

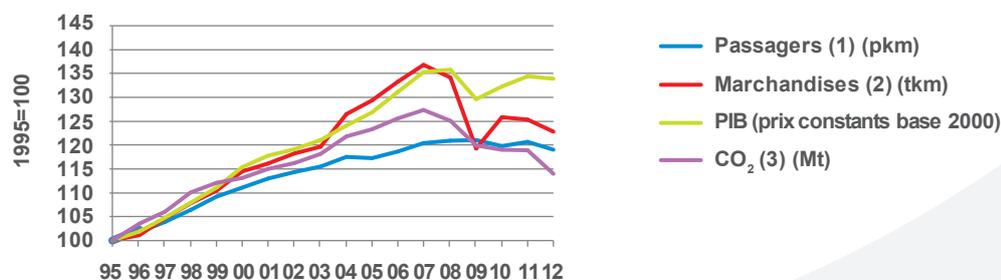
# La politique européenne des transports : quels enjeux pour la nouvelle mandature ?

Christine Raynard et François Vielliard<sup>1</sup>

La mobilité des passagers et des marchandises est un pilier historique de la construction européenne. En 2011, un livre blanc de la Commission européenne prévoyait des trafics fortement en hausse à l'horizon 2050, jusqu'à 50 % pour les voyageurs et 80 % pour le fret. Si les données sur période courte indiquent un fléchissement du secteur, dû pour l'essentiel à la crise économique, il n'en demeure pas moins que la qualité des infrastructures de transports est un atout compétitif capital pour l'Europe, qui doit être préservé dans toutes ses dimensions – technologiques, sociales, environnementales, énergétiques, sécuritaires, etc. Dès lors, quatre enjeux doivent guider l'action de la nouvelle mandature de la Commission européenne sur la période 2014-2019<sup>2</sup>.

- L'ouverture à la concurrence doit s'accompagner de la mise en place d'un socle social commun dans les différents modes de transport et d'une véritable stratégie industrielle visant la pérennité des entreprises de transport de l'Union, donc soucieuse de leur compétitivité internationale et de leur contribution à la création d'emploi.
- Le découplage entre croissance économique et émissions de gaz à effet de serre repose prioritairement sur l'instauration d'un signal-prix carbone crédible dans le temps, sur le renforcement de la recherche sur les motorisations et enfin sur un soutien accru aux véhicules propres en milieu urbain.
- La réduction drastique du nombre d'accidents sur les routes européennes suppose un engagement politique fort : déploiement massif de radars, sanctions exemplaires contre l'alcool et les stupéfiants, création d'une agence européenne du transport et de la sécurité routière chargée de la coordination.
- La construction d'infrastructures à forte valeur ajoutée doit être poursuivie à un rythme raisonnable, à l'aide de subventions mais aussi d'instruments financiers innovants.

## Évolution du trafic de passagers et de marchandises, du PIB et des émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports, UE-28, 1995-2012



(1) Voitures particulières, deux-roues, bus et autocars, tram et métro, trains, aérien intra-UE et maritime intra-UE. (2) Route, rail, voies navigables intérieures, oléoducs, aérien intra-UE et maritime intra-UE. (3) Soutes internationales incluses.  
Source : EU Transport in Figures, Statistical pocketbook 2014.

1 - Département Développement durable

2 - Cette note reprend les enjeux dégagés par le rapport de France Stratégie, *La politique européenne des transports. Quatre enjeux pour la nouvelle mandature*, sous la direction de Claude Gressier, disponible à l'adresse suivante : [www.strategie.gouv.fr/publications/politique-europeenne-transport](http://www.strategie.gouv.fr/publications/politique-europeenne-transport)

Dans le traité de Rome signé en 1957, instituant la Communauté économique européenne ou CEE, la politique européenne des transports apparaît comme un objectif structurant. Pourtant, elle est restée encastrée pendant près d'une trentaine d'années. De fait, à cette époque, le poids des États dans les transports est écrasant : ce sont eux qui fixent ou homologuent les tarifs dans l'aérien, le ferroviaire, le fluvial, le transport routier, eux qui décident des dessertes aériennes, des normes techniques ou des droits des passagers.

En 1985, pour relancer la construction européenne, le Conseil européen adopte l'Acte unique prévoyant l'établissement d'un grand marché intérieur à l'horizon du 1<sup>er</sup> janvier 1993. En cette même année 1985, la Cour de justice des Communautés européennes établit un constat de carence du Conseil pour inaction dans le domaine de l'ouverture à la concurrence dans les transports. C'est sur cette base que se construit à partir de 1986 et durant toute la décennie 1990 une politique européenne des transports reposant sur cinq axes principaux (voir tableau ci-dessous).

La constitution d'un réseau de transport efficace est un fondement de la politique européenne, en tant qu'instrument de la liberté de circulation des citoyens et des échanges commerciaux. Aujourd'hui, alors que le Parlement européen vient d'ouvrir à Strasbourg une nouvelle législature de cinq ans, de nouveaux défis doivent être relevés pour renforcer les atouts de l'Europe, à la fois pour assurer une cohésion plus étroite entre les États membres et pour maintenir notre position dans le monde :

**1)** ouvrir les marchés à la concurrence en veillant à la réciprocité et à l'équité sociale ;

**2)** avancer sur la transition énergétique dans les transports ;

**3)** poursuivre l'amélioration de la sécurité routière ;

**4)** répondre à la demande de transport et de mobilité.

C'est en répondant à ces quatre enjeux que le réseau de transport contribuera à la compétitivité de l'économie européenne.

## PREMIER ENJEU : OUVRIR LES MARCHÉS À LA CONCUR- RENCE EN VEILLANT À LA RÉCIPROCITÉ ET À L'ÉQUITÉ SOCIALE

L'ouverture des marchés du transport à la concurrence a constitué un axe fort de la politique européenne depuis une vingtaine d'années, et les consommateurs en ont été les principaux bénéficiaires. Ce but, clairement visé, est aujourd'hui largement atteint : la démocratisation du transport aérien en est la meilleure illustration. Certes, la concurrence n'est pas totale dans tous les modes de transport et certains secteurs restent régulés. Cependant, avant d'accorder de nouvelles facilités d'accès aux marchés, en particulier dans les liaisons aériennes internationales et dans le transport routier de marchandises, la politique européenne doit prendre en compte les incidences sociales et les impacts sur les entreprises européennes. Il s'agit de veiller à ce que les bénéfices attendus pour les consommateurs ne soient pas annihilés par des dommages aux entreprises qui entraîneraient leur disparition ou leur appauvrissement, au détriment des Européens en tant que travailleurs et non plus en tant que consommateurs.

Les cinq axes de la politique européenne des transports durant la décennie 1990	Actions et bilan
Définition dans le traité de Maastricht d'un schéma directeur des infrastructures de transport au niveau européen.	Mise en place d'un réseau transeuropéen de transport dès le début des années 1990.
Volonté de dynamiser le fret ferroviaire par un ensemble de mesures destinées à libéraliser ce secteur.	Premières directives en vue d'un réseau européen ouvert apparues entre 1991 et 1996 ; ouverture complète en 2006.
Libéralisation progressive du transport routier de marchandises.	Suppression progressive de la tarification obligatoire et ouverture à la concurrence du marché. L'ouverture des marchés nationaux aux pavillons étrangers reste encadrée.
Recherche de normes sociales et fiscales communes.	Peu d'avancées : attentes fortes particulièrement sur le volet social.
Recherche d'une tarification équitable et efficace dans les transports.	Encadrement des péages autoroutiers ; libéralisation du trafic aérien (entraînant l'apparition des compagnies <i>low</i>



## Un socle social communautaire bénéfique aux entreprises et à leurs salariés

Le transport est une activité prise dans un effet de ciseau sur le plan économique : l'exploitation est coûteuse tandis que le marché est soumis à une pression à la baisse des prix payés par les utilisateurs. Cette guerre des prix peut être saine : dans le domaine routier, une libéralisation plus poussée du cabotage<sup>3</sup> réduirait le coût de l'activité, ce qui augmenterait le pouvoir d'achat du consommateur et ouvrirait de nouvelles opportunités d'emploi aux pays d'Europe de l'Est. Toutefois, dans l'état actuel de l'Union européenne, le Parlement européen souligne que « *sans davantage d'harmonisation, le risque est grand, étant donné les différences importantes en matière de législation sociale, que les succès des transporteurs routiers [...] ne soient pas tant le résultat de leur efficacité économique que de leur capacité à profiter, de manière légale ou illégale, des conditions de travail les plus favorables* »<sup>4</sup>. La moindre rentabilité des transporteurs de l'ouest de l'Europe et la diminution des emplois en sont les conséquences directes. Une meilleure harmonisation des temps de travail et de conduite ainsi que des rémunérations et des charges sociales doit donc être recherchée avant toute extension du cabotage. Elle doit cependant s'accompagner d'une simplification des règles encadrant cette activité et d'un renforcement de son contrôle. Le déploiement du chronotachygraphe « intelligent » (avec GPS), à partir de 2018, ira dans ce sens. La création d'une agence européenne du transport et de la sécurité routière, que de nombreux acteurs appellent de leurs vœux, permettrait également un contrôle plus efficace et mieux coordonné du transport routier, en particulier des règles du cabotage. Enfin, la généralisation progressive de l'existence d'un salaire minimum dans les différents pays européens constituerait une étape importante vers une concurrence plus équitable entre les entreprises mais elle ne saurait suffire. Le recours à des chauffeurs extra-européens (Géorgie, Moldavie, Turquie, Chine et Philippines) doit par ailleurs être encadré.

Un axe de travail prioritaire est l'harmonisation des conditions sociales dans le transport routier de marchandises, comme préalable à toute extension de la libéralisation du cabotage routier. Des distorsions de concurrence trop fortes nuisent en effet à la consolidation des entreprises et à leurs capacités d'autofinancement, tout en pesant sur l'emploi.

La question sociale ne se limite pas au transport routier :

les pratiques de certaines compagnies aériennes *low cost* sont à examiner, dans la mesure où des textes réglementaires existent mais sont parfois contournés. Une vigilance particulière s'impose à l'égard des personnels extra-européens venus de pays à bas coûts salariaux, si on ne veut pas voir se reproduire dans l'aérien une situation rappelant celle des employés des pavillons de complaisance dans le maritime.

## Des entreprises européennes fortes dans une concurrence structurée et loyale

L'ouverture à la concurrence a conduit à la disparition de la plupart des compagnies aériennes nationales et à la formation de trois grands groupes européens, Air France-KLM, Lufthansa et IAG (British Airways-Iberia), chacun membre d'une alliance mondiale. Ces compagnies s'affichent désormais comme des « majors » internationales. Elles sont cependant menacées par l'accès au marché européen des compagnies asiatiques, du Golfe et nord-américaines, plus performantes. Le risque pour l'Europe est de perdre la maîtrise de son réseau long-courrier, les liaisons directes étant remplacées par des relations *via* des *hubs* extra-européens et assurées par des compagnies libres de les supprimer. Dès lors la commission doit veiller au devenir des compagnies européennes et ne pas accroître l'ouverture au profit exclusif de concurrents extra-européens de plus en plus puissants.

Le secteur ferroviaire s'ouvre à un rythme plus lent à la concurrence, non seulement à cause de celle – qu'il subit déjà fortement de longue date – des autres moyens de transport, route en tête, mais aussi en raison des coopérations qui existent entre les compagnies nationales pour assurer des liaisons transfrontalières. La gouvernance des systèmes ferroviaires est en évolution et la commission doit maintenant veiller à fournir rapidement aux compagnies ferroviaires la visibilité nécessaire pour leur permettre de se préparer aux nouvelles caractéristiques du marché.

Deux priorités en découlent :

- organiser la concurrence dans le transport aérien intercontinental (notamment Asie et Pays du Golfe), en prenant en compte les intérêts des compagnies aériennes et des aéroports européens ;
- adopter rapidement le quatrième paquet ferroviaire, déjà largement discuté, pour permettre aux acteurs du secteur d'anticiper les évolutions techniques, institutionnelles et économiques.

3. Soit la possibilité pour un transporteur européen de livrer des marchandises entre deux points d'un État membre dans lequel il n'est pas établi.

4. [www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014\\_2019/documents/tran/dv/cone\\_roadrail\\_/cone\\_roadrail\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/tran/dv/cone_roadrail_/cone_roadrail_en.pdf).

### *Des droits des passagers rigoureux, réparateurs, mais sans tomber dans la sanction financière abusive*

La qualité de service et la compétitivité des entreprises européennes doivent progresser harmonieusement, c'est-à-dire dans un cadre leur permettant de construire un modèle économique stable et préservant leurs capacités d'auto-financement. L'incitation à offrir un meilleur service aux clients doit être constamment et raisonnablement soutenue. Cependant, l'essor de la vente des billets sur internet conduit à l'apparition de pratiques abusives :

- l'*IP tracking* consiste à augmenter le prix en fonction du nombre de clics des internautes, repérés par leur adresse IP ;
- la surréservation et donc le refus injustifié d'embarquer lorsque les principes du *yield management* (littéralement « gestion du rendement »<sup>5</sup>) sont poussés à l'extrême.

Les passagers mal – voire pas du tout – servis par un transporteur défaillant ont droit à une prise en charge ou à un dédommagement. Cependant, le coût de cette prise en charge a une retombée sur le modèle économique des entreprises européennes de transport. Compte tenu des sommes en jeu, il est à mesurer attentivement, autant que les désagréments subis par les passagers. Quelle compensation accorder à un préjudice, pour ne pas perdre le client sans pénaliser outre mesure le transporteur ? selon quelle équité concurrentielle entre modes de transport ? à quel coût pour les compagnies européennes face aux compagnies extra-communautaires ?

Déjà en cours, le travail sur le dossier des dédommagements aux passagers devra être mené à bien dans un souci d'équilibre entre toutes les parties prenantes, opérateurs et clients, et dans le respect de la qualité de service. Il est en particulier nécessaire d'inciter les transporteurs à mieux prendre en charge leurs clients, notamment en cas de situation perturbée, mais sans perdre de vue la charge financière que cela peut représenter pour les compagnies.

## DEUXIÈME ENJEU : ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES TRANSPORTS

Cet enjeu couvre trois sujets essentiels sur lesquels l'Union européenne engage sa place d'avenir dans le

monde : son indépendance énergétique, la compétitivité de son économie et la qualité de son environnement. Ces questions ne se limitent pas à notre continent. L'Europe a tout intérêt à occuper le leadership dans les instances internationales où elles sont abordées.

### *Un effort soutenu en faveur de la transition énergétique et environnementale*

Le transport a un rôle majeur à jouer dans la transition environnementale. En 2008, les émissions de gaz à effet de serre sont restées en France voisines de celles de 1990. Elles ont cependant augmenté de plus de 20 % pour les transports sur la même période.

Cette augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> émanant des transports est d'abord liée à la hausse des trafics, même si la corrélation tend à s'estomper. La priorité doit donc être accordée au découplage entre la progression des trafics et celle de leurs émissions, ce qui nécessite notamment une politique de recherche et développement ambitieuse, ciblée et coordonnée : l'innovation doit permettre au secteur des transports de poursuivre son développement économique tout en diminuant significativement ses émissions<sup>6</sup>. Le découplage entre croissance économique et atteintes environnementales passe par la réduction de la consommation de carburant. Les nouveaux modèles qui émergent autour de l'économie de la fonctionnalité et d'une offre diversifiée de services, tels que les nouveaux usages partagés de la voiture<sup>7</sup>, y contribuent.

Les actions à mettre en avant pour mener à bien ce découplage sont :

- l'amélioration de la performance énergétique, ce qui nécessite d'accroître et donc de financer une recherche d'excellence sur les systèmes de motorisation et de propulsion, sur les matériaux et la conception des véhicules, ainsi que sur les carburants de substitution. Les véhicules hybrides et électriques sont prometteurs. Une attention particulière doit être apportée au secteur aérien, même si les volumes en jeu sont bien moindres que pour la route, en raison de la dépendance totale de l'avion à l'égard du pétrole. Tout ceci est conditionné par la modification des comportements de chacun par rapport aux modes de consommation ;

5. Soit l'ajustement permanent des prix selon l'offre et la demande, en vue de maximiser la rentabilité.

6. Selon le Livre blanc sur la politique des transports de l'UE à l'horizon 2050, publié en mars 2011, la stratégie européenne vise une réduction de 60 % de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 par rapport à 1990, avec un objectif intermédiaire de réduction de 20 % des émissions en 2030 par rapport à 2008. Le secteur des transports, source importante et toujours croissante de GES, devra réduire d'au moins 60 % ses émissions d'ici 2050 par rapport au niveau 1990. Pour y parvenir tout en augmentant la mobilité, la stratégie décline des objectifs et solutions (report modal, optimisation des modes de transport actuels, etc.) par type de déplacements (urbains, interurbains et longue distance).

7. Rapport France Stratégie, *Quelle France dans dix ans ?*, juin 2014.



- la mise en place de nouvelles infrastructures et de systèmes innovants de gestion des trafics, ainsi que l'exploitation optimale, grâce aux nouvelles technologies, des réseaux existants. La fluidité des trafics est source d'économies dans la consommation de carburant et va de pair avec une meilleure productivité des systèmes de transport. Les nouvelles technologies permettront la mise en place de systèmes d'information et de gestion du trafic intégrés et performants<sup>8</sup>.
- La définition en amont de normes communes pour le ravitaillement en carburants de substitution (y compris l'électricité pour la route) à l'échelle européenne constitue un préalable nécessaire au développement de tels systèmes<sup>9</sup> ;
- l'adoption de normes d'émissions incitatives et ambitieuses. Alors que les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques concernent tous les modes de transport (le train dans une moindre mesure), seuls les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers font pour l'instant l'objet de normes contraignantes. De telles normes pourraient être définies pour les poids lourds, même si la profession n'y est pas favorable. Les externalités correspondant à ces émissions pourraient être internalisées par un signal-prix carbone tel que l'augmentation du prix des carburants (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, contribution climat-énergie) ou des péages ;
- dans le secteur aérien et à la suite des actions menées par l'UE, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est donné trois ans pour mettre en place un système international d'échange de quotas d'émission. Compte tenu de cet engagement qu'elle devra soutenir, la Commission a suspendu l'initiative qu'elle avait prise d'intégrer les vols internationaux dans son système ETS : au vu des décisions que prendra l'OACI en 2016, le prochain commissaire européen aux transports devra gérer la suspension de la mesure au-delà du 31 décembre 2016, en bonne entente avec l'OACI et la communauté internationale.

## TROISIÈME ENJEU : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La qualité d'un système de transport repose d'abord sur la sécurité. Celle-ci, objet d'une vigilance permanente, est réputée bonne en Europe pour le train, l'avion et le navire. La voiture, malgré des progrès encourageants, demeure un point faible. Plus de 25 000 personnes meurent encore chaque année sur les routes européennes. Cependant, le nombre des tués a diminué de moitié en dix ans, ce qui montre qu'une politique volontariste porte ses fruits et que l'effort mérite d'être poursuivi. Les améliorations constatées depuis une dizaine d'années en France reposent sur un engagement politique important, sur le respect du code de la route, sur le développement des contrôles (notamment avec le déploiement des radars) ainsi que sur le renforcement des sanctions.

Les pistes d'amélioration résident dans la coordination des actions et des contrôles entre États membres. Cette mission pourrait être confiée à une agence européenne du transport routier et de la sécurité routière.

## QUATRIÈME ENJEU : RÉPONDRE À LA DEMANDE DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ

Cet enjeu porte sur la définition, la réalisation, l'entretien et l'exploitation des voies de communication pour répondre aux flux de trafic. Le financement des études et des travaux constitue un domaine où la politique européenne trouve toute sa pertinence.

### *Les investissements dans les infrastructures : entre nécessité et contrainte financière*

Les réseaux de transport européens ont fait l'objet de plans successifs, en fonction des besoins de modernisation et de développement. L'étape la plus récente a désigné comme prioritaires neuf corridors transeuropéens qui quadrillent le continent du Rhin au Danube, de l'Adriatique à la Baltique, de la Méditerranée à la mer du Nord. C'est sur ces corridors que doivent se concentrer les projets d'investissement. L'UE a ainsi préparé un ensemble de mesures destinées à soutenir financièrement les plus pertinents. Les initiatives doivent maintenant être portées par les États membres, en fonction des investissements que chacun est capable d'engager.

8. ERTMS, *European Rail Traffic Management System*, SESAR, *Single European Sky Air traffic management Research*.

9. Pour les dernières avancées communautaires dans ce domaine, voir [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-440\\_fr.htm?locale=fr](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-440_fr.htm?locale=fr).

Il est crucial de veiller à l'efficacité de la logistique en Europe car c'est un facteur important de croissance. Cette logistique s'appuie notamment sur les ports qui doivent donc faire l'objet des investissements adéquats dans leur enceinte et dans les liaisons qu'ils entretiennent avec leur hinterland. Il importe aussi de veiller au développement de plateformes logistiques multimodales, ainsi qu'à la gestion intégrée des corridors de fret ferroviaire.

Pour que cette logistique soit durable, il faut retrouver au niveau de l'Union européenne un mécanisme de soutien au transport combiné utilisant le fer, la voie d'eau ou les voies maritimes.

### **Le financement du RTE-T, réseau transeuropéen de transport**

*L'UE financera certains projets d'infrastructures du RTE-T pour la période 2014-2020 par l'intermédiaire du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)<sup>10</sup>, du Fonds de cohésion et du Fonds européen de développement régional (FEDER). Doté d'un budget total de 33,242 milliards d'euros, le MIE vise aussi à accélérer les investissements dans l'énergie et les télécommunications. Le secteur des transports bénéficiera à lui seul de 26,25 milliards pour les sept prochaines années, dont 11,305 milliards pour les pays éligibles au Fonds de cohésion.*

*Ce montant a été multiplié par trois par rapport à la période 2007-2013. Le montant total des investissements pour le réseau central du RTE-T est estimé à 250 milliards d'euros (500 milliards pour le réseau global) pour la période 2014-2020.*

*Les projets à forte valeur ajoutée européenne (résorption des goulets d'étranglement, interopérabilité ferroviaire, liaisons transfrontalières manquantes et à améliorer) concentreront 80 % des ressources affectées aux transports. Le réseau central, et plus particulièrement*

*les neuf corridors, en bénéficieront donc au premier chef. Aux formes classiques de financement que sont les subventions et les passations de marchés s'ajouteront des instruments financiers innovants visant à faciliter l'accès aux emprunts (garanties pour les flux de trésorerie liés aux infrastructures de transport, émissions obligataires) et aux fonds propres (fonds d'investissement Marguerite). Grâce à l'appui de la Banque européenne d'investissement (BEI), ces instruments financiers pourront attirer des fonds privés et publics en réduisant le profil de risque des projets et en donnant davantage de garanties aux investisseurs. Dans le cadre du plan d'investissement européen, dit « plan Juncker », le Fonds européen pour les instruments stratégiques (FEIS) devrait enfin permettre de financer un certain nombre de projets de transport conformes aux objectifs de l'UE et pouvant démarrer d'ici à 2017.*

Les projets d'infrastructures (routières, ferroviaires ou fluviales) sont actuellement indissociables des capacités nationales de financement pour les investissements nécessaires au développement du réseau transeuropéen. En ce qui concerne la France, plusieurs projets existent : la question de leur présentation auprès de l'UE dans son appel à projets à l'échéance de février 2015 relève d'une décision nationale, qui n'entre pas dans le champ du présent rapport. Le développement de nouvelles infrastructures de transport pourrait être favorisé par une prise de risque plus grande de la part de la BEI, par l'émission d'eurobonds concernant un projet ou un ensemble de projets européens, par des emprunts nationaux dérogeant aux critères de Maastricht ou, dans certains cas, par l'augmentation du paiement d'usage des infrastructures par leurs utilisateurs.

10. Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1316>.



## CONCLUSION

Durant la nouvelle mandature 2014-2019 du Parlement européen, la politique des transports devra traiter des quatre enjeux prioritaires résumés dans cette note et détaillés dans le rapport associé. Cela suppose de relever les défis suivants.

1) L'ouverture à la concurrence ne doit être poursuivie que si les règles sont les mêmes pour tous les acteurs et si, en particulier, ont été établis une politique industrielle au profit des entreprises européennes de transport et un socle social commun dans les différents modes de transport. Une politique d'harmonisation sociale est ainsi indispensable dans le transport routier de marchandises, avant de poursuivre les modifications structurelles d'accès aux marchés. Dans le domaine ferroviaire, l'adoption rapide du « quatrième paquet » doit enfin permettre à chaque acteur de connaître les règles qui encadreront son activité et de s'y préparer. Dans l'aérien, l'octroi de droits de trafic avec l'Union européenne à des compagnies extra-européennes ne doit être envisagé que dans le cadre d'une concurrence équitable.

2) La réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur des transports nécessite la mise en place d'un signal-prix carbone crédible dans le temps ; le renforcement d'une recherche européenne d'excellence sur les moteurs et les nouveaux véhicules ; enfin, l'annonce d'une circulation urbaine progressivement réservée aux véhicules propres, avec un horizon à fixer, par exemple 2030. Cette réduction suppose également très probablement une évolution de nos comportements.

3) La réduction du nombre de morts sur nos routes passe par des efforts de communication et par des actions fortes : déploiement massif de radars, lutte radicale contre l'alcool et les stupéfiants au volant, harmonisation des règles de conduite entre les pays. Une agence européenne du transport et de la sécurité routière pourrait être créée pour 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.

4) Enfin, il faut poursuivre la construction d'infrastructures de transport à forte valeur ajoutée pour l'Europe : résorption des goulets d'étranglement, interopérabilité ferroviaire, liaisons transfrontalières manquantes ou à améliorer. De tels investissements pourraient se faire à l'aide de subventions et d'instruments financiers innovants visant à faciliter l'accès à des emprunts et à des fonds propres. Compte tenu des décisions récentes de la Cour de justice de l'Union européenne, il convient toutefois au préalable de clarifier la notion d'aide d'État, afin de sélectionner les montages financiers possibles. Certains pays, la France en particulier, doivent consacrer une plus grande partie de leurs investissements à l'entretien et à la rénovation de leurs réseaux.

Ces chantiers sont, pour certains, déjà engagés mais doivent être menés à terme, pour d'autres des points de blocage sont à lever. Ils ont pu être abordés dans le passé sans interaction suffisante entre les directions générales de la Commission européenne ; le travail en commun, mené en relation plus étroite entre directions, comme le prévoit le nouveau président de la Commission européenne, répond à une attente souvent exprimée lors des auditions préparatoires au présent document.

Les défis sont volontairement limités à quatre : il s'agit de priorités vers lesquelles doivent converger les efforts, en évitant la dispersion vers des sujets pour lesquels l'application du principe de subsidiarité est plus efficace. Thème important, la mobilité urbaine par exemple relève avant tout de politiques locales. De l'avancement des dossiers sur lesquels l'Europe est attendue dépendra le regain d'intérêt des citoyens pour la construction communautaire. L'attractivité de l'Union européenne en dépend en partie, car elle repose notamment sur la qualité de son réseau de transport.

Mots clés  
mobilité, intermodalité, transition énergétique,  
infrastructure, concurrence

## DERNIÈRES PUBLICATIONS À CONSULTER

[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr) (rubrique publications)

## RETROUVEZ LES DERNIÈRES ACTUALITÉS DE FRANCE STRATÉGIE SUR :



[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)



[CommissariatStrategieProspective](https://www.facebook.com/CommissariatStrategieProspective)



[@Strategie\\_Gouv](https://twitter.com/@Strategie_Gouv)

La *Note d'analyse* est publiée sous la responsabilité éditoriale du commissaire général à la stratégie et à la prospective. Les opinions exprimées engagent leurs auteurs.

Directeur de la publication :  
**Jean Pisani-Ferry,**  
commissaire général

Directrice de la rédaction :  
**Selma Mahfouz,**  
commissaire générale adjointe

Secrétaires de rédaction :  
**Olivier de Broca, Sylvie Chasseloup**

Impression :  
Commissariat général  
à la stratégie et à la prospective

Dépôt légal :  
décembre 2014 - N° ISSN 1760-5733

Contact presse :  
**Jean-Michel roullé,**  
responsable du service  
Édition-Communication  
01 42 75 61 37  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)



**FRANCE STRATÉGIE**



France Stratégie est une institution rattachée au Premier ministre. Organisme de concertation et de réflexion, son rôle est de proposer une vision stratégique pour la France, en expertisant les grands choix qui s'offrent au pays. Son action repose sur quatre métiers : évaluer les politiques publiques ; anticiper les mutations à venir dans les domaines économiques, sociétaux ou techniques ; débattre avec tous les acteurs pour enrichir l'analyse ; proposer des recommandations au gouvernement. France Stratégie joue la carte de la transversalité, en animant un réseau de huit organismes aux compétences spécialisées.