

L'EUROPE ET LES TRANSPORTS DURABLES

EN PLEINE CAMPAGNE DES EUROPEENNES, LE PARTI RADICAL PREPARE SES RENCONTRES DE VALOIS DU 3 JUIIN A TOULOUSE SUR LE THEME « LES TRANSPORTS DURABLES...POUR AVANCER RADICALEMENT ! »

L'occasion était trop belle...

Les nations européennes auraient-elles la mémoire courte ...ou le développement du transport durable en Europe est-il l'illustration de l'abandon de toute ambition pour l'Europe ?

L'évolution du volontarisme européen pour les transports durables en matière de fret

« L'Europe a absolument besoin de systèmes de transport efficaces pour assurer sa prospérité, compte tenu de l'incidence de tels systèmes sur la croissance économique, le développement social » (Traité de Maastricht)

A « l'heure des choix » le livre blanc européen de 2001 retenait une politique volontariste de report modal.

Son actualisation en 2006, s'éloignait de la stigmatisation du mode routier et du report systématique sur des modes dits doux, en prônant la **co-modalité**. *« la recherche de l'efficacité économique prime et justifie le recours à une panoplie plus vaste et plus souple d'instruments d'action en vue d'atteindre un objectif qui doit être spécifié en référence aux grands agrégats économiques ! »*

Le message des instances européennes est désormais clair et particulièrement cadrant (les socialistes français l'ont très certainement zappé en faisant un usage maladroit de l'idée d'écotaxe!) :

-la mobilité ne peut pas être freinée. Même si on le voulait, la croissance économique implique une croissance des transports. Il ne s'agit donc pas de freiner la mobilité.

-la mobilité est un atout majeur pour la compétitivité. La stratégie des transports est un élément essentiel pour atteindre les objectifs de Lisbonne !

L'évolution des ambitions européennes en matière d'infrastructures des transports

Le Traité de Maastricht (1993) prévoyait en titre XII la mise en œuvre de **Réseaux Trans-Européens** interconnectés et interopérables. .

Le livre blanc européen sur les transports de 2001 affinait la liste des projets d'infrastructures prioritaires, en arguant que le soutien au réseau transeuropéen représente un élément important de la compétitivité européenne. *« Sans infrastructures connectées et libérées des goulets d'étranglement pour permettre physiquement la circulation des marchandises et des personnes, le marché intérieur et la cohésion territoriale de l'union resteront des concepts inachevés »*

Enfin notons qu'en 2009 la stratégie du Traité de Lisbonne pour promouvoir la croissance, la compétitivité et l'emploi, s'appuyait totalement sur l'achèvement du marché intérieur et le développement des infrastructures.

Les ambitions en matière d'incitation et d'harmonisation n'étaient pas en reste !

Souvenez-vous, le programme Marco Polo, la nouvelle « **eurovignette** », la généralisation des chronotachygraphes en Europe, la volonté d'harmoniser la fiscalité des carburants et le mode de calcul des péages autoroutiers. C'est toute la réflexion européenne sur le mode calcul des coûts externes et leur prise en compte qui reste inaboutie !

De fait, depuis 2006, de nombreux chantiers que les européens s'étaient juré de mener à bien sont restés en jachère. Il s'agit de la finalisation de l'harmonisation sociale, de l'harmonisation des taxations du transport routier de marchandises, de la méthodologie commune pour internaliser les coûts externes et donc convenir d'homogénéiser la tarification de l'usage des infrastructures. Tiens, tiens !

NB : Je n'ai rien inventé, ce petit travail documentaire a été fait au service d'un message politique sous la forme de deux questions :

La situation de « crise », la résorption des déficits publics en Europe, justifient-elles de sacrifier ce qui permettrait d'en sortir ?

Les Européens ne doivent-ils pas proposer un remise sur rail et à flots de l'ambition européenne pour le transport de fret ?

Claude DOUSSIET

Président de la Commission Développement Durable et Aménagement Territorial