

Audition de M. Jacques Barrot (transport, tourisme)

Comment concilier les obligations de service public et l'ouverture des marchés ? Que faire pour réduire le nombre de tués sur les routes ou ne plus revivre de catastrophes maritimes ? Comment encourager le développement des transports ferroviaires ou maritimes pour contrer le "tout-camions" ? Ces questions, abordées mercredi soir lors de l'audition de M. Jacques BARROT, commissaire désigné aux Transports, ont confirmé les déclarations du candidat pour qui "*la politique des transports est éminemment concrète*" et touche directement la vie des citoyens européens.

Le Commissaire désigné entend faire avancer l'UE sur ces questions pendant son mandat en utilisant tous les leviers de la législation communautaire mais en veillant surtout à ce que les mesures déjà adoptées soient réellement mises en oeuvre par les Etats membres. "*Mon action sera volontariste*", a déclaré M. Barrot aux députés, en leur annonçant qu'il ne leur présentait pas un programme "clé en main" mais sa conception de ce que doit être l'action européenne au service des citoyens.

Concurrence, libéralisation et service public

Le besoin d'un financement particulier des obligations de service public et les risques que certaines aides d'Etat faussent la concurrence ont été au centre de l'audition.

En réponse aux questions de MM. Wilhelm PIECYK (PSE, DE), Dirk STERCKX (ADLE, BE), Erik MEIJER (GUE/NGL, NL) et Saïd EL KHADRAOUI (PSE, BE), M. Barrot a affirmé qu'un cadre communautaire pourra bientôt être donné aux obligations de service public en matière de transports. Bien sûr, a-t-il précisé, les obligations de service public ne doivent pas être excessives et le calcul de la compensation versée à l'opérateur devra être calculée de façon proportionnée. Ces exigences de service public sont encore plus flagrantes pour les régions enclavées, comme celle dont M. Barrot est originaire, ou les régions ultrapériphériques. Grâce à la politique des transports, l'UE aura alors un modèle européen de service public respectueux de la concurrence qui pourrait inspirer d'autres politiques européennes.

En ce qui concerne les aides d'Etat, M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, DE) a précisé qu'elles peuvent fausser la concurrence, notamment en matière de transport aérien. M. Barrot a rappelé le principe de l'aide unique à la restructuration pour les compagnies aériennes, également nommé "one time, last time", qui rend actuellement certaines décisions difficiles.

"*Il faut donner aux ports européens les conditions de fonctionnement qui les rendent compétitifs*", a répondu M. Barrot à Mme Jeanine HENNIS-PLASSCHAERT (ADLE, NL) qui revenait sur le rejet par le Parlement de la directive sur la libéralisation des services portuaires. Cependant, M. Barrot reste attentif à l'histoire des professions portuaires et estime que seule une méthode progressive et le dialogue permettront d'avancer. L'actuelle commissaire en charge des Transports, Mme Loyola De Palacio, a fait une nouvelle proposition en la matière que M. Barrot considère comme "*riche des éclairages que le Parlement européen a donnés*".

La sécurité au cœur de la politique des transports

Qu'elle soit routière, maritime ou aérienne, la sécurité est indissociable de la politique des transports. M. Barrot veut faire de la diminution du nombre de tués sur les routes une priorité de

son mandat. *"La sortie du samedi soir ne doit pas être plus mortelle pour les jeunes français que pour les jeunes anglais !"* a dit le commissaire désigné. Il a répondu à Mme Ewa HEDKVIST PETERSEN (PSE, SE) que les contrôles et les sanctions lui semblent indispensables pour réduire de moitié le nombre de tués sur la route d'ici 2010. Comme elle, M. Barrot estime qu'il faut mobiliser plus d'acteurs pour la sécurité routière, que ce soient les gestionnaires d'infrastructures, les assureurs mais aussi les fabricants de véhicules. Tant que le nombre de jeunes tués sur les routes ne diminuera pas significativement, M. Barrot s'opposera à la baisse de l'âge minimum pour le permis de conduire, comme le suggérait M. Armando DIONISI (PPE-DE, IT).

La sécurité maritime a été au centre de l'actualité européenne de ces dernières années suite aux catastrophes de l'Erika et du Prestige. Là encore, M. Barrot a insisté sur l'application des règles déjà adoptées. *"Je n'attendrai pas la prochaine marée noire pour poursuivre les Etats qui n'appliquent pas les règles que l'Union s'est donnée"*, a-t-il annoncé. En effet, la plupart des Etats membres ne respectent pas leurs obligations de contrôle. Répondant à une question de M. Patrick LOUIS (IND/DEM, FR) sur le renforcement du principe pollueur-payeur, M. Barrot a affirmé qu'il tiendrait compte des conclusions de la commission temporaire du PE sur la sécurité maritime pour le "troisième paquet Erika".

Mais la sécurité des transports dépend aussi des conditions de travail et de formation, notamment en ce qui concerne les normes de travail pour les gens de mer, ainsi que l'ont rappelé plusieurs députés. Une des solutions prônées par M. Barrot est l'intégration des normes de l'Organisation internationale du travail dans le droit communautaire. Même si la législation sociale ne dépend pas de sa compétence, M. Barrot se préoccupera de la question. *"J'ai un atavisme, celui de ministre du Travail!"* a-t-il déclaré aux députés. Cette question touche aussi la sécurité aérienne et M. Barrot s'appuiera sur le travail déjà effectué par le PE en matière d'harmonisation des temps de vol et de certification des équipages aériens. Il a par ailleurs approuvé la nécessité d'une politique rigoureuse contre les conditions déloyales dans lesquelles s'exerce le transport aérien originaire de certains Etats tiers, comme le suggérait M. Luca ROMAGNOLI (NI, IT).

Développer l'intermodalité

"Pour atteindre les objectifs de Kyoto, il faut rééquilibrer le partage rail-route" a déclaré M. Barrot. Le ferroviaire occupe déjà une place importante dans le dispositif des réseaux transeuropéens (RTE) mais il faut également assurer l'interopérabilité pour que les routes ferroviaires ne s'arrêtent pas aux frontières. Les financements européens devront porter en priorité sur ces tronçons transfrontaliers. Le commissaire désigné appelle de ses vœux une politique ferroviaire audacieuse et espère que les RTE auront un effet d'entraînement sur les politiques des Etats membres. Les discussions débutent sur le "troisième paquet ferroviaire" mais, là encore, M. Barrot rappelle que plus de la moitié des Etats membres n'ont pas encore transposé les deux premiers paquets.

De nouveaux tronçons ferroviaires ont été ajoutés dans les projets de RTE pour relier les nouveaux et les anciens Etats membres, a répondu M. Barrot à MM. Michael CRAMER (Verts/ALE, DE) et Bogdan GOLIK (NI, PL). Répondant à M. Roberts ŽĪLE (UEN, LV), M. Barrot a déclaré que des négociations avec la Russie et le Bélarus seront absolument nécessaires et qu'il faudra convaincre nos partenaires *"d'accepter les obligations qui vont de pair avec les avantages souhaités"*. Mme Etelka BARSÍ PATAKY (PPE-DE, HU) a expliqué que la plupart des nouveaux Etats membres ont en priorité besoin d'améliorer leur réseau autoroutier. De tels

financements sont prévus mais, pour M. Barrot, il appartient aussi au Fonds de cohésion de financer ces travaux.

Quels moyens pour cette politique ambitieuse ?

L'argent reste le nerf de la guerre et le coût des infrastructures est considérable. D'autant plus que pour être respectueuses de l'environnement, les infrastructures coûtent encore plus cher. Mais, pour M. Barrot, il est temps de "*préparer l'avenir avec des infrastructures des temps modernes, respectueuses de l'environnement, qui permettent de traverser les massifs sans les défigurer*".

Les coûts de ces infrastructures doivent être largement internalisés, c'est-à-dire payés par les usagers. Ainsi, la tarification des péages et autres redevances doit être plus juste pour assurer une concurrence véritable entre différents modes de transports, notamment entre le rail et la route. Répondant à Mme Evelin LICHTENBERGER (Verts/ALE, AT), M. Barrot a reconnu que l'eurovignette n'est pas parfaite mais qu'elle permet un premier pas dans la bonne direction. Il a également rappelé à M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE) que les recettes des eurovignettes financeraient les RTE. Pour M. Barrot, il faut concilier les intérêts des pays périphériques qui se plaignent de payer pour traverser les pays centraux avec les intérêts de ces derniers qui doivent supporter le coût des infrastructures.

Pour M. Gilles SAVARY (PSE, FR), si M. Barrot veut avoir les moyens de ses ambitions, il devra convaincre le gouvernement français de ne pas limiter le plafond des perspectives financières à 1% du RNB. "*Oui, vous pouvez compter sur moi, j'irai voir les gouvernements*", lui a répondu le commissaire désigné. Il a d'ailleurs déjà effectué des démarches en ce sens, notamment auprès du gouvernement français, en tant que commissaire en charge de la politique régionale.

29.09.2004

Commission des Transports et du Tourisme

Président : M. Paolo COSTA (ADLE, IT)

Pour plus d'informations :

Ton Huyssonn 32 2 284 24 08

Gérard Motel 32 2 284 26 76

Armelle Douaud 32 2 284 38 06

thuyssonn@europarl.eu.int

gmotel@europarl.eu.int

adouaud@europarl.eu.int