

Bruxelles, le 18 juillet 2001

La Commission arrête les orientations politiques du Livre Blanc sur l'avenir de la politique commune des transports.

La Commission européenne a adopté aujourd'hui les orientations politiques du Livre Blanc sur la politique des transports. Ces orientations sont à la base de la soixantaine de propositions que détaillera le Livre Blanc qui sera formellement adopté au mois de septembre. L'objectif de ce document est de doter la Communauté européenne d'un programme d'actions visant à découpler progressivement la croissance des transports et la croissance économique. En effet, tiré par la croissance économique, le transport de marchandises devrait augmenter de 38% et celui de passagers de 24% d'ici 2010. La congestion des centres urbains et des principaux corridors transeuropéens sera exacerbée. « A terme, c'est la compétitivité économique de l'Union qui sera compromise, tandis que la pression sur l'environnement et la congestion dégraderont la sécurité et la qualité de vie des européens » a averti Loyola de Palacio, vice-présidente en charge des transports et de l'énergie. L'approche préconisée en faveur du rail et du transport maritime et fluvial permettra la remontée des parts de chacun des modes à leur niveau de 1998 afin d'assurer un rééquilibrage à l'horizon 2010. « L'approche retenue est plus ambitieuse qu'il n'y paraît car il s'agit d'inverser durablement les tendances, et de mettre fin au déséquilibre constant en faveur de la route » a souligné Loyola de Palacio. Ces orientations sont la première contribution concrète à la stratégie de développement durable arrêtée par le Conseil européen de Göteborg qui préconise un rééquilibrage modal, moyennant notamment une politique d'investissement dans les infrastructures destinées au chemin de fer, aux voies navigables intérieures, au transport maritime à courte distance et aux opérations intermodales.

Un rééquilibrage nécessaire

L'ouverture des marchés, succès de la politique commune des transports de ces dix dernières années, n'a pas permis de corriger la croissance inégale des différents modes. Si le dynamisme de certains modes de transport est l'illustration d'une meilleure adaptation aux besoins de l'économie moderne, il est également le reflet du manque de prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport et du manque de respect de certaines réglementations sociales et de sécurité – notamment dans le transport routier.

En conséquence, la route représente désormais 44 % du transport de marchandises contre 41 % à la navigation maritime à courte distance, 8 % au rail et 4 % pour les voies navigables. La prédominance de la route est encore plus marquante pour les passagers, le transport routier représentant 79 % de part de marché, tandis que l'aérien, avec 5 %, s'apprête à dépasser le chemin de fer qui plafonne à 6 %. Si rien n'est fait d'ici 2010, le transport de poids-lourds augmentera à lui seul de 50%.

Aussi est-il nécessaire d'effectuer **un rééquilibrage modal** à l'horizon 2010, comme demandé par le Conseil européen de Göteborg. Ce rééquilibrage passe en

particulier par des mesures en faveur du rail, du transport maritime et fluvial et de l'intermodalité :

- **Revitaliser le rail**

Le rail conditionne le succès du rééquilibrage pour les marchandises. La priorité est de réussir l'ouverture des marchés, pour le cabotage sur les marchés nationaux et pour le transport international des passagers. Cette ouverture doit s'accompagner d'une harmonisation en termes d'interopérabilité et de sécurité et la mise en place de lignes dédiées au fret. Dès l'année prochaine, la Commission proposera un paquet de mesures à cet effet.

- **Promouvoir les transports maritime et fluvial**

La relance du transport maritime à courte distance passe par la création de véritables "autoroutes de la mer". Pour favoriser le retour du plus grand nombre de navires sous pavillon communautaire, la Commission proposera des mesures concrètes pour promouvoir la "taxation au tonnage" afin de faciliter la compétitivité de la flotte européenne. Des initiatives concrètes seront prises tant au niveau communautaire qu'au niveau international.

- **Faire de l'intermodalité une réalité**

Un nouveau programme communautaire de soutien financier "Marco Polo", ciblé sur des initiatives innovatrices visera à faire de l'intermodalité non pas un simple slogan mais une réalité compétitive et économiquement viable. Des mesures d'harmonisation technique et d'interopérabilité entre systèmes en particulier pour les conteneurs complèteront le dispositif.

La suppression des goulets d'étranglement par la réalisation du réseau transeuropéen

Si la plus grande partie de la congestion affecte les zones urbaines, le réseau transeuropéen de transport souffre lui aussi de plus en plus de congestion chronique : 10 % du réseau routier transeuropéen est quotidiennement affecté par des encombrements et 20% du réseau ferroviaire est affecté par des goulets d'étranglement.

Une des raisons que les orientations sur les réseaux transeuropéen décidées par le Conseil et le Parlement en 1996 n'ont pas été suffisamment mises en oeuvre.

Dans ce contexte, il est proposé de d'actualiser ces orientations en se concentrant sur la suppression des goulets d'étranglement ferroviaires et le renforcement de l'accessibilité des régions périphériques :

- La liste des projets prioritaires sera complétée par de nouveaux projets. La Commission arrêtera prochainement la liste précise (entre autres le projet GALILEO et la traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées)
- La Commission présentera en 2004 une révision de plus grande ampleur visant à introduire le concept d'autoroutes de la mer, développer des capacités aéroportuaires, mieux relier les régions périphériques et interconnecter les réseaux candidats à l'adhésion à ceux des pays de l'Union.
- Il est également proposé d'amender les règles financières applicables au réseau transeuropéen afin de permettre une participation maximale de la Communauté - à hauteur de 20 % du coût total- pour les projets transfrontaliers traversant des barrières naturelles ou pour des projets d'élimination de goulets qui subsistent au frontière des pays candidats à l'adhésion.

Une nouvelle politique de tarification

Les principes tarifaires d'usage des infrastructures seront rapprochés et la fiscalité des carburants professionnels sera harmonisée. La prise en compte des coûts externes doit favoriser les modes ayant un moindre impact environnemental et les

investissements dans de nouvelles infrastructures. Les règles communautaires actuelles doivent être remplacées par un encadrement moderne des systèmes de tarification de l'usage de l'infrastructure.

Dans certaines zones sensibles, le surplus de recettes peut ne pas être suffisant lorsque par exemple il est nécessaire de construire les infrastructures requises pour le franchissement de barrières naturelles. Il convient donc de permettre que la réalisation d'une nouvelle infrastructure puisse bénéficier d'un « revenu » avant même que ne soient générées les premières recettes d'exploitation. En d'autres termes, péages ou redevances pourront être appliqués sur l'ensemble d'une zone pour financer une future infrastructure.

Mettre l'utilisateur au cœur du système de transport

En outre, la Commission veut placer l'utilisateur au cœur de la politique des transports : à l'instar de la politique qu'elle mène déjà en faveur des passagers aériens, elle considère que l'exemple des chartes de droits doit être étendu à l'ensemble des moyens de transports. Elle considère également que devraient être garantis en permanence deux droits fondamentaux que sont la qualité des services et la sécurité.

L'Union devrait en particulier réduire le nombre de victimes d'accidents de la route de 50 % d'ici 2010. Pour ce faire, la Commission privilégiera d'ici 2005 l'échange de bonnes pratiques mais se réserve de prendre des initiatives réglementaires si le nombre d'accidents ne diminuait pas. Dans l'immédiat, deux initiatives limitées au réseau transeuropéen sont proposées: l'harmonisation de la signalisation des lieux particulièrement dangereux et l'uniformisation pour le transport commercial des contrôles et sanctions pour excès de vitesse et alcool au volant.

Réconcilier l'aérien et l'environnement

Il est impératif de mettre en œuvre d'ici 2004 un ensemble de propositions concrètes établissant une régulation communautaire du trafic aérien. Cette organisation du ciel européen doit s'accompagner d'une politique visant à ce que l'inévitable extension des capacités aéroportuaires, liée en particulier à l'élargissement, soit strictement subordonnée à une nouvelle réglementation sur la diminution des nuisances causées par le bruit et la pollution des avions.

Maîtriser la mondialisation

Pour mieux garantir les intérêts de l'Union, la Commission proposera de renforcer la place de la Communauté au sein des organisations internationales comme l'Organisation Maritime Internationale ou l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Gilles GANTELET: 02/299.48.96
Dina AVRAAM : 02/295.96.67

Un info-clip "Nouvelle Politique Commune des Transports" sera disponible au Planning audiovisuel de la Commission européenne (bâtiment Breydel, 45 avenue d'Auderghem, local 4/164) le mercredi 18 juillet à partir de 14h00 pour ceux qui en font la demande par fax (02/230.12.80). Merci de préciser le nombre de copies et le format souhaités