



Déjeuner du Cercle des Réseaux européens

Dominique Riquet

Mai 2016

Le 24 mai le Cercle des Réseaux Européens a eu le plaisir de rencontrer Dominique Riquet, eurodéputé français, membre du groupe ALDE et Vice-Président de la commission Transports et Tourisme. Ce déjeuner a porté sur les actualités européennes en matière de transports.

Enjeux et actualités en matière de transports

Le quatrième paquet ferroviaire

Le premier sujet de discussion de ce déjeuner était le quatrième paquet ferroviaire. Dominique Riquet a fait un point sur le pilier technique et le pilier politique de paquet. En ce qui concerne le pilier technique, le député considère qu'il est bon et répond aux attentes du secteur notamment en matière d'interopérabilité et de normalisation des systèmes. Ces points positifs ne se retrouvent pas, selon-lui, dans le pilier politique qui traite de sujets tels que l'obligation de service publique et la gouvernance. Dominique Riquet a rappelé que les négociations sur ce pilier ont été ardues, notamment au niveau du Conseil ou le tandem Franco-Allemand a dû faire face à de nombreux désaccords. Malgré la faible qualité de l'accord trouvé, le Parlement le soutient afin d'entériner les débats. Pour le Vice-Président de la commission TRAN, les deux problèmes essentiels de cet accord sont d'une part la persistance des Etats à défendre les acteurs classiques et l'ouverture fictive du marché d'autre part. Au final, ce paquet ne changera visiblement pas le paysage du ferroviaire dans les vingt prochaines années.

Le transport aérien

Là encore, Dominique Riquet reste sceptique quant à la qualité du paquet proposé par la Commission. Selon lui, le Parlement est déçu de la réforme proposée et appelle avant tout à un déblocage du problème de la situation de « Gibraltar ». Parmi les autres sujets prioritaires de travail, Dominique Riquet considère que la finalisation du ciel unique européen représente une opportunité de travail que les institutions européennes ne doivent pas négliger. Selon lui, la finalisation d'une telle initiative permettrait de résoudre des problèmes majeurs comme la hausse du trafic aérien, une meilleure représentativité de l'Europe sur la scène internationale et la gestion des drones.

Le transport routier

Sur ce sujet, la qualité des travaux que proposera la Commission semble limitée et peu ambitieuse. Sur le fond, des problèmes se dessinent déjà puisque la Commissaire Bulc semble manquer d'ambitions notamment en matière d'eurovignette et de péages, et parce que des pays au Conseil ont déjà déposé un carton jaune quant à la future réforme sur le détachement des travailleurs.

D'une manière générale, selon Dominique Riquet un vrai problème réside en Europe : c'est la question de la souveraineté des Etats. Selon lui, les États ne sont plus à même de répondre par eux-mêmes à de grandes problématiques qui sont désormais globalisées. Ainsi, en choisissant de répondre de manière individuelle, un échec de leurs politiques nationales dans des domaines tels que la défense, le terrorisme, la migration, le fiscal et le social est inévitable. Paradoxalement, cet échec ravive les nationalismes et le populisme.

Q&A sur les transports

- **Transports aériens et émissions** : Sur ce sujet, c'est la commission ENVI du Parlement qui est la plus dynamique. Le Parlement s'attaque à cette question sous l'angle de la performance et de la nature des carburants. Par exemple, le biofuel est une réponse intéressante au problème, mais son coût est encore trop

excessif, et demande encore des décennies de travail. Il ne s'agit donc pas d'une réponse à court terme au problème des émissions.

- **Eurovignette et eco-taxe** : Sur cette question le Parlement est bien plus ambitieux que la Commission. La commission TRAN souhaite notamment mettre en place un cadre fiscal harmonisé à l'image des Etats membres et lutter contre toute forme de discrimination et assurer des conditions normales de marché.

- **Les autoroutes ferroviaires** : Ce projet est apprécié par Dominique Riquet, mais selon lui le développement de ce type d'infrastructure est bloqué compte tenu de sa nature mélangeant ferroviaire et routier. D'un côté, le secteur du ferroviaire est un secteur qui a du mal à se réformer, de l'autre le secteur routier est en pleine expansion toujours à la pointe en matière de nouveauté et de recherche : voitures connectées, carburants alternatifs...L'autre problème entravant le développement des autoroutes ferroviaires est le coût. Au final, ce projet, qui semblait à l'origine attrayant, est confronté à trop d'impasses qui bloquent son développement et qui sera incapable de lutter contre le développement des innovations routières.

- **Les véhicules utilitaires légers** : Le Parlement s'intéresse de près à ce sujet car ce sont des véhicules spéciaux qui pour le moment ne sont pas contrôlés, alors que leurs concurrents (poids lourds) le sont.

- **Transport public urbain** : Il s'agit là d'une nouvelle thématique pour le Parlement qui a compris le véritable potentiel du sujet. Pendant des années, le Parlement ne s'était pas intéressé au nœud urbain. Désormais celui-ci semble avoir compris son importance et la nécessité de contrôler son développement afin d'éviter tout blocage futurs des structures de déplacements et de réseaux. Le rapport de Karima Delli représente un bon début de travail, le Parlement souhaite que la Commission prenne en compte les recommandations qui y sont faites et s'engage à travailler sur le sujet de manière plus approfondie.

- **Le « Pacte d'Amsterdam »** : Selon le député, l'essentiel n'est pas de conclure un Pacte sur les transports, mais bien de comprendre l'importance du sujet et y apposer le budget nécessaire et une réglementation efficace. La clé en matière de transports et d'infrastructures n'est donc pas tant la reconnaissance politique mais l'adaptation de la régulation financière.

Investissements à long termes et financement de l'économie

En tant que Président du Groupe sur les investissements à long terme, Dominique Riquet est rapidement revenu sur les politiques d'investissements de l'UE.

Le premier constat à faire en matière d'investissements en Europe est qu'il n'y en a pas.

Ce constat est lié au fait que d'une part chaque pays européen a ses propres raisons pour les bloquer ou ne pas les booster. En France, par exemple, il s'agit d'un problème de faillite des dépenses publiques. D'autre part, les financiers et entrepreneurs européens sont encore trop réservés et peu confiants, sans vision à long terme d'une stabilité financière et économique.

Pour analyser la qualité du Plan Juncker, il faudra calculer l'additionnalité des projets et les retours sur investissements. Il est donc encore trop tôt pour juger de la qualité du Plan. Ces deux points sont essentiels pour le député, car selon lui, un projet d'investissement ne peut se développer que s'il a une certaine additionnalité, pour cela il faut combiner les pouvoirs publics et des mécanismes d'investissements financiers. L'un sans l'autre, les projets ne peuvent pas correctement fonctionner.

Pour Dominique Riquet, en matière d'investissements, la politique la plus importante est celle des fonds régionaux. C'est dans cette politique qu'il y aura des investissements. Il est donc nécessaire de convertir la régulation financière actuelle vers ces politiques. Le député estime ainsi que de petites modifications sur des textes comme Solvency II seraient bien plus efficaces que de grandes modifications ou initiatives législatives sur les investissements. La clé se trouve dans les textes actuels qu'il faut débloquer.

L'Europe est donc encore dans une impasse de financement dont la solution réside dans les subventions. Ainsi, en combinant argent public et instruments financiers efficaces une plus grande pérennité financière et législative s'instaurerait.
