présidentielle de 2017. Sur la base d'un document de référence dressant un diagnostic de l'état du système de transport en France et identifiant les points clefs appelant une prise de position de candidats aux plus hautes responsabilités politiques, un questionnaire leur a été adressé². Tous ont répondu et leurs réponses ont été publiées. Un débat public a réuni les représentants des cinq principaux d'entre eux, devant quelque 500 personnes et l'ensemble des médias. À cette occasion, des annonces importantes ont été faites par le représentant du candidat Emmanuel Macron. Ces annonces, et en particulier la reprise de la dette de la SNCF, sont aujourd'hui mises en œuvre.

Avant d'aborder les élections européennes de 2019, une appréciation critique d'une première initiative de TDIE, prise en 2014, permettra d'inscrire la réflexion dans la durée.

Les « Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports » de 2014

En 2014, lors du renouvellement du Parlement européen et du collège des commissaires de la Commission européenne, TDIE a élaboré un diagnostic de la situation des transports dans l'Union et formulé *Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports*, présentées à la Commissaire européenne en charge des transports, Mme Violeta Bulc.

Il semblait en effet que la démarche générale de conception et de conduite de la politique commune des transports européenne, entamée en 1985, avait connu de réels succès mais ne pouvait plus répondre à la diversité des problèmes et des attentes nouvelles de la société sans une inflexion profonde. Une nouvelle étape dans la construction d'une stratégie partagée de développement des transports en Europe était nécessaire. À une politique qui avait principalement mis en avant deux orientations stratégiques – l'ouverture des marchés du transport à la concurrence d'une part, la recherche d'une mobilité durable d'autre part –

devait succéder une approche globale, jouant simultanément sur un plus grand nombre de composantes du système de transport pour en traiter à la fois les dimensions techniques, économiques, environnementales, politiques et sociales, qui sont interdépendantes.

Ce document a d'abord rappelé les changements structurels qu'a connu le transport en Europe, en termes de trafic de voyageurs et de marchandises, d'investissements en infrastructures, de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, etc. Le système de transport européen est caractérisé par une tendance de fond à l'intégration (les mouvements des personnes et des marchandises s'organisent de plus en plus à l'échelle européenne, tout comme les réseaux de transport qui en sont le support) mais aussi par la persistance de profondes différences entre Etats-membres, qui mettent en tension intégration et harmonisation européenne, en particulier en matière fiscale et sociale.

Il faut convenir que ce document n'a pas trop mal vieilli... Toutefois, certaines évolutions se sont montrées plus rapides et « disruptives » qu'alors envisagé.

Le terme de « transition énergétique » revêt une urgence encore plus forte quand les diagnostics du GIEC sur l'évolution du climat se font plus pressants. En 2014, l'électro-mobilité semblait une hypothèse de long terme, en dehors d'expériences prometteuses mais limitées. Depuis, les plus grands industriels ont engagé des programmes d'investissement massifs et la production de véhicules électriques passe à la phase industrielle à un rythme impressionnant, même si le renouvellement du parc sera nécessairement progressif.

Le terme de « transition numérique » n'était pas non plus aussi en vogue en 2014 qu'il l'est aujourd'hui. Les développements des matériels et des logiciels accélèrent la mise en réseau des diverses solutions de transport, reconfigurant la réunion de l'offre et de la demande. Ils font sortir de l'utopie l'automatisation de la conduite des véhicules routiers, sans oublier la robotisation des opérations logistiques en entrepôt, complémentaires du transport de fret. Les effets sur l'emploi, les pratiques de mobilité, l'économie du système seront massifs et doivent être, autant que possible, anticipés.

LES PROPOSITIONS DE TDIE EN 2014 :

1. Faire un diagnostic de l'efficacité et de la compétitivité de la filière des transports européenne et mettre en place une politique industrielle à la hauteur de ces enjeux stratégiques dans la concurrence mondiale.
2. Pour établir un marché unique concurrentiel et non faussé, établir un socle social et fiscal commun pour les différents modes de transport et dans les différents Etats-membres.
3. Établir un plan d'ensemble visant à découpler la croissance économique et la croissance des nuisances locales et globales du secteur du transport, 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 et développer les ports maritimes comme des plateformes logistiques reliées à leur hinterland par l'ensemble des modes de transport.
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 Trans-Européen d'infrastructures de transport, homogène et interconnecté, en s'appuyant sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et sur le plan de relance des investissements de réseau.
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 « gouvernance » du quatrième paquet ferroviaire.
9. Mettre en place le ciel unique européen et veiller à l'équilibre des accords d'accès aux marchés du transport aérien international.
10. Soutenir la contribution des techniques d'information au meilleur usage de l'ensemble des systèmes de transport (« transports intelligents »).

² « Pour une politique des transports – Analyses, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2017 », <http://tdie.eu/tdie-presente-sa-plate-forme-presidentielle/>

L'approche politique des transports, qui est ici la nôtre, doit ainsi s'appuyer sur une permanente remise en perspective des transformations intenses du système de mobilité.

Si le *think tank* TDIE s'intéresse de longue date aux questions européennes, indissociables des questions nationales en matière de transport, l'intervention dans les élections européennes est une première. La démarche adoptée est analogue à celle suivie pour l'élection présidentielle : publication d'un document d'état des lieux, questionnaire aux candidats, recueil et publication de leurs réponses, organisation d'une comparaison de ces réponses, enfin mise en avant des conclusions qu'en tire le *think tank* et des propositions qu'il en déduit.

Le présent document – Livre vert – vise ainsi à établir une vision d'ensemble de la situation des transports en Europe, aussi synthétique que possible et s'appuyant sur les données les plus récentes.

COMPÉTENCES ET MODES DE DÉCISION DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

L'Union européenne, ou plutôt la Communauté économique européenne dont l'Union est la continuation, est née avec le traité de Rome en 1957, il y a plus de soixante ans. Pourtant, son fonctionnement, ainsi que l'interaction entre ce fonctionnement et la situation des États-membres (parmi lesquels la France), sont souvent mal connus. Il s'ensuit une relative opacité, qui est ressentie par les citoyens comme un manque de démocratie, et cet élément n'est pas absent des doutes qui marquent aujourd'hui la poursuite de la construction européenne.

Les paragraphes qui suivent constituent une sorte de brochure : « L'Union européenne, mode d'emploi ». Les lecteurs familiers des usages de Bruxelles et de Strasbourg pourront sauter ces pages et se porter directement aux parties plus substantives de ce Livre vert.

Les transports dans la construction européenne

Les transports sont, avec l'agriculture, un des deux seuls domaines d'activité figurant explicitement dans le traité de Rome de 1957 et devant faire l'objet d'une politique commune. Les transports relèvent des compétences partagées de l'Union européenne (UE), ce qui signifie que les États membres ne peuvent agir que si l'UE a décidé de ne pas exercer sa compétence. L'UE et les États membres interviennent, dès lors, conjointement, le niveau d'intervention le plus pertinent étant déterminé en vertu du principe de subsidiarité selon lequel l'UE ne pourrait intervenir que si elle est en mesure d'agir plus efficacement que les États-membres. Au principe de subsidiarité s'ajoute celui de préemption qui prévoit que les États-membres ne peuvent exercer leurs compétences que lorsque l'UE n'a pas exercé la sienne. Après le traité de Rome, celui de Maastricht a placé les Réseaux Trans-Européens de Transport parmi les compétences partagées de l'UE.

Pourtant, après le traité de Rome, la politique européenne des transports n'a évolué que lentement. C'est seulement à partir de l'Acte unique européen (1986) puis du traité de Maastricht (1992), et donc de l'avènement du marché unique européen, que les choses s'accélérent. La mise en place d'un espace européen sans frontières intérieures s'est depuis accompagnée d'une libéralisation du secteur des transports, comme des autres industries de réseau, sans pour autant remettre en cause la notion de service public.

Pour les fondateurs de la Communauté économique européenne, l'instauration d'une politique commune des transports constituait, en effet, le soutien indispensable à la libre circulation des personnes et des marchandises au sein du marché commun. A l'origine, aucun calendrier n'a été fixé pour l'établissement d'un marché commun des transports. Le choix de la règle de l'unanimité pour ce domaine témoignait de la réticence des États-membres à s'engager dans une véritable politique commune. Les divergences d'intérêt et le fait que les États membres avaient pris l'habitude de traiter de manière bilatérale les questions de transport qui nécessitaient de déborder du cadre national ont longtemps bloqué la plupart des initiatives.

L'adoption de l'Acte unique européen en 1986, après la condamnation du Conseil par la Cour de Justice en 1985 (condamnation, sur plainte du Parlement et de la Commission, pour carence dans l'application des traités en matière de politique commune) et la substitution de la règle de la majorité qualifiée à celle de l'unanimité ont permis de progresser vers la mise en place d'un marché commun des transports. L'accent est alors mis sur l'ouverture des marchés des transports aérien, fluvial, routier et maritime, qui vont progressivement s'ouvrir à la concurrence intra-communautaire.



Autoroute à Sophia (Bulgarie).

© Adobe Stock

Par ailleurs, lancé dans les années 1980 puis incorporé dans le traité de Maastricht, le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) vise à améliorer les infrastructures dans le domaine des transports afin de faciliter les échanges au sein du Marché unique. Un des objectifs du programme est d'assurer l'interopérabilité des moyens de transport des différents pays.

En 2004, une liste de 30 projets prioritaires a été arrêtée. Parmi eux : le tunnel sous-marin du Fehmarn Belt entre l'Allemagne et le Danemark (dont les travaux sont lancés en 2015) ou encore une ligne de TGV entre Paris et Budapest à l'horizon 2020 ainsi que la liaison Lyon-Turin comprenant un tunnel de base sous les Alpes. La révision de 2013 a recentré le réseau sur un ensemble de corridors multimodaux transeuropéens, reliés pour certains d'entre eux à des grands ports maritimes, dont les projets encore à réaliser bénéficient d'un soutien financier important de l'UE.

Dans les années 2000, des préoccupations additionnelles font leur apparition : embouteillages, exigences de sécurité, pollution. L'action de l'UE se focalise dès lors sur ces aspects inédits, comme en témoigne le Livre blanc de 2001 sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, qui vise un rééquilibrage des différents modes de transport et marque la prise en compte des questions environnementales³.

La politique européenne des transports concerne, désormais, le transport routier et ferroviaire mais aussi le transport aérien et maritime qui étaient exclus du traité de Rome de 1957. Au-delà de la libéralisation du secteur des transports et du développement des infrastructures, les objectifs fixés par l'UE se sont progressivement élargis aux domaines de la sécurité, de la sûreté, de la protection de l'environnement, des droits des voyageurs, et de l'harmonisation sociale et plus récemment de la digitalisation.

³ Commission européenne, Livre blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, 2011.

Dans son Livre blanc « Transports 2050, vers un espace européen unique des transports » datant de 2011 la Commission européenne a fixé deux grandes orientations pour l'Union européenne dans le domaine des transports à l'horizon 2050 :

- réaliser l'achèvement de l'espace européen des transports en éliminant les principaux obstacles et goulots d'étranglement qui existent dans plusieurs domaines décisifs : les infrastructures, l'investissement, l'innovation et le marché intérieur. Il s'agit de créer un espace européen unique plus concurrentiel, doté d'un réseau de transport intégré, qui repose sur l'interconnexion des différents modes de transport et permette une mutation profonde des modèles de transport des passagers et du fret ;
- faire baisser de 60 % les émissions de carbone de l'Union liées aux transports d'ici à 2050.

Pour cela, la stratégie européenne identifie quatre objectifs majeurs à atteindre d'ici 2050 :

- supprimer les véhicules à carburant traditionnel dans les villes ;
- porter à 40 % la part des carburants à faible teneur en carbone dans l'aviation et réduire d'au moins 40 % les émissions dues au transport maritime ;
- faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance s'effectue par voie ferrée et par voie navigable ;
- obtenir, grâce à ces mesures une réduction de 60 % des émissions liées aux transports d'ici le milieu du siècle.

Le processus décisionnel au sein de l'Union européenne

On distingue trois étapes dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un texte communautaire :

- la préparation et la rédaction de la proposition législative ;
- la négociation entre les trois institutions, la Commission, le Conseil et le Parlement pour son adoption ;
- l'élaboration des textes d'application et le suivi de la mise en œuvre.

> Préparation et rédaction d'une proposition législative

Seule la Commission dispose du pouvoir d'initiative, c'est-à-dire qu'elle est la seule à pouvoir rédiger une **proposition législative** qu'elle adopte en tant que telle au sein du Collège des commissaires. Elle agit de sa propre initiative ou peut y avoir été invitée par des conclusions du Conseil européen comme du Conseil de l'UE prises à l'unanimité ou par une résolution du Parlement européen.

Lors de la préparation de sa proposition, la Commission peut engager des consultations et est à l'écoute des différentes parties prenantes (dont les États-membres). Elle réalise, au préalable, une étude d'impact destinée, notamment, à justifier parmi plusieurs solutions celle qu'elle a choisie pour sa proposition. Elle peut, par ailleurs, être amenée à rédiger des **communications**, documents non opposables fixant des orientations dans un domaine particulier.

Dans certains cas, la Commission rassemble un ensemble de propositions législatives, parfois accompagnées de communications, dans un « **paquet** » traitant d'une même politique mais nécessitant d'agir au travers de plusieurs textes.

> Phase de négociation débouchant sur l'adoption du texte législatif

Depuis le traité de Lisbonne, la procédure législative ordinaire est la **codécision**, c'est-à-dire que le Conseil de l'UE et le Parlement sont les deux co-législateurs, au côté de la Commission qui est amenée à formuler sa position sur les amendements proposés. Cette procédure s'appliquait déjà à la politique des transports depuis le traité de Maastricht.

La procédure prévoit que le Parlement délibère en premier sur la proposition de la Commission et que le Conseil se détermine sur la version adoptée par le Parlement. Trois lectures sont possibles dont la troisième est en fait une séance de conciliation entre les deux co-législateurs en cas de désaccord.

Dans la réalité et dans la majorité des cas le Conseil et le Parlement vont rechercher une adoption du texte en première lecture, ce qui suppose d'une part que le Conseil n'attende pas que le Parlement ait adopté sa première lecture pour trouver un accord entre les États-membres (accord politique) et que d'autre part des échanges informels entre les deux institutions soient organisés pour rechercher un accord entre elles, qui sera la base du texte qui sera en définitive adopté.

Ces échanges que l'on appelle les **trilogues** (Commission, Conseil, Parlement) ne peuvent, en effet, avoir lieu qu'à partir du moment où au sein du Conseil un premier consensus a pu être trouvé entre les États-membres que l'on qualifie d'accord politique et que le Parlement ait donné son accord en plénière au rapport adopté en commission pour engager les trilogues avec le Conseil.

Au sein du Conseil, c'est l'État-membre assurant la présidence qui dirige les travaux (fixation du programme de travail, des objectifs recherchés et des résultats escomptés, préparation des compromis) et qui représente au sein des trilogues les États-membres sur la base d'un mandat.

Au sein du Parlement, les travaux se déroulent dans un premier temps au sein des commissions sur la base d'un rapport établi par un rapporteur auquel est associé un « *shadow rapporteur* » venant d'un autre groupe politique, puis en séance plénière à l'issue du vote en commission. L'attribution des rapports se fait entre les groupes politiques. Des coordonnateurs représentant chacun des groupes politiques sont nommés au sein des commissions pour les travaux nécessitant un accord des groupes politiques.

Lorsqu'un accord informel s'est dessiné entre le Conseil et le Parlement à l'issue des réunions du trilogue, la procédure se poursuit sur la base de l'adoption d'une première lecture par le Parlement puis de la première lecture du Conseil délibérant sur la première lecture du Parlement pour achever l'adoption du texte.

La Commission est partie prenante de l'avancement des travaux et se détermine par rapport aux amendements proposés. Toutefois l'unanimité du Conseil l'emporte sur la Commission.



Si aucun accord entre le Conseil et le Parlement n'a pu être trouvé en première lecture, les travaux se poursuivent sur les mêmes bases en deuxième lecture, puis éventuellement, si nécessaire, en troisième lecture lors d'une séance de conciliation entre les deux institutions pour trouver une solution commune. Il peut arriver qu'une telle conciliation ne débouche pas. Le texte tombe et la Commission peut alors reprendre éventuellement sa proposition en la modifiant.

Une difficulté se présente lorsque la Commission propose un paquet législatif comprenant plusieurs textes autour d'un même sujet, comme ce fut le cas pour les trois « paquets mobilité ». Les pratiques du Conseil et du Parlement quant à l'examen des textes diffèrent en la matière. Le Parlement a l'habitude d'engager simultanément le travail pour chacun des textes, alors que le Conseil procède plutôt texte par texte selon le programme de la présidence. Le Parlement, par ailleurs, ayant l'habitude de considérer les paquets législatifs comme un tout, a tendance à en bloquer l'adoption tant que le Conseil ne s'est pas déterminé sur l'ensemble des textes d'un paquet.

> Préparation des textes d'application et suivi de la mise en œuvre

La Commission est en charge de la préparation des textes d'application. Dans certains cas ces textes d'application, prenant la forme de **décisions** de la Commission, sont élaborés dans le cadre de la « **comitologie** », les États membres étant associés au sein de comités d'experts. Dans d'autres cas la Commission élabore ces textes directement, sous la forme d'**actes délégués**, les États membres au sein du Conseil et le Parlement ayant, alors, la capacité d'objecter à la proposition de la Commission.

Même si les **règlements** et les **directives** communautaires sont tous les deux des textes législatifs, les premiers sont d'application directe tandis que les seconds nécessitent en effet d'être transposés par des textes nationaux pour être mis en œuvre dans les États membres. Chaque texte de directive fixe un délai de transposition qui lui est propre (délai qui fait souvent l'objet de discussions au sein du Conseil et entre celui-ci et le Parlement).

Ces textes d'application pris par la Commission sont opposables aux États-membres, leur non-respect pouvant donner lieu à contentieux communautaire. En revanche la Commission peut aussi être amenée à prendre des **recommandations** qui ne sont pas opposables aux États-membres.

> Textes non législatifs

Le Conseil européen adopte des conclusions, textes de nature politique, pris à l'unanimité, fixant des orientations dans les grands domaines de l'UE ou sur des sujets d'actualité. Il peut aussi adopter, à l'unanimité, des conclusions sur des sujets à caractère plus technique entrant dans le champ de la formation concernée du Conseil.

Le Parlement, de son côté, peut s'exprimer en dehors des travaux sur des textes législatifs, par le biais de **résolutions**.

Base juridique, financement et corpus législatif de la politique commune des transports

C'est en ayant en tête ces finalités qu'il faut considérer les moyens juridiques et financiers disponibles pour mettre en œuvre une politique commune des transports.

Juridiquement, la politique européenne des transports est régie par les articles 90 à 100 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE : le traité de Rome de 1957). Depuis le traité d'Amsterdam de 1997 elle est traitée par la procédure de co-décision, désormais dénommée procédure législative ordinaire, selon laquelle le Parlement européen peut adopter certaines directives et règlements communautaires en partenariat avec le Conseil de l'Union européenne. La procédure antérieure de coopération a été supprimée par le traité de Lisbonne de 2007.

Le **financement** des infrastructures de transport est assuré par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) qui dispose, pour la période 2014-2020, d'un budget de 50 milliards d'euros. Il s'agit de soutenir la réalisation de Réseaux Trans-Européens performants, durables et unifiés dans les domaines des transports et de l'énergie, ainsi que dans celui du haut débit et des services numériques.

Le Fonds de cohésion et le Fonds européen de développement régional (FEDER) contribuent aussi largement au financement d'infrastructures de transport, notamment dans les régions en retard de développement et les régions les plus éloignées. La moitié des ressources du Fonds de cohésion est en effet consacrée aux infrastructures de transport. La Banque européenne d'investissement apporte également un soutien au financement des réseaux transeuropéens.

On note enfin le programme Civitas qui aide les villes à mettre en œuvre des solutions innovantes pour une mobilité urbaine plus équilibrée et plus propre et le programme Cute qui finance la mise en circulation des autobus à hydrogène dans certaines villes européennes.

LISTE INDICATIVE DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Le **marché intérieur des transports** dans les divers modes (routier, aérien, ferroviaire) fait l'objet de plusieurs interventions :

- Modalités d'ouverture à la concurrence des modes aérien, ferroviaire et routier (règles en matière de cabotage),
- Obligations de service public (OSP) édictant la mise en concurrence comme règle assortie d'exceptions,
- Tarification, redevances aéroportuaires, sillons ferroviaires, eurovignette, prévoyant une harmonisation des redevances d'utilisation des infrastructures basée sur les coûts d'amortissement et d'entretien et évoluant progressivement vers la prise en compte des coûts externes,
- Formation et licence d'exploitation pour les professionnels des transports (conducteurs de trains, chauffeurs routiers, pilotes),
- Temps de travail fixant des règles en matière de temps de travail et de repos, recours au chronotachygraphe pour le transport routier,
- Harmonisation sociale,
- Droits reconnus aux usagers dans les divers modes de transport, en cas d'annulation ou de retard.

La **sûreté-sécurité** a également une dimension communautaire éminente :

- Paquets Erika pour la sécurité maritime,
- Homologation des matériels de transport,
- Enquêtes en cas d'accident,
- Plan de sécurité routière,
- Echange de données entre États-membres.

L'intermodalité (l'usage intégré et optimisé de plusieurs modes dans une chaîne de transport est soutenu par le programme Marco Polo).

Les **infrastructures** de transport, base de tout système de mobilité, sont appréhendées sous différents aspects :

- RTE-T,
- Instruments financiers (MIE, FEIS, Fonds de cohésion, FEDER),
- Autoroutes de la mer,
- Infrastructures critiques,
- Normes techniques (tunnels),
- Corridors de fret,
- Interopérabilité ferroviaire,
- Galileo (système de positionnement par satellites).

Le chantier de la **mobilité durable** montre une évolution constante :

- Normes Euro sur les moteurs diesel des véhicules routiers,
- Contrôle des véhicules,
- ETS pour l'aviation (Emissions Trading System, marché des droits d'émission de carbone pour en réduire le volume de manière économiquement efficace),
- Déchets portuaires,
- Carburants alternatifs,
- Normes des poids lourds (poids et dimensions).

Le développement des **transports intelligents** et de la digitalisation repose notamment sur le déploiement de l'E-call paneuropéen (dispositif d'appel d'urgence automatique embarqué, rendu obligatoire sur les nouveaux véhicules).

Enfin, l'Union est amenée plus que jamais à se préoccuper dans **sa position dans le monde** et de ses relations avec d'autres instances nationales et internationales :

- Accords internationaux (en particulier pour le transport aérien),
- Participation aux travaux des organisations internationales (OACI, OMI...).

Les grandes réalisations et les enjeux à venir de la politique commune des transports

La politique commune des transports a mis en œuvre la libéralisation – c'est-à-dire l'ouverture à la concurrence des marchés de l'ensemble des moyens de transport, à savoir les transports routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien. Parmi les modes terrestres, le grand bénéficiaire de cette libéralisation est le transport routier, creusant l'écart avec les autres modes de transport, notamment le mode ferroviaire. Les échanges ont gagné en intensité et en efficacité, mais le surdéveloppement du fret par camion a engendré des problèmes croissants de pollution et de congestion, ce dont l'UE a commencé à prendre conscience à partir des années 2000. C'est pourquoi la Commission européenne a maintenant pour but d'assurer la transition écologique du secteur, objectif inscrit dans la feuille de route *Transports 2050*, et réaffirmé dans la communication du 28 novembre 2018 : « Une planète propre pour tous : une vision stratégique européenne de long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat ».

Toutefois des progrès restent à faire dans plusieurs domaines, le marché unique des transports est encore loin d'être achevé. Pour le transport aérien, le « Ciel unique européen » n'est pas encore opérationnel. L'harmonisation sociale rencontre des oppositions difficiles à surmonter. La réalisation de plusieurs projets des corridors du Réseau Trans-Européen de Transport se heurte encore à nombre d'obstacles.

Des études récentes⁴ ont mis en évidence l'importance des coûts qu'aurait engendrés une absence de politique européenne des transports, en chiffrant a contrario les bénéfices tirés de la mise en œuvre des textes européens. Dans la diversité de leurs approches, les experts ont estimé que les bénéfices directs se situent à un niveau compris entre 70 et 145 milliards d'euros jusqu'en 2035 pour les transports terrestres, entre 18 et 36 milliards d'euros pour les transports aériens et entre 26 et 52 milliards d'euros pour les transports maritimes et fluviaux. Ils ont estimé par ailleurs que des bénéfices indirects viendraient s'ajouter aux précédents, qu'ils ont évalués à plusieurs centaines de milliards d'euros, chiffre que l'on peut, notamment, rapprocher du montant des investissements à réaliser pour achever la mise en œuvre du Réseau Trans-Européen de Transport. Selon ces études, la communautarisation des transports promue par le marché unique constituerait un jeu à somme nulle et ne pourrait donc s'apprécier qu'en prenant en compte une approche large.

S'il est vrai que la politique commune des transports a contribué significativement au fonctionnement du marché intérieur, elle sert aussi d'autres grands enjeux dont la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union, en améliorant l'accessibilité des régions les plus éloignées ou enclavées. Elle ne peut, non plus, être dissociée d'autres politiques ou chantiers importants tels que la politique énergétique, la recherche, la transition numérique, etc.

Le moment paraît venu d'appréhender la politique des transports dans une perspective plus large et plus intégrée en faisant davantage le lien avec les grands enjeux auxquels l'Union est confrontée : le défi énergétique et la lutte contre le changement climatique, la croissance et la relance des investissements, la politique industrielle, la transition numérique, les nouveaux types de risques qui pèsent sur les transports, les questions sociales, la globalisation et les échanges extérieurs, etc.



Tramway de Berlin (Allemagne).

⁴ Cost of Non-Europe in Road and Railway Transport, study by Steer Davies Gleave ; Cost of Non-Europe in Air and maritime transport, study by MCRIT, OIVA and T33.



COHÉSION

Communauté puis Union : au fil de sa construction, l'ensemble politique européen se désigne lui-même en termes d'association, de mise en commun, allant jusqu'à l'appartenance à une même entité. Le débat politique se poursuit pour savoir dans quelle mesure cette entité a vocation de se substituer, ne serait-ce que partiellement, aux éléments qui la constituent. Quoiqu'il en soit, la constitution d'un ensemble européen unifié est mise, dès sa fondation, sous le signe de la réduction des tensions entre États-membres. Comme on sait, la voie choisie fut celle d'un rapprochement économique (le « marché commun » d'une « Communauté économique ») conduisant à terme au rapprochement politique.

Le souci de cohésion à l'intérieur de l'Union n'a plus aujourd'hui le même contenu. Les risques de conflit armé à l'intérieur de l'Union semblent heureusement disparus. Mais c'est précisément parce que l'intégration économique et juridique a considérablement avancé – le Brexit faisant, a contrario, la démonstration des difficultés d'une dissociation – que les écarts entre pays sont ressentis plus vivement que jadis. Ces écarts se sont considérablement accrus lors de l'élargissement de l'Union en 2004 à dix nouveaux membres (Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie), suivis en 2007 de la Bulgarie et de la Roumanie, et en 2013 de la Croatie, tous des pays au niveau de développement et au système social sensiblement moins avancés que ceux des membres précédents. La césure entre les parties occidentale et orientale de l'Union s'est, depuis, réduite mais structure encore nombre de débats, en particulier en matière de transport. De simples différences, les écarts entre États-membres sont devenus des inégalités, voire des obstacles au fonctionnement harmonieux du système économique et des institutions politiques européennes.

Si elle touche particulièrement le transport, la question des disparités à l'intérieur de l'Europe est évidemment bien plus vaste. On a donné le nom de « politique de cohésion » à l'ensemble des procédures et moyens mis en œuvre pour réduire les écarts d'équipement et de développement entre les régions de l'Union européenne. De fait, la recherche d'une meilleure cohésion dépasse la dimension régionale : elle est à la fois sociale, territoriale et institutionnelle et touche aussi la définition des rapports entre l'Union et le reste du monde.

COHÉSION ÉCONOMIQUE

La dénomination officielle initiale de l'Union était la « Communauté économique européenne » (CEE) : l'intégration économique était ainsi désignée comme sa finalité essentielle, au point que cette construction, pourtant éminemment politique, était plus couramment désignée comme « le marché commun ».

Pourtant, la réalisation d'un tel marché – on dit aujourd'hui « marché unique » – dans le champ des transports fut une œuvre de longue haleine, qui n'est pas complètement accomplie à ce jour. C'est ainsi que l'adoption en 2016 de la partie « gouvernance » du quatrième paquet ferroviaire a fixé les règles de l'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferré qui n'étaient pas encore libéralisés : concurrence sur le marché quant on choisit le principe de l'ouverture totale du réseau (« open access ») ou concurrence pour le marché dans le cas d'appel d'offres pour une licence de transport temporaire mais exclusive. Si les textes européens et leur transposition nationale sont acquis, leur mise en œuvre n'est pas encore effective, notamment en France pour le transport régional de voyageurs et pour le transport de voyageurs à longue distance.

Dans le domaine routier, il n'est pas prévu que le marché soit entièrement « unique » puisque des négociations sont encore en cours concernant précisément les conditions d'intervention des transporteurs européens sur le marché d'un autre pays que celui où ils sont enregistrés : règles du cabotage, règles du détachement de travailleur, il n'est donc pas question d'un libre exercice sur l'ensemble du territoire de l'Union.

Bien d'autres règles techniques, économiques et sociales contribuent aussi à encadrer le marché des transports (conditions d'accès au marché, séparation entre transport « pour compte propre » et transport « pour compte d'autrui », etc.).

Faut-il pousser plus loin la libéralisation, voire la déréglementation si l'on touche à des domaines tels que les poids et dimensions des véhicules, leur sécurité primaire, les performances environnementales des moteurs, etc. ? Faut-il plutôt considérer la situation actuelle comme satisfaisante, établissant un équilibre raisonnable entre forces de la concurrence et préservation de valeurs sociales extérieures au marché ? Faut-il à l'inverse revenir vers une économie plus administrée, si l'on considère que le libre marché aboutit à des effets structurels non désirés (en termes de concentration des entreprises par exemple), ou freine l'organisation de services publics souhaités par les autorités organisatrices compétentes ?

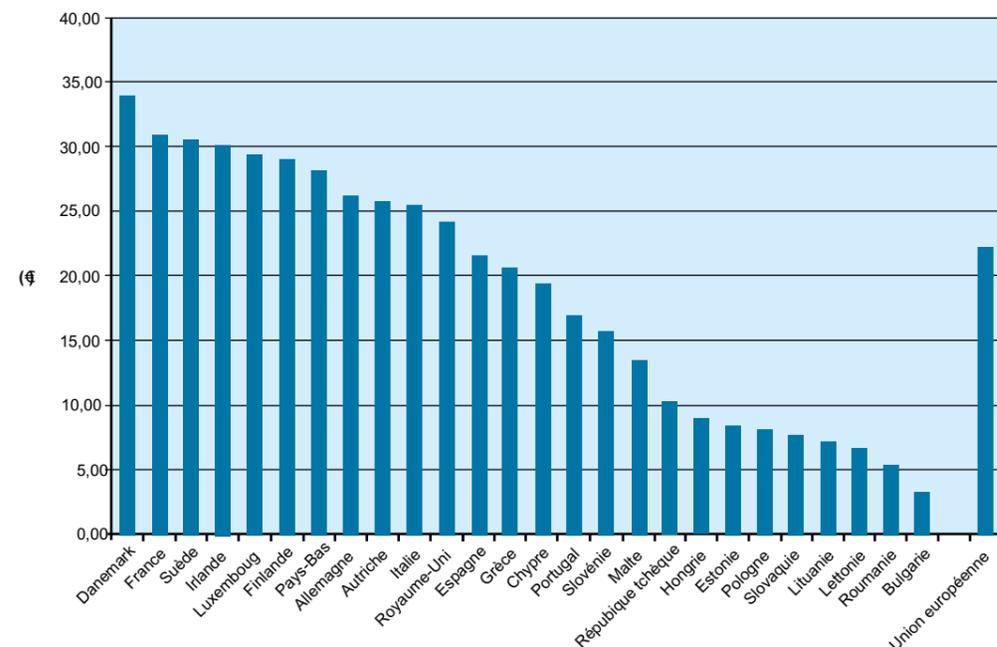
Lors du renouvellement conjoint du Parlement européen et des organes dirigeants de la Commission européenne, de telles questions fondatrices méritent d'être à nouveau posées car elles participent du projet européen dans lequel, par delà leurs aspects techniques, les diverses politiques sectorielles, notamment la politique commune des transports, s'inscrivent.

COHÉSION SOCIALE

La réalisation du marché unique du transport en Europe préconisée dans le traité de Rome de 1957 s'est traduite par de grandes avancées en matière d'ouverture à la concurrence dans les divers modes de transport de marchandises et de voyageurs. Toutefois, la libéralisation n'a été accompagnée que partiellement par une harmonisation dans les domaines social et fiscal, et les conditions de concurrence s'en trouvent faussées. S'il existe désormais des normes communes en matière de licence des conducteurs, de temps de travail et de repos, la question du coût du travail, c'est-à-dire des rémunérations et des charges sociales, reste une des difficultés majeures sur laquelle buttent les deux législateurs communautaires. En matière de transport routier, la Commission a fait, dans le cadre de son paquet routier de 2017, des propositions tendant à progresser vers une certaine harmonisation, mais les deux co-législateurs cherchent encore à s'accorder alors que le Conseil lui-même a pu difficilement s'entendre sur un compromis interne lors de la session du Conseil transport de décembre 2018. Les difficultés à progresser tiennent principalement au fait que les écarts de coût du travail entre les États-membres sont très importants, variant dans une fourchette de 1 à 10 entre la Bulgarie et le Danemark. Ces questions sont particulièrement âpres dans l'activité de transport dont, à la différence de l'industrie, la main d'œuvre et le matériel roulant sont mobiles et vont donc exercer sur le territoire même des pays concurrents. La directive générale sur le détachement des travailleurs qui tend vers une certaine harmonisation dans l'ensemble des secteurs n'a pu être adoptée au cours de l'année 2018 qu'en excluant de son champ la question du transport routier.



Coût du travail en Europe (€ / heure)



Source : eurostat. Labour cost, Wages and salaries, direct remuneration - Nace Rev.1.1 (Source LCS 2008)

Ces disparités entre les États membres génèrent de fortes différences de compétitivité des entreprises, selon leur pavillon d'appartenance, et le marché intérieur ne fonctionne pas comme il devrait. Par exemple, les entreprises françaises sont confrontées à une forte concurrence internationale, y compris sur le marché intérieur, du fait des règles actuelles en matière de cabotage. Elles ont ainsi 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. Une telle situation se retrouve dans une grande partie des pays de l'ouest de l'Europe.

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 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. Un scénario inquiétant 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. 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, dont sa difficulté à utiliser les techniques modernes de communication et de gestion.

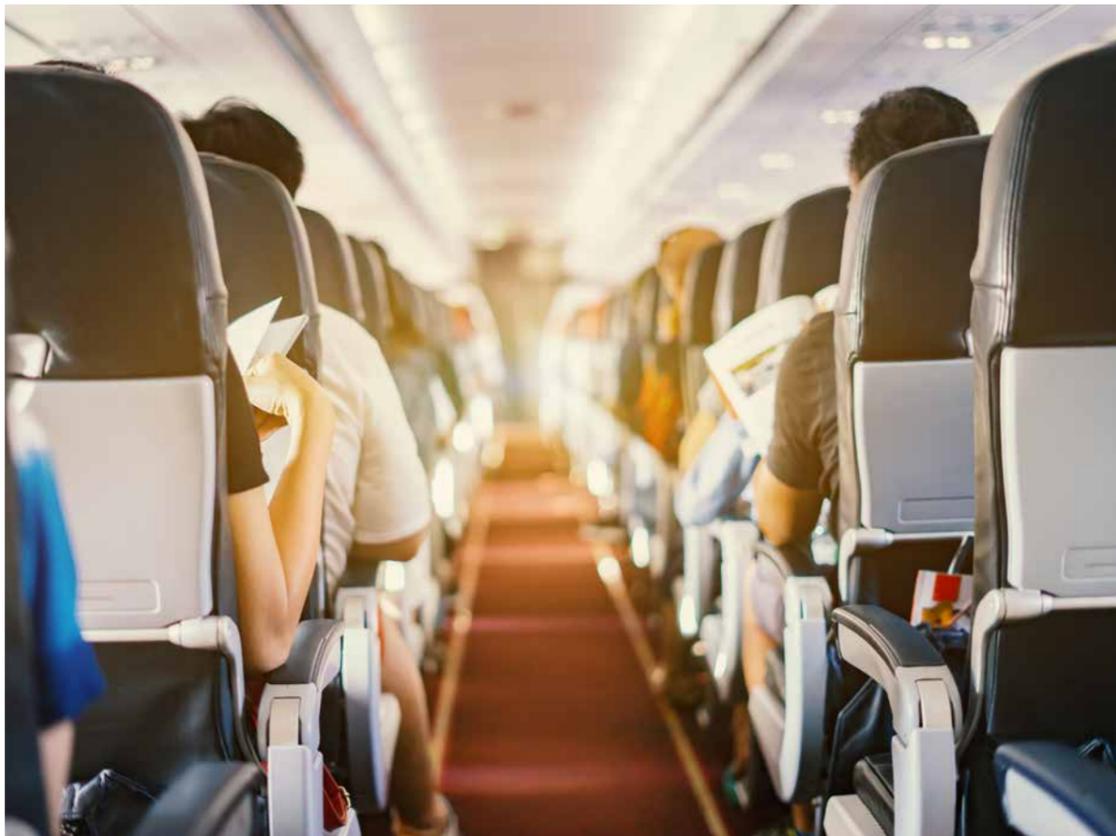
Le Livre blanc de 2011 a bien identifié la question quand il préconise dans sa conclusion de « se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des 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, en effet, 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 cohésion sociale nécessite l'élaboration d'un socle social commun, alors que les questions sociales relèvent principalement des États-membres tandis que la concurrence est de compétence communautaire dans le contexte du marché unique. Cette convergence est pourtant nécessaire à la pleine contribution du secteur des transports à la création d'emplois dans l'ensemble de l'Union et à la robustesse des entreprises de transport dans le cadre d'une saine concurrence. Les difficultés rencontrées pour une harmonisation des normes sociales dans le transport routier témoignent du fait qu'on ne peut isoler les transports des autres domaines d'activité. Il est désormais nécessaire mettre en œuvre le Socle européen des droits sociaux, approuvé par le Parlement européen, le Conseil et la Commission lors du Sommet du 17 novembre 2017 à Göteborg (« Sommet social pour des emplois et une croissance équitables »). Le Socle européen des droits sociaux stipule notamment que les travailleurs de l'UE ont droit à un traitement égal et équitable en ce qui concerne les conditions de travail, l'accès à la protection sociale et à la formation, que des salaires minimaux appropriés doivent être garantis, à un niveau permettant de satisfaire aux besoins du travailleur et de sa famille compte tenu des conditions socio-économiques du pays concerné.

Les droits des passagers

La cohésion sociale comprend aussi la reconnaissance des droits des passagers. Il existe à cet effet divers règlements régissant les droits des passagers aériens, ferroviaires et par bus et traitant aussi de la question des personnes à mobilité réduite. Certains de ces règlements ont fait l'objet de révision pour préciser les conditions de recours des passagers. L'un d'entre eux, concernant les passagers des transports ferroviaires, est en cours de refonte. En 2017, la Commission européenne a en effet présenté une proposition de règlement visant à actualiser les règles européennes existantes en matière de protection des voyageurs, qu'il s'agisse d'information, de réservation, d'assistance ou encore d'indemnisation en cas de retard ou d'annulation, en limitant les dérogations nationales qui conduisent dans une large mesure à priver les voyageurs de leurs droits, et améliorant la fourniture d'informations sur ces droits. Le projet de règlement renforce également les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite et clarifie la procédure et les délais pour le traitement des plaintes. Enfin, elle encourage la mise à disposition de « billets directs », qui englobent des services ferroviaires successifs exploités le cas échéant par des entreprises ferroviaires différentes.



© Adobe Stock

Le Parlement européen a adopté en session plénière le rapport de la Commission TRAN sur ce projet de règlement en novembre 2018, en rejetant la proposition de la Commission visant à exempter les opérateurs ferroviaires du paiement des indemnités en cas de « circonstances exceptionnelles » et en majorant les indemnités proposées. Les eurodéputés ont par ailleurs souhaité imposer la mise en place d'un emplacement clairement désigné pour le transport d'au moins huit bicyclettes assemblées dans tous les trains neufs ou remis à neuf, pour faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, et ils demandent que les voyageurs puissent acheter leur billet à bord sans supplément en l'absence de guichet ouvert dans la gare de départ. Pour sa part, le Conseil n'ayant pas encore conclu un accord sur la proposition de la Commission, le dossier ne pourra aboutir au cours de l'actuelle mandature.

COHÉSION TERRITORIALE

La question de la cohésion territoriale est consubstantielle du projet européen, comme une garantie de stabilité économique et sociale du continent. La construction européenne a très rapidement dû accorder une part très significative des efforts budgétaires à des politiques de rattrapage destinées à compenser les écarts et déséquilibres internes à l'Europe, que les progrès de l'intégration européenne ne parviendraient vraisemblablement pas à résorber « naturellement » à l'échelle d'une génération.

La « politique régionale » de l'Europe

Expression consacrée pour désigner ces différents dispositifs et outils de financement, la « politique de cohésion » de l'Union européenne a émergé dès le début de la mise en œuvre du projet européen. Elle se manifeste dans un premier temps par un article du traité de Rome évoquant le développement harmonieux du territoire européen et la nécessité de réduire les écarts de richesse entre les régions. Dix ans plus tard (1968), la création d'une Direction Générale de la politique régionale souligne la mobilisation de la Commission sur les questions d'équilibres territoriaux, et le choix d'accorder à l'échelon régional une place particulière dans la définition des objectifs, des référentiels et des outils d'action européens.

La préoccupation de la cohésion territoriale de ce nouvel espace économique, culturel et politique amène la Commission et les États-membres à forger des outils dédiés et à les doter de moyens budgétaires substantiels. C'est ainsi que naissent le FEDER (fonds européen de développement régional) en 1975 et le fonds de cohésion en 1993, particulièrement destinés à intervenir dans les transports et l'environnement dans les pays ayant des retards structurels importants. La politique de cohésion prend une place centrale en 1986 avec l'Acte unique européen et l'adhésion du Portugal et de l'Espagne qui accentue les déséquilibres entre la périphérie et le centre de l'Europe. Elle se développe à travers la définition d'objectifs et une programmation pluriannuelle qui permettent d'orienter les subventions européennes sur des projets d'investissement. Avec 351,8 milliards d'euros, les trois fonds de la politique de cohésion (FEDER, FSE et fonds de cohésion) mobilisent un tiers du budget total de l'UE sur la période 2014-2020, dont un montant prévisionnel de 70 milliards d'euros devrait être alloué aux infrastructures de transport, particulièrement pour les pays dits « de la cohésion », c'est-à-dire bénéficiant du fonds de cohésion et qui correspondent aux pays récemment entrés dans l'Union, plus la Grèce et le Portugal.

La politique européenne des transports, et plus particulièrement en ce qui concerne les infrastructures, est un des axes d'intervention de la politique de cohésion, considérant que celle-ci joue en effet un rôle dans la répartition des activités et des populations, et par conséquent ont un effet structurel dans les dynamiques de développement. Ce soutien européen à la politique d'infrastructures prend aussi en compte les bénéfices économiques et sociaux de la création d'emplois, nécessaire à la conception, la réalisation et l'entretien des réseaux de transport, et s'inscrit également en faveur d'une mobilité durable.

L'Union européenne tente ainsi d'articuler deux injonctions politiques consubstantielles du projet européen : assurer les conditions d'une compétitivité optimale de l'économie européenne, au service de la mise en œuvre du marché unique, et contribuer au rattrapage économique des régions les moins avancées. C'est la raison pour laquelle les instruments financiers de la politique de cohésion apportent un soutien aux projets d'infrastructures dans les régions, et en particulier les moins développées.



Tramway de Liège (Belgique).

© 2016 Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT)

Toutefois l'encadrement stratégique de l'utilisation du FEDER relevant des objectifs thématiques détaillant la stratégie UE 2020, et donnant lieu à des taux de concentration différenciés sur certains de ces objectifs en fonction du niveau de développement des régions limite fortement son soutien aux projets d'infrastructure de transport dans les régions les plus développées et en transition, comme c'est le cas pour les régions métropolitaines de la France. Il serait souhaitable d'assouplir quelque peu ces règles pour permettre, par exemple, le soutien du FEDER à des projets d'infrastructure de transport dans des régions enclavées ou périphériques. Ce n'est toutefois pas l'orientation retenue par la Commission dans ses propositions pour la future période de programmation des fonds structurels (2021-2027) : celles-ci prévoient que dans les États-membres les plus riches⁵, dont la France, 85 % des montants de ces fonds devront être consacrés à deux priorités principales : une Europe plus intelligente (innovation, numérisation, transformation économique et soutien aux PME) et une Europe plus verte (transition énergétique, énergies renouvelables et lutte contre le changement climatique), les infrastructures de transport relevant d'une troisième priorité : une Europe plus connectée. Ces propositions sont en cours de négociation au sein du Parlement européen et au Conseil. Il est probable qu'elles n'aboutiront pas durant l'actuelle mandature et que le nouveau Parlement aura à se prononcer.

Émergence d'une politique européenne des infrastructures de transport, le Réseau Trans-Européen de Transport et son instrument financier dédié

La politique européenne des infrastructures est le résultat d'une longue maturation qui a accompagné la définition progressive de la politique des transports. Élément de l'aménagement physique du territoire européen, d'abord résultat de la juxtaposition des réseaux nationaux, la politique européenne des infrastructures représente un défi politique et un défi budgétaire.

⁵ PIB/hab supérieur à la moyenne de l'UE

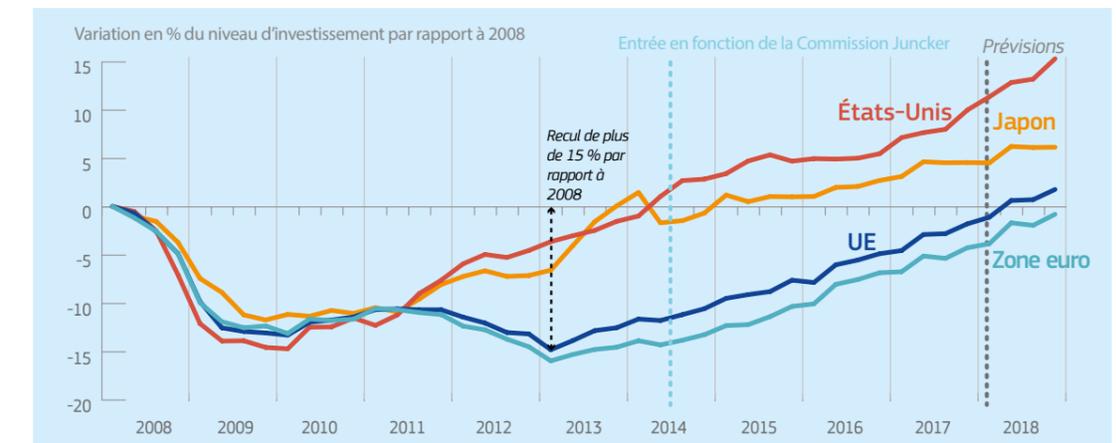
Défi politique, puisqu'il a fallu attendre le traité de Maastricht pour inscrire les réseaux d'infrastructure de transport parmi les compétences partagées entre l'Union européenne et les États-membres, Progressivement cela a conduit l'Union européenne à s'immiscer dans les programmations nationales et jouer un rôle clé en matière de schéma des grandes infrastructures de transport dépassant les cadres nationaux pour s'inscrire dans une perspective européenne. A l'issue du Conseil européen d'Essen, qui a fixé à l'échelle de l'époque d'alors 14 grands projets considérés comme prioritaires pour structurer un grand réseau transeuropéen, le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) est entré dans l'ordre juridique communautaire avec une décision du Parlement et du Conseil de 1996. D'une liste de grands projets, porteurs symboliques de l'ambition de connexion et unification des grands réseaux nationaux, la politique des infrastructures a progressivement évolué pour répondre aussi à des préoccupations nouvelles, dont la priorité évolue avec la montée en charge de la politique européenne des transports, la géographie de la Communauté puis de l'Union, et l'émergence de nouveaux défis dont plus particulièrement celui de la transition énergétique.

Le défi budgétaire est posé par l'écart entre le montant des « besoins d'infrastructures à réaliser » rapporté par la Commission et estimé à 500 milliards d'euros, le montant du budget consacré par l'UE à la politique d'infrastructures et la capacité d'investissement des États membres. Indépendamment des instruments de la politique de cohésion (FEDER et fonds de cohésion), un instrument dédié a été créé conjointement à la décision créant le Réseau Trans-Européen de Transport. Cet instrument trop faiblement doté à l'origine pour avoir un effet de levier sur les grands projets transfrontaliers à réaliser, s'est progressivement accru, en même temps qu'il changeait d'appellation. Le Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) s'est ainsi vu doté pour la période 2014-2020 d'un montant de 26 milliards d'euros spécifiquement alloués aux infrastructures de transport.

Le FEIS pour accélérer la réalisation des projets d'infrastructure par la mobilisation des fonds privés

Le fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS, dit aussi plan Juncker) initié en 2014 par la nouvelle Commission présidée par Jean-Claude Juncker a concrétisé les attentes de dispositifs innovants, capable de mobiliser les fonds privés pour financer des projets d'intérêt européen. Le budget européen et les budgets nationaux étant contraints et limités pour réaliser dans les temps impartis les grands projets d'infrastructure nécessaires pour achever le Réseau Trans-Européen de Transport, depuis le début des années 2000, de nombreux acteurs appellent l'Union à porter une stratégie d'investissements au service de la croissance, dont ces projets sont partie intégrante. Mais comment la mettre en œuvre sans recours à la dette ? La crise économique ouverte en 2008 a souligné la nécessité d'une politique de relance. Le FEIS tente de répondre à ce défi en mobilisant les fonds privés disponibles par une garantie assurée par l'Union européenne au travers de la BEI (Banque européenne d'investissement).

LE PLAN JUNCKER CONTRIBUE À COMBLER LE DÉFICIT D'INVESTISSEMENT : RETOUR AU NIVEAU D'AVANT LA CRISE ET PROGRESSION CONSTANTE.



Source du graphique : document BEI juillet 2018

Cependant, si le bilan global du FEIS est plutôt positif, il est plus mitigé pour le secteur des transports. L'objectif de 315 milliards d'euros de projets a été atteint en 2018, avant la fin de l'échéance de trois ans (deux tiers de ces 315 milliards d'euros proviennent d'investissements privés), mais les transports n'ont pas su en capter plus de 8 %. Une deuxième génération du FEIS a été annoncée en 2017 avec un objectif d'engagement de 500 milliards d'euros à l'horizon 2020. Selon la BEI, en novembre 2018, le volume total du financement au titre du FEIS pour la France est de 11 milliards d'euros qui devraient générer 56,9 milliards d'euros d'investissements supplémentaires. La Commission a annoncé son intention de poursuivre le FEIS pour la prochaine période du Cadre Financier Pluriannuel, sous le nom d' « InvestEU », qui interviendra dans quatre domaines d'action, dont celui des infrastructures durables. Les discussions sont en cours sur le montant à lui allouer et les modalités de sa mise en œuvre.

LA CONSTRUCTION DE LA COMPÉTENCE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE POLITIQUE D'INFRASTRUCTURES

L'Europe n'a pas de compétence exclusive pour la construction d'infrastructures. Elle intègre ce levier important pour la politique des transports au début des années 1990, avec le traité de Maastricht qui établit une base juridique pour le Réseau Trans-Européen de Transport devant permettre l'interconnexion entre les réseaux nationaux des États-membres. Dès lors la politique du Réseau Transport s'inscrit parmi les politiques communautaires avec l'adoption d'une décision du Parlement et du Conseil qui fera ensuite l'objet de plusieurs révisions. Ces textes reviennent à formuler au plan communautaire des orientations et un schéma, les États-membres restant les principaux acteurs des réalisations et maîtres de leur programmation.

- Le Traité de Maastricht (1992) établit une base juridique pour construire les Réseaux Trans-Européens d'infrastructures pour les transports, les télécommunications et l'énergie. Dès cet acte fondateur, l'interconnexion des réseaux nationaux et la desserte des territoires dans une perspective de cohésion ont constitué les objectifs assignés à la politique d'infrastructure de transport de l'Union européenne. Il s'agit d'assurer le développement de réseaux d'envergure européenne et de contribuer au désenclavement des régions insulaires périphériques et éloignées des grands centres. Deux mots clés portent le discours européen : interconnexion et interopérabilité des réseaux nationaux.
- Lors du Conseil européen d'Essen en 1994, 14 grands projets considérés comme prioritaires pour structurer un grand Réseau Trans-Européen pour l'Europe de l'époque.
- Les deux Livres blancs consacrés au transport en 2001 puis en 2011 accompagnent la maturation progressive de cette politique. Elle est adaptée et remise en perspective avec l'élargissement de 2004, qui nécessite une révision des priorités à l'échelle du nouveau territoire et la montée en puissance des outils de financement.
- Deux ans plus tard, en 1996, le Conseil et le Parlement adoptent une décision ayant valeur législative, fixant les règles pour le développement du Réseau Trans-Européen de Transport, décision qui a, depuis, donné lieu à plusieurs révisions, dont une première pour faire entrer dans l'ordre juridique communautaire ces grands projets passés de 14 à 30 et intégrer dans le réseau les nouveaux États-membres de 2004 et 2007.
- La dernière révision de 2013 a porté sur la reconnaissance d'un double réseau, un réseau central à caractère structurant comprenant un ensemble de corridors multimodaux connectés à des ports et au sein duquel on trouve les grands projets encore à réaliser et un réseau global à caractère maillé desservant plus finement les territoires.
- Une révision est en cours d'adoption destinée à revoir, dans la perspective du Brexit, certains points des deux réseaux, en particulier des ports maritimes le long de la Manche.



QUELQUES DATES CLEFS :

- 1994** : Essen, liste de 14 grands projets prioritaires ;
- 1996** : Décision du Parlement et du Conseil pour le développement du Réseau Trans-Européen de Transport, intégrant les 14 grands projets d'Essen. Mise en place d'un budget spécifique pour les RTE-T ;
- 1999** : Adoption du SDEC, schéma de développement de l'espace communautaire ;
- 2001** Livre blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix ;
- 2004** : Révision de la Décision de 1996, faisant passer la liste des grands projets de 14 à 30 et intégrant les États-Membres rentrant dans l'Union ;
- 2011** : Livre blanc : Feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources ;
- 2013** : Deuxième révision de la Décision de 1996 créant un double réseau, le réseau central comprenant les 9 corridors multimodaux et le réseau global. Le budget RTE-T cède la place au MIE, beaucoup plus fortement doté ;
- 2014** : FEIS / Plan Juncker ;
- 2018** : Effondrement du Pont Morandi à Gênes.

LE RÉSEAU CENTRAL DU RTE-T

Le réseau central comprend :

- 94 ports européens majeurs, reliés aux réseaux ferroviaires et routiers ;
- 38 aéroports clés, reliés aux grandes villes par liaisons ferroviaires ;
- 15 000 km de lignes ferroviaires aménagées pour la grande vitesse ;
- 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

Cet ensemble sera le système circulatoire du marché unique, permettant le déplacement sans entrave des marchandises et des personnes dans l'UE.

Une innovation majeure apportée par les nouvelles orientations relatives au RTE-T est l'introduction de neuf corridors destinés à faciliter le développement du réseau central. Chaque corridor doit comprendre au moins trois modes de transport, trois États-membres et deux tronçons transfrontaliers.

Des « plateformes de corridors » seront créées afin de réunir les États-membres et les parties concernées. Une plateforme de corridor est une structure de gouvernance chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des « plans de travail de corridors », afin que les travaux réalisés le long du corridor, dans différents États-membres et à différents stades d'avancement, puissent converger efficacement. Des coordonnateurs européens présideront les plateformes des grands corridors du réseau central.

Le MIE

Le Mécanisme pour l'interconnexion est depuis 2013 « l'instrument financier » dédié au Réseau Trans-Européen de Transport au sein du Cadre Financier Pluriannuel (CFP) de l'Union européenne. Il relève d'un règlement du Parlement et du Conseil qui « fixe les conditions, méthodes et procédures pour l'octroi d'un concours financier de l'Union aux Réseaux Trans-Européens afin de soutenir des projets d'intérêt commun réalisés dans le secteur des infrastructures de transport, des télécommunications et de l'énergie, et de tirer parti des synergies potentielles entre ces secteurs ».

L'accroissement significatif du budget alloué au MIE par rapport à celui de la période précédente a permis que les taux de cofinancement de l'Union européenne puissent désormais atteindre 40 % alors qu'ils ne dépassaient pas 10 % précédemment. L'effet de levier qui en résulte est de nature à faire progresser la réalisation des grands projets à forte valeur ajoutée communautaire dont les seuls financements nationaux ne suffisaient pas. Le nouvel instrument correspond aussi à une nouvelle inflexion de la politique d'infrastructures. Il précise en effet la définition d'une hiérarchie de priorités pour la mobilisation des fonds européens dans le développement des infrastructures. Tout en portant sa priorité aux neuf corridors du « réseau central », qui nécessiterait 250 milliards d'euros d'investissement, il traite aussi du « réseau global », auquel les États-membres sont appelés à contribuer activement afin que, d'ici à 2050, « la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce réseau capillaire ».

Une part du fonds de cohésion allouée aux pays bénéficiaires du fonds vient abonder le MIE, tout en restant ciblée sur ces pays, établissant ainsi une complémentarité entre le Réseau Trans-Européen de Transport et la politique de cohésion.

L'évaluation à mi-parcours du MIE montre l'ampleur des besoins : fin 2018, 100 % des crédits ont été alloués, 45 % déjà engagés et 20 % payés. Chacun des appels à projets qui ouvrent droit à subvention de l'UE suscite un grand nombre de candidatures. Avec 2,5 milliards d'euros obtenus pour ses projets, la France est le deuxième bénéficiaire du MIE, derrière la Pologne qui profite de l'enveloppe issue du fonds de cohésion.

La référence à la mobilité militaire est inédite et renforce une inflexion des efforts de l'Union vers l'entretien des réseaux existants plutôt que la construction d'équipements nouveaux. Le budget infrastructures de l'Union pourrait augmenter de manière très significative avec la mise en place d'un fonds dédié à l'amélioration de la fluidité des circulations militaires stratégiques sur les réseaux existants. Ce projet en cours de discussion profiterait ainsi aux réseaux civils, et abonderait d'environ 6 milliards d'euros les fonds consacrés par l'Union au renforcement des infrastructures de transport.

LES PRIORITÉS PROPOSÉES PAR LA COMMISSION POUR LA PROCHAINE GÉNÉRATION DU MIE

- Développer le Réseau Trans-Européen de Transport, tout en facilitant la transition de l'UE vers une mobilité connectée, durable, inclusive et sûre.
- Décarboner les transports, par exemple en mettant en place un réseau européen d'infrastructures de recharge en carburants alternatifs ou en privilégiant les modes de transport respectueux de l'environnement.
- Investir dans des projets à haute valeur ajoutée dans les pays de la cohésion, grâce à un budget dédié de 11,3 milliards d'euros.
- Adapter certains tronçons du réseau de transport à un double usage civil et militaire (par exemple en termes d'exigences techniques de dimension et de capacité), grâce à un budget dédié de 6,5 milliards d'euros au titre de l'initiative européenne de défense.

MOBILITÉ URBAINE

Si les transports relèvent de la compétence partagée entre l'Union européenne et les États-membres, le principe de subsidiarité, qui pose que l'action publique doit pour sa meilleure efficacité s'effectuer au niveau le plus bas possible dans la hiérarchie des niveaux institutionnels, s'applique. La majorité des déplacements en Europe, de personnes comme de marchandises, s'effectuant à l'échelle locale, relèvent-ils uniquement de l'action locale ? On objectera que, d'une part, existent aussi nombre de déplacements à longue distance, et que les transports locaux sont fréquemment l'amorce ou l'aboutissement d'un transport plus long ; d'autre part, que les effets externes du transport, ainsi que leurs considérables enjeux économiques et politiques, ressortissent à des préoccupations d'une ampleur plus large, y compris mondiale quand il s'agit de gaz à effet de serre.

Les enjeux liés à la mobilité urbaine sont fondamentaux, tant en termes d'usages, alors que plus de 60 % des citoyens européens vivent en milieu urbain (dans des villes de plus de 10 000 habitants), qu'en termes d'externalités négatives, sachant que les émissions liées à la mobilité urbaine représentent 40 % des émissions de CO₂ liées à la route, que près de 70 % de la pollution est liée aux transports, et que le coût lié à la congestion urbaine est estimé à près de 100 milliards d'euros chaque année (1 % du PIB de l'UE)⁶. Les villes sont, sans doute, les plus à même de trouver les meilleures approches pour traiter ces enjeux de nature très locale, à l'exception de celui des émissions de gaz à effet de serre qui constitue un enjeu très global⁷.

En vertu du principe de subsidiarité, les décisions relatives aux réseaux urbains de transport sont du ressort des municipalités concernées, des gouvernements locaux (départements, régions), et éventuellement du niveau national pour les grandes capitales, en tant qu'autorités organisatrices. Si l'Union européenne n'a que peu de prise sur ces décisions, elle a vocation, notamment dans le cadre de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique, à donner des orientations (et elle l'a fait en œuvrant par exemple en faveur de l'accord de Paris) et fournir des outils, notamment financiers, pour permettre la réalisation de projets menés sous l'égide des municipalités.

L'Union européenne intervient ainsi dans le financement de projets de transports locaux au travers de différents outils :

- prêts de la Banque européenne d'investissements, pouvant financer par exemple des lignes de métro, tramway, BHNS (bus à haut niveau de service), l'acquisition de matériel roulant ou de bus, des pistes cyclables ou des voies piétonnes, des systèmes intelligents de gestion du trafic, la mise en place d'une billettique électronique, etc.
- fonds FEDER : l'UE intervient dans le cadre de la politique de cohésion économique, sociale et territoriale, politique dite « à gestion partagée » entre la Commission, les États-membres et les Régions, à travers le fonds européen de développement régional (FEDER). Pour la seule France, le FEDER représente 9,5 milliards d'euros, tous secteurs confondus. En France, la gestion des fonds du FEDER relève des conseils régionaux. On peut citer, pour la France, le tramway de Brest, l'extension du tramway de l'agglomération clermontoise, le développement des transports intermodaux à Uzerches...
- fonds Marguerite : fonds de capital-investissement paneuropéen pour des projets liés aux domaines de l'énergie, du changement climatique et des infrastructures.
- CIVITAS P2020 : subventions visant à soutenir les projets de mobilité durable (recherche, démonstrateurs, soutien aux projets).
- Horizon 2020 : subventions pour des activités de recherche et innovation dans le domaine routier...

L'influence de l'Union européenne au niveau local se manifeste également à travers la fixation de normes, notamment environnementales (normes Euro pour les émissions des moteurs thermiques, par exemple). Ainsi, le 12 octobre 2018, le Comité environnement du Parlement européen a adopté des objectifs ambitieux en matière de marchés de bus propres : la part des bus « propres » (la définition a été précisée et élargie par ce comité et comprend par exemple les bus à biocarburants) dans les marchés d'acquisition, de location ou de leasing de bus doit atteindre 50 % en 2025 et 75 % en 2030.

Le transport local se trouve ainsi être un enjeu à la fois primordial et subsidiaire quant aux moyens d'intervention directs et indirects de l'UE.

⁶ Source : https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

⁷ Et sur ce dernier enjeu, elles ont un rôle à jouer, et nombre d'entre elles se sont associées à la COP 21 et à l'application de l'accord de Paris sur le climat.



L'EUROPE DANS LE MONDE

Le fonctionnement du système de transport se joue simultanément à plusieurs échelles, emboîtées. L'espace européen, hétérogène d'un point de vue interne, est aussi partie prenante aux recompositions mondiales en cours. Mais peut-on alors parler de cohésion ?

L'Union européenne, acteur mondial dans le secteur des transports

Les transports, base matérielle de la libre circulation des personnes et des marchandises, constituent un des piliers du marché unique européen. L'UE s'est donc particulièrement bien équipée en infrastructures de transport : la route y constitue, comme ailleurs dans le monde, le mode de transport le plus utilisé, représentant 80 % du transport de passagers (en termes de passagers-kilomètres) sur un réseau de presque cinq millions de kilomètres⁸, suivie par le fer (210 000 km de voies ferrées, dont 7 000 km de LGV⁹) et l'aérien (49 aéroports de plus de 10 millions de passagers par an) pour la longue distance. Elle dispose également de 52 000 km de voies navigables.

Sur le plan international, l'UE se positionne parmi les grands territoires faisant le plus grand usage des infrastructures de transport alternatifs à la route. Ainsi l'UE représente une part significative du trafic ferroviaire mondial de passagers, avec environ 400 milliards de passagers-kilomètres, derrière l'Inde (en forte croissance de 1 000 à 1 400 milliards entre 2011 et 2014) et la Chine (de 1 000 à 1 200 milliards), sensiblement au même niveau que le Japon, et devant la Russie (moins de 200 milliards)¹⁰.

En outre, l'UE compte parmi les grands acteurs du fret, particulièrement pour le mode routier. La Cour des comptes de l'Union européenne estime néanmoins que des efforts restent à faire pour développer le fret ferroviaire et le fluvial, ce que confirment les données de l'International Transport Forum pour la période 2011-2014¹¹ :

- Pour ce qui est du fret routier, l'UE réalisait près du tiers du volume de fret routier chinois, et un peu plus du volume de fret routier indien (UE27 : environ 1 700 milliards de tonnes-kilomètres annuellement ; Inde entre 1 000 et 1 500 milliards ; et Chine entre 5 000 et 6 000 milliards) ;
- Pour le fret ferroviaire en revanche, l'UE se situe en retrait par rapport à la Chine, aux États-Unis, à la Russie et à l'Inde (UE27 en-deçà de 500 milliards de t.km ; Chine entre 2 500 et 3 000 ; États-Unis à un peu plus de 2 500 ; la Russie entre 2 000 et 2 500 ; Inde à environ 700) ;
- Pour le fret fluvial, l'UE se positionne très en retrait par rapport à la Chine ou aux États-Unis (UE27 aux alentours de 100 à 200 Mds de t.km ; Chine en forte croissance de 2 500 à plus de 3 500 ; États-Unis stables à près de 500).

⁸ 4,9 millions de km pour l'Europe des 28 à fin 2013, d'après le rapport 2017 de la European Union Road Federation. Le réseau routier français en représente plus d'un cinquième (1,1 million de km).

Le transport maritime représente 75 % des échanges commerciaux entre l'Europe et les autres pays et 40 % du fret intra-européen (avant tous les autres modes), et environ 400 millions de passagers empruntent les voies navigables européennes chaque année. En 2014, le Conseil et le Parlement européen ont décidé de promouvoir d'ici à 2025 le développement d'un réseau de stations de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (réduisant les émissions de CO₂ d'environ 25 % et émettant une faible quantité d'oxyde de soufre, d'oxyde d'azote et de particules fines) dans les grands ports maritimes qui composent le réseau transeuropéen, ainsi que d'un système d'alimentation électrique à quai. Le GNL apparaît en effet comme un carburant de transition pour atteindre l'objectif, fixé en avril 2018 par l'organisation maritime internationale, de réduire de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 2008.

D'un continent à l'autre, le partage modal du fret montre du reste de très forts écarts : du fait des exigences et contraintes des territoires à desservir, mais aussi des effets à long terme des politiques des transports et d'aménagement menées ici et là (la « dépendance du chemin »), il n'y a pas de modèle universel d'un système de transport moderne.

Quant au transport aérien, il s'est considérablement développé depuis la création du marché unique de l'aviation au sein de l'UE dans les années 1990, avec un nombre de vols journaliers croissant de 10 000 en 1992 à 23 000 en 2016, et un nombre de liaisons qui a également crû de 2 700 à 7 400 dans le même temps. En outre, l'initiative du « ciel unique européen », qui permet à toute compagnie aérienne de l'UE de décoller de l'aéroport européen de son choix à destination de n'importe quelle ville d'un autre pays, tend à être élargie au reste du monde via des accords conclus avec d'autres pays (États-Unis, Canada, Israël, pays des Balkans, Maroc, Jordanie, Géorgie, Moldavie...).

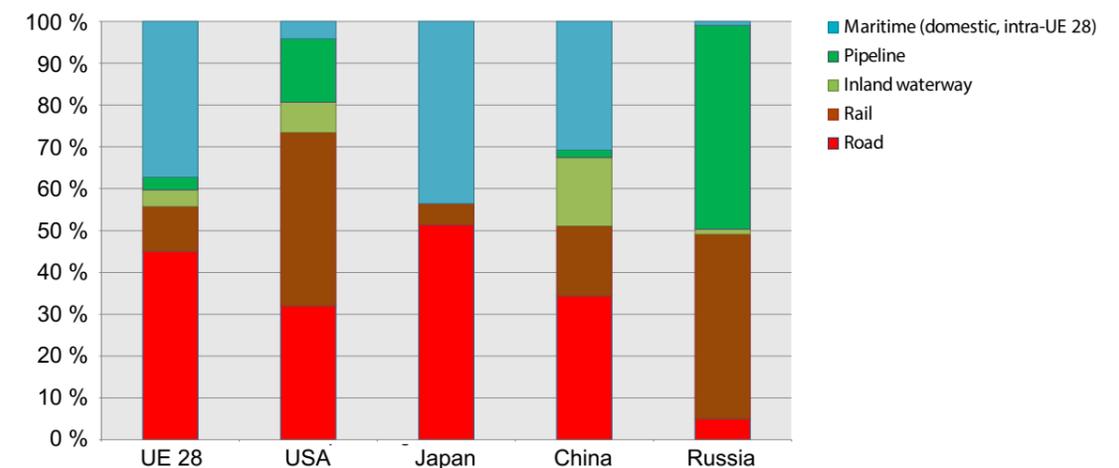
Les transports suivent à l'échelle de l'Union une politique de libéralisation, visant à en renforcer l'efficacité et à les rendre plus accessibles, même si l'UE estime que les obstacles à l'entrée du marché des transports persistent dans de trop nombreux États membres.

L'Union européenne et la lutte contre le changement climatique lié aux transports

À l'échelle internationale, la stratégie européenne de coopération vise à étendre les règles internes de marché et à promouvoir la sécurité, la sûreté et les standards environnementaux. L'ouverture à la concurrence et le développement de transports « propres » dans pays émergents demeure une priorité. L'extension des politiques de transport européennes aux États voisins de l'UE constitue également un objectif prioritaire.

L'UE entend également montrer l'exemple dans la lutte contre le changement climatique. À ce titre, elle a œuvré pour mettre en place une coalition d'États favorables à un accord ambitieux en amont de l'accord de Paris sur le climat. Au niveau de l'UE, en 2015, au moins un tiers de la consommation d'énergie finale et près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre provenaient des transports, faisant de ceux-ci un enjeu majeur pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris.

PARTAGE MODAL DU FRET DANS L'UNION EUROPÉENNE, AUX ÉTATS-UNIS, AU JAPON, EN CHINE ET EN RUSSIE (% , T.KM)



⁹ Lignes ferroviaires permettant des vitesses supérieures à 200 km/h.

¹⁰ Rapport de l'OCDE « ITF Transport Outlook 2017 »

¹¹ Transport Outlook 2017

En outre, la Commission a décidé en 2017 d'investir 2,7 milliards d'euros dans 152 projets de transport visant à promouvoir une mobilité « compétitive, propre et connectée ». Ceux-ci incluent 1,8 milliard pour le réseau européen ferroviaire, 369 millions pour décarboner et mettre à niveau le réseau routier et développer les systèmes de transport intelligents, et 311 millions pour le déploiement de systèmes de gestion du trafic aérien.

De plus, l'UE cherche à promouvoir la prise en compte des externalités de la route, par exemple via la directive 2011/76/EU qui permet aux États-membres de taxer les poids lourds au-delà du coût de l'infrastructure.

Forte de ses propres politiques communes, mais également des politiques de chacun de ses États-membres en faveur de la lutte contre le changement climatique et contre la pollution, l'Union européenne apparaît, non pas comme un bloc exemplaire dans le monde, mais néanmoins comme un des moteurs de la transition écologique au niveau international, particulièrement quand les engagements des États-Unis faiblissent considérablement, et que la Chine, deuxième et bientôt première économie mondiale, doit encore, malgré des efforts considérables en faveur de l'efficacité énergétique et des énergies nouvelles, faire face à une très forte dépendance aux hydrocarbures et au charbon.

En 2011, le Livre blanc de l'UE sur les transports (*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*) visait notamment à réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis des hydrocarbures, et à réduire de 60 % d'ici 2050 les émissions carbonées des transports, en s'appuyant sur les objectifs suivants :

- Disparition des voitures à carburant traditionnel dans les villes ;
- 40 % de carburants à taux réduit de carbone dans l'aviation et au moins 40 % de réduction des émissions de CO₂ du transport maritime ;
- 50 % du transport de marchandise sur plus de 300 km doit être assuré par le rail ou la voie d'eau, et non plus par la route ;
- Atteindre une majorité de trajets sur distances moyennes réalisées par le rail ;
- Achever le réseau européen de trains à grande vitesse ;
- Achever le Réseau Trans-Européen de Transport.

Le 28 novembre 2018, à quelques jours de l'ouverture de la COP 24 en Pologne, la Commission publiait, conformément à la demande formulée en mars 2018 par le Conseil européen, une stratégie de long terme (horizon 2050) pour la neutralité climatique de l'économie européenne, sous la forme d'une communication intitulée « *Une planète propre pour tous : une vision stratégique européenne de long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat* ». Cette communication fait référence au récent rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (8 octobre 2018), qui expose les conséquences d'un réchauffement des températures au-delà de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et qui alerte sur la nécessité de la réalisation d'une neutralité carbone à l'horizon 2050 pour limiter la hausse à 1,5°C. La Commission déclare vouloir passer à la vitesse supérieure, en proposant une stratégie devant permettre à l'Europe de devenir d'ici 2050 la première grande économie du monde à présenter un bilan neutre sur le plan climatique. Cette stratégie, dont l'un des grands axes est l'émergence d'une mobilité propre, sûre et connectée, ne fixe pas d'objectifs chiffrés mais propose une vision « de l'ensemble des transformations économiques et sociétales à accomplir, engageant tous les secteurs de l'économie et de la société ». La Commission invite les États membres à débattre de cette vision lors du Sommet européen consacré à l'avenir de l'UE 27, qui se tiendra à Sibiu (Roumanie) le 9 mai 2019. Comme le prévoit l'accord de Paris, l'UE présentera à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, au début de 2020, sa stratégie pour l'horizon 2050.

L'UE et l'initiative chinoise des nouvelles routes de la soie

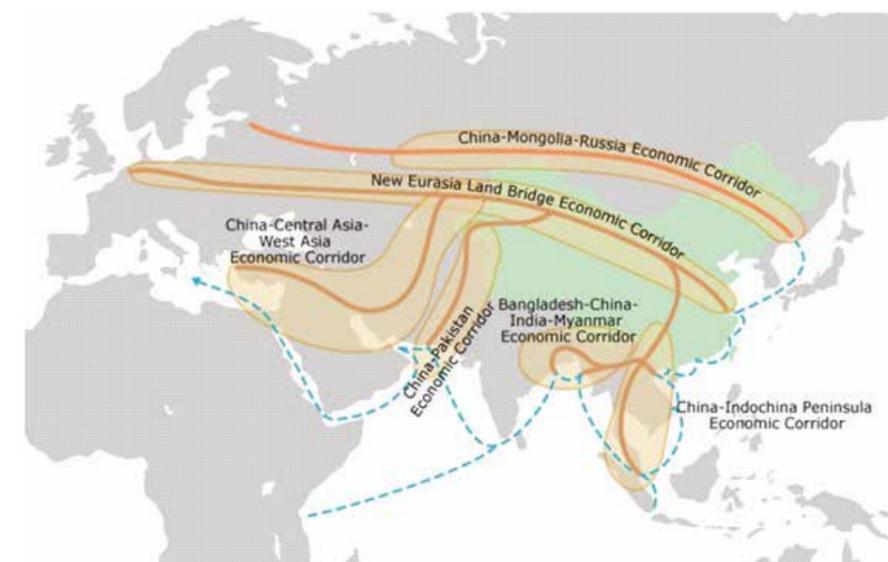
Comme le souligne la note *Trésor-éco* n°229 d'octobre 2018 de la Direction générale du Trésor, les nouvelles routes de la soie (*Belt and Road Initiative* ou BRI), initiative lancée en 2013 par le Président chinois Xi Jinping, constituent une priorité majeure pour le gouvernement chinois et visent à construire et exploiter des infrastructures portuaires, routières, ferroviaires, mais également énergétiques, industrielles ou numériques, principalement sur le continent eurasiatique mais aussi en Afrique voire dans l'Arctique. Ce projet considérable s'inscrit à la fois dans la stratégie d'influence économique internationale de la Chine, et dans sa stratégie de sécurisation de ses approvisionnements et de facilitation des échanges pour ses exportations (notamment afin de pallier ses surcapacités de production).

Les investissements relatifs à cette initiative pourraient atteindre 1 000 à 4 000 milliards d'euros d'après les autorités chinoises, grâce au soutien des banques de développement, d'un fonds spécifique (*Silk Road Fund*), de fonds provinciaux, des grandes banques chinoises, mais aussi de financements privés. Cette initiative comprend au moins six corridors terrestres (*belt*) ainsi qu'un réseau portuaire (*road*) reliant la Chine à l'Europe. Des entreprises d'État chinoises (State Grid, PowerChina, China Railway Group, China Railway Corporation, COSCO, China Merchant Group...) ainsi que de grands groupes privés (Alibaba, ZTE, Huawei...) exercent un rôle moteur dans le développement des projets de l'initiative BRI.

Pour l'Europe, cette initiative pourrait contribuer au développement économique et, si les entreprises européennes parviennent à participer aux projets (qui théoriquement au moins sont ouverts à la concurrence), pourrait être directement génératrice d'emplois et de revenus. Pour la Chine, l'UE représente un marché crucial pour ses exportations, dans un contexte où la Chine entend devenir un acteur dominant dans de nombreux secteurs de pointe (TIC, robotique, aéronautique, équipement naval et maritime, équipements ferroviaires, automobile, électricité, matériel agricole, nouveaux matériaux et médecine).

Si la Chine dialogue pays par pays avec les membres de l'UE et certains pays candidats à l'adhésion via des *memorandums of understanding*¹², l'UE a néanmoins adopté une position commune, favorable à l'initiative chinoise sous réserve qu'elle soit ouverte, qu'elle respecte les règles de marché, les standards et normes internationaux et européens, et qu'elle prenne en compte les initiatives parallèles dans une logique de complémentarité. Pour l'UE, il importe en effet que ces nouvelles routes de la soie puissent constituer un partenariat mutuellement avantageux, équitable, qui permette aussi aux entreprises européennes d'accéder plus facilement au marché chinois.

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



Source : China Trade Research - HKTDC <http://china-trade-research.hktdc.com/businessnews/article/The-Belt-and-Road-Initiative>.
Carte reprise dans la note Trésor-éco n°229

¹² La France n'en a pas signé.



MOBILITÉ DURABLE

La prise en compte des problèmes environnementaux liés aux transports n'a pas été ignorée par l'Union européenne, tout au contraire : elle publia un *Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement : une stratégie communautaire pour le développement des transports respectueux de l'environnement* dès 1992, l'année du sommet de Rio. Cette question n'a évidemment – hélas – rien perdu de son actualité, de son urgence.

Récemment, les ministres des Transports et de l'Environnement des États-membres ont associé trois thèmes relevant de la « durabilité » des transports : les pollutions locales, les émissions de gaz à effet de serre et la sécurité (ou plutôt l'insécurité) routière.

TRANSFERT MODAL

Avant d'aborder les questions clefs structurant la recherche d'une mobilité durable, un thème politique traditionnel ne saurait être passé sous silence, celui du transfert modal. Cette expression désigne une modification de la répartition des flux de transport – transport de voyageurs et de marchandises – entre les divers modes de transport. De fait, la modification de partage des flux entre les modes ainsi envisagée a un sens plus précis. Elle consiste en un transfert d'une partie des flux routiers vers les modes alternatifs : rail, voie d'eau, transport maritime, ou solutions multimodales dans lesquelles l'usage de la route est limité aux segments locaux de la chaîne de transport de bout à bout.

Le transfert modal est comme tel un objectif de nombreuses politiques de transport, régionales, nationales ou communautaires, car il peut répondre à plusieurs préoccupations : utiliser des modes de transport moins consommateurs d'énergie fossile, moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins polluants que le mode routier ; alléger la congestion routière et mieux utiliser les capacités disponibles dans les autres modes ; utiliser plus intensément les ressources du mode ferré, pour lequel les coûts fixes sont importants et les rendements croissants ; diminuer le nombre d'accidents routiers en utilisant des modes plus sûrs.

L'objectif de transfert modal est surtout avancé pour le transport de fret. Pour les voyageurs, les mêmes motifs sous-jacents d'économie d'énergie, de sécurité, etc. sont couramment traduits par un transfert d'un mode individuel (l'automobile) vers un mode collectif, mais ce dernier est le plus souvent routier (autobus, autocar). Ces considérations s'enrichissent aujourd'hui des innovations dans l'usage de l'automobile avec le covoiturage, sans compter les vélos ou trottinettes à assistance électrique, taxis collectifs et un jour taxis autonomes, etc.

Un transfert modal du fret n'est pas toujours, techniquement et économiquement, possible. Alors que la route est partout présente – ne serait-ce que sous la forme de pistes de terre – les autres modes ne couvrent qu'une part du territoire européen et sont donc souvent simplement indisponibles pour un transfert modal. C'est évidemment le cas du transport maritime et du transport fluvial (surtout selon les exigences du transport par voie d'eau moderne en termes de gabarit), c'est aussi le cas du chemin de fer, dont le réseau local n'a cessé de diminuer depuis près d'un siècle (le repli du réseau français commence dans les années 1920). Faute de branchement direct au réseau ferré ou fluvial, l'accès à ces modes alternatifs demande un transport routier de pré-acheminement et / ou de post-acheminement, avec les manutentions supplémentaires afférentes.

Sous l'angle écologique, l'emprunte carbone des modes alternatifs n'est pas toujours meilleure que celle du mode routier. C'est notamment le cas du fer, si le chargement des trains est médiocre, si la locomotive est diesel ou même, si elle est électrique, quand l'électricité est d'origine fossile (ce qui n'est le cas en France que de façon marginale). Quant à la pollution locale, les moteurs diesel des locomotives et de bateaux fluviaux n'atteignent pas les standards aujourd'hui requis pour les moteurs routiers.

Sous l'angle économique, il faut que les volumes à transporter soient suffisamment massifs pour utiliser efficacement des modes lourds comme le rail ou la voie d'eau. S'il s'agit de solutions intermodales, les gains de productivité attendus sur le trajet long central de la chaîne de transport doivent compenser les surcoûts des opérations terminales (approche routière, rupture de charge pour le transfert sur un autre mode, etc.). Ces conditions sont réunies dans des situations assez claires : le transport doit relier deux zones suffisamment éloignées pour justifier la rupture de charge, et suffisamment puissantes pour engendrer des flux importants et stables.

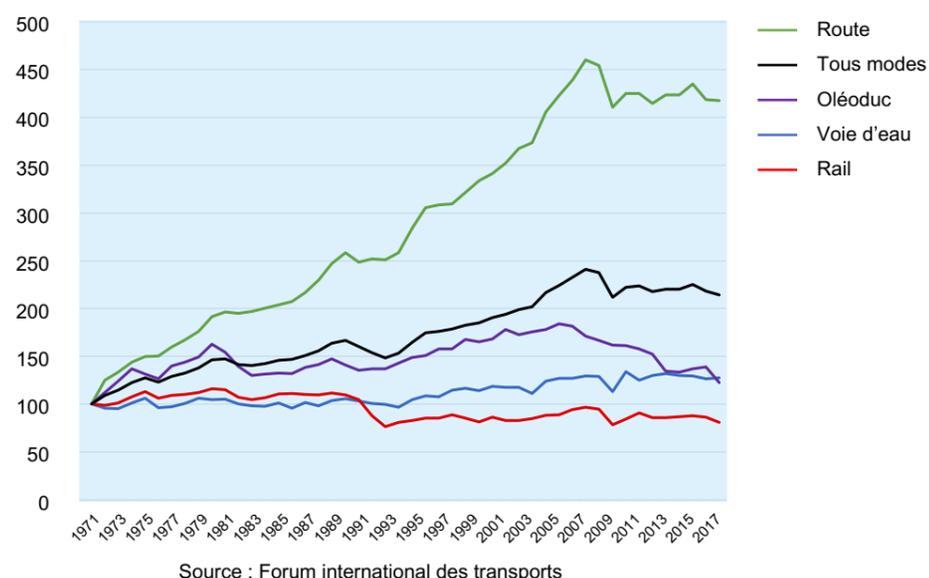
Si l'on prend en compte toutes ces contraintes et que l'on considère que la qualité de service du mode ferré n'est pas toujours satisfaisante tandis que le mode routier fait l'objet d'innovations techniques et organisationnelles constantes, il n'est pas surprenant de constater que le transfert modal a bien lieu, mais dans le sens contraire à celui souhaité par les responsables politiques. Les graphiques ci-après montrent que le volume total de transport de fret, mesuré en tonnes-kilomètres pour le périmètre actuel de l'Union à 28 membres, a plus que doublé de 1970 à aujourd'hui, mais que c'est le mode routier qui a assuré l'essentiel de cette croissance (il a plus que quadruplé, tandis que le fer a connu une diminution en valeur absolue). En termes de partage du transport, la part du rail est passée de 45 % du total à 17 %, celle de la route de 37 % à 73 %.

Ce constat ne doit pas se traduire en un pessimisme systématique. Le report modal est un objectif pertinent, s'il s'applique à des flux satisfaisant aux conditions de volume de trafic et de disponibilité d'infrastructure nécessaires, par exemple pour la desserte terrestre des grands ports maritimes. Mais cette solution ne peut s'appliquer partout, et il est vain d'attendre d'une augmentation éventuelle – serait-elle politiquement acceptable – de la taxation de la route et de ses externalités un effet mécanique de transfert vers un autre mode si celui-ci n'offre pas des conditions de coût et de qualité de service au moins égales.

Dès lors, ne vaudrait-il pas mieux, pour les responsables politiques, d'adopter une position de neutralité technique ? Le politique est dans son rôle quand il fixe des contraintes et des objectifs, en matière de réduction de la pollution par exemple, mais il appartient aux ingénieurs et aux entreprises d'élaborer la meilleure manière technique de satisfaire aux objectifs du politique, le choix entre plusieurs solutions relevant alors d'une analyse multicritère étayée par des indicateurs significatifs.

Le transfert modal ne peut passer pour une solution générale, la majorité des solutions aux nuisances du mode routier sont internes au mode routier lui-même (amélioration de l'organisation logistique, diminution de la consommation d'énergie, transfert vers une énergie d'origine non fossile, etc.). Faut-il dès lors afficher, comme le Livre blanc de la Commission de 2011, des objectifs très généraux de report modal (pour le fret acheminé sur des distances supérieures à 300 km), au risque d'être une fois encore démenti ?

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'UNION EUROPÉENNE, 1970-2017
(TONNE-KILOMÈTRE, ANNÉE 1970 = BASE 100)



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE, SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La déclaration dite de Graz adoptée le 30 octobre 2018 par le Conseil informel réunissant les ministres des Transports de l'Union européenne ainsi que ceux de l'Environnement est sans ambiguïté : il nous faut entrer « dans une nouvelle ère de la mobilité qui soit à la fois propre, sûre et accessible à chacun d'entre nous »¹³. Trois raisons principales ont motivé cette déclaration :

- Les concentrations de polluants dans les villes européennes restent préoccupantes et entraînent des conséquences notables sur la santé des populations, qui se chiffrent en centaines de milliers de décès prématurés ;
- Alors que l'accord de Paris prévoit des baisses très importantes des émissions de gaz à effet de serre, celles du secteur du transport restent supérieures en Europe de près de 30 % (27 % en 2017) à celles de 1990 ;
- Malgré les efforts significatifs effectués et les progrès obtenus, le nombre d'accidents sur les routes européennes reste important : plus de 25 000 personnes décèdent sur les routes européennes chaque année, plus de 100 000 sont victimes de blessures graves et voient ainsi leur vie basculer, et l'objectif de réduction de moitié du nombre de décès sur les routes de 2010 à 2020 ne sera vraisemblablement pas atteint.

Par ailleurs, alors qu'en 2014 l'électro-mobilité semblait une hypothèse de long terme, les baisses de prix des batteries ont été très rapides. En 2025, le prix de la batterie lithium-ion devrait être dix fois inférieur à celui de 2010 (qui était d'environ 1 000 €/kWh) à tel point que plusieurs rapports récents (de l'AIE, de l'ECF, de l'Energy Transitions Commission ou de l'ONG Transport and Environment) considèrent que le poids lourd électrique doté d'une autonomie importante (près de 800 km dans les travaux de l'ECF) sera plus rentable que son homologue thermique dans la prochaine décennie !

Dès lors, l'enjeu essentiel de la prochaine mandature consistera à mettre en place cette évolution vers une véritable mobilité durable. Cette priorité devra cependant tenir compte de deux enjeux complémentaires : celui de l'avenir du secteur automobile européen qui était le leader mondial du moteur thermique et qui sera soumis à une très forte concurrence de la Chine et des États-Unis pour l'électromobilité, celui (contenu dans la notion de développement durable) d'une mobilité à coût raisonnable accessible à chaque citoyen européen.

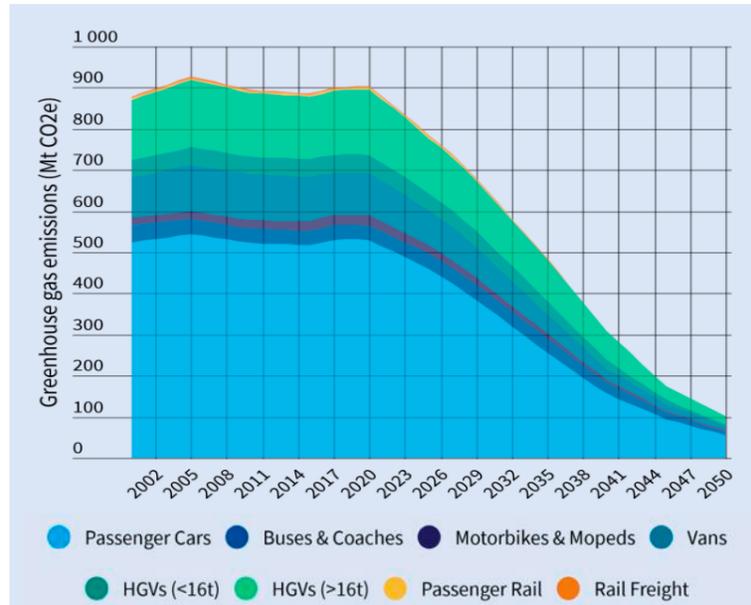
Comme le montre le graphique page 44, l'enjeu de la décarbonation dans le secteur des transports et de la neutralité en carbone à 2050 constitue un défi redoutable qui ne pourra être relevé que par un engagement politique important et soutenu dans le temps par la Commission, le Parlement et le Conseil de l'Union européenne.

On rappellera ci-après les principales nuisances de la mobilité actuelle, puis les actions menées et leur état d'avancement et on présentera enfin un certain nombre de principes et de recommandations en direction de la Commission et du Parlement européens lors de leur prochain mandat.

¹³ Déclaration de Graz : " The Informal Meeting of Environment and Transport Ministers, in Graz in October 2018, marks the beginning of a new era in which all parties will work towards a green deal for a new mobility in Europe - a clean, safe and affordable mobility that is beneficial for our citizens, our society, our environment and our economy".

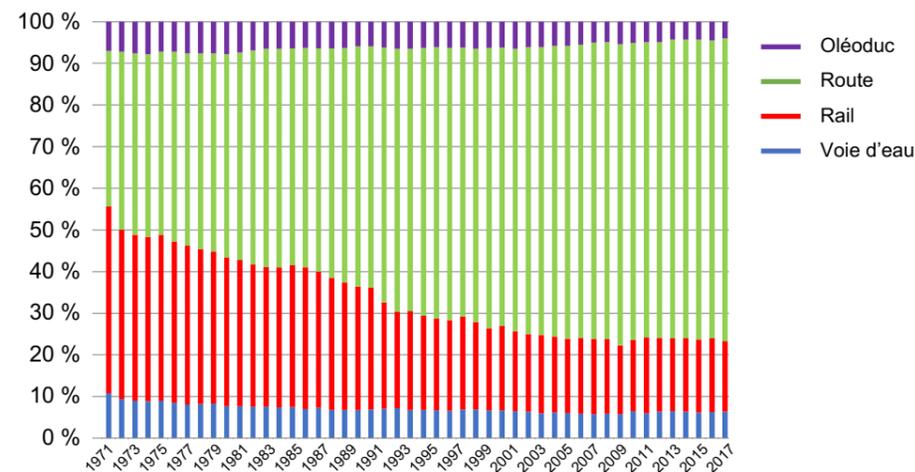
¹⁴ <https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/la-pollution-atmospherique-reste-trop>

**TRAJECTOIRE DE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS JUSQU'À 2050
RETENUE PAR L'ASSOCIATION TRANSPORT AND ENVIRONMENT**



Source : How to decarbonise European transport by 2050 ?, Transport & Environment
Published : November 2018

**ÉVOLUTION DES PARTS DES MODES DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES
DANS L'UNION EUROPÉENNE (TONNE-KILOMÈTRE, 1970-2017)**



Source : Forum international des transports

Les nuisances liées aux transports : état des lieux

Parmi les effets externes négatifs liés aux transports, il convient de distinguer les effets locaux dus à la pollution touchant la santé de la population et les effets globaux des émissions de gaz à effet de serre, qui engendrent un mouvement général d'altération du climat. On y adjointra enfin les accidents routiers.

> Pollutions locales

Les concentrations de polluants restent excessives dans un grand nombre de villes européennes. Comme le rapporte le directeur exécutif de l'Agence européenne de l'environnement¹⁴ : « La pollution atmosphérique est un tueur invisible et nous devons intensifier nos efforts pour agir sur ses causes. En ce qui concerne la pollution atmosphérique, les émissions issues du transport routier sont généralement plus nocives que celles provenant d'autres sources, car elles se produisent au niveau du sol et le plus souvent en ville, à proximité de la population. C'est pourquoi il est si important que l'Europe redouble d'efforts pour réduire les émissions causées par le transport, l'énergie et l'agriculture et investisse pour rendre ces secteurs plus propres et plus durables ».

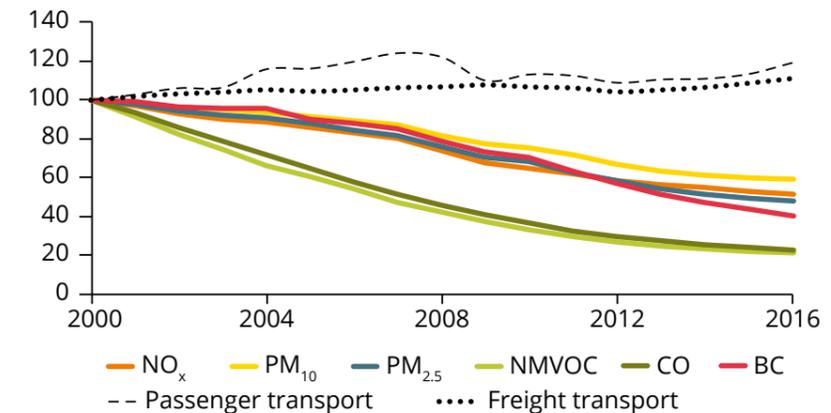
Même si ces chiffres sont à prendre avec précaution et ne se cumulent pas, les estimations produites par l'AEE sont impressionnantes. Pour 2015 et sur un périmètre de 41 pays européens, le nombre de décès prématurés se compte par centaines de milliers.

En outre, si les émissions du trafic routier ont baissé, elles sont encore responsables d'une forte proportion des émissions de PM 2,5 et de NOx (graphique ci-dessus).

En 2016, 7 % de la population urbaine de l'UE vivait dans des zones où les concentrations étaient supérieures à la valeur limite fixée par l'UE et par les lignes directrices de l'OMS, contre 9 % en 2015 : les concentrations en dioxyde d'azote n'ont que très faiblement diminué au cours des quinze dernières années dans les grandes villes européennes, la diminution (relative) des émissions des véhicules étant compensée par l'augmentation du parc de véhicules diesel en circulation.

**ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE PASSAGERS (P.KM) ET DE MARCHANDISES (T.KM)
ET ÉMISSIONS DU TRANSPORT ROUTIER DANS L'UE-28 DEPUIS 2 000 (ANNÉE 2000 = INDICE 100)**

Road transport



Source AEE : Air quality in Europe — 2018 report

NOMBRE DE DÉCÈS PRÉMATURÉS EN 2015 SUR UN PÉRIMÈTRE DE 41 PAYS EUROPÉENS

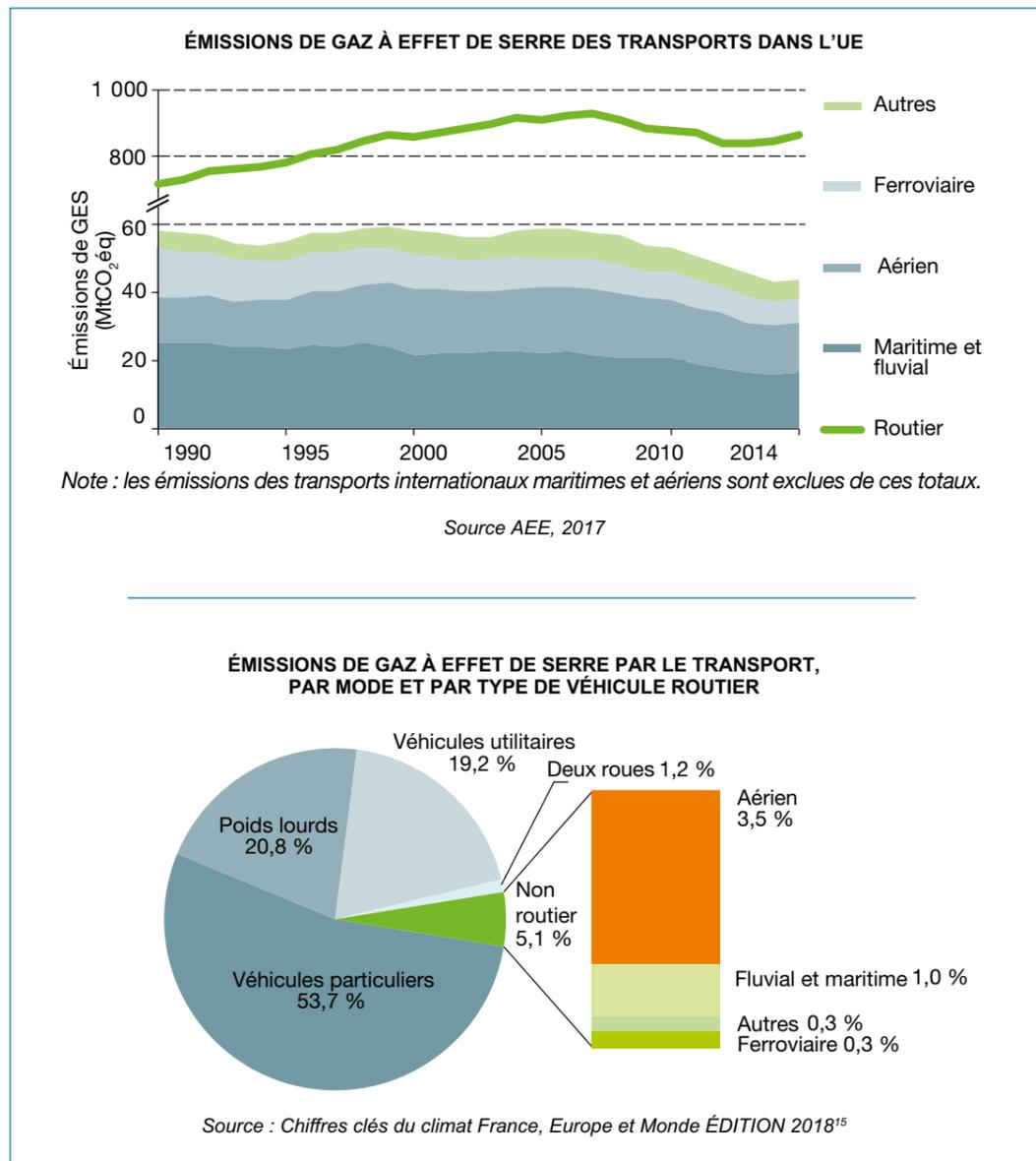
PM 2,5	422 000
NOx	79 000
Ozone	17 700

Source AEE : Air quality in Europe — 2018 report

> Émissions de gaz à effet de serre

Alors que l'Union européenne s'est fixé des objectifs déjà ambitieux de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre avec une réduction de -40 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990 (objectifs qui devraient cependant être rehaussés dans la perspective de maintenir la hausse de température de la planète en dessous de 2°C), le secteur des transports n'arrive pas à diminuer ses émissions. Celles-ci sont encore supérieures de plus de 20 % (27 % en 2017) à celles de 1990 et, après une baisse consécutive à la crise de 2008 à 2012, repartent à la hausse depuis 2013.

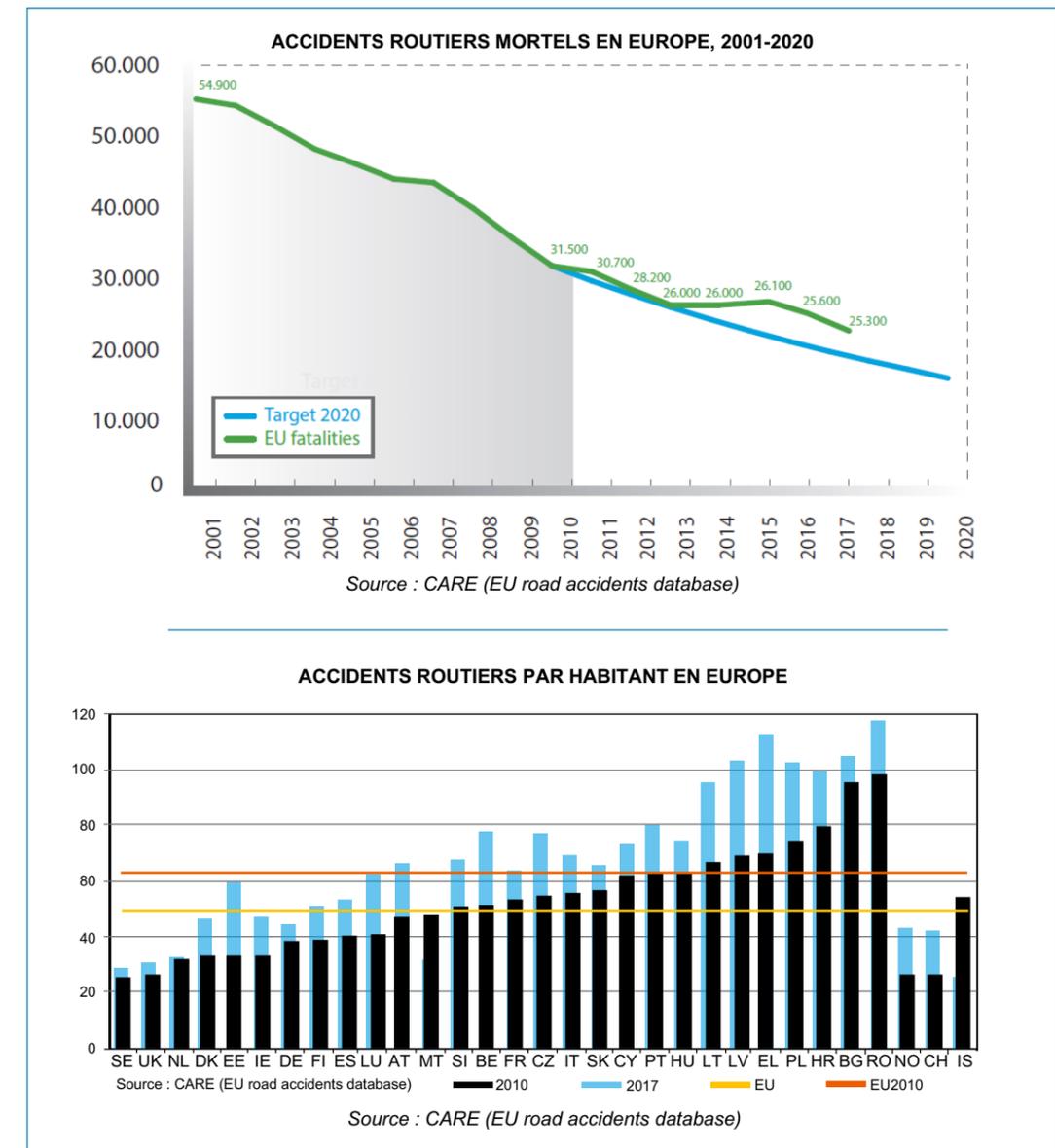
Ces émissions proviennent premièrement des véhicules particuliers mais aussi des poids lourds et des véhicules utilitaires légers comme le montre le 2^e graphique ci-dessous.



> Sécurité routière

Les chiffres de la sécurité routière de l'Union européenne sont plutôt satisfaisants : 49 victimes de la route par million d'habitants en 2017 alors que ce chiffre est en moyenne de 174 dans le monde. De plus, ce chiffre a été divisé par deux depuis 2000. Cependant, 25 000 personnes meurent encore chaque année sur les routes européennes et, selon les estimations de la Commission, environ 135 000 souffrent de blessures graves, correspondant à des coûts estimés, dans la déclaration de La Valette, à quelque 50 milliards d'euros par an pour les seuls accidents mortels et à plus de 100 milliards d'euros si l'on tient compte des accidents graves.

Si l'analyse montre une réduction des écarts entre les différents pays, il reste que, en proportion de la population, quatre fois plus de personnes meurent sur les routes bulgares ou roumaines que sur les routes suédoises ou anglaises. Des progrès sont donc encore possibles dans de nombreux pays, y compris en France qui se situe, en nombre de décès, au-dessus de la moyenne européenne (53 morts par million d'habitants).



¹⁵ http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-27-CC-climat-nov2017-b.pdf

Enjeux, problèmes et propositions

La déclaration de Graz de 2018 présente le socle d'une nouvelle politique de mobilité durable et comporte ainsi de multiples enjeux relatifs au développement des mobilités actives, de la multimodalité, du rail et de la voie d'eau traités par ailleurs dans ce document. On reviendra ici sur trois thèmes au cœur du travail du Parlement et de la Commission.

> Réduction des polluants dans les villes

La Cour des Comptes européenne souligne dans un rapport de 2018 que le lourd coût humain et économique de la pollution n'a pas encore suscité d'action appropriée à l'échelle de l'Union. Les particules, le dioxyde d'azote et l'ozone troposphérique sont responsables d'un grand nombre de décès prématurés. Les habitants des zones urbaines y sont particulièrement exposés. Pour améliorer la qualité de l'air dans l'UE, les auditeurs recommandent :

- une action plus efficace de la part de la Commission européenne ;
- une actualisation de la directive sur la qualité de l'air ambiant : les normes sur lesquelles elle se fonde datent de près de vingt ans et ne prennent donc pas en compte les dernières données scientifiques et médicales. Elle ne fixe par exemple pas de limite journalière à la concentration de PM_{2,5} ;
- l'intégration de la politique sur la qualité de l'air en tant qu'aspect prioritaire dans les autres politiques de l'UE ;
- une amélioration de la sensibilisation et de l'information du public.

La Commission a décidé en mai 2018 de déférer six États-membres devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) : l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni pour dépassement des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂), notamment en raison des transports ; la Hongrie, l'Italie et la Roumanie pour la présence élevée et persistante de particules fines (PM₁₀). Ces pays doivent donc présenter des mesures destinées à apporter une réponse à ces questions. La France pour sa part a présenté en avril des feuilles de route pour lutter contre la pollution causée par les émissions de dioxyde d'azote et des particules fines, puis en juin les mesures envisagées dans le cadre du projet de loi d'orientation des nouvelles mobilités visant à réduire la pollution de l'air (création de zones à faibles émissions, poursuite du bonus/malus, extension de la prime à la conversion, mesures en faveur du covoiturage, plan en faveur du vélo).

L'une des difficultés rencontrées réside dans les émissions particulièrement importantes de NOx des véhicules diesel qui n'ont pas été équipés à l'origine des dispositifs adéquats de dépollution et dans les émissions de particules des véhicules non munis de filtres (diesels mis en service avant 2009¹⁶, véhicules essence à injection directe). Alertée dès 2013 par certains États de la disparité qui existait entre les baisses attendues des concentrations de NOx et les concentrations réellement observées, la Commission a fait évoluer les tests d'homologation. Les nouvelles normes d'homologation (Euro 6 c puis d) qui correspondent à de faibles émissions, prévoient la vérification de la conformité des émissions entre les tests d'homologation et la conduite réelle (avec un facteur de conformité qui devra être inférieur à 1,5 à partir de janvier 2020), alors que cet écart pouvait atteindre un facteur dix pour les véhicules neufs dans un passé récent.

¹⁶ Ou plus précisément les diesels répondant aux normes euro 1 à 4.

NORMES D'HOMOLOGATION DES MOTEURS DIESEL

Norme	Euro 5b	Euro 6b	Euro 6d temp	Euro 6c	Euro 6d
Date de 1re mise en circulation	01/09/2011	01/09/2014	01/09/2017	01/09/2018	01/09/2020
Cycle d'homologation	NEDC		WLTP		
Facteur de conformité NOx RDE	-		2,1		1,5
Moteurs essence					
émissions d'hydrocarbures THC (mg/km)			100		
émissions d'oxyde d'azote NOx (mg/km)			60		
émissions de monoxyde de carbone CO (mg/km)			1 000		
émissions de particules en masse (mg/km)			4,5		
émissions de particules en nombre (/km)	-	6,0x10 ¹²			6,0x10 ¹¹
Moteurs diesel					
émissions d'oxyde d'azote NOx (mg/km)	180			80	
émissions d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote HC+NOx (mg/km)	230			170	
émissions de monoxyde de carbone CO (mg/km)			500		
émissions de particules en masse (mg/km)			4,5		
émissions de particules en nombre (/km)			6,0x10 ¹¹		

Source : Guillaume Darding « Nouvelles normes d'émissions : Euro, 6d temp », 20/09/2017

L'enjeu essentiel résidera donc dans la capacité de la Commission et des États à obtenir la conformité effective des émissions des véhicules neufs par rapport aux valeurs d'homologation, dans le retrait progressif par les États (à l'aide des primes à la conversion) des véhicules anciens les plus polluants ainsi que dans la création de zones à faibles émissions par les collectivités concernées.

> Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports

Les émissions européennes de GES du transport (environ 25 % du total des émissions de l'UE) sont en hausse de 27 % en 2017 par rapport à celles de 1990.

L'UE a mis en place depuis vingt ans une politique de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières : de fait, les émissions homologuées des véhicules neufs ont baissé fortement depuis le début des années 2000. Mais cette baisse n'a pas eu d'effet sur les émissions globales du secteur des transports d'une part parce que le trafic a augmenté et d'autre part parce que l'écart entre les émissions lors des tests et les émissions en situation de conduite réelle a fortement augmenté depuis 2010, réduisant sensiblement les gains d'efficacité des motorisations. En réponse, la Commission a proposé de nouveaux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020-2021 avec des pénalités financières importantes pour les constructeurs qui ne respecteraient pas ces nouvelles normes. Elle a de plus proposé de nouveaux objectifs de réduction des émissions des voitures particulières pour 2025 et 2030 : sous l'impulsion du Parlement européen, le trilogue correspondant abouti en décembre 2018 à des objectifs de réduction nettement plus ambitieux de -15 % en 2025 et de -37,5 % en 2030.

À la différence des polluants locaux, les normes actuelles sur le CO₂ n'imposent pas la vérification de la conformité des émissions en conduite réelle par rapport aux valeurs mesurées lors des tests. La Commission a indiqué que cette vérification serait faite à l'aide de procédures spécifiques. C'est certainement l'un des points de faiblesse des textes actuels et l'un des points sur lequel les travaux de la prochaine Commission sont le plus attendus.

Le problème est différent pour les poids lourds : jusqu'à présent les constructeurs, arguant de la difficulté à mesurer les émissions de CO₂ des poids lourds et de l'optimisation effective à laquelle ils étaient soumis pour réduire les coûts d'exploitation des transporteurs, avaient repoussé la mise en place de normes encadrant leurs émissions. La Commission a proposé au contraire de leur imposer des normes d'émissions : celles-ci, après avoir été débattues au Parlement (qui a adopté un objectif de réduction de -20 % en 2025 et -35 % en 2030 ainsi que l'obligation de vendre un certain quota de véhicules à zéro émission dès 2025) et le Conseil (qui a adopté un objectif de -15 % à 2025 et de -30 % à 2030), font l'objet depuis le début de l'année 2019 d'un trilogue et pourraient faire l'objet d'un accord d'ici la fin de l'actuelle mandature.

Łódź (Pologne).

Dans les deux cas, les textes cherchent à inciter les constructeurs à développer les véhicules électriques à travers la baisse globale de leurs émissions et à travers la mise en place dans leurs ventes d'un quota de véhicule à zéro émission ou à très faibles émissions. Dans ce cadre, l'enjeu pour l'Union européenne est d'aboutir à une production industrielle sur son territoire de véhicules électriques et des batteries correspondantes.

L'un des principaux enjeux de la prochaine mandature sera de recréer un dialogue reposant sur la confiance entre la Commission, les États-membres et les constructeurs sur la question des émissions des véhicules ainsi que sur les objectifs à l'horizon 2030. À plus court terme, il est possible que les constructeurs ne puissent respecter les objectifs qui leur ont été fixés pour 2020 et qui entreront réellement en vigueur en 2021, ce qui pourrait leur valoir de très lourdes amendes : il reviendra à ce moment à la Commission de maintenir les sanctions si elles ne concernent que quelques constructeurs qui n'auront pas fait évoluer leurs techniques suffisamment rapidement, ou de faire preuve d'une plus grande mansuétude si l'ensemble des constructeurs sont dans ce cas, en essayant cependant de préserver la crédibilité des objectifs pour 2025 et 2030.

> Renforcer la sécurité routière

Au terme du Conseil européen de juin 2017 approuvant la déclaration de la Valette sur la sécurité routière, les États-membres ont adopté un objectif de réduction de moitié du nombre de blessés graves sur les routes de l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020. Ils s'engagent à mettre en œuvre un certain nombre de mesures pour améliorer la sécurité routière sur leur territoire et invitent enfin la Commission à :

- Elaborer un nouveau cadre d'action pour la sécurité routière pour la période 2020-2030, y compris une évaluation des résultats obtenus en regard des objectifs fixés dans la présente déclaration ;
- Envisager un renforcement du cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière, un accent particulier étant mis sur la coopération entre les États-membres concernant la reconnaissance mutuelle des échéances du droit de conduire des conducteurs non-résidents, sans préjudice des bases juridiques appropriées des propositions correspondantes ;
- Collaborer avec l'ensemble des parties prenantes pour mettre en place des projets et des initiatives destinés à protéger les usagers de la route vulnérables et à faciliter l'échange de connaissances et de bonnes pratiques entre États-membres en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents de la route ainsi que les stratégies et les campagnes de sécurité routière.

Si l'on ne peut qu'approuver ces intentions, la question se pose de savoir si cette amélioration peut être obtenue dans le cadre de l'organisation actuelle et des pratiques d'échanges entre les États-membres (éventuellement renforcées), ou s'il ne serait pas souhaitable de mettre en place une Agence européenne de la sécurité routière permettant une meilleure coordination des efforts. Elle pourrait faciliter l'échange d'informations sur les infractions en Europe, gérer des bases de données communes relatives notamment à l'accidentologie et harmoniser les codes de la route. Cette agence pourrait en outre mener, à la demande des États-membres, des revues de leur politique de sécurité routière afin de les aider à mettre en place les mesures les plus pertinentes et de réduire ainsi les écarts en matière de sécurité routière.



TRANSITION NUMÉRIQUE

Les technologies de l'information (IT) connaissent un développement intense depuis plusieurs décennies et ne méritent plus le qualificatif de « nouvelles », même si l'on n'en est encore qu'au tout début du déploiement de leur potentiel. Ce sont des technologies transversales, en ce qu'elles ne concernent pas tel ou tel secteur en particulier mais l'ensemble des activités économiques et sociales, au niveau des outils et machines de la vie professionnelle et de la vie personnelle comme au niveau des réseaux dans lesquels ils fonctionnent. Les transports (de personnes et de marchandises) sont un des champs principaux d'application et de développement des technologies de l'information, tant du côté de la formulation de la demande de mobilité que de la mise en œuvre des moyens pour y répondre. L'ampleur des changements qualitatifs et quantitatifs à attendre des technologies de l'information en fait un thème politique comme tel, qu'il s'agisse de se préparer à leur impact ou, sur un mode plus actif, pour en soutenir les développements contribuant à résoudre les problèmes fondamentaux du transport : assurer la plus grande liberté possible de mobilité tout en limitant les effets négatifs au niveau le plus bas possible.

Les Systèmes de Transports Intelligents Coopératifs (C-ITS) ou véhicules connectés sont appelés à prendre une place croissante dans le transport des personnes comme dans celui des marchandises. Ils sont fondés sur une double communication, d'une part entre véhicules (V2V) et d'autre part entre les véhicules et l'infrastructure (V2X), via notamment Internet ou la signalisation. Ces développements s'appuient sur tous les progrès accomplis dans le domaine de l'Internet des objets (IoT) dont les applications concernent tous les secteurs. La question de la relation entre le véhicule et l'infrastructure n'est actuellement pas tranchée entre le Wifi et la 5G. L'utilisation du Wifi en association avec la 4G est envisageable à plus courte échéance que celle de la 5G qui offrira quant à elle une importante rupture technologique (débit très élevés de données et temps de latence très faible). Entre-temps, les véhicules verront leur autonomie développée. Le Parlement européen repousse donc le choix à la prochaine mandature afin de mieux prendre la mesure de tous les enjeux.

Des retombées positives sont attendues du déploiement de ces véhicules, notamment en matière d'efficacité énergétique et de sécurité routière. Toutefois, pendant encore de nombreuses années les véhicules à conduite (plus ou moins) surveillée cohabiteront dans la circulation avec ceux à conduite non surveillée.

Compte tenu des projets en cours ou des dispositifs en service, la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère des Transports) a identifié plusieurs domaines d'application à envisager dans un avenir proche :

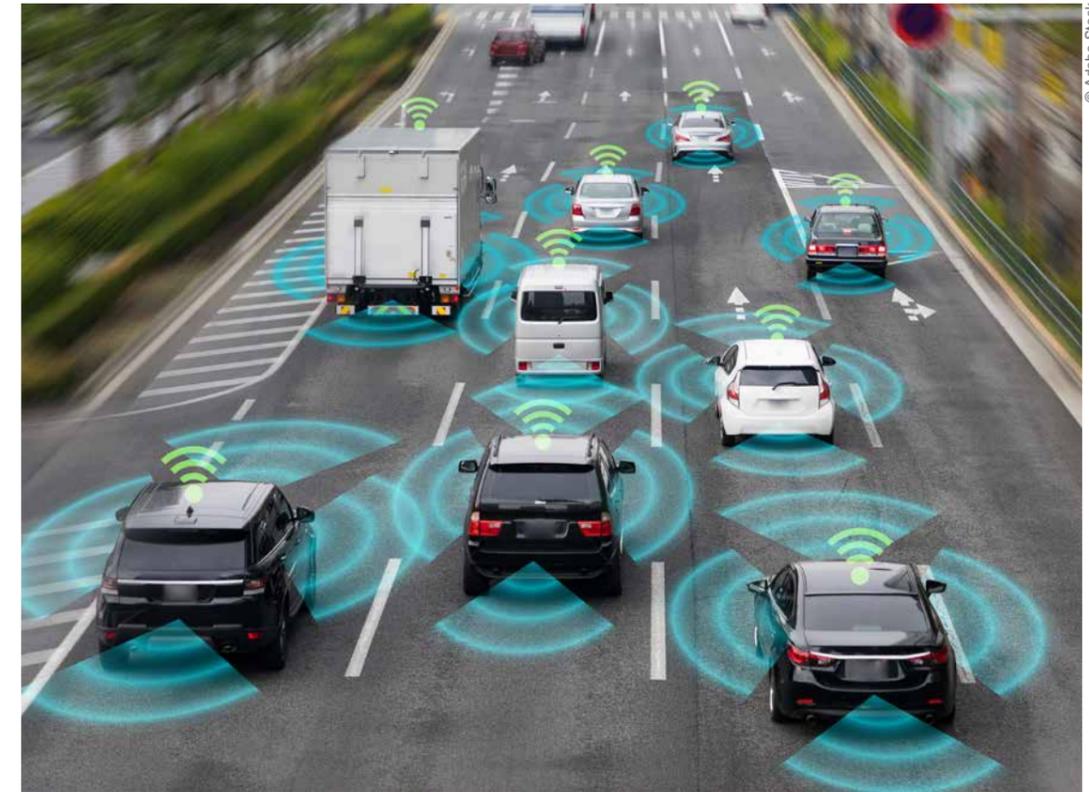
- La conduite de véhicule particulier sur autoroute fluide ;
- La conduite de véhicule particulier en situation de forte congestion (vitesse < 30 km/h) ;
- Le valet de parking pour véhicule particulier ;
- Le véhicule de transport collectif de taille réduite (6 à 10 passagers) en environnement relativement sécurisé (y compris par des vitesses de circulation réduites) ;
- Les véhicules d'emport de charges lourdes en environnement maîtrisé (ports, mines) ;
- Les véhicules de gestion des flux dans les centres ou zones logistiques ;
- La conduite de poids lourds en convois.

Il ne faut toutefois pas mésestimer le décalage entre les opérations de communication des constructeurs automobiles, avec la présentation de *concept cars* autonomes, et les premières offres de services sur des parcours intégrés au système de transport.

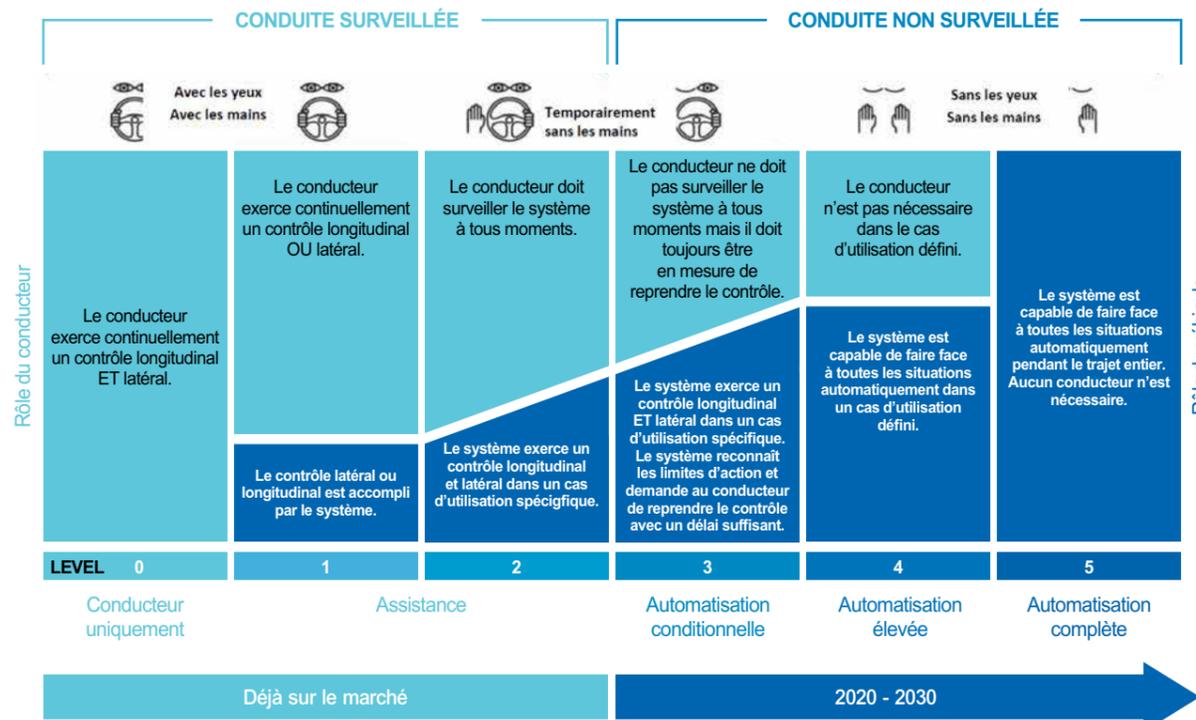
> Cadre réglementaire et expérimentation

Les règles de circulation routières sont définies par la Convention de Vienne de 1968 pour les États européens qui l'ont signée. Cette convention a été modifiée le 23 mars 2016 : « *les systèmes de conduite automatisée seront explicitement autorisés sur les routes, à condition qu'ils soient conformes aux règlements des Nations Unies sur les véhicules ou qu'ils puissent être contrôlés voir désactivés par le conducteur* ». Il n'est pas de la compétence de l'Union européenne d'intervenir dans ce domaine.

À la différence des États-Unis, du Japon ou du Royaume-Uni, qui n'ont pas signé cette convention, la France ainsi que d'autres États européens ne peuvent pas encore développer de services commerciaux liés à des véhicules autonomes. Cela introduit des distorsions de concurrence. Les États-Unis prennent dès lors de l'avance sur le plan juridique avec des dispositions qui s'imposeront ensuite à l'industrie automobile européenne.



NIVEAUX D'AUTOMATISATION DES AUTOMOBILES



Source : Society of Automotive Engineers-SAE

Cette situation favorise des expérimentations à grande échelle aux États-Unis. Dans ce contexte, il est prévu que la Convention de Vienne soit de nouveau amendée vers 2020. L'Europe doit engager des actions fortes dans ce domaine pour relever ce défi alors que le rapport de force est déjà bien inégal.

Toujours dans ce cadre réglementaire, l'homologation des véhicules pour circuler devra évoluer pour ne plus porter seulement sur le matériel mais aussi sur le logiciel. Ce logiciel, complexe et modifiable, devra garantir que les véhicules connectés pourront circuler de manière sûre pour leurs passagers comme pour leur environnement.

Cette transition vers des véhicules de plus en plus connectés entraînera des bouleversements dans bien des secteurs, en particulier dans celui de l'assurance. Près de 90 % des accidents étant imputables au facteur humain, une généralisation des véhicules autonomes entrainera une baisse des sinistres à indemniser. Par ailleurs, le droit est appelé à évoluer pour prendre en compte la responsabilité d'un robot lorsqu'il est à l'origine d'un accident. Ceci devra être traité à minima au plan européen.

> Maîtrise du développement technologique

Les géants du net américains s'appuyant sur leur savoir-faire se sont intéressés aux véhicules connectés très en amont dans le processus d'innovation. Ils sont susceptibles d'imposer leurs standards et leurs offres de services aux constructeurs européens.

La déclaration d'Amsterdam des ministres des transports en avril 2016 ouvre la voie à la création de corridors européens pour y expérimenter des véhicules connectés. L'objectif est d'encourager la coopération transfrontalière et l'interopérabilité des systèmes. Cette initiative dépasse le cadre de l'Union puisque la Norvège et la Suisse s'y sont associées. Le déploiement de Galileo, le GPS européen qui n'a actuellement que 100 millions d'utilisateurs, est un atout pour les acteurs du Vieux continent face à leur rival. Avec une précision voisine du mètre pour la géolocalisation contre 10 mètres pour le GPS, Galileo est en mesure d'accompagner le développement des offres de service dédiées entre autres à ces véhicules. Les retombées de ce programme ont été évaluées à 90 milliards d'euros au cours des 20 prochaines années.

Pour circuler de façon fiable, les véhicules connectés devront bénéficier d'une très bonne couverture numérique du territoire européen, faute de quoi il existera des « zones blanches » où ils ne pourront pas circuler avec un haut niveau d'automatisation.

> Big data et open data : nouveaux services et respect de la vie privée, préservation des intérêts des entreprises européennes de transport

La circulation des véhicules connectés via les capteurs embarqués s'accompagnera de la production et l'exploitation d'énormes volumes de données (big data) dans des domaines très variés (état du trafic, météo, fonctionnement du véhicule, etc.). À l'image des applications pour les smartphones, des plateformes proposeront des prestations liées à ces données. L'utilisateur du véhicule devient en même temps le fournisseur des données et leur utilisateur après leur mise en valeur. Les enjeux économiques et industriels sont considérables, des efforts importants de recherche et développement sont indispensables pour accéder à ces marchés. Les constructeurs automobiles et les équipementiers sont ici au coude à coude avec les géants du net. Quelles coopérations, quels rapports de force structureront-ils ce champ ?

De nombreux autres acteurs sont aussi impliqués comme les gestionnaires d'infrastructures ou les assureurs. Ce marché des données devra être partiellement ouvert pour permettre à des startups de promouvoir de nouveaux services. Il devra être aussi protégé face à des actes malveillants (piratage de données, perturbation des réseaux, prise de contrôle des véhicules à distance...).

Le sujet de l'ouverture des données (open data) mérite une attention toute 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 (données liées à l'expertise en matière d'exploitation et de maintenance par exemple), ainsi que des droits de propriété intellectuelle. De plus, il est nécessaire de prendre en compte le coût de la production des données par les opérateurs.

Enfin, la question de la protection des données personnelles se pose avec la montée en puissance de l'intelligence artificielle. Le Règlement général sur la protection des données (RGPD) de 2016 qui devait être adopté par chaque État membre au plus tard le 25 avril 2018 ne fait qu'évoquer le sujet sans citer explicitement l'intelligence artificielle.

> Quelles perspectives ?

Les enjeux sont massifs et de tous ordres : reconfiguration profonde du système de transport, autonomie et stratégie industrielle et technologique de l'Europe dans le monde, protection des libertés, etc. Une réponse traditionnelle de la part de l'Union – veiller au bon fonctionnement du marché intérieur par le simple jeu de la concurrence interne – serait inadaptée voire désarmerait l'industrie européenne dans un domaine où les luttes pour la maîtrise des nouvelles techniques et des nouvelles productions sont mondiales. Une politique contribuant à l'édification d'une industrie européenne puissante est nécessaire et devrait porter sur les points clefs ci-après.

Harmoniser les normes et privilégier l'interopérabilité des équipements.

Dans la course de vitesse entre les grandes puissances économiques, le marché européen est attractif, mais aussi vulnérable. Les expérimentations sur les véhicules connectés doivent très vite converger vers des standards européens. Une offre européenne dispersée court le risque d'être reléguée au second rang.

Le sujet de l'homologation des véhicules connectés reste à explorer : comment les logiciels pilotant ces véhicules, mais aussi leurs mises à jour, seront-ils homologués ? Plusieurs logiciels seront en concurrence, comment déterminera-t-on celui qui est plus fiable qu'un autre ? Ainsi, demain le client privilégiera-t-il dans son choix le logiciel avant la marque du véhicule ?

Soutenir l'innovation dans l'industrie et les services.

La rupture entraînée par l'arrivée progressive de véhicules de plus en plus connectés s'accompagnera de l'émergence de nouvelles prestations et d'une évolution des comportements. Les innovations technologiques embarquées dans les véhicules sont essentielles pour leur fonctionnement.

Elles seront accompagnées d'autres innovations, au-delà de la simple utilisation des nouveaux véhicules, ce qui favorisera leur adoption et leur substitution aux véhicules classiques. Une coopération transfrontalière permettra de donner à ces marchés naissants leur dimension européenne. L'Europe pourrait encourager de telles initiatives en lançant des appels à projets.

Accompagner la transition dans la durée.

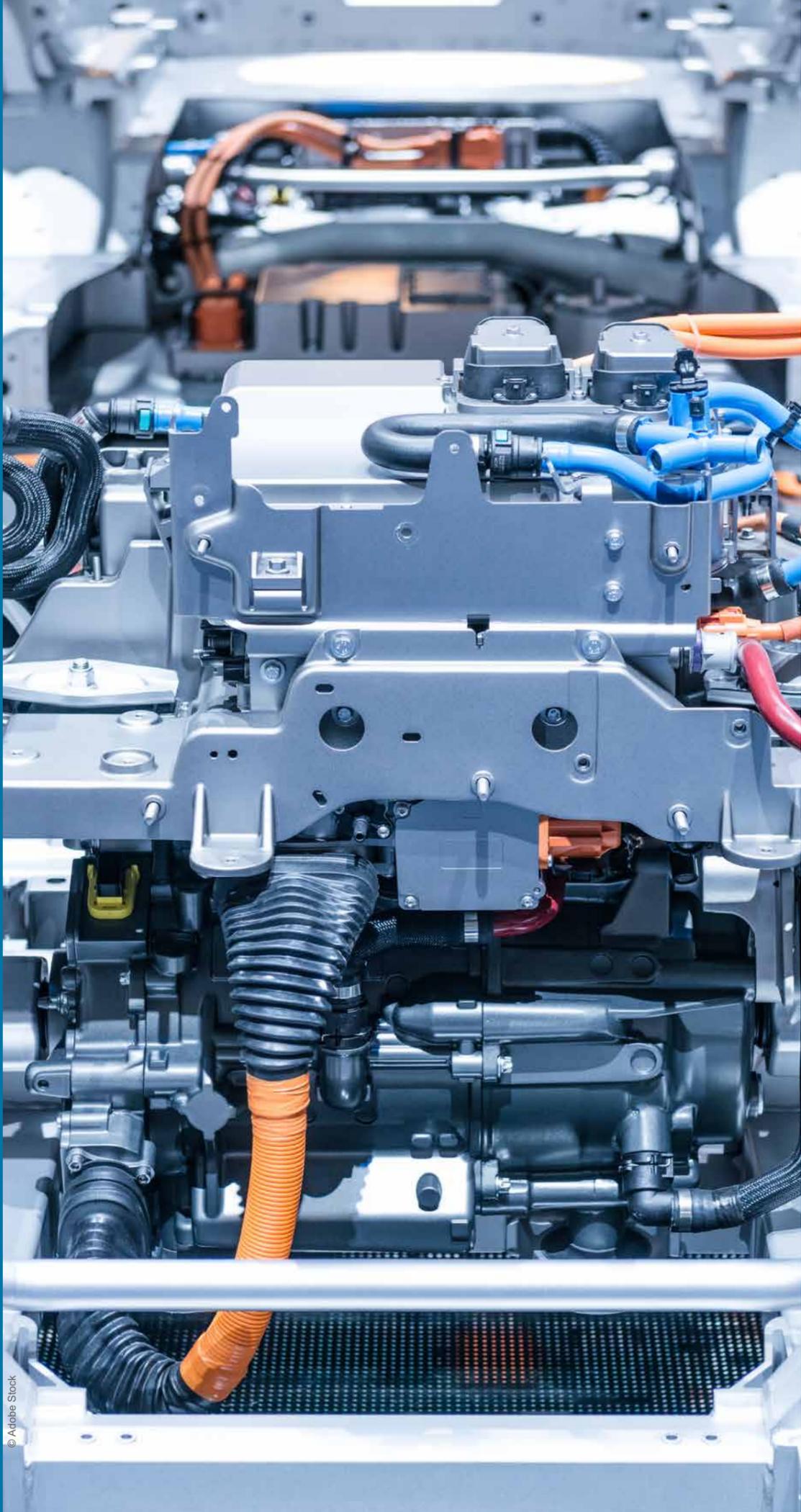
Durant encore de nombreuses années, des véhicules avec des niveaux variés d'automatisation vont se côtoyer sur les routes. Toutes les conséquences de cette cohabitation n'ont pas encore été identifiées. Dans ce domaine, le développement des travaux entre les acteurs européens publics comme privés est essentiel de par les synergies et les gains de temps que cela induit.

Cette période de transition mérite aussi d'être employée à renforcer la sécurité numérique des véhicules face aux failles pouvant être exploitées par les hackers, mais aussi face aux conflits d'usage entre des équipements, comme un Smartphone dans un véhicule connecté.

Anticiper les conséquences sociales.

Comme lors de chaque rupture technologique, des métiers traditionnels seront remplacés par de nouvelles compétences. Anticiper dès à présent les besoins en formation et en reconversion à moyen terme permettra de piloter cette transformation. Cette question concerne tous les métiers du transport des personnes comme celui des marchandises à courte ou à longue distance, ainsi que ceux du secteur de la logistique.





INNOVATION ET PERSPECTIVES

RECHERCHE TECHNOLOGIQUE ET EN SCIENCES SOCIALES, INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT, POLITIQUE INDUSTRIELLE

L'« économie de la connaissance » n'est pas une économie immatérielle (ne transporte-t-on pas, en moyenne, 100 kg de fret par jour et par personne à l'intérieur de l'Europe ?). La connaissance s'incarne dans des objets techniques – tant les objets d'usage que les machines pour les fabriquer – et l'innovation comme telle est un moteur primordial de l'évolution économique. Ce constat trivial vaut en particulier pour les systèmes de transport, et aucune politique des transports ne peut laisser de côté les enjeux liés de la recherche (recherche fondamentale, technologique et en sciences humaines), de l'innovation et des applications industrielles.

Influence de l'Union dans les domaines de l'industrie et de l'innovation dans les transports

Si les traités européens ne la prévoyaient pas à l'origine, l'UE a néanmoins commencé à développer une politique commune en matière de recherche à partir des années 1980. La recherche est au cœur de la stratégie de Lisbonne (2000), puis de la stratégie Europe 2020, visant le développement d'une économie fondée sur la connaissance et l'innovation. Le programme Horizon 2020 (doté de 80 milliards d'euros pour la période 2014-2020), vise à renforcer la position de l'UE dans le domaine de l'excellence scientifique et de l'innovation industrielle, et à permettre à l'UE de relever de grands défis sociaux, dont celui de transports verts, intelligents et intégrés.

Dans le domaine de l'industrie, les décisions publiques demeurent nationales. La dimension européenne de ces sujets n'en demeure pas moins réelle, du fait de l'étroite intégration du marché et du rôle des institutions européennes dans son encadrement. Les instances communautaires interviennent de manière plus indirecte, à travers l'allocation et le fléchage de moyens financiers pour la recherche et l'établissement des normes techniques et des conditions d'exercice de la concurrence pour les acteurs industriels. Les choix politiques qui les portent exercent une forme réelle d'influence que l'on peut bien qualifier de politique européenne dans ces domaines.

Une prise de conscience émerge en effet, du besoin de protection commune à l'échelle de l'Union. En novembre 2018, un accord entre la Commission et le Parlement définit un nouveau cadre assurant le filtrage des investissements étrangers. Ce texte répond à une requête adressée conjointement par la France, l'Allemagne et l'Italie. Le mécanisme de coopération permet aux États-membres et à la Commission d'échanger des informations et de faire état de préoccupations spécifiques :

- il permet à la Commission d'émettre des avis dans les cas concernant plusieurs États-membres, ou lorsqu'un investissement est susceptible d'avoir des effets sur un projet ou un programme présentant un intérêt pour l'ensemble de l'UE, comme Horizon 2020 ou Galileo ;
- il encourage la coopération internationale en matière de politique de filtrage des investissements, y compris le partage d'expériences, de bonnes pratiques et d'informations sur l'évolution des investissements ;
- il réaffirme que les intérêts en matière de sécurité nationale relèvent de la compétence des États-membres ; le nouveau cadre européen n'empêchera pas les États-membres de conserver leurs mécanismes d'évaluation existants, d'en adopter de nouveaux ou de continuer à s'en passer (à l'heure actuelle, 14 États-membres possèdent de tels mécanismes) ;
- il prévoit que ce sont les États-membres qui décideront, finalement, s'il convient d'autoriser ou non une opération spécifique sur leur territoire ;

À ce stade, le mécanisme de coopération ne constitue qu'un dispositif d'alerte, les dispositions et la mise en œuvre effective de la protection des intérêts économiques et stratégiques reste à la main des États membres. Les secteurs concernés se limitent aux technologies liées aux transports : la radionavigation par satellite (Galileo), l'observation de la Terre depuis l'espace (Copernicus), le programme Horizon 2020, les RTE-T, mais ne comprennent pas à ce jour l'industrie du matériel de transport lui-même.

Européanisation de l'industrie des transports

À l'échelle mondiale, l'Europe reste un pôle de référence dans l'industrie des transports et un secteur commercial excédentaire. Industrie de montage complexe, elle se structure autour de grands donneurs d'ordres qui organisent une multitude de sous-traitants. Sa position est aujourd'hui menacée par la montée en puissance des économies émergentes, au premier rang desquelles la Chine, et par le déploiement de nouvelles technologies dont elle a moins la maîtrise (batterie, TIC).

L'UE a été bâtie sur le principe de la constitution d'un marché offrant des débouchés au développement d'acteurs économiques européens. La suppression des droits de douane intérieurs et la convergence des normes a permis l'intensification des échanges à partir des bases productives nationales. L'avènement du marché unique (1993) et l'intégration des pays de l'Europe centrale et orientale (2004) a, dans un second temps, accéléré la réorganisation d'un système productif qui s'est structurellement européenisé.

Le phénomène a été particulièrement marqué dans l'industrie automobile avec la délocalisation d'une part des sites de montage des grands constructeurs occidentaux vers l'Europe centrale et orientale, entraînant dans leur sillage les fournisseurs, alors que la R&D demeurait dans les centres occidentaux. Les grands constructeurs ont repris et étendu l'appareil productif des pays de l'est de l'Union : VW avec Skoda, Renault avec Dacia, avec aussi l'implantation de sites nouveaux (par exemple, en Slovaquie pour Renault ou en Tchéquie pour PSA). Cette tendance poursuivait la logique de division spatiale de la production appliquée dans la péninsule ibérique au milieu des années 1980. Depuis quelques années, le développement du marché chinois a poussé les constructeurs européens à s'y engager plus fortement. Inversement, à la suite de la crise de 2008, les industriels chinois ont pu prendre des positions favorisant les transferts de technologie avec le contrôle de Volvo Cars par Geely et la participation de Dongfeng au capital de PSA.

À la différence de ces restructurations essentiellement capitalistes, c'est la volonté des États qui donne naissance à Airbus. Lancé en 1970, le géant de l'industrie aéronautique résulte d'une progressive concentration des constructeurs français, allemands et espagnols. Sa filiale Airbus Helicopters est le premier producteur d'hélicoptères civils au monde. Le groupe est aujourd'hui encore présenté comme le modèle même de la réussite de l'intégration européenne sur le plan industriel, même si l'intervention des gouvernements dans les décisions stratégiques du groupe n'est pas toujours gage d'efficacité.

Un même phénomène de concentration s'est aussi engagé dans l'industrie du matériel ferroviaire autour de grands ensembles : le canadien Bombardier et les constructeurs européens Alstom et Siemens, dont les sites de production sont principalement en Europe. En février 2019, la Commission européenne a néanmoins rejeté « l'Airbus du rail » qui aurait été issu de la fusion des industriels ferroviaires français et allemand au motif de la position dominante qu'ils auraient prise sur de nombreux marchés européens. Avec 15 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 60 000 salariés, la fusion était présentée par ses promoteurs comme une réponse adéquate au nouveau géant chinois du secteur, CRRC pour le grand export, notamment vers le Moyen-Orient.

Le Parlement européen a adopté le 9 juin 2016 une résolution sur la compétitivité du secteur européen de l'équipement ferroviaire, fondée sur le constat des difficultés de ce secteur (concurrence forte de la Chine marquée par l'absence de réciprocité dans l'ouverture des marchés publics ; perte de vitesse face à un secteur automobile plus innovant ; nécessité d'une mise en œuvre rapide du volet technique du 4^e paquet ferroviaire ; besoin d'investissements importants). Cette résolution, largement inspirée par l'UNIFE (Association européenne des constructeurs et équipementiers européens), demandait à la Commission l'ouverture d'un dialogue industriel européen dédié à l'industrie ferroviaire, réunissant tous les acteurs concernés de façon régulière afin de débattre des préoccupations communes du secteur et des améliorations pouvant être apportées (en termes de réglementation européenne notamment). En mars 2017, la Commission européenne annonçait la mise en place du Forum européen de l'industrie de l'équipement ferroviaire, devant permettre l'élaboration de recommandations dédiées à ce secteur industriel.

L'industrie navale européenne a connu un destin fort différent. Les uns après les autres les chantiers européens ont succombé à la crise des années 1970 au profit des chantiers asiatiques : japonais, coréens et aujourd'hui chinois, entraînant une partie de l'industrie sidérurgique. L'exception notable est l'industrie des navires de croisière, où les acteurs européens restent la référence mondiale, qu'ils soient italiens (Fincantieri), français (Chantiers de l'Atlantique), finlandais ou allemands (Meyer-Werft). Le retrait du coréen STX a ouvert la voie à une solution européenne avec un rapprochement franco-italien entre Naval Group et Fincantieri, très suivi par le gouvernement français notamment du fait de sa composante militaire.

Règles de concurrence dans l'UE et consolidation industrielle

La concentration des groupes industriels européens constitue un risque de monopole sur certains marchés européens. Ainsi, pour le matériel ferroviaire, la fusion Siemens-Alstom a été remise en cause par les dispositifs anti-monopole de la Commission. La question de la concurrence peut-elle encore s'apprécier aujourd'hui au seul niveau européen ?

Les mutations technologiques en cours tendent à déstabiliser les positions acquises :

- d'une part la montée en puissance des véhicules autonomes où le contrôle et la capacité de gestion des données sont déterminants. Des alliances inédites se font jour mariant les géants du net et les constructeurs automobiles traditionnels (cf. BMW et Baïdu, Microsoft et Volvo). Les autorisations publiques d'expérimentation en situation réelle sont des éléments cruciaux. Elles dépendent des États.

- d'autre part, le passage à l'électricité pour l'alimentation des véhicules routiers. Ici, la maîtrise de la technologie des batteries occupe un rôle clé. Les outsiders américains (Tesla) entendent y occuper une place-clé. De même la Chine, confrontée au problème de pollution des centres urbains, soutient fortement leur développement. La taille du marché et la vitesse de son développement sont des éléments cruciaux et l'emportera l'industriel qui, le premier, saura baisser ses coûts et, de manière cumulative, bénéficier d'économies d'échelle. La mise de départ est forte, une usine de production représentant un investissement de 3 à 4 milliards d'euros. La Commission cherche à regrouper une coalition d'acteurs avec la New Battery Alliance lancée en 2017. Face à l'Europe, la Chine dispose de deux avantages : un vaste marché non encore saturé, une volonté politique forte de réduire la part des voitures thermiques.

L'UE peut intervenir efficacement en favorisant la convergence des normes, ce qui permet la défense des brevets. Le soutien de la Commission va à la recherche organisée autour de pools européens, même si pour l'instant les solutions nationales semblent l'emporter. Outre l'établissement de standards européens dans le matériel et les équipements, l'Union peut aider à la diffusion des bornes de rechargement des véhicules par un cofinancement (le long des itinéraires des RTE-T par exemple), par des obligations en matière d'équipement de points de charge pour véhicules électriques sur les parkings des bâtiments (Directive du PE avril 2018), etc.



Le secteur du spatial est lui aussi en cours de transformation par le biais de la miniaturisation des satellites. Les opérateurs privés américains (Amazon, Tesla avec Space-X) et chinois ont développé des programmes capables de concurrencer le programme européen Ariane. On sait que Galileo, le programme de positionnement par satellites pour la radionavigation, a été lancé pour assurer l'indépendance de l'Europe vis-à-vis de la technologie américaine du GPS. Il doit s'achever vers 2020 avec le lancement de 30 satellites (dont 6 de rechange).

Une visée industrielle via le soutien à la recherche

Si l'UE ne dispose pas de moyens directs pour mettre en œuvre une politique industrielle, ses interventions passent par le financement de la recherche, selon des priorités stratégiques et à travers des réseaux internationaux susceptibles de diffuser les bonnes pratiques. La politique de recherche Horizon 2020, notamment dans les transports, définit un cadre visant à l'applicabilité des résultats au monde économique, avec la conception de prototypes et l'implication de grands acteurs industriels du secteur. Pour la recherche française, le programme H 2020 (qui est le 8^e volet du PCRI – programme cadre pour la recherche et l'innovation) offre aussi la possibilité d'accéder à des moyens financiers qui se font plus rares à l'échelle nationale. Doté d'une enveloppe de 80 milliards d'euros sur 6 ans (2014-2020) pour l'ensemble de l'Europe, il ne représente toutefois qu'une fraction de 49,8 milliards d'euros (41 % publics et 59 % privés) dégagés pour la R&D française.

Le budget proposé pour le 9^e PCRI (2021-2027) devrait s'élever à 100 milliards d'euros, au terme d'une négociation où le Parlement demandait davantage pour accélérer la décarbonation et l'automatisation des véhicules. Dans le domaine ferroviaire, le programme de recherche Shift2Rail associe le soutien financier à l'innovation porté par l'UE (H 2020) et celui des industriels européens du secteur (UNIFE).



© Adobe Stock

PERSPECTIVES À LONG TERME DES FLUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

En matière de transport, le travail prospectif le plus abouti à l'échelle mondiale est le *Transport Outlook* publié par le Forum International du Transport en 2017. Il s'intéresse aux tendances dans les grandes régions du monde et envisage une augmentation considérable des différents flux d'ici à 2050 : le fret routier passerait de 20 000 milliards de tonnes-km par an à 52 000 milliards en 2050 (+163 %), le fret ferroviaire de 13 000 milliards à 31 000 milliards (+148 %), et la mobilité motorisée urbaine de 18 000 milliards de passagers-kilomètres par an à 35 000 (+94 %). Cela induirait une augmentation globale des émissions de CO₂ de 60 % pour le domaine des transports, dont une augmentation de 160 % pour le fret. Ces résultats traduisent surtout la forte croissance de transport attendue dans des pays moins développés, notamment en Asie du Sud Est.

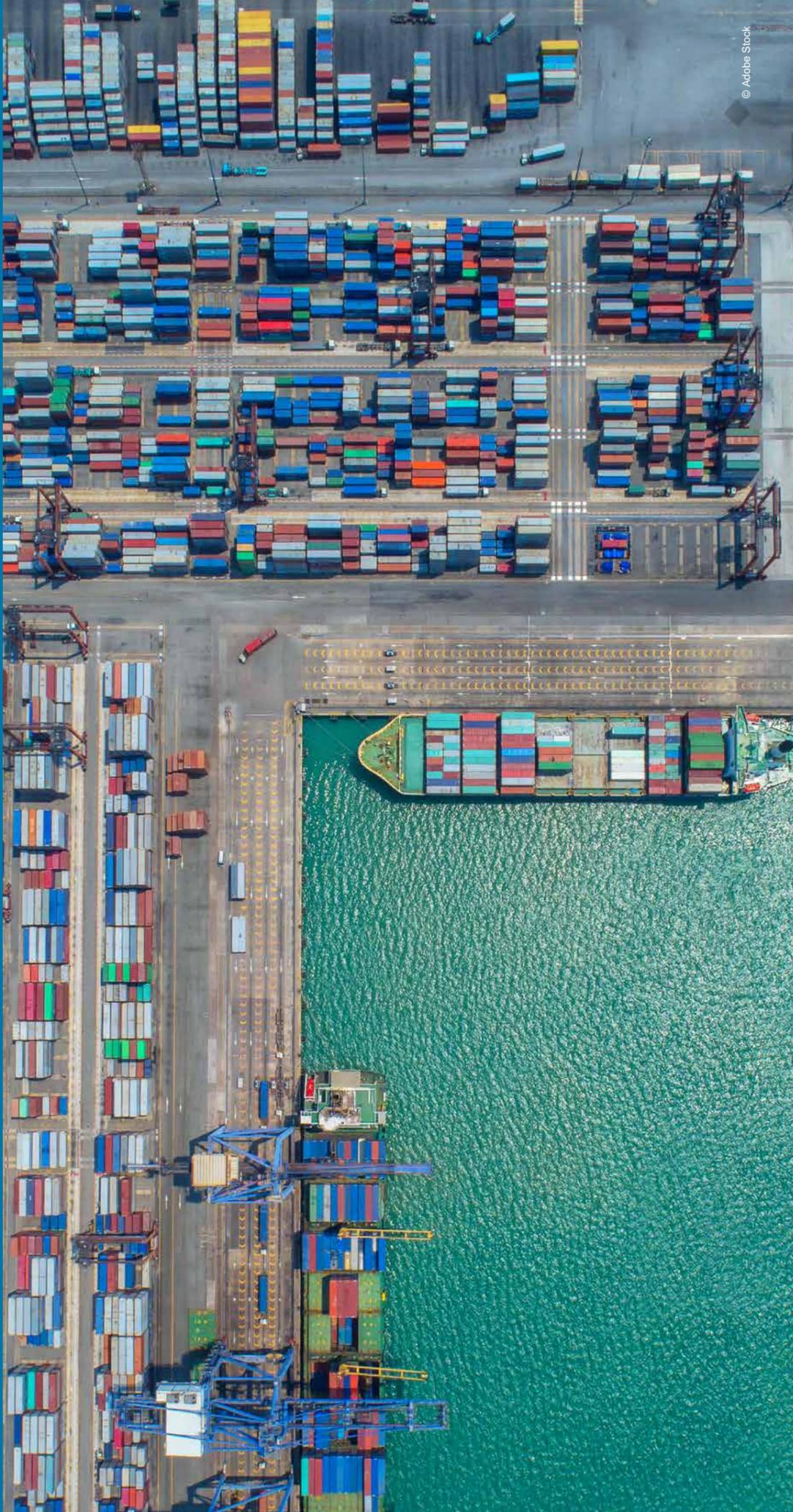
Le rapport permet notamment d'avoir des perspectives intéressantes pour la zone Europe¹⁶. L'augmentation des flux de fret serait plus limitée que la moyenne mondiale : le fret routier passerait de 2 300 milliards de tonnes-km par an à 4 200 milliards en 2050 (+81 %), et le fret ferroviaire de 1 800 milliards à 3 900 milliards (+114 %). Pour ce qui est des flux de passagers, la demande de transport aérien de voyageur en Europe passerait de 1 600 milliards de passagers-kilomètre par an à une valeur comprise entre 4 700 et 5 900 milliards (+197 à +273 %). En ville, la part modale du véhicule particulier devrait diminuer de 56 % à 44 %, à moins que des politiques ambitieuses soient mises en place pour la ramener à 18 %. Ainsi, les émissions de CO₂ des zones urbaines devraient voir une diminution de 163 millions de tonnes par an actuellement à 133 millions en 2050 (-18 %), voire 90 millions (-45 %) dans les scénarios les plus volontaristes. Une étude de l'Agence internationale de l'énergie évalue quant à elle à 30 millions le nombre de véhicules électriques en Europe en 2040.

Le Livre blanc *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe* en ressource publié en 2011 par la Commission européenne fixe plusieurs objectifs, notamment que d'ici à 2050, la plupart des transports de marchandises à plus de 300 km s'effectuent par le train, et que la part modale du routier pour le fret soit inférieure à 70 % en 2030 et inférieure à 50 % en 2050. Pour cela, le Livre blanc mentionne le besoin de développer le réseau et d'appliquer les principes « d'utilisateur-payeur » et de « pollueur-payeur ». Des objectifs sont également fixés en termes d'émissions : 40 % de carburants faiblement carbonés pour le transport aérien en 2050, réduction de 40 % des émissions de CO₂ du transport maritime, réduction de moitié des véhicules urbains fonctionnant aux carburants classiques en 2030 et disparition complète en 2050.

Ces objectifs sont à mettre en relation avec les documents plus récents établis au niveau national. Ainsi, les travaux prospectifs du ministère français de la Transition écologique et solidaire publiés en 2017 établissent une croissance prévisionnelle du fret de +90 % (+86 % pour le routier et +117 % pour le ferroviaire) d'ici à 2050 et de +92 % pour le transport de passagers à longue distance (+44 % pour le routier, +92 % pour le ferroviaire et +48 % pour l'aérien).

Dans une perspective de long terme, il faut donc envisager une augmentation conséquente des capacités des infrastructures, tout en y intégrant les innovations technologiques et organisationnelles nécessaires pour réduire les externalités du transport en dépit de la croissance de son volume.

¹⁶ L'Europe s'entend ici au sens géographique, « de l'Atlantique à l'Oural », et inclut donc notamment la Biélorussie, l'Ukraine et la partie occidentale de la Russie. Ceci explique des parts respectives du rail et de la route, pour le transport de fret, très différentes de celles de la seule Europe des 28.



QUELLE POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS POUR QUEL PROJET EUROPÉEN ?

Les chapitres précédents montrent combien, sans négliger ses aspects techniques, une politique des transports est d'abord **un objet politique**. L'équilibre entre régulation et libéralisation, le choix des infrastructures nécessaires, de leur financement et de la tarification de leur usage, la pleine prise en compte des enjeux environnementaux liés au transport sont à l'évidence des **choix de société**. Ils supposent des arbitrages dans l'usage des ressources publiques entre projets alternatifs, de puissants transferts sociaux à travers les budgets publics et à travers les coûts d'usage des transports, une répartition plus ou moins équitable des équipements entre les territoires, etc. L'ensemble de ces choix s'inscrit en outre, à l'échelle de l'Union, dans la nécessité d'établir un accord entre des Etats-membres aux situations et aux points de vue très divers.

Face aux mutations en cours et à venir des modes de vie ainsi que des territoires et des systèmes de transport qui les irriguent, une stratégie claire, aussi cohérente que possible, est nécessaire. Elle devra s'appuyer sur une **réflexion prospective** associant l'ensemble des acteurs du système de mobilité. Du côté de la Commission, la conception d'un nouveau Livre blanc, succédant à ceux de 2001 et de 2011, est sans doute opportune. Du côté du Parlement, un **projet stratégique** devra dessiner un horizon souhaitable, ambitieux et réaliste. Appropriable par les acteurs publics et privés de tous rangs, il donnerait du sens à leurs décisions décentralisées et faciliterait leur convergence vers un avenir désirable.

Cet avenir n'est nullement écrit à l'avance et n'est pas forcément rassurant, tout au contraire. La dégradation des infrastructures, les atteintes de plus en plus lourdes et irréversibles à l'environnement, la couverture déficiente des territoires, l'accès inégal aux formes modernes de mobilité selon les catégories sociales : autant de menaces qui n'ont rien d'imaginaire. Des **options positives** sont nécessaires, donnant un **contenu concret** aux interventions de l'Union pour améliorer la vie des citoyens. Elles auront aussi une **dimension proprement politique** : la construction de l'Union européenne est désormais mise en cause, non seulement du fait du Brexit mais aussi de mouvements politiques qui, tout en souhaitant demeurer dans l'Union pour en recevoir les avantages, veulent enrayer son projet de solidarité interétatique. **Quel projet politique pour l'Europe ? Quelle politique commune des transports pour y contribuer ?**

RÉFÉRENCES

- Commission européenne, Un plan d'action pour la 5G en Europe, 2016.
- Commission européenne, En route vers la mobilité automatisée : une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur, 2018.
- Commission européenne, Une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre (& annexes), 2018.
- Conseil de l'Union européenne, La déclaration de La Valette sur la sécurité routière, Mars 2017.
- Conseil de l'Union Européenne, The Graz Declaration : Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe, Octobre 2018.
- Commission européenne, Une économie sobre en carbone à l'horizon 2050, Novembre 2018.
- Cour des Comptes européenne, Rapport spécial n° 23/2018: Pollution de l'air : notre santé n'est toujours pas suffisamment protégée, Septembre 2018.
- Conseil de l'Union européenne, Declaration of Amsterdam on cooperation in the field of connected and automated driving, 8 avril 2016.
- Commission européenne, "Livre blanc : Feuille de route pour un espace européen des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources", 2011.
- Agence européenne de l'environnement, Air quality in Europe - 2018 report, décembre 2018.
- European Union Road Federation, rapport 2017.
- IESF & VEDECOM, Septembre 2016.
- OCDE, ITF Transport Outlook 2017, janvier 2017.
- Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Projection de la demande de transport sur le long terme, juillet 2016.
- Sénat, Rapport d'information sur la stratégie de l'Union européenne pour le véhicule autonome, novembre 2017.
- Transport and Environment : How to decarbonise European transport by 2050, Novembre 2018.
- Trésor-éco n°229, octobre 2018.

RÉFÉRENCES TDIE

- TDIE – Dix propositions pour une nouvelle politique européenne des transports, décembre 2014.
- TDIE – Pour une politique des transports, 2017.
- TDIE – Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport, mars 2019.



Autoroute en Allemagne.

ANNEXES

DES DIFFÉRENTS CONSEILS EN EUROPE

Pour comprendre le fonctionnement des institutions de l'Union européenne, il faut en maîtriser le vocabulaire. La tâche n'est pas facilitée quand le terme de « conseil » peut à l'intérieur même de l'UE recouvrir deux entités complémentaires mais sensiblement différentes. En outre, indépendamment de l'Union européenne, existe un Conseil de l'Europe ayant son siège à Strasbourg et dont le rôle très spécifique mérite d'être rappelé.

> Le Conseil européen

Le Conseil européen, dont l'existence a été institutionnalisée par l'Acte unique européen (1986), **réunit les chefs d'État et de gouvernement de l'UE**. Le Traité de Lisbonne (2009) lui confère le statut d'institution européenne, et le dote d'un Président élu pour un mandat de deux ans et demi, renouvelable une fois, dont le rôle est d'animer les travaux et d'assurer une continuité d'action. Le Président actuel est le Polonais Donald Tusk. Le Traité de Lisbonne prévoit la tenue de 2 réunions du Conseil européen par semestre (mars/juin ; octobre/décembre), auxquelles participent également le Président de la Commission européenne, ainsi que le Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité¹⁷. Le Président du Conseil européen peut également convoquer une réunion extraordinaire si les circonstances l'exigent¹⁸.

Le rôle du Conseil européen est de « fournir à l'UE l'impulsion nécessaire à son développement » et de définir « les orientations politiques générales » (article 15 du TFUE). **Toutes les grandes décisions politiques concernant l'UE sont donc prises par le Conseil européen** (adoption du Cadre financier pluriannuel, réforme des traités, élargissement, etc.). Le Conseil européen peut également intervenir pour trancher sur des dossiers n'ayant pu être réglés au niveau des ministres.

> Le Conseil de l'UE

Le Conseil de l'UE (ou Conseil des ministres) est également une institution de l'UE. Il est, avec le Parlement européen, **le co-législateur de l'UE et l'autorité budgétaire** (vote du budget annuel de l'UE). Le Conseil de l'UE est composé de 10 formations, parmi lesquelles le Conseil des ministres des transports, des télécommunications et de l'énergie (TTE)¹⁹. Le Conseil Affaires générales assure la cohérence des travaux des différentes formations du Conseil de l'UE, prépare les réunions du Conseil européen et en assure le suivi en liaison avec le président du Conseil européen et la Commission (article 16 TFUE).

Les membres du Conseil de l'UE sont les **ministres ou secrétaires d'État de chaque État-membre**, qui votent au nom de leur pays. Le mode de vote habituel est la majorité qualifiée (au moins 55 % des membres du Conseil, comprenant au moins quinze d'entre eux et représentant des États membres réunissant au moins 65 % de la population de l'Union).

Le Conseil de l'UE a une **présidence semestrielle tournante**²⁰, et les sessions sont présidées par le ministre compétent de l'État-membre qui exerce la présidence semestrielle. Le Conseil de l'UE se réunit à Bruxelles ou à Luxembourg, et la fréquence des sessions varie en fonction des formations.

> Le Conseil de l'Europe

Le Conseil de l'Europe n'est pas une institution de l'UE : c'est une **organisation intergouvernementale**, créée en 1949. Elle est basée à Strasbourg, et compte aujourd'hui 47 États-membres, dont les 28 États-membres de l'UE. Ses principaux objectifs sont la **défense des droits de l'Homme**, la promotion de la diversité culturelle de l'Europe et la lutte contre les discriminations. Le Conseil de l'Europe est à l'origine de la rédaction de la **Convention européenne des droits de l'Homme**, et de la création de la **Cour européenne des droits de l'Homme** chargée de veiller à son application. C'est auprès de cette Cour que tous les individus, ressortissants ou non des États parties à la Convention, peuvent introduire des requêtes s'ils estiment qu'un État partie à la Convention a enfreint leurs droits.

¹⁷ Depuis 2014, la Haute Représentante est l'Italienne Federica Mogherini.

¹⁸ Ce fut le cas par exemple de la réunion du 25 novembre 2018, durant laquelle l'accord de retrait du Royaume-Uni de l'UE a été adopté.

¹⁹ Outre la formation Transports, Télécommunications et Énergie (TTE), les autres formations sont : Agriculture et pêche ; Compétitivité ; Justice et affaires intérieures ; Emploi, politique sociale, santé et consommateurs ; Affaires générales ; Affaires étrangères ; Affaires économiques et financières ; Éducation, jeunesse et culture ».

²⁰ 2019 : Roumanie (1^{er} semestre), puis Finlande (2^d semestre).

L'ALLIANCE DU ROUTIER

On désigne par « Alliance du routier » la démarche conjointe de plusieurs États-membres, dont la France, pour « défendre un transport routier de marchandises s'effectuant dans une concurrence équitable et saine entre les acteurs économiques, et garantir les droits sociaux des travailleurs ainsi que la sécurité des conducteurs et des usagers de la route ». L'Alliance du routier illustre l'écart entre l'Est et l'Ouest de l'UE, qui a dominé les débats sur le paquet mobilité I (publié le 31 mai 2017 par la Commission), aussi bien au Conseil qu'au Parlement européen.

La genèse

La question de l'harmonisation des conditions de travail des conducteurs routiers à travers l'UE et celle des contrôles permettant d'assurer le respect des règles européennes sont antérieures à la mandature européenne actuelle. Ces sujets ont ainsi fait l'objet en avril 2014 d'une conférence européenne organisée à Paris sur le thème « transport routier de marchandises : vers une harmonisation sociale européenne », sous l'égide de Frédéric Cuvillier, alors Secrétaire d'État en charge des transports, qui réclame la création d'une Agence européenne du transport routier, chargée notamment de faire appliquer la législation européenne. Dans la foulée, à l'occasion du Conseil des ministres des transports des 5 et 6 juin 2014, les ministres de 11 États membres (France, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal et Espagne) signaient une déclaration politique, message à l'intention des nouveaux parlementaires européens et de la future Commission européenne dont la prise de fonction était prévue le 1^{er} novembre 2014. Cette déclaration prônait l'application effective et harmonisée de la législation européenne, le respect des droits sociaux des chauffeurs routiers et la mise en place de contrôles plus efficaces grâce à la coopération entre États-membres²¹. Un groupe d'États membres de l'Est (Pologne, République tchèque, Hongrie, Slovaquie, Bulgarie et Pays baltes) s'est opposé au contenu de cette déclaration.

Lors du Conseil des ministres des transports du 7 juin 2016, 11 États-membres de l'UE, emmenés par la Pologne (Pologne, Hongrie, République tchèque, Lituanie, Lettonie, Estonie, Bulgarie, Roumanie, Espagne, Portugal et Irlande), ont « exprimé leurs préoccupations » quant aux dispositions législatives nationales récemment adoptées par la France et l'Allemagne dans le domaine du transport routier. En France, l'une des dispositions de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques²³, dite « loi Macron », modifie en effet le code des transports en prévoyant l'application du salaire minimum français aux conducteurs routiers salariés d'une entreprise étrangère lors des opérations de cabotage et de transport international sur le territoire français²⁴. L'entrée en vigueur de cette disposition est prévue pour le 1^{er} juillet 2016. Le décret d'application prévoit l'obligation de disposer d'un représentant sur le territoire français, chargé de conserver les documents relatifs à la période de travail et les bulletins de paie du travailleur détaché à des fins de contrôle pendant une période de 18 mois après la dernière période de détachement. Les onze États-membres susmentionnés ont considéré ces mesures disproportionnées, susceptibles d'imposer une « charge administrative inutile » aux entreprises concernées²⁵.

EUROPE DE L'EST : LE RÔLE DU GROUPE DE VISEGRAD

Le groupe de Visegrad (ou V4) désigne un ensemble de quatre pays d'Europe centrale et orientale : la Pologne, la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie. Il a été fondé lors d'une rencontre en février 1991 dans la ville hongroise de Visegrad entre les dirigeants de Hongrie, Pologne et Tchécoslovaquie, qui décident de former le « triangle de Visegrad ». Le groupe passe à quatre membres en 1993 avec la scission de la Tchécoslovaquie.

Le premier objectif du groupe de Visegrad fut de faciliter et d'accélérer le processus d'adhésion à l'UE (qui a abouti en 2004) ainsi qu'à l'Alliance atlantique. Par la suite, il a permis d'élaborer et défendre des positions communes sur certaines politiques européennes, dont l'un des exemples emblématiques fut la position commune adoptée en 2015 contre la proposition de la Commission européenne de répartition des réfugiés par quotas dans les différents États-membres de l'UE. Défendant par ailleurs une vision très libérale du marché unique, le groupe de Visegrad a tenté, sans y parvenir, d'empêcher la révision de la directive sur le détachement des travailleurs²².

Une semaine plus tard, le 16 juin 2016, la Commission européenne décide d'entamer des procédures contre la France et l'Allemagne : bien que soutenant « sans réserve » le principe du salaire minimal, la Commission considère que l'application au secteur du transport routier des législations française et allemande restreint de manière disproportionnée la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises, portant ainsi atteinte au bon fonctionnement du marché intérieur²⁶. La Commission adresse ainsi à la France une lettre de mise en demeure, première étape de la procédure d'infraction. Une lettre de mise en demeure complémentaire est également adressée aux autorités allemandes, suite à l'ouverture d'une procédure d'infraction dès mai 2015, consécutive à l'entrée en vigueur de la loi allemande sur le salaire minimum le 1^{er} janvier 2015.

Conformément au Traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE), la Commission peut engager une action en justice – une procédure d'infraction – contre un État-membre qui ne met pas en œuvre le droit de l'Union. Elle peut saisir la Cour de justice de l'UE qui, dans certains cas, peut imposer des sanctions financières. La Commission recense les éventuelles infractions au droit de l'UE sur la base de ses propres enquêtes, ou à la suite de plaintes de citoyens, d'entreprises ou d'autres parties intéressées.

En réponse, le 27 septembre 2016, les ministres des transports de sept États-membres (France, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Luxembourg, Italie), et de la Norvège²⁷, adressaient un courrier à la Commissaire en charge des transports Violeta Bulc²⁸. Dans ce courrier, les ministres indiquent que, tout en défendant « sans réserve » le respect des libertés fondamentales que sont la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur européen, ils constatent que ces libertés sont de plus en plus souvent invoquées abusivement pour éviter d'appliquer les règles européennes, et ils notent un nombre croissant d'abus ou d'interprétations dérogatoires de ces réglementations européennes dans le secteur du transport routier. Les dispositifs mis en place dans certains États-membres ne sauraient être considérés comme protectionnistes, mais comme la simple application des principes prévus dans le TFUE, et le reflet du principe rappelé par Jean-Claude Juncker lui-même : « même salaire, pour un même emploi au même endroit »²⁹. Les ministres demandent à la Commissaire de prendre en compte leurs préoccupations concernant les aspects sociaux et de sécurité dans le transport routier : interdiction du repos hebdomadaire régulier à bord du véhicule ; renforcement et harmonisation des contrôles ; lutte contre les sociétés écrans et autres pratiques abusives ; lutte contre le développement déraisonnable de l'utilisation des véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport international.

Ce courrier préfigure le lancement officiel de l'Alliance du routier lors d'une réunion organisée à Paris le 31 janvier 2017 à l'initiative d'Alain Vidalies, alors ministre en charge des transports. Ce dernier s'est par ailleurs exprimé sur l'avenir du transport routier de marchandises lors du Conseil des ministres des transports du 1^{er} décembre 2016, se disant « déterminé à avancer plus vite aux côtés de ceux qui veulent défendre une Europe attachée tout autant à son marché unique qu'à ses valeurs fondamentales comme le respect des droits sociaux et la protection des travailleurs », et refusant une « Europe des parkings qui accueilleront non plus des salariés, mais des forçats de la route sans aucune attache ».

²³ Loi n° 2015-990 du 6 août 2015

²⁴ Voir article 281 de la loi

²⁵ Voir le compte-rendu du Conseil : <https://www.consilium.europa.eu/media/22755/st09736fr16v2.pdf>

²⁶ Cf. communiqué de presse de la Commission : http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2101_fr.htm

²⁷ La Norvège, non membre de l'UE, fait partie de l'Espace économique européen, ce qui implique une participation au marché intérieur, et un respect des 4 libertés de circulation (des biens, des personnes, des services et des capitaux).

²⁸ Texte de la lettre : <http://www.europaforum.public.lu/fr/actualites/2016/09/gouv-transport-bulc/lettre-transport.pdf>

²⁹ Voir notamment son discours sur l'Etat de l'Union de septembre 2017

²² Source : touteurope.eu

Le plan d'action de l'Alliance du routier

Le 31 janvier 2017, les ministres des transports de France, Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Italie, Luxembourg, Norvège et Suède se réunissaient à Paris à l'invitation d'Alain Vidalies, dans le but de défendre un transport routier de marchandises s'effectuant dans une concurrence équitable et saine entre les acteurs économiques, de garantir les droits sociaux des travailleurs ainsi que la sécurité des conducteurs et des usagers de la route. Lors de cette réunion, les ministres ont adopté un « plan d'action commun en faveur d'un marché unique du transport routier »³⁰. Ce plan d'action a 3 objectifs principaux :

- Faire **converger certaines mesures, notamment sociales, d'application de la réglementation européenne**, pour faciliter leur mise en œuvre par les opérateurs
- **Améliorer les pratiques de contrôle** sur la base d'un partage d'expériences, et **renforcer la coopération entre les Etats signataires** pour rendre plus efficace la lutte contre la fraude aux règles sociales, de sécurité et du travail et contre les pratiques abusives
- Définir des **positions communes pour l'avenir de la politique européenne du transport routier** afin de :
 - **lutter contre le dumping social et promouvoir une concurrence loyale**. A cet égard, le plan d'action précise que « toute discussion sur l'approfondissement de la libéralisation du marché du transport routier, notamment en matière de cabotage, ne pourra être envisagée que si l'harmonisation de la législation sociale pertinente en matière de transport routier a été mise en œuvre ».
 - **prendre en compte la sécurité routière comme une priorité dans la politique européenne du transport routier**

Le lancement de l'Alliance du routier a été salué en France par les professionnels du transport routier, dont la Fédération nationale du transport routier (FNTR), qui se félicite de la reconnaissance du transport routier comme un pilier de la construction européenne, qui doit être gouverné par des principes « d'égalité et de justice »³¹.

³⁰ Lien vers le texte du plan d'action : <https://ue.delegfrance.org/lutter-contre-la-concurrence>

³¹ Cf communiqué de presse de la FNTR du 1^{er} février 2017 : « Transport routier : une première dans une Europe fragilisée ».



© Adobe Stock

La réunion du 31 janvier 2017, fondatrice de l'Alliance du routier, a été suivie d'autres réunions ministérielles : ainsi, le 7 juin 2017, à la veille du Conseil des ministres des transports durant lequel la Commission est venue présenter le paquet mobilité I (publié le 31 mai 2017), les membres de l'Alliance du routier (auxquels s'est joint, en qualité d'observateur, le ministre des transports des Pays-Bas) ont eu un premier échange de vues sur les propositions de la Commission. Ils ont rappelé leur opposition à toute poursuite de la libéralisation du marché, tant que ne seront pas remplies les conditions d'une concurrence équitable avec des règles sociales appropriées dans le secteur du transport routier, et tant que le principe d'une « rémunération égale pour un travail égal dans le même lieu » ne sera pas assuré. Les ministres de l'Alliance du routier s'opposent également à un assouplissement des règles sur les travailleurs mobiles, défendent l'instauration de retours réguliers dans le pays d'origine, demandent une meilleure application des contrôles en bord de route et des inspections dans les locaux des entreprises de transport routier de tous les États-membres, ainsi que le déploiement des technologies numériques (telle que l'utilisation de la lettre de voiture électronique).

Les membres de l'Alliance du routier se sont ensuite réunis le 4 décembre 2017 (la veille du Conseil des ministres des transports), puis le 14 mai 2018 à Bruxelles. Lors de cette réunion, l'Alliance, officiellement rejointe par la Grèce, rejette la perspective d'un accord sur le paquet mobilité I lors de la réunion du Conseil des ministres des transports de juin 2018, considérant non satisfaisantes les propositions de compromis de la présidence bulgare du Conseil.

À noter que, suite à son changement de gouvernement en juin 2018, l'Espagne s'est rapprochée des positions défendues par l'Alliance du routier : le nouveau ministre espagnol de l'Équipement, José Luis Abalos, a annoncé dès juin 2018 l'intensification de la lutte contre le dumping social et le renforcement du plan de contrôle des camions étrangers sur les routes espagnoles.

La dernière réunion des membres de l'Alliance du routier s'est tenue le 12 novembre 2018 à Bruxelles, avec l'objectif d'évaluer l'avancée des négociations au Conseil. Tout en convenant d'adopter une démarche « constructive » à l'égard de potentielles propositions de compromis de la présidence autrichienne, les ministres regrettaient que les bases d'un accord ne soient pas encore atteintes, notamment sur les points suivants : temps de conduite et de repos ; modalités d'application des règles de détachement ; lutte contre le cabotage systématique (via notamment l'utilisation systématique des segments routiers nationaux dans le cadre du transport combiné) ; retour régulier des conducteurs et des véhicules dans leur État-membre d'établissement.



© Adobe Stock

L'accord du 3 décembre 2018

Lors du Conseil des ministres des transports du 3 décembre 2018, une orientation générale (c'est-à-dire un accord politique) a finalement été adoptée sur le volet « marché » et social du paquet mobilité³² :

- concernant le cabotage : le Conseil maintient la règle actuelle (maximum de 3 opérations en 7 jours), avec une période de carence de 5 jours entre 2 séries d'opérations de cabotage, contre la proposition de la Commission (nombre illimité d'opérations en 5 jours).
- le statut de travailleur détaché sera bien appliqué dès le premier jour aux chauffeurs routiers pour le transport international (la Commission proposait un seuil de 3 jours cumulés par mois de présence dans un autre État-membre, à partir duquel le détachement s'appliquerait), y compris le cabotage, à l'exception toutefois des opérations bilatérales (simple livraison d'un pays A vers un pays B³³) et du transit.
- Pour renforcer le contrôle du respect de la législation, tous les véhicules dont le conducteur procède à des opérations de transport international devront être équipés de tachygraphes intelligents au plus tard fin 2024 (la proposition initiale de la Commission prévoyait 2032).
- Les conducteurs routiers devront pouvoir rentrer chez eux au moins toutes les 4 semaines, ou toutes les 3 semaines si le conducteur choisit de prendre 2 temps de repos hebdomadaire réduits consécutifs. Enfin, le repos hebdomadaire normal du chauffeur devra être pris en dehors de sa cabine.

À noter que la création d'une Agence européenne du transport routier (qui ne figurait pas dans les propositions de la Commission européenne), si elle a ressurgi parfois au cours des débats parlementaires, n'est pas reprise dans l'orientation générale du Conseil.

La ministre française Elisabeth Borne s'est déclarée « très satisfaite » de l'accord trouvé, qui « constitue une avancée majeure pour harmoniser par le haut les droits sociaux des salariés du secteur, pour créer les conditions d'une concurrence plus équitable au sein du marché européen, et pour s'assurer enfin du bon respect des règles. C'est la traduction concrète du combat porté par la France depuis de longs mois pour que le droit du détachement s'applique pleinement au transport routier »³⁴.

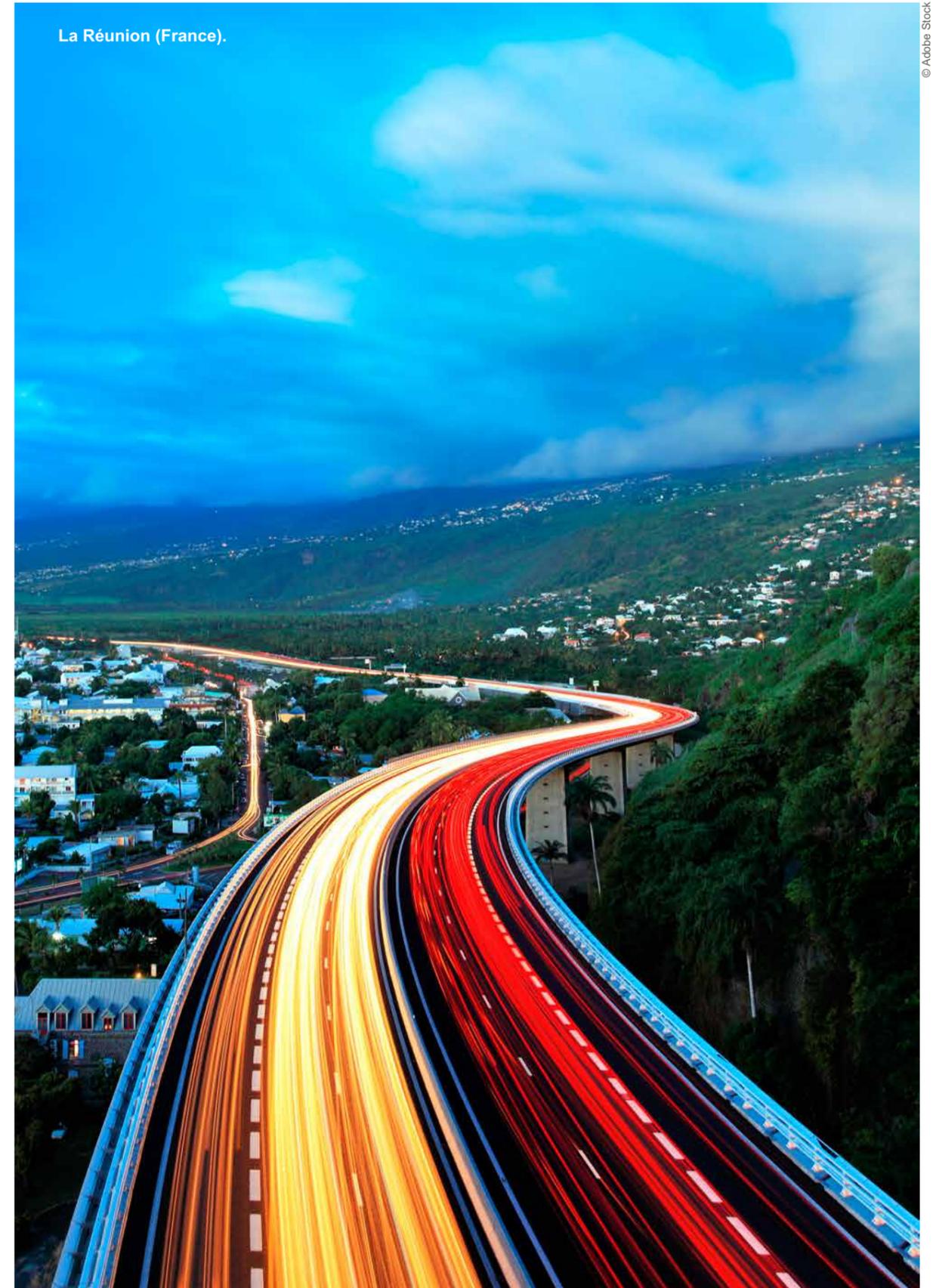
Le combat mené par l'Alliance du routier semble donc avoir porté ses fruits. Toutefois, la procédure législative n'est pas terminée, le Parlement européen ayant rejeté en session plénière (juillet 2018) les rapports adoptés en Commission TRAN sur ce volet du paquet mobilité I. Un nouveau vote sur des amendements de compromis est programmé en TRAN le 10 janvier. Compte tenu du temps nécessaire à la conduite des trilogues, il faudra donc attendre la prochaine législature pour l'adoption définitive de ces textes, qui pourrait intervenir sous présidence finlandaise (second semestre 2019).

³² Texte relatif au détachement des conducteurs dans le secteur routier ; texte relatif aux exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire ainsi qu'à la localisation au moyen de tachygraphes ; texte relatif à l'exercice de la profession de transporteur par route et à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

³³ Avec une souplesse supplémentaire : les transporteurs pourront lors de ces opérations bilatérales, une activité supplémentaire de chargement/déchargement est autorisée dans chaque sens sans relever du régime de détachement.

³⁴ Communiqué de presse d'Elisabeth Borne du 4 décembre 2018 : « Accord sur le paquet mobilité dans le transport routier : une avancée majeure pour une Europe qui protège ».

La Réunion (France).

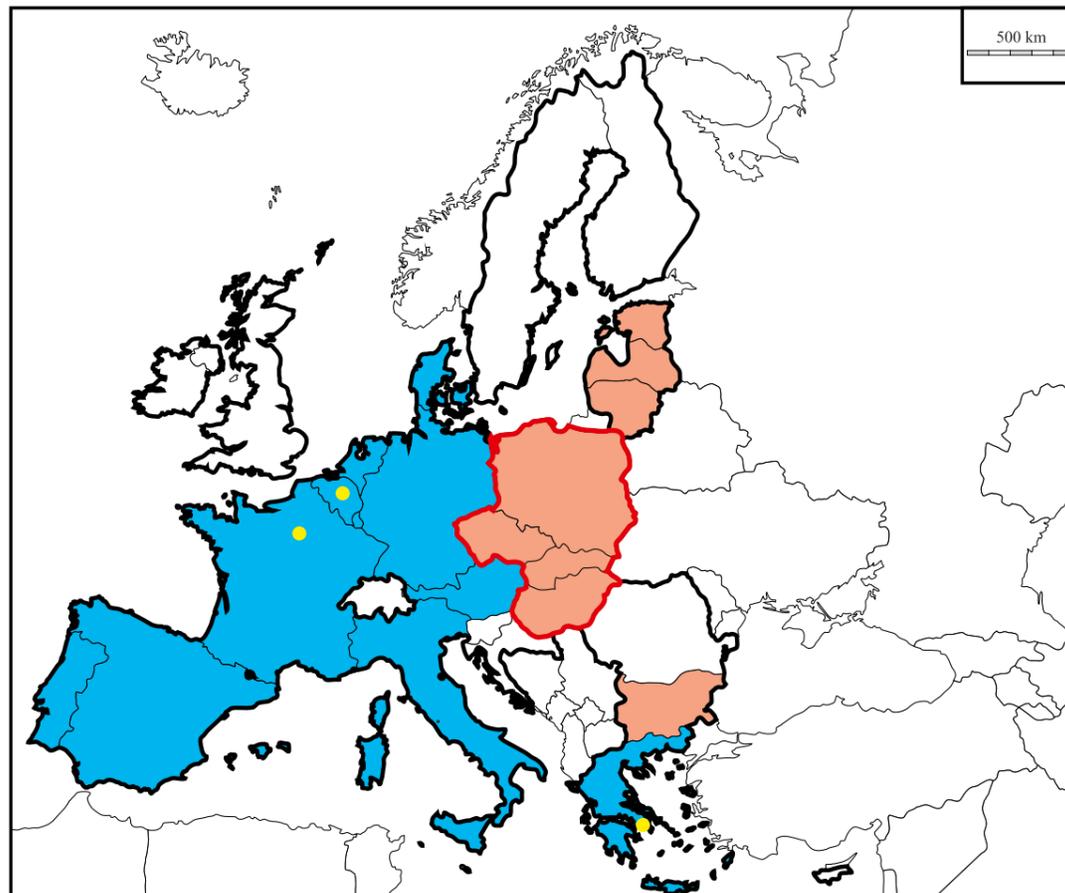


Présentation cartographique : Alliance du routier, groupe de Visegrad et débats au Conseil des ministres des transports

Les deux cartes ci-après présentent le clivage initial entre États-membres de l'Union et l'évolution des regroupements, d'une logique est/ouest à une logique centre/périphérie, au fil des discussions au sein du Conseil des ministres des transports de 2014 à 2018.

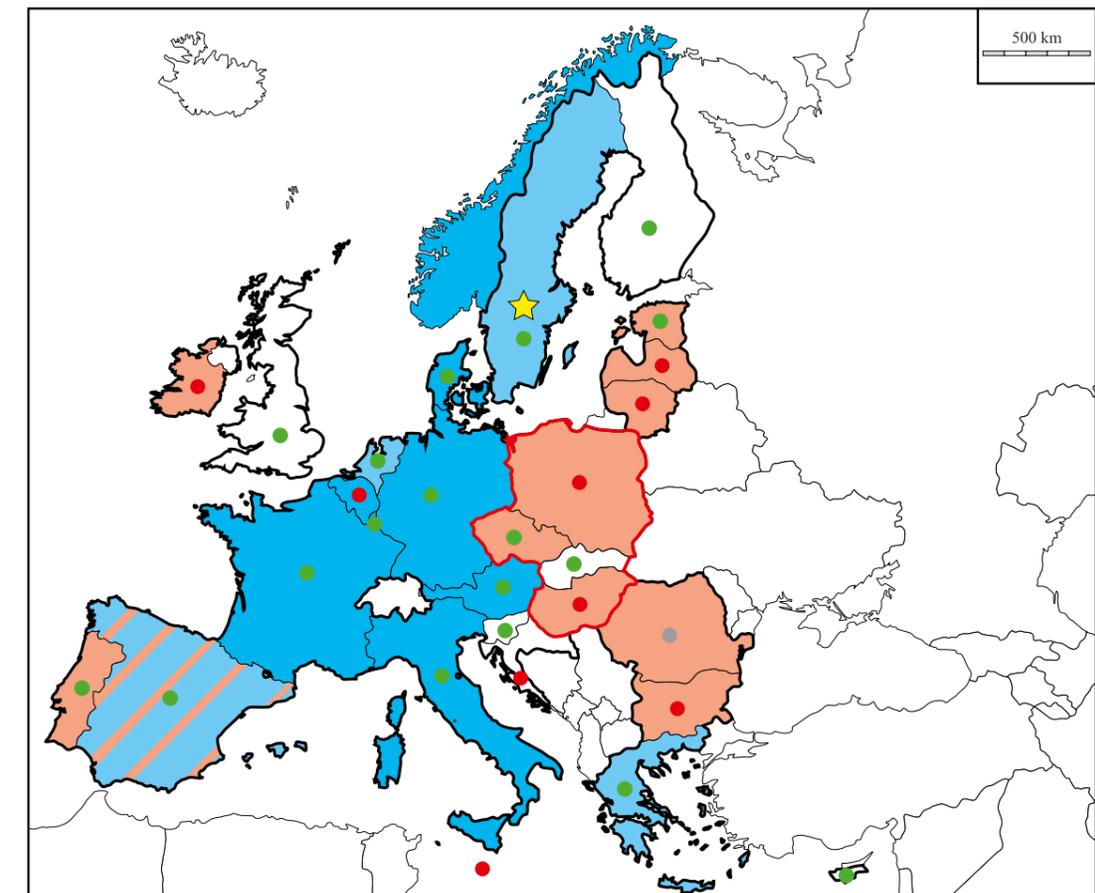
2014 : Emergence d'une opposition est/ouest autour du TRM

- Limites de l'Union européenne
- Groupe de Visegrad
- 16 avril 2014, la conférence européenne de Paris conclut à la nécessaire coordination des politiques de contrôles et à la convergence des politiques sociales pour une concurrence équitable.
- 8 mai 2014, la réunion informelle des ministres des transports à Athènes fait le constat que la libéralisation du TRM international ne s'est pas accompagnée d'une harmonisation sociale et que les contrôles ne sont pas assez effectifs.
- Au Conseil des ministres des transports du 6 juin 2014, 11 ministres signent une déclaration politique pour une application harmonisée de la législation européenne. 8 pays s'y opposent :
- 11 Etats-membres signataires de la déclaration politique de 2014
- 8 Etats-membres s'opposent à la déclaration politique de 2014



2016-2018 : Complexification du rapport de force et montée en puissance de l'Alliance du routier

- Limites de l'Union européenne
- Groupe de Visegrad
- 11 Etats-membres expriment en Conseil des ministres des transports le 7 juin 2016 leurs préoccupations sur les législations française (loi Macron de 2016) et allemande (loi sur le salaire minimum de 2015) du transport routier
- 8 Etats (7 Etats-membres+Norvège) ayant adressés un courrier à la Commissaire aux transports le 27 septembre 2016 en réponse à la procédure entamée par la Commission contre la France et l'Allemagne le 16 juin 2016
- ★ La Suède rejoint les 8 Etats signataires pour fonder l'Alliance du routier le 31 janvier 2017
- 2 Etats rejoignent l'Alliance du routier : les Pays-Bas le 7 juin 2017 (comme observateur), la Grèce le 4 décembre 2017
- L'Espagne, à l'occasion de son changement de gouvernement, quitte le camp des protestataires et se rapproche de l'Alliance du routier en juin 2018, sans toutefois la rejoindre officiellement
- 31 mai 2017 : présentation du Paquet mobilité 1 ; 8 novembre 2017 : présentation du Paquet mobilité 2.
- 3 décembre 2018 : un accord est trouvé sur le volet marché et social du Paquet mobilité 1 en Conseil des ministres des transports :
- Votes favorables
- Abstentions (x1)
- Votes défavorables (x9)





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, 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

En dépit de certaines faiblesses du site de la Commission européenne (principale source initialement utilisée mais malheureusement non tenue à jour, ce qui a nécessité, au moins pour la période récente, une consultation systématique du JO de l'UE via le site EUR-Lex), l'information graphique (répartition des « pleins » et des « vides ») qu'offre ce tableau sans doute incomplet est néanmoins 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, seulement une dizaine de textes —procéduraux pour la plupart— 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 quarantaine de textes au cours de la période 1985-1991), celles des politiques substantielles ensuite (près de la moitié de la centaine de 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 500 directives et règlements publiés depuis le début du XXI^e siècle).

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.

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		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					
1967					
1968		Rgt.1017/68 Concurrence	Rgt.1017/68 Concurrence	Rgt.1017/68 Concurrence	
1969		Rgt.1191/69 OSP	Rgt.1191/69 OSP	Rgt.1191/69 OSP	
		Dir.70/156 Réception véh.	Rgt.1192/69 Norm. comptes		
1970		Rgt.1107/70 Aides d'Etat	Rgt.1107/70 Aides d'Etat	Rgt.1107/70 Aides d'Etat	
1971					
1972	« Deuxième paquet » de grands principes de libéralisation :				
1973	-Libre circulation des services de transport				
1974	-Harmonisation des conditions de concurrence entre modes	Dir.75/130 Transp. combinés	Dir.75/130 Transp. combinés		
1975	-Libre jeu des forces du marché (ne pouvant être corrigé que dans des circonstances exceptionnelles)				
1976	-...				
1977					
1978					
1979					
1980					
1981					
1982		Dir.82/3 modifie Dir.75/130	Dir.82/3 modifie Dir.75/130	Dir.82/714 Prescript. techn.	
1983					
1984					

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Dir.70/157 Niveau sonore			
Dir.80/1269 puissance moteur			Dir.80/5 Emissions sonores

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUE PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
1989		Dir.89/459 Harmonisation pneus - 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
1990		Dir.90/314 Harmonisation voyages à forfait - Rgt.3572/90 Harmonisation conditions d'accès à la profession	Dir.90/314 Harmonisation voyages à forfait	Dir.90/314 Harmonisation voyages à forfait - Rgt.3572/90 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.4573/90 modifie Rgt.4055/86	Dir.90/314 Harmonisation voyages à forfait - 2^e paquet d'ouverture à la concurrence : -Rgt.2342/90 Tarifs -Rgt.2342/90 Capacités -Rgt.2344/90 modifie Rgt.3976/87
1991		Dir.91/439 Harmonisation conditions délivrance permis de conduire - Rgt.1893/91 modifie Rgt.1191/69 - Dir.91/224 modifie Dir.75/130 - 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 - Rgt.613/91 Chgt registre des navires charge et navires passagers	Rgt.3922/91 Harmonisation règles et procédures - Dir.91/670 Acceptation mutuelle des licences du personnel dans l'aviation civile

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUE SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Norme Euro 0 EGP (Emissions Gaz Polluants)			
Dir.91/671 Obligation ceinture de sécurité			Rgt.295/91 Règles indemnisation passagers

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		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 marché internat. - Dir.92/7 modifie Dir.85/3 - Dir.92/21 Dimensions véh. - Dir.92/61 Caractéristiques techniques véhicules - Rgt.684/92 Règles communes transp. bus et car	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 - Rgt.2913/92 Code douanes communautaires	3^e 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
1993	MARCHE UNIQUE	Rgt.3118/93 modifie Rgt.881/92 - Rgt.3118/93 Libéralisation cabotage routier marchandises		Dir.93/104 Aménagement du temps de travail - Rgt.2454/93 application du Rgt.2913/92	Rgt.95/93 Attribution slots
1994	Liste d'Essen (14 projets RTE-T prioritaires)	Rgt.2006/94 modifie Rgt.881/92		Rgt.844/94 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.2812/94 modifie Rgt.1101/89 - Rgt.3314/94 modifie Rgt.1101/89	
1995	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		Dir.95/18 Licences des entreprises ferroviaires - Dir.95/19 Attribution des sillons	Rgt.2819/95 modifie Rgt.1101/89	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
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	
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.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 - 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

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
1996	<p>LIVRE BLANC (La gestion du trafic aérien – Vers un espace aérien européen sans frontières) COM(96) 57</p> <p>LIVRE BLANC (Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communaux) COM(96) 421</p>	<p>Dir.96/26 Harmonisation conditions d'accès à la profession</p> <p>-</p> <p>Dir.96/53 Dimensions véhicules</p> <p>-</p> <p>Dir.96/96 Harmonisation contrôles techn.</p> <p>-</p> <p>Dir.96/53 Abroge Dir.85/3, 86/360, 86/364, 88/218, 89/338, 89/460, 89/461, 91/60, 92/7</p>		<p>Rgt.1356/96 libre prestation serv.</p> <p>-</p> <p>Rgt.2254/96 modifie Rgt.1101/89</p> <p>-</p> <p>Rgt.2310/96 modifie Rgt.1101/89</p> <p>-</p> <p>Dir.96/75 Prix (fluvial)</p> <p>-</p> <p>Rgt.385/96 Défense contre pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction navale</p>	<p>Dir.96/67 Libéralisation marché de l'assistance en escale</p>
1997	<p>TRAITE D'AMSTERDAM</p> <p>LIVRE VERT (relatif aux ports et aux infrastructures maritimes) COM(97) 678</p>	<p>Dir.97/27 Masses et dimensions véhicules</p> <p>-</p> <p>Dir.97/24 Caractéristiques Véh. à moteur 2 et 3 roues</p>		<p>Rgt.241/97 modifie Rgt.1102/89</p>	
1998	<p>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</p>	<p>Rgt.12/98 Admission transporteurs non résidents</p> <p>-</p> <p>Rgt.2121/98 Applique Rgt.684/92</p>		<p>Rgt.742/98 modifie Rgt.1101/89</p>	
1999		<p>Dir.1999/37 Documents d'immatriculation des véhicules</p> <p>-</p> <p>Dir.1999/62 Taxation PL pour l'utilisation de certaines infrastructures</p>		<p>Rgt.718/1999 Capacité flottes fluviales</p> <p>-</p> <p>Dir.1999/63 Organisation du temps de travail des gens de la mer</p>	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
<p>Norme Euro 2 EGP</p> <p>-</p> <p>Dir.96/47 modifie Dir.91/439</p>	<p>Dir.96/48 Interopérabilité grande vitesse (Intégration des systèmes nationaux)</p> <p>-</p> <p>Dir.96/49 Transport marchandises dangereuses</p>	<p>Dir.96/98 Equipements marins</p> <p>-</p> <p>Dir.96/50 Harmonisation obtention certificat conduite bateaux fluviaux</p>	
<p>Dir.97/26 modifie Dir.91/439</p>	<p>Dir.97/68 Emissions gaz et particules polluants</p>	<p>Dir.97/68 Emissions gaz et particules polluants</p> <p>-</p> <p>Dir.97/70 Sécurité navires de pêche</p>	<p>Rgt.2027/97 Responsabilité vis-à-vis passagers</p>
<p>Rgt.2135/98 TN - Tachygraphe Numérique (sécurité routière)</p> <p>-</p> <p>Dir.98/70 Qualité essence et carburants diesel</p> <p>-</p> <p>Rgt.1172/98 Statistiques marchandises transportées</p>		<p>Dir.98/85 modifie Dir.96/98</p> <p>-</p> <p>Dir.98/41 Enregistrement passagers</p> <p>-</p> <p>Dir.98/18 Sécurité navires à passagers</p>	
<p>Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95</p> <p>-</p> <p>Dir.1999/52 Modifie Dir.96/96</p> <p>-</p> <p>Dir.1999/62 Taxe Eurovignette</p>	<p>Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95</p>	<p>Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95</p> <p>-</p> <p>Dir.1999/35 Visites sécurité navires passagers</p>	<p>Rgt.1655/1999 modifie Rgt.2236/95</p>

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUE PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2000				Dir.2000/34 modifiée Dir.93/104	
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 modifiée Dir.95/18 -Dir.2001/14 abroge Dir.95/19		
2002	Liste d'Essen modifiée (20 projets RTE-T prioritaires)	Dir.2002/24 abroge Dir.92/61		Rgt.1592/2002 modifiée Rgt.3922/91	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUE SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Dir.2000/30 Contrôles routiers sécurité véhicules utilitaires - 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 - Dir.2000/53 Véhicules hors d'usage	Dir.2000/62 modifiée Dir.96/49 - Dir.2001/6 modifiée Dir.96/49 - Dir.2001/14 abroge Dir.95/19 - Dir.2001/16 Interopérabilité du rail conventionnel	Dir.2000/59 Réception portuaire déchets d'exploitation et résidus - 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 - Rgt.44/2001 Hydrocarbures de soute.	
Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.1360/2002 modifiée Rgt.2135/98 - Dir.2002/15 Temps de conduite, pauses, temps de repos	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Dir.2002/885 modifiée Dir.96/49	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.417/2002 Calendrier d'élimination navires à simple coque - Dir.2002/59 SafeSeaNet - Rgt.1406/2002 Agence Européenne de Sécurité Maritime	Rgt.876/2002 Entreprise Galileo - Rgt.2320/2002 Contrôle, inspections, fouilles, ... - Rgt.1592/2002 Création EASA - Dir.2002/30 Approche équilibrée de la gestion du bruit

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUE PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2002	Liste d'Essen modifiée (20 projets RTE-T prioritaires)				
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.91/2003 Relevé stat. des transports par fer	Rgt.1/2003 modifie Rgt.1017/68 - Rgt.411/2003 mo- difie Rgt.718/99 - Rgt.1882/2003 modifie Rgt.91/672 et Dir.96/75	Dir.1882/2003 modifie Dir.96/67

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUE SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
		Dir.2002/84 modi- fie Dir.98/41 - Rgt.2099/2002 Comité de la Sécu- rité Maritime - Dir.2002/84 mo- difie Dir.96/98 - Dir.2002/6 Forma- lités déclaratives navires - Dir.2002/84 modi- fie Dir.2000/59	Rgt.889/2002 mo- difie Rgt.2027/97
Rgt.1382/2003 Programme Marco Polo	Rgt.1382/2003 Programme Marco Polo	Rgt.1382/2003 Programme Marco Polo	Rgt.1643/2003 modifie Rgt.1592/2002
Dir.2003/30 Promotion biocar- burants	Dir.2003/29 mo- difie Dir.96/49	Rgt.782/2003 Interdiction comp. organostannique	Rgt.2042/2003 navigabilité (en lien avec EASA)
Dir.2003/59 modifie Dir.91/439	Rgt.1192/2003 modifie Rgt.91/2003	Rgt.2244/2003 Surveillance na- vires par satellite	Dir.2003/42 Collecte info pour prévenir accidents
Dir.2003/28 modifie Dir.94/55		Rgt.1882/2003 modifie Dir.96/50	Dir.2003/87 Système de quo- tas d'émission de gaz à effet de serre (GES)
Dir.2003/27 modifie Dir.96/96 et Dir.95/50			Rgt.1702/2003 Certification envi- ronnementale des aéronefs
Dir.2003/102 Protection piétons Modifie Dir.70/156			Rgt.437/2003 Données stat. passagers
			Rgt.1358/2003 mêt en œuvre Rgt.437/2003

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2004	Liste d'Essen modifiée (30 projets RTE-T prioritaires)	Dir.2004/17 Passation des marchés	Dir.2004/17 Passation des marchés 2 ^e paquet ferroviaire – libéralisation du fret international : -Dir.2004/51 modifie Dir.91/440 -Dir.2004/49 modifie Dir.95/18 et Dir.2001/14 Dir 881/2004 Création Agence Ferroviaire Européenne	Dir.2004/17 Passation des marchés Rgt.789/2004 abroge Rgt.613/91 Rgt.881/2004 Création Agence Ferroviaire Européenne	Dir.2004/17 Passation des marchés - 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.
2005					

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.1321/2004 Institue autorité de surveillance GNSS	Rgt.1321/2004 Institue autorité de surveillance GNSS	Rgt.1321/2004 Institue autorité de surveillance GNSS	Rgt.1321/2004 Institue autorité de surveillance GNSS
Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifie Rgt.2236/95	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifie Rgt.2236/95	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifie Rgt.2236/95	Rgt.788/2004 Rgt.807/2004 modifie Rgt.2236/95
Dir.2004/112 modifie Dir.95/50	Dir.2004/26 modifie Dir.97/68	Dir.2004/26 modifie Dir.97/68	Rgt.849/2004 modifie Rgt.2320/2002
Dir.2004/54 Règles de sécurité minimale dans tunnels	Dir.2004/50 modifie Dir.2001/16	Rgt.415/2004 modifie Rgt.2099/2002	Dir.2004/36 Projet mesures de sécurité aéronefs des pays tiers
	Rgt.881/2004 Création Agence Ferroviaire Européenne	Rgt.725/2004 Sûreté navires et installations portuaires	Rgt.785/2004 Assurance transporteurs et exploitants
	Dir.2004/49 Modifie Dir.2001/14		Rgt.261/2004 Abroge Rgt.295/91
	Dir.2004/89 modifie Dir.96/49		Ciel unique européen (CUE) : -Rgt.549/2004 -Rgt.550/2004 -Rgt.551/2004 -Rgt.552/2004 = 4 règles de Mise en œuvre
	Dir.2004/110 modifie Dir.96/49		Dir.2004/82 Communication de données sur passagers
Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95	Rgt.1159/2005 modifie Rgt.2236/95
Dir.2005/55 et Dir.2005/78 Emissions gaz et particules	Dir.2005/47 Equipages transfrontaliers de trains	Dir.2005/44 Service d'information fluviale	Rgt.381/2005 modifie Rgt.1702/2003
Dir.2005/66 Protection frontale Modifie Dir.70/156		Dir.2005/65 Sûreté des ports	Rgt.2111/2005 Liste noire compagnies
		Dir.2005/35 Sanctions pénales pollution	Rgt.2096/2005 Fourniture services navig. aéri. (CUE)
			Rgt.2150/2005 Gestion souple esp. aérien (CUE)

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
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 - Dir.1365/2006 Statistiques transport marchandises par voies navigables intérieures	Rgt.1899/2006 modifie Rgt.3922/91 - Rgt.1900/2006 modifie Rgt.3922/91

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.1692/2006 Marco Polo 2. Abroge Rgt.1382/2003 - Norme Euro 4 EGP - Dir.2006/38 Dir.2006/103 modifie Dir.1999/62 - Dir.2006/126 abroge Dir.91/439 - Dir.2006/103 modifie Dir.92/106 - Dir.2006/1 Location de véhicules de transport de marchandises	Rgt.1692/2006 Marco Polo 2. Abroge Rgt.1382/2003 - Dir.2006/90 modifie Dir.96/49 - Rgt.62/2006 STI applications télématiques	Rgt.1692/2006 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.706/2006 modifie Rgt.1702/2003 - Rgt.1862/2006 modifie Rgt.2320/2002 - Rgt.1899/2006 et Rgt.1900/2006 Harmonisation exigences techniques et procédures administratives - Rgt.474/2006 Liste transporteurs interdits dans l'UE - Rgt.736/2006 Méthodes de travail de l'EASA - Rgt.1107/2006 Droits des personnes handicapées - Rgt.730/2006 Classification espace aérien pour vol à vue (CUE) - Rgt.1794/2006 Système commun de tarification des services de navigation aérienne - Rgt.1032/2006 Echange données de vol - Rgt.1033/2006 Procédures plan de vol durant phase préalable (CUE)

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.				
		POLITIQUES PROCÉDURALES				
		Route	fer	mer+fleuve	air	
2007	Création Agence exécutive RTE-T	Dir.2007/46 Cadre harmonisé de réception par type de véhicule	3^e 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 - Dir.2007/59 Certification des conducteurs de trains			

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T	Rgt.680/2007 Financement communautaire RTE-T
-	-	-	-
Rgt.715/2007 Emissions VP et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6)	Dir.2007/32 modifie Dir.2001/16	Rgt.415/2007 Suivi et localisation bateaux fluviaux	Rgt.235/2007 modifie Rgt.474/2006
-	Rgt.653/2007 Formulaire commun et validité certificats de sécurité	-	-
-	Rgt.1371/2007 Droits et obligations des voyageurs	Rgt.416/2007 Standardisation des avis à la batellerie fluviale	Rgt.334/2007 modifie Rgt.1592/2002
-	-	Rgt.93/2007 modifie Rgt.2099/2002	Rgt.593/2007 Redevances EASA
-	-	-	Rgt.1321/2007 Rgt.1330/2007 appliquent Dir.2003/42
-	-	-	Rgt.335/2007 modifie Rgt.1702/2003
-	-	-	Rgt.375/2007 modifie Rgt.1702/2003
-	-	-	Rgt.219/2007 Création entreprise SESAR (pour CUE)
-	-	-	Rgt.633/2007 Transfert messages de vol (CUE)
-	-	-	Rgt.1315/2007 modifie Rgt.2096/2005
-	-	-	Rgt.1265/2007 Canaux commun. vocale (CUE)

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		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

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.683/2008 abroge	Rgt.683/2008 abroge	Rgt.683/2008 abroge	Rgt.683/2008 abroge
Rgt.876/2002	Rgt.876/2002	Rgt.876/2002	Rgt.876/2002
-	-	-	-
Dir.2008/68 Modifie	Dir.2008/68 modifie	Dir.2008/68 modifie	Rgt.216/2008
Dir.94/55	Dir.96/49	Dir.2006/87	Crée l'EASA pour règles communes sécurité
-	-	Dir.2008/59 modifie Dir.2006/87	-
Rgt.692/2008 modifie	Dir.2008/57 modifie Dir.2001/16	-	-
Rgt.715/2007	-	Dir.2008/67 modifie Dir.96/98	Rgt.8/2008
-	Dir.2008/110 Certification en matière de sécurité	Dir.2008/87 modifie Dir.2006/87	Harmonisation exigences techniques et procédures administratives
-	Rgt.1335/2008 modifie Rgt.881/2004	-	-
-	-	Dir.2008/126 modifie Dir.2006/87	Rgt.300/2008 abroge
-	-	-	Rgt.2320/2002
-	-	Dir.2008/137 modifie Dir.2006/87	-
-	-	Rgt.1137/2008 modifie Dir.98/41	Rgt.1131/2008 modifie
-	-	-	Rgt.474/2006
-	-	Dir.2008/106 Niv.mini formation	Rgt.1137/2008 modifie Rgt.785/2004
-	-	-	-
-	Rgt.324/2008 Procédures inspections ports	-	Rgt.71/2008
-	-	Rgt.1137/2008 modifie Dir.2000/59	Lancement de l'Initiative Technologique Conjointe (ITC)
-	-	-	« Clean Sky » (PPP)
-	Rgt.536/2008 modifie	-	-
-	Rgt.782/2003	-	Dir.2008/101 modifie
-	-	-	Dir.2003/87
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.1137/2008 modifie
-	-	-	Dir.2002/30
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.287/2008 modifie
-	-	-	Rgt.1702/2003
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.482/2008
-	-	-	Assurance sécurité logiciels (CUE)
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.1361/2008 modifie
-	-	-	Rgt.219/2007

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2010		Rgt.1213/2010 Règles communes interconnexion registres électroniques	Rgt.36/2010 Licence conducteur de train		Rgt.1191/2010 modifie Rgt.1794/2006

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.67/2010 Règles octroi financier RTE-T	Rgt.67/2010 Règles octroi financier RTE-T	Rgt.67/2010 Règles octroi financier RTE-T	Rgt.67/2010 Règles octroi financier RTE-T
-	-	-	-
Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 abroge Rgt.1321/2004	Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 abroge Rgt.1321/2004	Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 abroge Rgt.1321/2004	Rgt.912/2010 modifie Rgt.683/2008 abroge Rgt.1321/2004
-	-	-	-
Dir.2010/35 Harmonisation transport marchandises sous pression	Rgt.913/2010 Règles de mise en place et organisation corridors de fret	Dir.2010/36 modifie Dir.2009/45	Rgt.72/2010 Inspections sûreté aérienne
-	-	Dir.2010/65 abroge la Dir.2002/6	Rgt.185/2010 modifie Rgt.300/2008
Rgt.1003/2010 exécute Rgt.661/2009	Rgt.1158/2010 Rgt.1169/2010 Evaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire	-	-
-	-	Dir.2010/68 modifie Dir.96/98	Dir.996/2010 abroge Dir.94/56
Rgt.1014/2010 applique Rgt.443/2009	-	Rgt.802/2010 met en œuvre Dir.2009/16	Rgt.285/2010 modifie Rgt.785/2004
-	-	-	-
Dir.2010/40 Déploiement de systèmes de transport intelligents + info. sur déplacements multimodaux	-	Rgt.1177/2010 Règles régissant droits des passagers	Rgt.590/2010 modifie Rgt.474/2006
-	-	Dir.2009/42 Relevé statistique des transports maritimes UE	Rgt.255/2010 Gestion courants de trafic aérien (CUE)
-	-	-	-
-	-	Rgt.1090/2010 modifie Dir.2009/42	Rgt.1191/2010 modifie Rgt.1794/2006
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.929/2010 modifie Rgt.1033/2006
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.691/2010 modifie Rgt.2096/2005
-	-	-	-
-	-	-	Rgt.73/2010 Qualité données aéronautiques (CUE)

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
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.183/2011 modifie Rgt.2007/46			Rgt.1255/2011 Programme de soutien pour dvt. d'une politique maritime intégrée (PMI)

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Dir.2011/82 Echange info. Infractions sécurité routière	Rgt.445/2011 modifie Rgt.653/2007	Rgt.1286/2011 Enquêtes acci- dents et incidents de mer	Rgt.1332/2011 Exigences com- munes espace aérien
Dir.2011/94 modifie Dir.2006/126	Rgt.454/2011 STI (Spécification Technique d'Inte- ropérabilité) « télé- matique au service des voyageurs »	Dir.2011/75 modi- fie Dir.96/98	Rgt.805/2011 Rgt.1178/2011 modifient Rgt.216/2008
Rgt.19/2011 Rgt.109/2011 Rgt.407/2009 Rgt.458/2011 exécutent Rgt.661/2009	Rgt.201/2011	Dir.2011/15 modifie Dir.2002/59	Rgt.1141/2011 modifie Rgt.272/2009
Rgt.459/2011 modifie Rgt.631/2009	Dir.2011/18 modifient Dir.2008/57		Rgt.334/2011 Rgt.859/2011 Rgt.1087/2011 Rgt.1147/2011 modifient Rgt.185/2010
Rgt.510/2011 Réduction émis- sion CO2			Rgt.390/2011 Rgt.1197/2011 modifient Rgt.474/2006
Rgt.63/2011 modifie Rgt.443/2009			Rgt.1149/2011 modifie Rgt.2042/2003
Dir.2011/76 modi- fie Dir.1999/62			Rgt.394/2011 Rgt.115/2011 modifie Rgt.748/2009
Rgt.582/2011 modifie Rgt.595/2009			Rgt.1206/2011 Exigences iden- tification aéronef (CUE)
Rgt.228/2011 modifie Rgt.1222/2009			Rgt.1207/2011 Exigences perfor- mances et interopé- rabilité (CUE)
Dir.2011/63 modifie Dir.98/70			Rgt.176/2011 Rgt.677/2011 modifient Rgt.1070/2009
Dir.2011/37 modifie Dir.2000/53			Rgt.283/2011 modifie Rgt.633/2007
Rgt.566/2011 modifie Rgt.715/2007 Rgt.692/2008			Rgt.677/2011 Rgt.1034/2011 Rgt.1216/2011 modifient Rgt.691/2010
Rgt.678/2011 modifie Rgt.2007/46			Rgt.1035/2011 modifie Rgt.482/2008
Rgt.725/2011 exécute Rgt.443/2009			
Rgt.1235/2011 modifie Rgt.1222/2009			
Rgt.181/2011 droits des passa- gers			
Rgt.1214/2011 Transport d'euros entre EM de l'UE			

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2012			Dir.2012/34 Etablit un espace ferroviaire unique européen. Regroupe en un seul acte les Dir. du 1 ^{er} paquet ferroviaire.		

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.670/2012 modifie	Rgt.670/2012 modifie	Rgt.670/2012 modifie	Rgt.670/2012 modifie
Rgt.680/2007	Rgt.680/2007	Rgt.680/2007	Rgt.680/2007
-	-	-	Rgt.494/2012 modifie
Dir.2012/45 modifie	Dir.2012/45 modifie	Dir.2012/45 modifie	Rgt.593/2007
Dir.2008/68	Dir.2008/68	Dir.2008/68	-
-	-	-	Rgt.593/2012 modifie
Dir.2012/36 modifie	Dir.2012/46 modifie	Dir.2012/46 modifie	Rgt.2042/2003
Dir.2006/126	Dir.97/68	Dir.97/68	-
-	-	-	Rgt.290/2012
Rgt.249/2012 modifie	Rgt.1077/2012 Surveillance	Rgt.530/2012 Introduction ac-	Rgt.965/2012
Rgt.19/2011	sécurité après	célérée pétroliers	Rgt.646/2012
-	délivrance d'un	double coque	modifient
Rgt.65/2012	certificat ou d'un	-	Rgt.216/2008
Rgt.130/2012	agrément de sé-	Dir.2012/32 mo-	Rgt.295/2012
Rgt.347/2012	curité	difie	Rgt.1146/2012
Rgt.351/2012	-	Dir.96/98	modifient
Rgt.523/2012	Rgt.328/2012	-	Rgt.173/2012
mettent en œuvre	modifie	Dir.2012/48	Rgt.711/2012
Rgt.661/2009	Rgt.62/2006	Dir.2012/49	Rgt.1082/2012
-	-	modifient	modifient
Rgt.64/2012	Rgt.665/2012	Dir.2006/87	Rgt.185/2010
modifie	modifie	-	Rgt.90/2012
Rgt.582/2011	Rgt.454/2011	Dir.2012/35	modifie
Rgt.595/2009	-	modifie	Rgt.736/2006
-	-	Dir.2008/106	-
Rgt.1229/2012	-	-	Rgt.600/2012
Rgt.1230/2012	-	Rgt.1205/2012	Vérification décl-
applique	-	modifie	arations d'émissions
Rgt.661/2009	-	Rgt.802/2010	de GES et de t.km
-	-	-	-
Rgt.293/2012	-	Rgt.689/2012	Rgt.601/2012
applique	-	modifie	Surveillance décl-
Rgt.510/2011	-	Rgt.4015/2007	arations d'émissions
-	-	-	de GES
Rgt.458/21012	-	Dir.2012/33	Rgt.748/2012
modifie	-	Teneur en soufre	Certification de
Rgt.715/2007	-	des combustibles	navigabilité et
Rgt.692/2008	-	marins	environnementale
-	-	-	-
Rgt.383/2012	-	Rgt.1215/2012	Rgt.100/2012
Prescriptions tech-	-	abroge	modifie
niques pour permis	-	Rgt.44/2001	Rgt.748/2009
munis d'un support	-	-	-
mémoire	-	-	Rgt.1079/2012
-	-	-	exécute
Rgt.70/2012	-	-	Rgt.552/2004
révise et abroge	-	-	-
Rgt.1172/98	-	-	Rgt.923/2012
-	-	-	modifie
-	-	-	Rgt.1035/2011
-	-	-	Rgt.1265/2007
-	-	-	Rgt.1794/2006
-	-	-	Rgt.730/2006
-	-	-	Rgt.1033/2006
-	-	-	Rgt.255/2010

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2013		Dir.168/2013 Surveillance marché véhicules		Rgt.1099/2013 modifie Rgt.2454/93	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.1285/2013 abroge	Rgt.1285/2013 abroge	Rgt.1285/2013 abroge	Rgt.1285/2013 abroge
Rgt.876/2002 et Rgt.683/2008	Rgt.876/2002 et Rgt.683/2008	Rgt.876/2002 et Rgt.683/2008	Rgt.876/2002 et Rgt.683/2008
-	-	-	-
Rgt.1315/2013 Orientations de l'UE pour le dtv. du RTE-T	Rgt.1315/2013 Orientations de l'UE pour le dtv. du RTE-T	Rgt.1315/2013 Orientations de l'UE pour le dtv. du RTE-T	Rgt.1315/2013 Orientations de l'UE pour le dtv. du RTE-T
-	-	-	-
Rgt.1316/2013 Etablit le MIE abroge	Rgt.1316/2013 Etablit le MIE abroge	Rgt.1316/2013 Etablit le MIE abroge	Rgt.1316/2013 Etablit le MIE abroge
Rgt.680/2007 et Rgt.67/2010	Rgt.680/2007 et Rgt.67/2010 et modifie	Rgt.680/2007 et Rgt.67/2010	Rgt.680/2007 et Rgt.67/2010
-	Rgt.913/2010	-	-
Dir.2013/2 Dir.2013/472 modi- fient Dir.2006/126	-	Dir.2013/54 Travail maritime	Rgt.6/2013 modifie Rgt.216/2008
-	Rgt.321/2013 (modifié par Rgt.1236/2013) STI matériel rou- lant-wagon	Dir.2013/52 mo- difie Dir.96/98	-
Dir.2013/60 modifie Dir.97/24 Dir.2002/24 Dir.2009/67	-	Dir.2013/38 Dir.1257/2013 modifient Dir.2009/16	Rgt.245/2013 modifie Rgt.272/2009
-	Dir.2013/9 modifie Dir.2008/57	-	Rgt.104/2013 Rgt.246/2013 Rgt.654/2013 Rgt.1103/2013 Rgt.1116/2013 modifient Rgt.185/2010
Rgt.195/2013 modifie Rgt.2007/46	-	-	-
Rgt.396/2013 modifie Rgt.1014/2010	Rgt.280/2013 modifie Rgt.62/2006	Rgt.100/2013 modifie Rgt.1406/2002	-
-	-	-	-
Rgt.397/2013 modifie Rgt.443/2009	Rgt.1273/2013 modifie Rgt.454/2011	Rgt.909/2013 exécute Dir.2005/44	Rgt.800/2013 modifie Rgt.965/2012
-	-	-	-
Rgt.114/2013 modifie Rgt.510/2011	Rgt.402/2013 abroge Rgt.352/2009	Dir.2013/49 modifie Dir.2006/87	Rgt.659/2013 Rgt.1264/2013 modifie Rgt.474/2006
-	Rgt.1316/2013 mo- difie Rgt.913/2010	Dir.2013/54 modifie Dir.2009/13	-
Dir.2013/28 modifie Dir.2000/53	-	-	Rgt.7/2013 modifie Rgt.748/2012
-	-	-	-
Rgt.305/2013 mo- difie Dir.2010/40	-	-	Rgt.109/2013 Rgt.815/2013 modifient Rgt.748/2009
-	-	-	-
Rgt.885/2013 Rgt.886/2013 modifient Dir.2010/40	-	-	Rgt.390/2013 Rgt.391/2013 Rgt.409/2013 modifient Rgt.1070/2009

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2014					

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Dir.2014/77 modifie Dir.98/70	Rgt.1304/2014 STI matériel rou- lant - bruit		Rgt.319/2014 abroge Rgt.593/2007
Rgt.627/2014 modifie Rgt.582/2011	Rgt.1305/2014 STI applications télématiques		Rgt.368/2014 Rgt.1318/2014 modifient Rgt.474/2006
Dir.2014/37 exécute Dir.91/671	Dir.2014/106 modifie Dir.2008/57		Rgt.687/2014 modifie Rgt.185/2010
Dir.2014/45 abroge Dir.2009/40			Rgt.376/2014 modifie Rgt.996/2010 abroge Dir.2003/42 Rgt.1321/2007 Rgt.1330/2007
Dir.2014/46 abroge Dir.1999/37			
Dir.2014/47 Abroge Dir.2000/30			Rgt.716/2014 exécute Rgt.409/2013
Rgt.214/2014 modifie Dir.2007/46			Rgt.721/2014 modifie Rgt.1361/2008
Dir.2014/85 modifie Dir.2006/126			Rgt.970/2014 modifie Rgt.677/2011
Rgt.575/2014 Modifie Rgt.383/2012			Rgt.1028/2014 modifie (CUE) Rgt.1207/2011
			Rgt.1029/2014 modifie (CUE) Rgt.73/2010 (CUE)
			Rgt.441/2014 Modifie (CUE) Rgt.29/2009

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2015			Rgt.2015/10 abroge Rgt.870/2014 - Rgt.2015/171 Rgt.2015/909 Rgt.2015/1100 exécutent Rgt.2012/34	Dir.2015/1794 Protection gens de la mer	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Dir.2015/2302 abroge Dir.90/314 - Rgt.2015/166 modifie Rgt.661/2009 - Rgt.2015/562 modifie Rgt.347/2012 - Dir.2015/413 Echange d'infor- mations infractions sécurité routière - Dir.2015/653 modifie Dir.2006/126 - Rgt.2015/758 modifie Dir.2007/46 - Dir.2015/652 Exigences qualité carburants - Rgt.2015/6 modifie Rgt.443/2009 - Rgt.2015/45 modifie Dir.2007/46 Rgt.692/2008 - Dir.2015/719 modifie Dir.96/53 - Dir.2015/1513 modifie Dir.2009/28 - Rgt.2015/962 modifie Dir.2010/40	Dir.2015/2302 abroge Dir.90/314 - Rgt.2015/995 STI exploitation et gestion du trafic - Rgt.2015/924 modifie Rgt.321/2013 - Rgt.2015/302 STI service voya- geurs Modifie Rgt.454/2011	Dir.2015/2302 abroge Dir.90/314 - Dir.2015/559 modifie Dir.96/98 - Rgt.2015/757 Modifie Dir.2009/16 - Dir.2015/2087 modifie Dir.2000/59	Dir.2015/2302 abroge Dir.90/314 - Rgt.2015/1018 exécution du Rgt.376/2014 - Rgt.2015/1998 abroge Rgt.185/2010 - Rgt.2015/1088 Rgt.2015/1536 modifient Rgt.1321/2014 - Rg2426t.2015/ modifie Rgt.2015/1998 - Rgt.2015/140 Rgt.2015/640 Rgt.2015/1329 Rgt.2015/2338 modifient Rgt.965/2012 - Rgt.2015/187 modifie Rgt.185/2010 - Rgt.2015/340 abroge Rgt.805/2011 - Rgt.2015/445 modifie Rgt.1178/2011 - Rgt.2015/1014 modifie Rgt.474/2006 - Rgt.2015/1998 exécute Rgt.300/2008 - Rgt.2015/1039 modifie Rgt.748/2012 - Rgt.2015/310 abroge Rgt.441/2014

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2016		Rgt.2016/130 adapte Rgt.3821/85 - Rgt.2016/68 Rgt.2016/799 exécutent Rgt.165/2014	Dir.2016/797 Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE - Rgt.2016/796 abroge Rgt.881/2004 Remplace l'Agence Ferroviaire Européenne par l' Agence de l'UE pour les chemins de fer. Harmonise les procédures d'autorisation. - Rgt.2016/545 exécute Rgt.2012/34 - Rgt.2016/2337 abroge Rgt.1192/69 - Rgt.2016/2338 modifie Rgt.1370/2007 - Rgt.2016/2032 modifie Rgt.91/2003	Rgt.2016/1035 abroge Rgt.385/96 et vise à protéger constructeurs de navires de l'UE en garantissant que les navires ne sont pas vendus en dessous de leur valeur normale. - Rgt.2016/1954 modifie Rgt.1365/2006	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.2016/758 modifie Rgt.1315/2013 - Rgt.2016/1649 modifie Rgt.1316/2013 - Dir.2016/2309 modifie Dir..2008/68 - Rgt.2016/799 Interconnexion registres cartes de conducteurs - Rgt.2016/1004 modifie Rgt.661/2009 - Dir.2016/1106 modifie Dir.2006/126 - Rgt.2016/480 abroge Rgt.1213/2010 - Rgt.2016/427 modifie Rgt.692/2008 - Rgt.2016/646 modifie (Euro 6) Rgt.692/2008 - Dir.2016/773 modifie Dir.2000/53 - Rgt.2016/1718 modifie Rgt.582/2011	Rgt.2016/758 modifie Rgt.1315/2013 - Rgt.2016/1649 modifie Rgt.1316/2013 - Dir.2016/2309 modifie Dir..2008/68 - Rgt.2016/1626 abroge Dir.97/68 - Dir.2016/797 Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE - Rgt.2016/527 modifie Rgt.454/2011 - Dir.2016/919 STI contrôle commande-signalisation - Rgt.2016/796 abroge Rgt.881/2004 - Rgt.2016/912 modifie Rgt.1303/2014 - Dir.2016/798 Sécurité ferroviaire	Rgt.2016/758 modifie Rgt.1315/2013 - Rgt.2016/1649 modifie Rgt.1316/2013 - Dir.2016/2309 modifie Dir..2008/68 - Rgt.2016/1626 abroge Dir.97/68 - Rgt.2016/462 modifie Rgt.324/2008 - Dir.2016/844 modifie Dir.2009/45 - Rgt.2016/1625 modifie Rgt.1406/2002 - Dir.2016/1629 modifie Dir.2009/100 - abroge Dir.2006/87 - Rgt.2016/1927 Rgt.2016/1928 Rgt.2016/2071 Rgt.2016/2072 Rgt.2015/757	Rgt.2016/758 modifie Rgt.1315/2013 - Rgt.2016/1649 modifie Rgt.1316/2013 - Rgt.2016/539 (Formation pilotes) Modifie Rgt.1178/2011 - Rgt.2016/583 Modifie Rgt.1332/2011 - Rgt.2016/963 Rgt.2016/2214 modifient Rgt.474/2006 - Rgt.2016/1158 modifie Rgt.452/2014 - Rgt.2016/1199 modifie Rgt.965/2012 - Rgt.2016/2096 modifie Rgt.1254/2009 - Rgt.2016/282 modifie Rgt.748/2009 - Rgt.2016/1377 Abroge/modifie Rgt.482/2008 Rgt.1034/2011 Rgt.1035/2011 Rgt.677/2011 - Rgt.2016/1185 modifie Rgt.923/2012 - Rgt.2016/2120 modifie Rgt.1033/2006 - Rgt.2016/2345 modifie Rgt.262/2009 Rgt.1079/2012

PÉRIODES (dates clés)	GRANDS PRINCIPES (énoncés, sans légiférer)	DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
		POLITIQUES PROCÉDURALES			
		Route	fer	mer+fleuve	air
2017	TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE DES TRANSPORTS Entre l'UE et l'Europe du Sud-Est	Rgt.2017/548 exécute Rgt.165/2014 - Rgt.2017/1440 Rgt.2017/1503 modifient Rgt.2016/480	Rgt.2017/2177 exécute Dir.2012/34	Rgt.2017/352 Fourniture services portuaires + règles communes de transparence financière des ports.	

DATE DE PUBLICATION DES DIR. ET RGT.			
POLITIQUES SUBSTANTIELLES			
route	fer	mer+fleuve	air
Rgt.2017/2205 exécute Rgt.2014/47 -	Rgt.2017/6 Déploiement ERTMS	Dir.2017/2108 modifie Dir.2009/45 -	Rgt.2017/161 rectifie Rgt.139/2014 -
Rgt.2017/748 modifie Rgt.510/2011 -		Dir.2017/2109 modifie Dir.2010/65 -	Rgt.2017/363 modifie Rgt.965/2012 -
Rgt.2017/2400 applique Rgt.595/2009 et modifie Dir.2007/46 Rgt.582/2011 -		Dir.2017/2110 modifie Dir.2009/16 -	Rgt.2017/815 modifie Rgt.2015/998 -
Rgt.2017/1151 complète Rgt.715/2007 et modifie Dir.2007/46 et Rgt.1230/2012 et abroge Rgt.692/2008 -		Dir.2017/2397 abroge Dir.91/672 Dir.96/50	Rgt.2017/830 Rgt.2017/2215 modifient Rgt.474/2006 -
Rgt.2017/1152 modifie Rgt.293/2012 -			Rgt.2017/294 modifie Rgt.748/2009 -
Rgt.2017/1153 modifie Rgt.1014/2010 -			Rgt.2017/386 modifie Rgt.1207/2011 -
Rgt.2017/1154 modifie Rgt.2017/1151 -			Rgt.2017/2159 modifie Rgt.255/2010 -
Rgt.2017/1347 rectifie Rgt.582/2011 Rgt.2017/1151 -			Rgt.2017/2160 modifie Rgt.1079/2012 -
Rgt.2017/1499 modifie Rgt.510/2011 -			Rgt.2017/373 abroge Rgt.482/2008 Rgt.1034/2011 Rgt.1035.2011 Rgt.2016/1377 et modifie Rgt.677/2011
Rgt.2017/1502 modifie Rgt.443/2009 -			
2017/1576 modifie Rgt.540/2014 -			
Dir.2017/2096 modifie Dir.2000/53 -			
Rgt.2017/1926 complète Dir.2010/40			

Quels systèmes de transports **POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ?**

Les perspectives d'évolution des systèmes de mobilité portent aujourd'hui de multiples espoirs de progrès, fondés sur les mutations technologiques, la volonté de relever le défi de la transition énergétique, et la conviction que la mobilité est un droit. La mobilité, c'est la vie !

Entre prospective et réponse aux besoins du quotidien, la politique des transports vit aujourd'hui des mutations très rapides et plus profondes qu'il n'y paraît. TDIE propose un engagement collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain.

Qualité de service, intermodalité, équité territoriale, efficacité énergétique, sûreté, les attentes des usagers à l'égard des acteurs publics et privés qui concourent à la mise en œuvre des systèmes de transport sont de plus en plus exigeantes.

Trois défis bouleversent en profondeur l'économie des transports

Le premier est porté par la révolution numérique, qui remet en cause notre façon de penser, organiser et produire la mobilité. Le rythme des mutations est très rapide. Il donne aux nouveaux acteurs de la mobilité une place de plus en plus importante dans l'économie du transport. Le deuxième est colossal : comment le secteur des transports parviendra-t-il à atteindre les objectifs de l'accord de Paris ? Ses émissions de gaz à effet de serre continuent à croître.

La mobilisation collective nécessitera un engagement politique de premier ordre afin d'encourager une évolu-

tion des comportements, favoriser la R&D, développer les innovations industrielles, et mobiliser les financements nécessaires à l'entretien, à l'adaptation et à la modernisation de nos réseaux.

Enfin, de nombreuses responsabilités de l'Etat en matière de transport ont été décentralisées. C'est une bonne chose : les politiques de transport public sont portées par des autorités locales plus proches des besoins de nos concitoyens et des dynamiques économiques de nos territoires. Mais l'Etat conserve une mission et une responsabilité fondamentales : porter une vision pour l'avenir, définir des orientations et proposer un cadre pour fédérer les stratégies des acteurs publics et privés qui concourent au bon fonctionnement des systèmes de transport. C'est l'enjeu de la loi d'orientation des mobilités.

Un effort collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain

Relayer les questions de prospective, éclairer les débats préparatoires aux orientations politiques, au niveau national comme au niveau européen, rendre compte des préoccupations des professionnels et des autorités organisatrices, ce sont les objectifs du think tank TDIE depuis 18 ans.

TDIE – Transport développement intermodalité environnement – est une association pluraliste coprésidée par **Philippe Duron**, ancien député du Calvados, et **Louis Nègre**, ancien sénateur des Alpes-Maritimes. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

Contact :
01 44 13 31 80
secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu
twitter : @tdiethinktank



9, rue de Berri - 75008 PARIS

01 44 13 31 10

www.tdie.eu