



Déjeuner du Cercle des Réseaux Européens

Margus Rahuoja – Mai 2014

Jeudi 22 mai 2014, les membres du Cercle des réseaux européens se sont réunis autour de Margus Rahuoja, chef de cabinet de Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports. La discussion portait sur la compétitivité et la durabilité des transports à l'horizon 2020.

Un secteur aux enjeux importants

D'emblée, Mr Rahuoja a mis l'accent sur l'importance du secteur des transports pour l'économie européenne. Il a ainsi rappelé que ce dernier représentait près de 5 % du PIB de l'Union européenne et 5 % de sa main-d'œuvre. Néanmoins, il a souligné combien il était important pour le secteur de réaliser des bénéfices afin de pouvoir espérer rester viable. Dans cette optique, il a mis le doigt sur les disparités actuelles en termes de bénéfices entre les différents secteurs des transports dans l'UE.

En ce sens, Mr Rahuoja est revenu sur les mesures prises par l'UE ces dernières années afin de sécuriser la rentabilité du secteur. Il a ainsi évoqué la stratégie paneuropéenne pour la construction des infrastructures de transport et les investissements dans celles-ci. Dans le même sens, il a insisté sur l'importance de parvenir à l'achèvement du ciel unique européen, notamment en mettant un terme à la fragmentation actuelle de l'espace aérien européen et du réel manque d'efficacité qu'elle engendre.

Mr Rahuoja a invité les acteurs futurs de la politique européenne des transports à dépasser les intérêts nationaux et particuliers et à davantage opter pour une approche européenne. Dans le secteur aérien par exemple, il est selon lui fondamental que les pays optent pour une approche plus systémique. L'objectif est que ceux-ci ne se restreignent plus voir s'opposer les intérêts de différentes compagnies aériennes européennes et perçoivent enfin que ce qui est en jeu ce sont les intérêts de l'UE perçue comme un ensemble face à Doha, Dubaï ou encore Abu Dabi. Mr Rahuoja considère en effet que, bien souvent, les Etats-membres et les entreprises adoptent davantage une approche nationale court-termiste venant entraver les efforts de la Commission. Dans le même sens, il incombe de répondre au problème posé par les intérêts contradictoires des différentes industries qui dominent de différentes manières les politiques nationales.

Selon lui, la prochaine Commission devra conserver certains principes fondamentaux. Il s'agit tout d'abord de la mise en place et de l'achèvement d'un réseau de transport intégré et coordonné. Enfin, il est par ailleurs fondamental de ne pas revenir sur l'objectif d'une réduction de la dépendance de l'Europe à l'égard du pétrole.

Rail et 4ème paquet ferroviaire

Mr Rahuoja a ensuite abordé la question épineuse du quatrième paquet ferroviaire. Pour ce qui a trait au pilier technique, il considère que le chemin vers une interopérabilité complète est en bonne voie. D'après lui, il serait bon que le pilier technique soit adopté d'ici à la fin de l'année. Il reste cependant un long chemin à parcourir avant que tous les obstacles à la réalisation d'un marché paneuropéen équitable ne soient levés.



Après des études en relations internationales et européennes, Margus Rahuoja rejoint Bruxelles en 1999. Il y occupe le poste de représentant permanent adjoint de

l'Estonie de 2003 à 2004. Il rejoint la Commission au sein du cabinet de Siim Kallas, alors en charge de l'administration, de l'audit et de la lutte anti-fraude. En 2010, il devient conseiller principal de Siim Kallas, devenu commissaire aux transports. Il est nommé chef de cabinet en 2013.

Certains membres du Cercle ont ainsi soulevé la question des obligations de services. Rappelant que l'objectif du 4^{ème} paquet était à l'origine l'ouverture à la concurrence, ils ont exprimé leur inquiétude quant aux dommages collatéraux engendrés par le texte adopté en première lecture au Parlement européen, pour le ferroviaire. Margus Rahuoja a précisé qu'une réunion se tiendrait très prochaine avec la présidence italienne afin de discuter du quatrième paquet. La priorité est selon lui de s'efforcer de garder la logique du paquet au maximum.

Il identifie deux problèmes majeurs en matière de ferroviaire. Tout d'abord, s'il reconnaît qu'une société de chemin de fer qui offre des services transfrontaliers est tenue de payer pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, il estime qu'il n'est en revanche pas normal que les fonds versés finissent dans la poche d'un concurrent qui les utilisera par la suite dans le but de réduire le prix de ses propres services. Il pointe dans un second temps la question des subventions publiques colossales accordées en faveur des services régionaux.

Ainsi, il considère qu'à ce jour un choix de taille s'impose : celui de renforcer les activités ferroviaires commerciales transfrontalières dans l'UE ou de céder aux contraintes budgétaires croissantes qui pèsent sur les Etats Membres et de se désintéresser des chemins de fer pour leur préférer le transport routier ou le transport aérien. Pour lui, la meilleure option demeure le rail. Il y voit le mode de transport dont le développement est l'enjeu le plus capital. Cependant, pour ce faire il demeure fondamental que le rail soit abordable, ponctuel et fiable.

Priorités et principaux défis en matière de compétitivité

Par la suite, Margus Rahuoja a abordé les principaux défis à relever en matière de compétitivité et de durabilité dans les transports. Il s'est tout d'abord intéressé à la question du financement des infrastructures. A cet égard, les partenariats publics privés et les systèmes financés par les usagers sont selon lui le seul moyen pour trouver les fonds nécessaires. Cette question du financement des infrastructures est particulièrement pertinente pour le secteur routier. Margus Rahuoja a ainsi noté qu'à ce jour le marché routier s'avérait très largement fermé. Des restrictions obsolètes subsistent encore en matière de cabotage. En ce sens, le problème majeur est lié à l'investissement et à l'entretien des infrastructures routières. Mr Rahuoja considère ainsi que les utilisateurs du réseau routier pourraient contribuer à l'entretien des routes. Dans cette optique, il voit le principe « utilisateur-payeur » comme une part essentielle d'une politique de tarification équitable et efficiente.

Margus Rahuoja a par la suite évoqué les enjeux relatifs aux agglomérations. D'après lui, il serait judicieux d'investir dans un système complètement intégré avec une salle de gestion unique. En outre, il est important de prendre en compte davantage les usages dans les déplacements. En termes de transport urbain, il serait selon lui bon de s'orienter vers un modèle proche de celui du Japon. Enfin, il a souligné que le tableau de bord du paquet mobilité urbaine devait être utilisé avec prudence. Il est important d'essayer de les mettre en pratique et cela pourrait être extrêmement bénéfique de travailler sur cette base.

Enfin, pour ce qui a trait au secteur aérien, Margus Rahuoja a souligné le besoin de nouveaux marchés. Le principal défi est celui du développement des compagnies aériennes du Golfe.

De façon plus générale, en matière de compétitivité, certains membres du Cercle ont regretté que par le passé les études d'impact de la Commission se soient avant tout focalisées sur les bénéficiaires des consommateurs, laissant par là-même de côté les dimensions relatives à l'emploi et à la compétitivité.

Conclusion

En définitive, Margus Rahuoja a dressé les grandes priorités pour l'avenir. Il a tout d'abord rappelé qu'il était essentiel d'investir non seulement dans les connections locales mais aussi dans les carrefours. Il préconise l'ouverture des frontières plutôt que leur contrôle. Dans un deuxième temps, il a rappelé le besoin actuel de davantage de transports et de transports plus intelligents. Enfin, il est, selon lui, important de reconnaître les politiques gouvernementales reconnaissent la part vitale du développement économique que constitue les transports. « Le transport est un générateur et un facilitateur en soi » a-t-il conclu.