



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le

COMMUNICATION A LA COMMISSION

**Communication à la Commission sur les orientations politiques du Livre Blanc en
matière de Politique Commune des transports**

ORIENTATIONS POLITIQUES

Elément capital dans le fonctionnement des économies modernes, le transport doit faire face à une contradiction permanente entre une société toujours plus exigeante de mobilité et une opinion publique qui supporte de moins en moins les retards chroniques et la médiocre qualité des prestations qu'offrent certains services. Face à une demande de transport toujours croissante, la Communauté ne peut pas répondre par la seule construction de nouvelles infrastructures et l'ouverture des marchés. Le double impératif que représentent l'élargissement et le développement durable tel qu'il a été consacré dans les conclusions du Conseil européen de Göteborg impose une optimisation du secteur des transports. Un système de transport moderne doit être un système durable à la fois d'un point de vue économique, social et environnemental.

Il faut être conscient, en dessinant l'avenir de ce secteur, de son importance économique. Il représente, toutes dépenses confondues, environ 1.000 milliards d'euros, soit plus de 10 % du produit intérieur brut. Il emploie plus de 10 millions de personnes. Il détermine des infrastructures et des technologies dont le coût pour la société ne supporte pas l'erreur de jugement. C'est notamment en raison de l'importance des investissements dans les transports et de leur rôle déterminant dans la croissance économique que les auteurs du traité de Rome avaient prévu l'établissement d'une politique commune obéissant à des règles spécifiques.

I. Le bilan contrasté de la politique commune des transports.

Longtemps, la Communauté européenne n'a pas su, ou voulu, mettre en œuvre la politique commune des transports prévue par le traité de Rome. Le Conseil des Ministres a été incapable pendant près de trente ans de traduire en actions concrètes les propositions de la Commission. C'est finalement le constat de carence du Conseil fait par la Cour de Justice en 1985 qui a enfin poussé les Etats membres à accepter que la Communauté légifère.

Le traité de Maastricht a plus tard renforcé les bases politiques, institutionnelles et budgétaires de la politique des transports. D'une part, la majorité qualifiée s'est, en principe, substituée à l'unanimité même si elle domine encore en pratique les travaux des instances du Conseil des Ministres. Le Parlement européen, grâce à ses pouvoirs dans la procédure de codécision, constitue quant à lui un aiguillon indispensable à la prise de décision comme l'a montré, en décembre 2000, la décision historique d'ouverture complète en 2008 du marché du fret ferroviaire. D'autre part, le traité de Maastricht a introduit le concept de réseau transeuropéen qui a permis de développer un schéma directeur des infrastructures de transport au niveau européen bénéficiant d'un soutien financier communautaire.

Sur ces bases, le premier Livre blanc de la Commission sur « le développement futur de la politique commune des transports » a été publié en décembre 1992. Le maître mot de ce document était l'ouverture du marché du transport. En une dizaine d'années à l'exception du secteur ferroviaire, cet objectif a globalement été atteint. Aujourd'hui, un camion n'est plus obligé de revenir à vide d'un transport international. Il peut même charger et transporter des marchandises à l'intérieur d'un Etat qui n'est pas son pays d'origine. Le cabotage routier est devenu une réalité. Le trafic aérien a été ouvert à une concurrence que plus personne ne remet en cause, d'autant plus qu'elle s'est accompagnée du niveau de sécurité le plus élevé au monde. Cette ouverture s'est faite au profit principalement de l'industrie et explique que la croissance du trafic ait été, en Europe, plus forte que celle de l'économie.

La première avancée décisive de la politique commune des transports s'est concrétisée par une baisse significative des prix pour les consommateurs, combinée à une plus grande qualité de services, et à une multiplication des choix qui ont changé jusqu'au mode de vie et de consommation des citoyens européens. La mobilité pour les personnes, qui est passée de 17

kilomètres par jour en 1970 à 35 kilomètres en 1998, est considérée comme un acquis, voire un droit.

La seconde avancée de cette politique, à partir des résultats des programmes cadres de recherche, a été de développer les techniques les plus modernes dans un cadre européen d'interopérabilité. Les projets, lancés à la fin des années 80 portent aujourd'hui leurs fruits, symbolisés par la réalisation d'un réseau transeuropéen des trains à grande vitesse et le lancement du programme de navigation par satellite Galileo. On peut toutefois regretter que la modernité de la technique et des infrastructures ne soit pas toujours allée de pair avec une modernisation de la gestion des compagnies, en particulier ferroviaires.

La réussite de l'ouverture des marchés du transport ces dix dernières années ne peut faire oublier que la réalisation du marché intérieur rend difficilement acceptable les distorsions de concurrence en raison d'un manque d'harmonisation fiscale et sociale. L'absence d'un développement harmonieux de la politique commune des transports explique qu'aujourd'hui le système de transport européen est confronté à un certain nombre de difficultés majeures qui sont :

- La croissance inégale des différents modes de transport. Si celle-ci est l'illustration d'une meilleure adaptation de certains d'entre eux, aux besoins de l'économie moderne, elle 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 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'appête à dépasser le chemin de fer qui plafonne à 6 % ;
- La congestion sur certains grands axes routiers et ferroviaires, à l'intérieur des villes ou encore dans les aéroports ;
- Les nuisances vis-à-vis de l'environnement ou de la santé des citoyens, sans oublier le lourd tribut de l'insécurité sur les routes.

II. La congestion : conséquence du déséquilibre entre les modes

Les années 90 ont vu apparaître en Europe des phénomènes de congestion dans certaines régions et sur certains axes, dont la persistance menace désormais la compétitivité économique. Paradoxalement, cette congestion du centre s'accompagne d'un trop grand isolement des régions périphériques pour lesquelles le besoin d'amélioration des connexions avec les marchés centraux est encore réel pour assurer la cohésion territoriale de l'Union. Pour paraphraser une formule célèbre sur la centralisation, on peut dire que l'Union européenne est menacée "d'apoplexie au centre et de paralysie aux extrémités".

C'est le constat préoccupant et prémonitoire que dressait déjà le Livre blanc sur la Croissance, la Compétitivité et l'Emploi de 1993 : « Il est évident que les embouteillages sont non seulement éprouvants pour les nerfs, mais qu'ils coûtent également cher à la productivité européenne. Il existe des goulets d'étranglement et des chaînons manquants dans les infrastructures, un manque d'interopérabilité entre les modes et les systèmes. Les réseaux sont les artères nourricières du grand marché. Leurs défaillances étouffent la compétitivité, gâchent les occasions de créer de nouveaux marchés, ce qui a pour conséquence que l'Europe crée moins d'emplois qu'elle ne le pourrait ».

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 : 7.500 kilomètres de routes, soit 10 % du réseau est quotidiennement affecté par des encombrements. 16.000 kilomètres de voies ferrées peuvent être considérés comme des goulets d'étranglement, soit 20 % du réseau. Seize des principaux aéroports de l'Union ont enregistré un retard supérieur à un quart d'heure sur plus de 30 % de leurs vols. Ces retards dans le transport aérien, pris dans leur globalité, engendrent une surconsommation de 1,9 milliards de litres de kérosène, soit environ 6 % de la consommation annuelle totale de ce type de carburant.

La congestion fait courir le risque sérieux d'une perte de compétitivité de l'économie européenne. Aux termes de l'étude la plus récente sur le sujet, les coûts externes de la congestion dus au seul trafic routier représentent environ 0,5 % du Produit Intérieur Brut communautaire. Les prévisions de croissance du trafic d'ici 2010 indiquent que si rien n'est entrepris, il devrait y avoir une augmentation significative de la congestion sur les routes. Les coûts dus à la congestion devraient ainsi croître de 142 % pour atteindre 80 milliards d'euros par an, ce qui représenterait approximativement 1 % du PIB communautaire.

Cette situation de congestion chronique s'explique en partie par le fait que les usagers des transports ne paient pas toujours et partout les coûts qu'ils engendrent. En effet, la structure des prix ne reflète pas généralement l'intégralité des coûts d'infrastructures, de congestion, des nuisances sur l'environnement et des accidents. Ceci découle, en outre, d'une mauvaise organisation du système de mobilité européen conjugué avec une utilisation non optimale des moyens de transport et des nouvelles technologies.

La saturation de certains grands axes est en partie liée aux retards dans la réalisation des infrastructures du réseau transeuropéen. Dans les zones où les flux sont en revanche trop faibles pour rentabiliser les infrastructures, ces mêmes retards empêchent de relier correctement les régions périphériques et enclavées. Le Conseil européen d'Essen a identifié en 1994 une série de grands projets prioritaires, qui ont été complétés par la suite par des schémas directeurs adoptés par le Parlement européen et le Conseil, servant de base à l'Union européenne pour cofinancer le réseau de transport transeuropéen. Son coût total a été estimé à l'époque à environ 400 milliards d'euros. La méthode du développement d'un réseau transeuropéen, introduit par le traité de Maastricht, n'a pas encore porté tous ses fruits. Le cinquième des infrastructures prévues dans les orientations communautaires arrêtées par le Conseil et le Parlement a seulement été réalisé. Certains projets importants ont été menés à bien comme l'aéroport de Spata, le train à grande vitesse Bruxelles - Marseille ou encore le pont-tunnel sur l'Øresund reliant le Danemark à la Suède. Mais trop souvent, les parties nationales des réseaux ont été construites par simple juxtaposition de sorte que leur dimension transeuropéenne ne pourra se concrétiser qu'à moyen terme. Avec l'élargissement se pose la question de la connexion avec les infrastructures prioritaires identifiées dans les pays candidats (les "corridors") dont le coût a été estimé à près de 100 milliards d'euros dans "l'Agenda 2000".

Ces besoins considérables en terme d'investissement n'ont pu être satisfaits par des emprunts au niveau de la Communauté comme la Commission l'a proposé en 1993. Le manque de capitaux publics et privés doit être surmonté par des politiques innovantes de tarification et de financement des infrastructures. Les financements publics doivent être plus sélectifs. Ils doivent se concentrer sur les grands projets nécessaires au renforcement de la cohésion territoriale de l'Union ainsi que sur les investissements qui optimisent la capacité des infrastructures et concourent à la suppression des goulets d'étranglement.

Or à cet égard, si l'on excepte le budget consacré au réseau transeuropéen limité à environ 500 millions d'euros par an et qui a toujours donné une claire priorité au chemin de fer, il convient de rappeler que plus de la moitié des dépenses structurelles consacrées aux infrastructures de transport, y compris le Fonds de cohésion et les prêts de la Banque européenne d'investissement, ont favorisé, à la demande des Etats membres, la route par rapport au chemin de fer. Il faut souligner toutefois que la densité autoroutière dans des pays comme la Grèce ou l'Irlande se situait encore en 1998, à des niveaux très inférieurs à la moyenne communautaire. Dans le nouveau contexte du développement durable, ces cofinancements communautaires devront être réorientés afin de donner la priorité au rail, au transport maritime et fluvial.

III. La croissance de la demande de transport dans une Union européenne élargie

Il est difficile de concevoir une croissance économique forte, créatrice d'emplois et de richesses sans un système de transport efficace permettant de profiter pleinement du marché intérieur et de l'effet de la mondialisation des échanges. Si, à l'aube du XXI^{ème} siècle, nous entrons dans l'ère de la société de l'information et des échanges virtuels, celle-ci n'a pas freiné, bien au contraire, le besoin de déplacements. Grâce à Internet, chacun peut désormais communiquer avec autrui et commander un produit à distance sans pour autant s'affranchir d'aller sur place, pour voir, choisir, ou se rencontrer.. Mais les technologies de l'information fournissent aussi la preuve qu'elles peuvent offrir, dans certains cas, une occasion de réduire la demande de transport physique, en facilitant le télétravail ou les téléservices.

Deux facteurs expliquent la poursuite de la croissance de la demande de transport. Pour les passagers, il s'agit de l'essor spectaculaire de la motorisation. Le parc automobile a triplé en trente ans. Il augmente de trois millions de voitures par an. Si, dans la plupart des pays de l'Union, le degré de motorisation des ménages va se stabiliser, il n'en est pas de même dans les pays candidats où la possession de la voiture est considérée comme un symbole de liberté. L'Union élargie connaîtra d'ici 2010 une augmentation importante du parc automobile.

En ce qui concerne les marchandises, la croissance est en grande partie due aux mutations de l'économie européenne et de son système de production. On est passé, au cours de ces 20 dernières années, d'une économie de « stock » à une « économie de flux ». Ce phénomène a été accentué par un mouvement de délocalisation de certaines industries – notamment pour des biens à forte intensité de main d'œuvre - recherchant les coûts de production les plus bas, même si les lieux de production se trouvent à des centaines, voire à des milliers de kilomètres du lieu d'assemblage final ou de celui de leur consommation. La suppression des frontières dans la Communauté a contribué à la mise en place d'un système de production « juste à temps » et de « stock roulant ».

Aussi, si aucune mesure d'envergure n'est prise d'ici 2010 dans l'Union des quinze pour utiliser plus rationnellement les avantages de chaque mode de transport, l'augmentation du seul trafic de poids lourds atteindrait près de 50 % par rapport à son niveau de 1998. Cela signifie que les régions et les grands axes de transit, déjà fortement encombrés, devront subir une pression encore accrue du trafic. La forte croissance économique attendue dans les pays candidats et une meilleure connexion des régions périphériques entraîneront une augmentation des flux de transport, en particulier en faveur du transport routier. En 1998, les pays candidats ont déjà exporté plus de deux fois et importé plus de cinq fois le volume échangé en 1990.

Si les pays candidats ont hérité de la période de l'économie planifiée une organisation des transports qui a favorisé le rail, force est de constater que la répartition modale se dégrade

fortement depuis les années 90 en faveur de la route. Entre 1990 et 1998, le transport routier de marchandises a ainsi augmenté de 19,4 %, alors que dans le même temps le trafic ferroviaire a enregistré une diminution de 43,5 % même si en moyenne - et c'est une chance pour l'Union élargie - il reste à un niveau très supérieur à celui de la Communauté.

Agir brutalement sur la répartition des modes, à supposer que cela soit possible, risquerait de déstabiliser l'ensemble du système de transport et d'avoir des répercussions négatives sur les économies des pays candidats. L'intégration des systèmes de transport de ces pays représente à cet égard un formidable défi auquel les mesures proposées doivent apporter une réponse.

IV. La nécessaire intégration des transports dans le développement durable

Avec l'élargissement, un nouvel impératif, le développement durable, doit être l'occasion – (pour ne pas dire le levier) permettant d'adapter la politique commune des transports. Cet objectif, introduit par le Traité d'Amsterdam, doit notamment être atteint par l'intégration¹ des considérations environnementales dans les politiques communautaires.

Le Conseil européen de Göteborg a placé le rééquilibrage entre modes de transport au cœur de la stratégie de développement durable. Il est clair que cet objectif ambitieux ne pourra pas être pleinement réalisé dans les dix prochaines années. Les mesures présentées dans le Livre Blanc constituent toutefois une première étape essentielle vers un système de transport durable que l'on peut espérer atteindre d'ici 30 ans.

Comme la Commission l'avait souligné, en novembre 2000, dans son Livre vert sur la sécurité des approvisionnements, la consommation énergétique des transports représentait, en 1998, 28 % des émissions de CO₂, le principal gaz à effet de serre. D'après les dernières estimations, si rien n'est entrepris pour renverser la tendance de la croissance du trafic, les émissions de CO₂ dues au transport devraient augmenter d'environ 50 % entre 1990 et 2010, atteignant les 1,113 milliards de tonnes d'émissions, contre les 739 millions constatés en 1990. Une fois encore, le transport routier est le principal responsable de cette situation puisque, à lui seul, il représente 84 % des émissions de CO₂ imputables aux transports. Or, il est notoire que le moteur à explosion est à la traîne en termes d'efficacité énergétique, notamment parce que seule une partie de la combustion sert à mouvoir le véhicule.

Réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole qui est actuellement de 98 %, grâce à l'utilisation de carburants de substitution, et améliorer l'efficacité énergétique des modes de transport constituent une nécessité écologique et un défi technologique.

Dans ce contexte, les efforts déjà entrepris, en particulier dans le domaine routier, pour la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre le bruit doivent être poursuivis afin de répondre aux impératifs environnementaux et aux préoccupations des citoyens, sans remettre en cause la compétitivité du système de transport et de l'économie. L'élargissement va avoir un impact non négligeable sur la demande de mobilité. Il implique plus d'efforts pour réaliser le découplage progressif entre croissance des transports et croissance économique et un rééquilibrage modal souhaités par le Conseil européen de Göteborg. En effet, un tel

¹ Le Conseil européen de Cardiff en juin 1998 a lancé le processus en demandant à un certain nombre de Conseils sectoriels de développer des stratégies concrètes d'intégration. Le Conseil des Ministres des Transports a précisé sa stratégie en octobre 1999, mettant en lumière cinq secteurs dans lesquels des actions devraient être poursuivies, à savoir (i) la croissance des émissions de CO₂ du transport, (ii) les émissions polluantes et leurs effets sur la santé, (iii) la croissance attendue dans les transports, notamment en raison de l'élargissement, (iv) la répartition modale et de son évolution, et (v) le bruit dans les transports.

rééquilibrage ne se décrète pas du jour au lendemain, d'autant plus que la détérioration au profit de la route est constante depuis plus d'un demi-siècle au point qu'aujourd'hui le transport des marchandises par rail (8 %) est en voie de marginalisation, assurant péniblement une moyenne de vitesse d'un train international en Europe à 18 km/h. Ce n'est pourtant pas une fatalité des économies modernes puisqu'aux Etats Unis 40 % des marchandises sont transportées par rail.

L'équation à résoudre pour freiner la demande de transports est complexe :

- la croissance économique se traduira quasi mécaniquement par une augmentation des besoins de mobilité estimée à 38 % pour les marchandises et à 24 % pour les voyageurs;
- l'élargissement entraînera une explosion des flux de transport dans les nouveaux pays membres, en particulier au niveau des zones frontalières;
- la saturation des grands axes, l'accessibilité des régions périphériques et ultrapériphériques et la mise à niveau des infrastructures des pays candidats nécessitera des investissements massifs.

C'est dans ce contexte qu'il faut considérer la stratégie de découplage progressif entre croissance de l'économie et croissance des transports sur laquelle repose le Livre blanc.

- La solution simpliste serait de décréter une baisse de la mobilité des personnes et des biens tout en imposant un nouveau partage entre les modes de transport. Mais cette approche n'est pas réaliste car la Communauté ne dispose ni des compétences ni des moyens pour édicter des limitations de circulation dans les villes ou les routes ou pour imposer le "feroutage" du transport des marchandises. Pour prendre un seul exemple des difficultés en terme de subsidiarité, on rappellera que plusieurs Etats membres contestent le principe même d'une généralisation au niveau communautaire de l'interdiction pour les poids lourds de circuler le week-end. En outre les mesures "dirigistes" impliqueraient d'urgence l'harmonisation à l'unanimité de la taxation sur les carburants, alors qu'il y a quelques mois les Etats membres ont réagi de façon divergente au niveau fiscal à la flambée du prix de pétrole.

Au plan de l'analyse économique, et en tenant compte des compétences de l'Union européenne, trois options peuvent être envisagées :

- La première approche (A)² consisterait à se focaliser sur le transport routier par le seul biais de la tarification. Cette option ne s'accompagnerait pas de mesures complémentaires dans les autres modes de transport. Elle pourrait permettre, à court terme, de ralentir la croissance du trafic routier notamment du fait de l'augmentation escomptée du taux de chargement des camions et des voitures qui découlerait de l'augmentation du prix du transport. Mais l'absence de mesures de revitalisation dans les autres modes de transport, en particulier la faiblesse des gains de productivité dans le secteur ferroviaire et l'insuffisance de capacité en infrastructures rendrait impossible la prise de relais par les autres modes de transport plus respectueux de l'environnement.
- La deuxième approche (B) se concentre également sur la tarification du transport routier mais s'accompagne aussi de mesures pour augmenter l'efficacité des autres modes (amélioration de la qualité des services, de la logistique, mise en œuvre de mesures

² Voir tableau explicatif en annexe

technologiques). Toutefois, cette approche n'inclut pas d'investissements dans de nouvelles infrastructures et ne comporte pas d'actions spécifiques pour réaliser un rééquilibrage entre modes, ni ne permet d'assurer une meilleure cohésion territoriale. Cette option pourrait permettre de réaliser un découplage plus important que dans le cadre de la première approche, mais le transport routier garderait une part de marché hégémonique, et continuerait de se concentrer sur des corridors saturés et certaines zones sensibles, alors qu'il reste le mode le plus polluant. Elle demeure ainsi insuffisante pour garantir le rééquilibrage nécessaire et ne constitue pas une réelle contribution au développement durable, tel que l'a préconisé le Conseil européen de Göteborg.

- La troisième approche (C), sur laquelle se fonde le Livre Blanc comprend une série de mesures qui allient tarification, revitalisation des modes de transport alternatifs à la route et investissements ciblés dans le réseau transeuropéen. Cette approche intégrée permet la remontée des parts modales à leur niveau de 1998 afin d'assurer un rééquilibrage à l'horizon 2010. Il s'agit d'une approche beaucoup plus ambitieuse qu'il n'y paraît, compte tenu du déséquilibre historique en faveur de la route depuis 50 ans. En outre, cette approche est celle qui a été retenue dans la contribution de la Commission soumise au 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 (COM (2001) 264 final). Grâce à la mise en œuvre des 60 mesures du Livre Blanc, c'est en fait à un découplage significatif entre la croissance de la mobilité et celle de l'économie, auquel on assisterait avant 2010, sans toutefois qu'il soit nécessaire de restreindre la mobilité des personnes et des biens. La croissance du transport routier de fret, grâce à une meilleure utilisation des autres moyens de transport, serait ainsi réduite sensiblement (38 % d'augmentation au lieu de 50 % entre 1998 et 2010). De même, cette dissociation serait encore plus importante pour le transport de voyageurs par voiture (21% d'augmentation du trafic comparée à une hausse du PIB de 43 %).

V. La nécessité d'une stratégie d'ensemble allant au-delà de la politique européenne des transports

L'objectif de rééquilibrage du transport, qui n'a jamais pu encore être atteint, suppose non seulement la mise en œuvre, au titre de la politique commune des transports, du programme ambitieux de mesures envisagées d'ici 2010 par le Livre blanc, mais aussi que des mesures cohérentes soient prises dans le cadre d'autres politiques, au niveau national ou local.

- La définition de la politique économique par l'intégration de certains facteurs qui concourent à l'augmentation de la demande de transport en particulier ceux liés au modèle de production à flux tendus et du stock roulant.
- la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui devrait éviter d'accroître inutilement le besoin de mobilité par une planification déséquilibrée des distances entre les logements et les lieux de travail.
- la politique sociale et celle de l'éducation par un meilleur aménagement des rythmes de travail et des horaires scolaires pour éviter un surencombrement des routes, notamment aux départs et retours des week-ends durant lesquelles se produisent le plus grand nombre d'accidents de circulation.
- la politique de transport urbain dans les grandes agglomérations afin de concilier la modernisation du service public et la rationalisation de l'utilisation de la voiture

individuelle. C'est tout autant dans les villes que sur les routes que se joue le respect des engagements internationaux pour la réduction des émissions de CO₂.

- la politique budgétaire et fiscale si l'on veut mener de pair une véritable internalisation des coûts externes, notamment environnementaux et l'achèvement d'un réseau transeuropéen digne de ce nom.
- La politique de concurrence qui devrait assurer, particulièrement dans le secteur ferroviaire, que l'ouverture du marché ne soit pas freinée par les compagnies dominantes déjà présentes sur le marché et ne se traduise pas par une dégradation de la qualité des services publics.
- La politique de recherche sur les transports en Europe, afin de rendre plus cohérents les différents efforts menés aux niveaux communautaire, national et privé, dans la lignée du concept d'espace européen de la recherche.

Il faut être clair qu'un certain nombre de mesures identifiées par le Livre blanc comme la place de la voiture individuelle, l'amélioration de la qualité du service public ou l'obligation de transporter des marchandises par train au lieu de la route, passent par des choix nationaux ou régionaux plus que par des mesures prises au niveau communautaire.

VI. Les principales mesures envisagées par le Livre Blanc

Le Livre blanc comporte une soixantaine de propositions précises à prendre au niveau communautaire dans le cadre de la politique des transports. Il comprend un programme d'actions composé de mesures s'échelonnant d'ici 2010 avec des clauses de rendez-vous, en particulier le mécanisme de suivi et le bilan à mi-parcours en 2005 pour vérifier si les objectifs précis chiffrés (par exemple en matière de répartition modale ou de sécurité routière) ont été atteints et si des adaptations sont nécessaires.

Des propositions détaillées, qui devront être approuvées par la Commission, s'appuieront sur les orientations suivantes :

Revitaliser le rail

Le transport ferroviaire est le secteur stratégique - au sens propre du terme - qui conditionne en particulier pour les marchandises le succès du rééquilibrage. La revitalisation de ce secteur passe par une concurrence entre les compagnies ferroviaires elles-mêmes. L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires pourrait contribuer à renforcer la compétitivité de ce secteur et devra être accompagnée de mesures encourageant la restructuration des compagnies, en tenant compte des aspects sociaux et des conditions de travail. La priorité est de réussir l'ouverture des marchés, **non seulement pour le transport international de marchandises, ce qui a été décidé en décembre 2000, mais aussi pour le cabotage sur les marchés nationaux (qu'un train ne circule pas à vide) et progressivement pour le transport international des passagers.** Cette ouverture des marchés doit s'accompagner du développement de l'harmonisation en termes d'interopérabilité et de sécurité.

Dès l'année prochaine, la Commission proposera un paquet de mesures en ce sens qui devrait permettre à ce mode de transport de retrouver, en particulier pour le fret, sa crédibilité notamment en termes de régularité et de ponctualité auprès des opérateurs. Il conviendra que progressivement **un réseau de lignes ferroviaires soit exclusivement dédié au transport des marchandises** afin que les compagnies attachent en termes commerciaux autant d'importance au fret qu'aux passagers.

Renforcer la qualité du transport routier

Le principal atout du transport routier est sa capacité à transporter des marchandises partout en Europe avec une flexibilité inégalée et à un moindre coût. Ce secteur joue un rôle irremplaçable mais il est plus fragile économiquement qu'il ne paraît. Le secteur routier ne génère que de faibles marges, du fait de sa forte atomisation et de la pression des chargeurs et de l'industrie sur les prix. Certaines entreprises de transport routier sont ainsi tentées de pratiquer un dumping sur les prix et de passer outre les législations sociales et de sécurité pour compenser cet handicap.

La Commission proposera une **réglementation permettant d'harmoniser certaines clauses contractuelles afin de protéger les transporteurs vis à vis des chargeurs pour qu'ils puissent réviser leurs tarifs en cas de hausse brutale des prix des carburants.**

Le changement passe aussi par des mesures visant à la modernisation du fonctionnement du transport routier, dans le respect de la législation sociale et des droits des travailleurs. Parallèlement, il est nécessaire d'harmoniser et de renforcer les **procédures de contrôle** afin de faire disparaître les pratiques qui empêchent une concurrence saine et loyale en son sein.

Promouvoir les transports maritime et fluvial

Le transport maritime à courte distance et le transport fluvial sont les deux modes capables de faire face à la congestion de certaines infrastructures routières et au manque d'infrastructures ferroviaires. Ces deux modes de transport sont restés sous-exploités.

La relance du transport maritime à courte distance passe par la création de véritables **"autoroutes de la mer"** dans le cadre du schéma directeur du réseau transeuropéen. Cela suppose une meilleure connexion des ports avec le réseau ferroviaire et fluvial et une amélioration de la qualité des services portuaires. Certaines liaisons maritimes (notamment celles qui permettront de contourner les goulets d'étranglement que sont aujourd'hui les Alpes, les Pyrénées et le Benelux, demain la frontière germano-polonaise) feraient partie du réseau transeuropéen au même titre que les routes ou les voies ferrées.

L'Union européenne devra se doter de **règles renforcées sur la sécurité maritime**, allant au delà de celles qu'elle a proposées après la catastrophe de l'Erika. La Commission, en coopération avec l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail et afin de mieux lutter contre les ports et pavillons de complaisance, proposera d'intégrer des **règles sociales minimales** à respecter lors des contrôles des navires et de développer un **véritable système européen de gestion du trafic maritime**. **Parallèlement**, pour favoriser le retour du plus grand nombre de navires sous pavillon communautaire, la Commission proposera une **directive sur la "taxation au tonnage"** à l'instar des législations que développent certains Etats membres.

Pour le transport fluvial, par nature un mode de transport intermodal, il convient de renforcer sa position par la **mise en place d'embranchements fluviaux** et l'installation d'équipements de transbordement afin de permettre le passage continu des bateaux tout au long de l'année. La poursuite d'une harmonisation plus complète des **prescriptions techniques des bateaux**, des **certificats de conduite et des conditions sociales des équipages** permettra également de dynamiser ce secteur.

Réconcilier la croissance du transport aérien avec l'environnement

A l'heure du marché unique et de la monnaie unique, il n'existe pas aujourd'hui de "Ciel Unique" en Europe. L'Union européenne souffre d'une fragmentation excessive de ses systèmes de gestion du trafic qui amplifie les retards constatés lors des vols, pousse au gaspillage du carburant et handicape la compétitivité des compagnies européennes. Ainsi est-il impératif de mettre en œuvre d'ici 2004 un ensemble de propositions concrètes établissant une **régulation communautaire du trafic aérien** et d'instaurer une coopération efficace tant avec les autorités militaires qu'avec Eurocontrol.

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**.

Faire de l'intermodalité une réalité

Le recours à l'intermodalité revêt une importance fondamentale dans le développement d'alternatives compétitives dans le transport routier. Peu de réalisations concrètes ont vu le jour, à l'exception de quelques grands ports bien reliés au chemin de fer ou des canaux. Ceci implique que des actions soient prises pour mieux intégrer les modes qui bénéficient de capacités de transport potentielles importantes dans une chaîne de transport gérée efficacement, où toutes les prestations sont intégrées. Des mesures **d'harmonisation technique et d'interopérabilité** entre systèmes sont prioritaires, en particulier pour les **conteneurs**. En outre, un nouveau **programme communautaire de soutien "Marco Polo"**, ciblé sur des initiatives innovatrices, en particulier la promotion des autoroutes de la mer, visera à faire de l'intermodalité plus qu'un simple slogan, mais une réalité compétitive et économiquement viable.

Réaliser le réseau transeuropéen des transports

Face à la saturation de certains grands axes et à ses conséquences en termes de pollution, il est essentiel que l'Union européenne réalise les projets transeuropéens qui ont déjà été décidés. C'est la raison pour laquelle la Commission entend proposer une révision des orientations arrêtées par le Conseil et le Parlement qui sont limitées tant que le financement des projets actuels n'est pas assuré. Conformément aux conclusions du Conseil européen de Göteborg, la Commission propose **de concentrer l'actualisation des orientations communautaires sur la suppression des goulets d'étranglement dans le domaine ferroviaire et à l'aménagement d'itinéraires prioritaires pour absorber les flux liés à l'élargissement, en particulier dans les régions frontalières et renforcer l'accessibilité des régions périphériques**. Afin d'améliorer l'accès au réseau transeuropéen, le développement du réseau secondaire restera une priorité des fonds structurels.

Dans ce contexte, la liste des quatorze grands projets prioritaires retenus par le Conseil européen d'Essen reprise dans la décision de 1996 sur les orientations du Parlement européen et du Conseil en matière de réseaux transeuropéens de transport doit être amendée. D'une part, plusieurs grands projets ont déjà été réalisés. D'autre part, une demi douzaine de nouveaux projets seront ajoutés (par exemple Galileo ou la traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées). La Commission arrêtera la liste précise de ces projets dans les semaines à venir.

Pour garantir la réussite du développement du réseau transeuropéen, il sera proposé en parallèle **d'amender les règles financières d'octroi de soutien financier afin de permettre une participation maximale de la Communauté - à hauteur de 20 % du coût total - à des**

projets ferroviaires transfrontaliers traversant des barrières naturelles, peu rentables mais ayant démontré une réelle valeur ajoutée transeuropéenne, comme le Lyon - Turin, déjà approuvé par le Conseil européen à Essen comme projet prioritaire. Ces 20 % pourront ainsi s'appliquer à des projets d'élimination de goulets d'étranglement qui subsistent aux frontières avec les pays candidats à l'adhésion.

La Commission présentera en 2004 une révision de réseau transeuropéen de plus grande ampleur visant notamment à introduire le concept d'autoroutes de la mer, développer des capacités aéroportuaires, mieux relier les régions périphériques à l'échelle du continent et interconnecter les réseaux des pays candidats avec ceux des pays de l'Union³.

Compte tenu de la faible mobilisation des budgets nationaux, et des limites du partenariat public privé, des solutions novatrices reposant sur la mutualisation des revenus des redevances d'infrastructures s'imposent. Pour qu'une nouvelle infrastructure puisse bénéficier de financements avant que ne soient générées les premières recettes d'exploitation, les péages ou les droits d'usage devraient pouvoir être perçus sur l'ensemble d'une zone ou sur des itinéraires concurrents et alimenter des fonds nationaux ou régionaux. La réglementation communautaire sera aménagée pour permettre l'affectation d'une partie des redevances d'usage à la construction des infrastructures les plus respectueuses de l'environnement. Le financement des infrastructures ferroviaires dans les Alpes par la taxation des poids lourds se prête de façon privilégiée à cette approche, à l'instar des taxes imposées par la Suisse, en particulier sur les camions de la Communauté pour financer ses grands travaux ferroviaires

Renforcer la sécurité routière

Même si le transport est considéré comme un outil indissociable du bien-être collectif et individuel, il est perçu, de plus en plus, comme un danger potentiel. La fin de XXème siècle a été marquée par plusieurs accidents ferroviaires dramatiques, celui du Concorde ou encore le naufrage de l'Erika qui ont marqué les esprits. Cependant, le degré d'acceptation de l'insécurité n'est pas toujours cohérent. Autrement, comment expliquer la relative tolérance vis à vis des accidents de la route alors que chaque année avec 41000 morts sur les routes, c'est l'équivalent de la population d'une ville comme Bayonne qui est rayée de la carte. Chaque jour, le nombre total de tués sur les routes européennes correspond pratiquement au crash d'un avion moyen-courrier? Les victimes de la route, morts ou blessés, représentent un coût pour la société se chiffrant en dizaines de milliards d'euros et un coût humain incalculable. C'est la raison pour laquelle, l'objectif que l'Union se devrait d'afficher pour la sécurité routière est une réduction des victimes de 50 % d'ici 2010. Assurer la sécurité routière dans les villes est par exemple, le préalable au développement du vélo comme moyen de transport.

Il faut bien constater une très forte réticence des Etats membres à une action au niveau communautaire, qu'il s'agisse du port de la ceinture de sécurité par les enfants ou dans les autocars ou encore de l'harmonisation de la teneur d'alcool, en discussion depuis douze ans. La Commission entend privilégier d'ici **2005 l'échange de bonnes pratiques** mais se réserve de prendre des initiatives réglementaires si le nombre d'accidents ne diminuait pas, d'autant plus qu'il est encore élevé dans les pays candidats.

Dans l'immédiat, la Commission prendra **deux initiatives limitées au réseau transeuropéen**. La première sera **d'harmoniser la signalisation des lieux particulièrement dangereux**. La

³ Sans préjuger des résultats des négociations d'adhésion, les réseaux des pays candidats seront intégrés au réseau de l'Union par le biais des traités d'adhésion.

seconde sera d'uniformiser, pour le transport commercial international, les règles relatives aux **contrôles et sanctions pour excès de vitesse et alcool au volant**.

Décider une politique de tarification efficace des transports

Il est généralement reconnu que les modes de transport ne paient pas toujours ni partout les coûts qu'ils engendrent. La situation diffère énormément d'un Etat et d'un mode de transport à l'autre. Ceci entraîne un dysfonctionnement du marché intérieur et fausse la concurrence au sein du système de transport. Il n'existe pas, de ce fait, de véritable incitation à utiliser les modes les moins polluants ou les réseaux les moins congestionnés.

Le Livre Blanc développera les orientations suivantes:

- **Une harmonisation de la fiscalité des carburants professionnels, en particulier pour le transport routier.**
- **Le rapprochement des principes tarifaires d'usage des infrastructures ; La prise en compte des coûts externes** doit aussi encourager l'utilisation des modes de transport ayant un moindre impact environnemental et permettre des investissements, avec les recettes ainsi dégagées, dans de nouvelles infrastructures, comme le propose le Parlement européen, dans le rapport Costa⁴. Les règles communautaires actuelles, par exemple la directive n°62/99 sur « l'Eurovignette », doivent donc être remplacées par un encadrement moderne des systèmes de tarification de l'usage des infrastructures pour encourager de telles avancées tout en assurant une concurrence équitable entre les modes de transport et une tarification plus efficace et en permettant d'assurer le maintien de la qualité du service.

Une telle réforme nécessite l'égalité de traitement entre opérateurs et entre modes de transport. Que ce soit pour les aéroports, les ports, les routes, les voies ferrées et les voies navigables, le prix pour utiliser ces infrastructures devrait varier selon le même principe en fonction de la catégorie des infrastructures utilisées, de la période de la journée, de la distance, de la taille et du poids du véhicule, et de tout autre facteur qui a une influence sur la congestion, la dégradation des infrastructures ou l'environnement.

Dans bon nombre de cas, la prise en compte des coûts externes permettra de dégager un surplus de recettes par rapport à ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts des infrastructures utilisées. Pour tirer le maximum de bénéfices pour le secteur du transport, il sera crucial d'affecter les recettes disponibles à des fonds spécifiques nationaux ou régionaux afin de financer des mesures pour atténuer ou compenser les coûts externes (double dividende). Priorité serait donnée à la construction d'infrastructures qui encouragent l'intermodalité, en particulier des voies ferrées, et ainsi offrent une alternative plus respectueuse de l'environnement.

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, le péage ou la redevance est appliqué sur l'ensemble d'une zone pour financer une future infrastructure.

⁴ A5-034/2000

Il faut enfin réfléchir à l'inégalité de traitement qui existe entre le niveau de taxation de l'énergie utilisée par les différents modes, par exemple entre le train et l'avion, et qui peut entraîner une distorsion de la concurrence sur certains trajets desservis par les deux modes de transport.

Reconnaître les droits et devoirs des usagers

Le droit du citoyen européen à avoir accès à des services de transport de qualité, comportant des prestations intégrées à des prix abordables devra être développé. La réduction du prix du transport - constatée au cours des années passées - ne doit pas signifier renonciation aux droits les plus élémentaires. Ainsi, avec la charte des droits du passager aérien, la Commission a ouvert une voie qui va se poursuivre pour les autres modes de transport. En effet, **les droits du passager aérien qui couvrent l'information, la compensation en cas de refus d'embarquement pour sursréservation, l'indemnisation en cas d'accident, pourraient être étendus à d'autres modes.** Comme dans le cas de la charte des passagers aériens la législation communautaire doit fournir la base pour aider les usagers du système de transport à connaître et faire valoir leurs droits. En contrepartie, certains devoirs en matière de sécurité devraient être précisés.

Développer des transports urbains de qualité

Face à la dégradation généralisée de la qualité de vie des citoyens européens, affectés par une croissance de la congestion dans les villes, la Commission propose - dans le respect de la subsidiarité - de favoriser **l'échange de "bonnes pratiques"** visant à une meilleure utilisation des transports en commun et des infrastructures existantes.. Une meilleure approche du transport urbain par les pouvoirs publics locaux est nécessaire afin de concilier la modernisation du service public et la rationalisation de la voiture individuelle. Ces mesures, qui sont fondamentales pour parvenir à un développement durable sont certainement parmi les plus difficiles à mettre en œuvre. C'est notamment à ce prix que pourront être respectés les engagements internationaux pris à Kyoto pour la réduction des émissions polluantes de CO₂.

Mettre la recherche et la technologie aux services de transports propres et performants

La Communauté a déjà investi beaucoup en matière de recherche et développement technologique au cours des dernières années (plus d'un € 1 milliard de 1997 à 2000) dans des domaines aussi variés que l'intermodalité, les véhicules propres ou les applications télématiques dans le transport. Il s'agit désormais de faire moins de béton et plus d'intelligence dans les transports. Il convient à l'avenir de poursuivre cet effort en ciblant les actions sur les objectifs de ce Livre blanc. L'Espace Européen de Recherche et un de ses principaux instruments, **le nouveau Programme-Cadre de Recherche 2002-2006**, offrent des possibilités de mettre ces principes en œuvre et de faciliter la coordination et d'accroître l'efficacité du système de recherche sur les transports.

Il s'agira de mener des actions concrètes pour des transports routiers et maritimes plus propres et plus sûrs ainsi que pour l'intégration de systèmes intelligents dans tous les modes permettant une gestion efficace des infrastructures. Le plan d'action e-Europe propose à cet égard un certain nombre d'actions à entreprendre par les Etats membres et la Commission, telles que le déploiement de services innovants d'information et de contrôle sur le réseau transeuropéen et dans les villes ou l'introduction de systèmes actifs de sécurité dans les véhicules.

Sur la base de récents résultats, la Commission proposera une **directive d'harmonisation des moyens de paiement de certaines infrastructures**, en particulier les péages sur les autoroutes, et une directive sur les **normes de sécurité dans les tunnels**.

Dans le domaine de l'aéronautique, la priorité portera sur l'amélioration de l'impact environnemental des moteurs en matière d'émissions et de bruit – condition *sine qua none* pour l'adoption de normes plus strictes- ainsi que sur l'amélioration de la sécurité et de la consommation de carburants des avions.

Maîtriser la mondialisation

La réglementation des transports est depuis longtemps d'origine internationale. C'est l'une des raisons des difficultés rencontrées par la politique commune des transports pour trouver sa place entre, d'une part, la production de règles internationales au sein d'organisations bien établies et d'autre part, les règles nationales souvent protectrices des marchés internes.

Ces règles mondiales ont pour objectif essentiel de faciliter les échanges et le commerce et tiennent insuffisamment compte des impératifs de protection de l'environnement et de sécurité des approvisionnements. Depuis plusieurs années, cela a conduit certains pays comme les Etats-Unis à mettre en œuvre des réglementations régionalisées des transports en particulier dans le domaine maritime ou aérien en vue de promouvoir la défense d'intérêts spécifiques. L'Union européenne leur a emboîté le pas pour se protéger des catastrophes maritimes ou s'affranchir de règles inadaptées comme en matière de lutte contre le bruit des avions ou l'indemnisation des passagers en cas d'accident.

Aujourd'hui, avec la perspective de l'élargissement, c'est-à-dire l'extension de la politique des transports et du réseau transeuropéen à l'échelle d'un continent, l'Europe doit repenser son rôle sur la scène internationale si elle veut maîtriser leur développement de façon durable et parer aux problèmes de congestion et de pollution. Dans le cadre des négociations menées à l'Organisation Mondiale du Commerce, l'Union européenne continuera à jouer un rôle de catalyseur pour l'ouverture des marchés des principaux modes de transport tout en préservant la qualité des services de transport et la sécurité des usagers. La Commission entend proposer de **renforcer la place de la Communauté au sein des organisations internationales comme l'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou la Commission du Danube** pour garantir - au niveau mondial - les intérêts de l'Europe. Une Union élargie doit pouvoir maîtriser les effets de la mondialisation et concourir à des solutions internationales pour lutter par exemple contre l'abus des pavillons de complaisance ou le dumping social pour le transport routier.

Il est paradoxal que l'Union européenne, première puissance commerciale du monde et faisant une grande partie de son commerce en dehors de l'Union européenne, pèse aussi peu dans l'adoption des règles internationales qui, pour l'essentiel, régulent les transports. Cela tient à son exclusion en tant qu'Union européenne de la plupart des organisations intergouvernementales où elle ne dispose que du strapontin d'observateur. Il convient de remédier rapidement à cette situation par l'adhésion de la Communauté aux organisations intergouvernementales régissant les transports pour que la trentaine de membres de l'Union élargie non seulement parle d'une seule voix mais surtout puisse infléchir les activités de ces organisations en promouvant un système de transport international prenant en compte les impératifs du développement durable.

Développer les objectifs environnementaux à moyen et long terme pour un système de transport durable

De nombreuses mesures et instruments politiques sont nécessaires pour lancer le processus conduisant à un système de transport durable. Il faudra du temps pour atteindre cet objectif final et les mesures préconisées dans ce document ne sont que les premières étapes qui tracent la voie d'une stratégie à plus long terme.

Il est nécessaire de donner une définition opérationnelle de ce qu'est un système de transport durable afin de fournir des indications utiles aux décideurs politiques. Il faut poursuivre, dans la mesure du possible, la quantification des objectifs annoncés. La Commission entend produire à cet effet une communication en 2002 pour préciser ces objectifs. Un outil de contrôle a été déjà mis en place à travers le mécanisme de suivi TERM (Transport Environment Reporting Mechanism).

*

* *

Pour étayer l'ensemble des propositions à mettre en œuvre d'ici 2010 et qui sont la condition nécessaire mais non suffisante à la réorientation de la politique commune des transports face à l'exigence du développement durable, l'analyse du Livre blanc souligne :

- le risque de congestion des grands axes et du déséquilibre territorial,
- les conditions du rééquilibrage entre les modes de transport,
- la priorité à la suppression des goulets d'étranglements,
- la place nouvelle, au cœur de la politique des transports, pour les usagers,
- la nécessaire maîtrise de la mondialisation des transports.

Le choix est ainsi entre le *status quo* et la prise de conscience qu'un tournant est nécessaire. Le premier choix - un choix de facilité - verrait la congestion et la pollution augmenter de façon sensible et finir par menacer la compétitivité du système économique européen. Le second choix - qui nécessite la mise en œuvre de mesures volontariste, parfois difficiles à faire respecter - passe par la mise en œuvre de nouvelles formes de régulation permettant de canaliser la demande de mobilité future et de garantir un développement durable pour l'ensemble de l'économie européenne.

« Un grand sacrifice est aisé mais ce sont les petits sacrifices continuels qui sont durs »

Johann Wolfgang GOETHE : « Les affinités électives » (Ministre de la reconstruction routière de l'Etat de Weimar et ...écrivain)

ANNEXE

Les illustrations des tableaux 1 (résumé) et 2 (détail) ont été élaborées en accord avec la DG ECFIN.

Tableau 1 : Comparaison chiffrée des options selon la croissance de leurs effets entre 1998 et 2010

1998=100	Passager Kilomètre	Tonne Kilomètre	Véhicule Kilomètre	Emissions CO ₂
Prévision Tendancielle	124	138	126	127
Option A	124	138	115	117
Option B	124	138	115	115
Option C	124	138	112	110
PIB	143	143	143	143

Glossaire:

Passager Kilomètre : transport d'un passager sur un kilomètre

Tonne Kilomètre : transport d'une tonne sur un kilomètre

Véhicule Kilomètre : nombre de kilomètres parcourus par un véhicule

CO₂ : estimations des émissions de dioxyde de carbone. Elles tiennent compte dans la prévision tendancielle et les trois options des gains d'efficacité énergétique des voitures attendus de l'accord volontaire des industries automobiles (ACEA, KAMA, JAMA).

PIB : Hypothèse de croissance du PIB correspondant à un taux de croissance annuel du 3%.

Tableau 2 : Estimation des résultats des approches

	1998			2010 Prévision Tendancielle			2010 –Option A			2010 – Option B			2010 –Option C		
	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂
Voitures	3776	2221.2	434.2	4650	2735.3	453.4	4650	2486.6	412.2	4650	2486.6	412.2	4559	2438	404.1
Bus-car	415	24.4	18.7	441	25.9	19.8	441	25.9	19.8	441	23.6	18.0	501	26.8	20.5
Méto-Tram	50	0.5	0	53	0.5	0.0	53	0.5	0.0	53	0.5	0.0	60	0.5	0.0
Chemin de fer	290	1.5	6.4	327	1.7	7.2	327	1.7	7.2	327	1.5	6.5	400	1.8	8.0
Transport Aérien	241	1.9	59.3	458	3.7	112.7	458	3.7	112.7	458	3.3	102.4	408	3.0	91.2
Total Passagers	4772	2249.5	518.6	5929	2767.1	593.1	5929	2518.4	551.9	5929	2515.5	539.1	5929	2470.1	523.8
Croissance 1998-2010				24%	23%	14%	24%	12%	6%	24%	12%	4%	24%	10%	1%
Route	1255	313.8	271.1	1882	470.5	406.5	1882	427.7	369.6	1882	427.7	369.6	1736	394.5	340.9
Chemin de fer	241	1.3	1.9	272	1.5	2.2	272	1.5	2.2	272	1.4	2.0	333	1.7	2.4
Navigation intérieure	121	0.3	3.6	138	0.4	4.1	138	0.4	4.1	138	0.4	3.8	167	0.4	4.6

	1998			2010 Prévision Tendancielle			2010 –Option A			2010 – Option B			2010 –Option C		
	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂	Mrd Pkm- Tkm	Mrd Véhkm	Mio Tonnes CO ₂
Conduites	87		1.0	100		1.0	100		1.0	100		1.0	100		1.0
Maritime Courte Distance	1166	0.3	23.3	1579	0.4	31.6	1579	0.4	31.6	1579	0.4	28.7	1635	0.4	29.7
Total Marchandises	2870	315.76	300.9	3971	472.8	445.4	3971	430	408.5	3971	429.8	405.1	3971	397.0	378.6
Croissance sur 1998				38%	50%	48%	38%	36%	36%	38%	36%	35%	38%	26%	26%
Total		2565.2	819.5		3239.9	1038.5		2948.4	960.4		2945.3	944.2		2867.1	902.4
Croissance 1998-2010					26%	27%		15%	17%		15%	15%		12%	10%
Croissance PIB 1998- 2010					43%	43%		43%	43%		43%	43%		43%	43%