

Septembre 2021

2011-2021 : où en est la stratégie européenne pour les transports ?

En 2011, la Commission européenne adoptait une feuille de route ambitieuse pour les transports européens. Parmi ses objectifs : les rendre plus efficaces et plus propres. 10 ans après, la Commission dresse un premier bilan de sa stratégie et évalue les chances de la voir réussir.

La « Feuille de route pour un espace européen unique de transport » et son agenda politique 2011-2021 présentaient la stratégie de la Commission pour le système des transports européens, identifié comme une composante majeure de la prospérité de l'Union. À travers trois objectifs spécifiques et 10 objectifs repères, ce livre blanc listait 40 initiatives à mettre en œuvre pour accroître l'efficacité du système de transport européen et entamer de la décarbonation du secteur. L'évaluation menée par la Commission cette année montre des résultats contrastés.

UN BILAN À 10 ANS MITIGÉ

Les **3 objectifs spécifiques** de la feuille de route étaient :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport de 60% d'ici à 2050 par rapport à 1990 ;
- la limitation de la croissance des encombrements ;

- la diminution de la dépendance à l'égard du pétrole.

En dépit des réalisations, les trajectoires des objectifs spécifiques ne permettent pas d'envisager l'atteinte de ceux-ci :

- les émissions de gaz à effet de serre dues au transport¹ seraient réduites **de 39% en 2050, pour un objectif initial de 60%** ;
- d'après les projections actualisées à l'horizon 2050, la **congestion routière continuera d'augmenter** chaque année ;
- enfin la **dépendance du secteur du transport au pétrole**, bien qu'en recul, demeurerait toujours très importante à l'horizon 2030 (87% des besoins énergétiques) comme à l'horizon 2050 (77%). La Commission conclut d'ailleurs son analyse sur la nécessaire intensification des politiques de décarbonation du secteur.

1. Y compris aviation internationale et hors transport maritime international

Les avancées concernant les **objectifs repères** sont elles aussi contrastées. Hormis 2 objectifs quasiment réalisés, les autres nécessiteraient une intensification du déploiement de mesures appropriées. Il est d'ailleurs regrettable que le document d'évaluation ne fournisse pas une analyse des facteurs de succès, de retards ou d'échecs.

Des évolutions méritent d'être soulignées même si elles peuvent être jugées insuffisantes :

- création de l'Autorité européenne du travail ;
- mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT (maigre consolation comparée au projet initial de création d'un registre et d'un pavillon européen) ;
- adoption du programme Naiades ;
- augmentation des normes d'équipements de sécurité sur les véhicules particuliers et professionnels ;
- avancées du véhicule électrique ;
- mise en œuvre des mesures de surveillance du paquet « transport routier » ;
- la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émission de 2016 ;
- la directive sur les infrastructures pour carburants alternatifs...

MISE À JOUR DE LA STRATÉGIE : DES AMBITIONS REVUES... À LA HAUSSE

Dans la continuité de ses travaux, la Commission a proposé fin 2020 une mise à jour de sa stratégie sur la mobilité (*Stratégie de mobilité durable et intelligente - mettre les transports européens sur la voie de l'avenir*). Ce document demeure dans la lignée du livre blanc de 2011, mais se montre plus ambitieux en termes de « verdissement » et de modernisation (via la numérisation) du secteur. En particulier, cette nouvelle stratégie fixe à 90% la réduction des émissions du secteur d'ici à 2050 ! Le plan est décliné en objectifs échelonnés à 2030, 2035 et 2050.

À l'horizon 2030 :

- au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions à zéro émission circuleront sur les routes européennes ;
- 100 villes européennes seront climatiquement neutres ;
- le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera et le trafic ferroviaire de marchandises augmentera de 50% ;
- le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance augmenteront de 25% ;
- les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone au sein de l'UE ;
- le transport intermodal ferroviaire et par voie navigable pourra concurrencer le transport routier sur un pied d'égalité dans l'UE ;

- le transport multimodal fluide de passagers sera facilité par une billetterie électronique intégrée et le transport de marchandises se déroulera dans un environnement sans support papier ;
- les navires à zéro émission seront prêts à être commercialisés.

À l'horizon 2035 :

- les aéronefs de grande capacité à zéro émission seront prêts à être commercialisés.

À l'horizon 2050 :

- la quasi-totalité des véhicules utilitaires (légers et lourds) et autobus neufs seront à zéro émission ;
- le trafic ferroviaire de marchandises doublera (le pacte vert prévoit le transfert d'une part substantielle du fret routier vers le rail et les voies navigables intérieures) ;
- le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance augmenteront de 50% ;
- le trafic ferroviaire à grande vitesse triplera ;
- le réseau transeuropéen de transport multimodal (RTE-T) équipé pour les transports durables et intelligents dotés de connectivité à haut débit sera opérationnel sur la totalité du réseau ;
- tous les coûts externes des transports au sein de l'UE seront pris en charge par les usagers des transports ;
- le nombre de décès dans l'UE, tous modes de transports confondus, sera proche de zéro.



VOS CONTACTS PRIVILÉGIÉS FILIÈRE TRANSPORT SYNDEX

Christian Bel (c.bel@syndex.fr)

Jacques Breitenstein (j.breitenstein@syndex.fr)

Pascale Siveton (p.siveton@syndex.fr)

SYNDEX // SECTEUR TRANSPORT

Syndex, 22, rue Pajol - 75876 Paris Cedex 18 / contact@syndex.fr / www.syndex.fr

Directeur de publication : David Dupuy / Coordination : Service Communication-Documentation

Ont contribué à ce numéro : François Delamer

Crédits photos : AdobeStock

