

## Les enjeux économiques du Livre blanc européen

Le Livre blanc de la Commission européenne intitulé «La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix» constitue à l'évidence une certaine rupture avec les orientations anciennes. Jusque-là les marchés étaient seuls chargés de conduire à l'optimum économique global et la libéralisation en constituait l'élément stratégique. Or, ces orientations européennes visent désormais à réduire la mobilité ou, en tout cas, à contrôler son développement et, parallèlement, à favoriser des transferts sur des modes susceptibles de contribuer au développement durable. Ce Livre blanc envisage un vaste programme de revalorisation des autres modes et en particulier du fer. Le financement reposerait en grande partie sur le principe du péage ou redevance prélevée essentiellement sur la route pour les équipements nouveaux, en particulier ferroviaires. Les conséquences économiques pour le TRM (et la compétitivité de l'économie) justifient une analyse de ces nouvelles orientations.

Ce rapport constate d'abord le rôle essentiel du transport pour l'économie et en particulier pour l'Europe (environ 10% du PNB, soit à peu près 1 000 milliards d'euros). Mais la demande croissante de mobilité se heurte à la durabilité du système des transports du fait en particulier de la gestion, de l'insécurité ou encore des atteintes à l'environnement et à la qualité de la vie. D'où la naissance du concept de système de transport durable du point de vue économique, social et environnemental.

### Un acte de lucidité

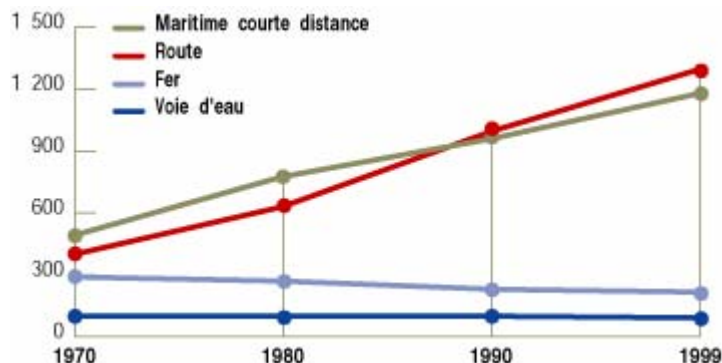
Depuis 40 ans que la politique des transports a été décidée dans ses grands principes, force est de constater que les politiques communes ont peu avancé (au point que la Cour de justice européenne a été contrainte d'intervenir pour constater la carence du conseil des ministres). En 1992, un premier Livre blanc «sur le développement futur de la politique commune des transports» voit le jour et impulse surtout la libéralisation, cela dans tous les modes sauf le ferroviaire. La Commission range :

- parmi les avancées de cette politique
- la baisse des prix du transport,
- l'augmentation de la mobilité des personnes (passée de 17 km/jour en 1970 à 35 km/jour en 1998),
- le développement de nouvelles techniques (notamment TGV).
- parmi les faiblesses, elle note
- l'absence de modernisation des compagnies de transport, notamment dans le ferroviaire,
- le manque d'harmonisation sociale et fiscale,
- le développement très inégal des différents modes,
- le rôle trop dominant de la route (en fret : 44% pour le TRM, 41% pour le maritime courte distance, 8% pour le rail et 4% pour la voie d'eau ; en transport de personnes, la route détient de l'ordre de 80% du marché, l'aérien 5% et le fer plafonne à 6%),
- la congestion sur certains grands axes (10% du réseau routier est quotidiennement encombré, 20% pour le fer). La congestion pour le seul trafic routier représenterait de l'ordre de 0,5% du PNB et pourrait atteindre 1% d'ici 2010,
- les nuisances pour l'environnement et la santé.

Pour la Commission, la saturation est due en partie au fait que les usagers du transport ne paient pas toujours et partout l'intégralité des coûts qu'ils engendrent. Ce qui provoque entre autres un retard dans la réalisation des équipements et notamment ceux du réseau transeuropéen. La Commission regrette que la plupart des financements aient priorisé la route ; sans doute du fait de l'essor spectaculaire de la motorisation (le parc automobile a triplé en trente ans) et du développement du concept de stocks roulants qui permet d'éclater encore

davantage le mode de production. Sur les tendances actuelles, le seul trafic poids lourds augmenterait de 50% par rapport à son niveau de 1998 ; phénomène qui sera sans doute accentué avec la forte croissance dans les pays périphériques et les nouveaux entrants dans l'Union économique.

### Evolution du trafic par mode dans l'UE (en milliards de TK)



### Le transport au cœur du développement durable

Le Livre blanc représente une première étape pour une période d'une dizaine d'années avant d'envisager un véritable système de transport durable qui demandera sans doute au moins trente ans. Le transport routier représente environ 85% des émissions de CO2 imputables au transport. Ces émissions pourraient augmenter de 50% sur une vingtaine d'années. Outre les nuisances, il faut aussi prendre en compte notre très forte dépendance vis-à-vis du pétrole ; l'Institution européenne recommande donc un recours accru aux carburants de substitution et des efforts technologiques pour améliorer le rendement des moteurs tout en réduisant la pollution.

### Découplage croissance économique-croissance transport

Ce découplage constitue la nouvelle orientation mais la Commission reconnaît qu'elle n'a ni les moyens, ni les compétences pour réduire la demande de mobilité. Elle envisage cependant trois hypothèses :

- la première consistant à augmenter la fiscalité (par le biais de la tarification des infrastructures) avec peu de résultats, compte tenu de la faible efficacité du rail,
- la seconde visant à combiner la fiscalité et le soutien aux autres modes mais sans que le caractère hégémonique de la route ne soit remis en cause,
- la dernière articulant tarification, modernisation des autres modes et investissements ciblés dans le cadre du réseau transeuropéen. L'objectif étant de faire revenir les parts de chaque mode à ce qu'elles étaient en 1998 (cela d'ici 2010).

On peut légitimement s'interroger sur la réalisation de ce rééquilibrage sans renoncer à l'augmentation de la mobilité. De ce point de vue, on sent bien que la Commission hésite entre des mesures pour maîtriser la mobilité et d'autres pour opérer des transferts modaux.

Finalement, elle admet volontiers qu'elle n'a « ni compétences, ni moyens pour agir sur le volume de cette mobilité » et renvoie à une stratégie d'ensemble notamment par :

- la remise en cause du mode de production et notamment des flux tendus,
- une remise à plat des politiques d'urbanisme et d'habitat,
- un nouveau séquençage des rythmes urbains (horaires et rythmes).

Sur le plan plus strictement transport elle recommande :

- la rationalisation de l'utilisation de la voiture en ville parallèlement à la modernisation du service public,
- la monétarisation des coûts externes et un meilleur rendement fiscal en vue des investissements à réaliser (fiscalité et tarification),

- le développement de la concurrence dans les chemins de fer,
- des efforts en matière de recherche.

Le Livre blanc fait preuve cependant de modestie quant à son champ de responsabilités puisqu'il constate que bon nombre de mesures dépendront des choix nationaux ou locaux.

### **Les principales mesures**

\* La revitalisation du rail.

L'objectif de rééquilibrage passe pour la Commission par le rôle stratégique du rail avec notamment l'ouverture des marchés internationaux et de cabotage pour le fret et, progressivement, celle du transport international de passagers (et en tenant compte des aspects sociaux et des conditions de travail).

La Commission recommande que se mettent progressivement en place un réseau ferroviaire entièrement dédié au fret et un rééquilibrage des priorités fret transport de personnes.

\* Amélioration de la qualité du transport routier.

On reconnaît la compétitivité de la route et sa flexibilité mais le texte souligne l'insuffisance des prix et la fragilité financière des entreprises. S'inspirant sans doute du modèle français, la Commission souhaite harmoniser certaines clauses contractuelles pour permettre le réajustement des tarifs en cas de hausse brutale du prix du carburant. Il est également proposé de moderniser le fonctionnement du TRM dans le respect des règles sociales et de renforcer les procédures de contrôle.

\* Il est aussi prévu la création de véritables autoroutes de la mer pour le transport courte distance, ce qui passe aussi par une meilleure connexion avec les autres modes et un fonctionnement plus efficace des ports maritimes.

\* Le rapport envisage par ailleurs la création d'une régulation communautaire du trafic aérien et la diminution des nuisances. L'intermodalité ne doit plus rester du domaine du slogan mais devenir une réalité compétitive et économiquement viable.

### **De nouveaux moyens de financement**

L'Europe pourrait contribuer au financement jusqu'à hauteur de 20%. Par ailleurs, la mutualisation des redevances d'infrastructures sera favorisée. Les péages et autres droits d'usages pourront donc être prélevés dans une zone géographique donnée sur tous les modes et être destinés au financement particulier d'une infrastructure sur cette zone (exemple : franchissement ferroviaire dans les Alpes). C'est une nouvelle politique de tarification des transports que propose la Commission, politique caractérisée par les principes suivants :

- harmonisation de la fiscalité des carburants professionnels, notamment pour le transport routier,
- rapprochement des principes tarifaires aux fins de prendre en compte les coûts externes (nuisances). Cette tarification pourrait varier temporellement, spatialement et techniquement (selon la taille du véhicule) afin de viser à réduire la congestion, les nuisances et la dégradation des équipements.

Les recettes dégagées serviront donc pour mieux couvrir les coûts et permettre le financement d'infrastructures nouvelles prioritairement à caractère intermodal.

Dès 2002, la Commission entend préciser ses objectifs pour mettre en œuvre les orientations du Livre blanc.

**source** : COMMISSION EUROPÉENNE

**Gaston BESSAY**