



N° 1213

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 octobre 2008

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145 du Règlement

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE

Compte rendu de la RENCONTRE INTERPARLEMENTAIRE

du JEUDI 10 JUILLET 2008

**organisée sous le haut patronage et en présence
de M. Bernard ACCOYER**
Président de l'Assemblée nationale

À l'initiative conjointe de

M. Patrick OLLIER

*Président de la Commission des affaires
économiques, de l'environnement et du
territoire de l'Assemblée nationale*

M. Jean-Paul EMORINE

*Président de la Commission des affaires
économiques du Sénat*

SOMMAIRE

	Pages
TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT DURABLES	5
JEUDI 10 JUILLET 2008 :	
SEANCE DU MATIN	5
SEANCE DE L'APRÈS-MIDI	27
RÉSOLUTION ADOPTÉE	41
VERSION ANGLAISE DES TRAVAUX	43

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT DURABLES

JEUDI 10 JUILLET 2008

Séance du matin

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale*. Bienvenue à l'Assemblée nationale ! Je donne immédiatement la parole à M. Bernard Accoyer, président de l'Assemblée nationale française.

M. Bernard Accoyer, *président de l'Assemblée nationale*. La construction européenne n'a jamais été linéaire. Comme toutes les grandes entreprises humaines, elle a traversé des moments d'euphorie, des moments de doute. Elle a connu des succès, des crises, mais elle s'est toujours poursuivie car il est important, en politique, de garder le cap.

Unifier les pays qui se sont combattus, rapprocher les cultures qui ont en commun l'essentiel mais diffèrent par ces mille petits riens qui font le quotidien des hommes, changer les habitudes, notre tâche est aussi difficile qu'exaltante.

A première vue, le non irlandais devrait nous décourager, et pourtant ! Qui pourrait affirmer qu'il traduit un rejet pur et simple de l'Union Européenne ? Qui voudrait revenir aux frontières étroites des vieux États ? Qui pourrait souhaiter la fin d'une coopération fructueuse à laquelle nous devons un demi-siècle de paix et de prospérité ? L'entreprise est trop belle, les succès trop grands, les attentes trop fortes. Les nations d'Europe ont la responsabilité de continuer à travailler ensemble. Les peuples d'Europe, j'en suis convaincu, sont d'accord sur le but poursuivi, mais les moyens proposés et les formules institutionnelles les inquiètent parce qu'ils les jugent insuffisamment démocratiques.

Les institutions communautaires ont été pensées en un temps où les braises du ressentiment rougeoyaient encore entre les nations. Le génie des pères de l'Europe fut de comprendre que s'unir était momentanément impossible mais que s'ignorer serait toujours impensable. Les traités originaires ont coulé l'Europe sur les fondations de l'économie à partir des élites industrielles et des dirigeants politiques. Ce moyen seul se présentait pour la paix. Le jugement de l'Histoire salue le choix de Monnet, de Schuman, d'Adenauer, de Gasperi. Mais aujourd'hui, le temps des guerres civiles européennes a disparu des mémoires. Il faut s'en féliciter pour nos enfants qui n'ont rien que sentiment fraternel les uns pour les autres. Il faut aussi en tirer des leçons dans la réflexion et la pratique institutionnelle.

L'Union doit cesser de fonctionner comme naguère les communautés. Le moment est venu pour qu'une Europe pleinement démocratique émerge. Non seulement les citoyens y sont prêts mais ils la réclament avec force. L'architecture continentale doit se soumettre à la démocratie souveraine dans tous les États membres. Or, où s'incarne cette démocratie des nations avec le plus de légitimité si ce n'est dans les parlements nationaux ? Bien sûr, le Parlement européen joue un rôle indispensable et essentiel dans le contrôle de la commission et l'adoption de la législation commune, mais son action ne suffit pas à étancher la soif de démocratie qui est celle de nos peuples. Le rôle des parlements nationaux demeure irremplaçable.

Pour cette raison, vous êtes réunis aujourd'hui avec une tâche immense et magnifique : porter la voix de nos peuples et contribuer à dégager des solutions partagées. Vous avez choisi comme thème de cette journée le transport et le développement durable. Notre planète subit aujourd'hui une crise écologique qui pourrait être la dernière si nous ne prenons pas les mesures qui s'imposent. C'est un défi fondamental que nous devons relever. Les citoyens l'ont bien compris, eux qui se sont approprié les thématiques environnementales. Ils sont prêts à consentir des sacrifices pour le bien des générations futures. Il nous revient de nous accorder sur les moyens à mettre en œuvre et sur les décisions à prendre pour convertir cette résolution en actes. Ces moyens et ces décisions rempliront d'autant mieux les objectifs que les États d'Europe seront unanimes, que l'Union européenne sera engagée. Les transports représentent un volet essentiel de ce dossier fondamental car ils sont responsables à eux seuls d'un quart des émissions totales de gaz carbonique. La France est décidée à engager les actions nécessaires à travers la traduction législative du Grenelle de l'environnement dont les conclusions dans le domaine des transports convergent avec les objectifs européens. Mais cette question ne saurait être traitée, de manière pertinente, au niveau des seuls États. Le bon niveau est celui de l'Europe si nous voulons peser sur les choix mondiaux. L'Union européenne a pris la tête de la bataille contre le réchauffement climatique, elle s'est engagée en faveur du développement durable et a impulsé une politique dynamique tant en matière de transport ferroviaire, maritime et routier qu'en faveur des carburants de demain.

La crise énergétique que nous subissons et les travaux du G8 sur les changements climatiques nous montrent à quel point le thème que vous avez choisi est au cœur de l'actualité et des enjeux à venir, mais aussi à quel point notre union fera notre force.

Les questions soulevées au cours de cette journée seront nombreuses. Comment réorienter vers des modes de transport moins polluants, plus respectueux de l'environnement ? Faut-il plus ou moins de concurrence ? Quelle fiscalité pour le transport routier ou le transport aérien ? Jusqu'où pousser l'harmonisation ?

Vous aurez ici, à l'Assemblée nationale, une journée de travail que je vous souhaite fructueuse. Vous pourrez compter sur les meilleurs des nôtres, à

commencer par M. le ministre, Dominique Bussereau, et M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. C'est un homme au courage et à l'ingéniosité sans limite et qui a toujours l'art de trouver des compromis. Vous recevrez également l'aide de M. Jean-Paul Emorine qui préside au Sénat la même commission, avec tout son talent.

Je vous souhaite de bons travaux et un agréable moment à l'Assemblée nationale. (*Applaudissements*)

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale*. Merci, Monsieur le président de l'Assemblée nationale, de nous honorer de votre présence. Deux vice-présidents sont parmi nous, M. Serge Poignant et Mme Vautrin, ainsi que M. Paternotte, également responsable de la commission, et le sénateur Deneux qui accompagne le président Emorine.

L'actualité internationale nous commande d'agir pour sauvegarder la planète. Il y a quelques semaines, le prix du baril de pétrole flambait. Les chauffeurs routiers ne parviennent plus à assumer le prix des carburants, les marins pêcheurs rencontrent également de graves difficultés.

Nous devons nous inscrire dans une réflexion à long terme. Nous souhaiterions nouer avec vous un dialogue positif qui nous permette de dégager des pistes convergentes pour les solutions que nous pourrions proposer à nos gouvernements. Je ne sais pas si Nicholas Stern a raison lorsqu'il évalue le coût total du réchauffement climatique à 5 500 milliards d'euros, mais il faut prendre rapidement des décisions courageuses.

Permettez-moi de revenir sur les trois fois vingt (20 % d'énergie renouvelable, moins 20 % de CO₂ dans l'atmosphère, plus 20 % d'efficacité énergétique). Est-ce que nous sommes d'accord sur ces objectifs et sommes-nous prêts à faire voter les lois qui permettront de les atteindre ?

La loi dite « Grenelle de l'environnement » sera discutée à l'automne au Sénat et à l'Assemblée nationale. J'espère que les pistes courageuses qu'elle explore nous seront communes.

Sans nier la pertinence de l'action de l'Union européenne, je crois en la souveraineté de l'État nation et à sa légitimité sans égale pour aborder la majorité des volets de l'action publique. Il revient à chaque État de se déterminer par rapport au projet général de l'Union européenne afin que cette action publique soit engagée en fonction du contexte particulier de chacun des États.

Les problématiques écologiques dérogent forcément à ce principe, je le reconnais. L'environnement est par nature un problème global, qui appelle une prise de conscience nationale et mondiale. Je souhaite que cette prise de conscience soit au moins aujourd'hui européenne. Je sais que nous pouvons

compter sur vous pour nous apporter vos conseils, vos expériences, des solutions, pour enrichir le débat au Parlement français.

Nous représentons 27 États parmi les plus développés, mais nous sommes aussi parmi les plus pollueurs. Nous devons donc être parmi les plus courageux. Nos efforts sont nécessaires pour servir d'exemple à l'ensemble de la planète car même si l'Europe a perdu du terrain sur le plan de la démographie par rapport aux pays émergents, elle est toujours regardée comme une source d'inspiration et d'exemple.

Le transport et le développement durable sont devenus des urgences en France. Les parlements nationaux, sources originaires de souveraineté qu'ils tirent des élections, entendent jouer leur rôle. Je souhaite que nous puissions également nouer ce dialogue avec le Parlement européen pour que les parlements de chaque État puissent retrouver une place qu'ils n'ont pas toujours eue. Telle est en tout cas la volonté du Parlement français.

Sommes-nous capables, nous Européens, de nous mettre d'accord pour faire prévaloir nos idées ? Serons-nous capables de prendre des décisions courageuses pour transférer le transport routier sur le ferroviaire ou le fluvial ?

Nous devons opérer une véritable révolution culturelle.

Faut-il pousser la concurrence sur le plan européen encore plus loin qu'aujourd'hui ? Quelle politique de tarification pour l'usage des infrastructures ? Quelles infrastructures sont-elles nécessaires pour mailler le territoire européen ? Faut-il développer des lignes dédiées au fret ? L'autoroute ferroviaire est-elle vraiment une solution d'avenir ? L'Union Européenne ne va-t-elle pas trop loin lorsqu'elle défend une séparation de fonctions trop rigide entre les organismes chargés des infrastructures et les exploitants ?

Les défis climatiques ont restauré nos espérances en la science. Quel avenir pour les biocarburants ? Au moment où il s'agit de trouver les moyens de nourrir une planète en pleine expansion géographique, faut-il consacrer des millions d'hectares à la culture des biocarburants dont il n'est pas certain qu'ils soient si performants ?

L'hydrogène est-il une piste prometteuse ?

L'instrument fiscal peut-il favoriser la vertu et réprimer les consommations superflues ? Nous avons pris quelques décisions en France et j'espère qu'elles seront maintenues.

La France compte faire des propositions dans le cadre de la présidence de l'Union.

A l'Assemblée nationale, avec le président Accoyer, nous avons réfléchi à la manière de mieux travailler ensemble, et en tant que président de la commission

des affaires économiques, je m'interroge sur la manière de mener tous ensemble une démarche commune sur le long terme.

Nous pourrions créer un réseau des responsables européens des commissions concernées par l'écologie, l'environnement et les affaires économiques et nous retrouver chaque année pour faire le point et échanger des informations, des idées. Peu à peu émergeront ainsi les positions communes indispensables pour affronter l'avenir si incertain aujourd'hui.

Je souhaite que nous nous parlions davantage pour mieux nous comprendre et mieux agir au service de l'Europe, en laquelle nous croyons tous.
(*Applaudissements*)

M. Jean-Paul Emorine, *président de la commission des affaires économiques du Sénat*. Je salue cette initiative conjointe de nos deux assemblées. Le Parlement ne saurait rester à l'écart des enjeux européens de plus en plus importants pour l'avenir de nos concitoyens.

La commission des affaires économiques du Sénat s'est fortement impliquée, depuis plusieurs années, dans le suivi des politiques européennes qui impactent nombre des sujets relevant de notre commission.

La politique des transports en est un excellent exemple. La suppression des frontières, le ciel unique européen et l'ouverture à la concurrence du transport ont indéniablement favorisé la libre circulation des hommes et des marchandises, principe fondateur de la construction européenne et il faut s'en réjouir.

Il est évident que le problème de la pollution atmosphérique et du réchauffement climatique ne s'arrête pas aux frontières nationales, aussi les décisions prises lors du Grenelle de l'environnement en faveur de transports plus propres doivent être appliquées à l'échelle de l'Union européenne pour être le plus efficaces possible.

La présidence française qui vient de débiter a fixé quatre priorités dans le domaine des transports : le changement climatique et le développement durable, la sécurité, la poursuite de la mise en œuvre du marché intérieur et les transports intelligents.

Parmi ces priorités, la lutte contre le changement climatique et le transport durable sont les plus importants.

Il est d'autant plus urgent de déployer les « transports verts » que ce secteur est en première ligne face aux effets de la hausse du prix du pétrole et du réchauffement climatique. Les activités de transport représentent en moyenne plus de la moitié de la pollution atmosphérique locale et régionale et 31 % de la consommation d'énergie dans l'Union européenne. Le transport routier génère près de 84 % du CO₂ émis par le secteur dans son ensemble.

Face aux externalités négatives du transport sur l'environnement, il est urgent que les pouvoirs publics au sens large (notamment les institutions communautaires) prennent des mesures pour favoriser une politique des transports durable, qui respecte l'environnement sans sacrifier la compétitivité de nos entreprises.

Permettez-moi de formuler quelques propositions.

Il convient tout d'abord de promouvoir le changement modal.

Les modes de transport alternatifs à la route ne sont pas encore assez développés, notamment en France. L'intermodalité repose sur une meilleure intégration des différents modes de transport dans des chaînes logistiques efficaces, afin de permettre un usage optimal et réduire les encombrements.

Il me paraît indispensable de favoriser le transfert modal du fret routier vers le réseau ferroviaire et maritime. Le renforcement de la position du rail passe notamment par la construction de nouvelles lignes TGV. S'agissant du fret ferroviaire, il a significativement augmenté en Allemagne et en Italie, alors que son développement est très ralenti en France.

Le transport maritime doit lui aussi être envisagé comme une alternative à la route, par la mise en place de « véritables autoroutes de la mer », et en rendant la navigation intérieure attractive.

Il convient ensuite de développer la tarification des infrastructures de transport. Dans son excellent rapport du 6 février dernier, la mission d'information du Sénat sur le « fonctionnement et le financement des infrastructures de transport » présidée par M. Francis Grignon, a proposé des pistes innovantes pour dégager des ressources nouvelles nécessaires au financement des investissements futurs.

Parmi elles, je citerai la redevance d'usage pour les poids lourds, qui doit permettre, outre d'améliorer la gestion du transport de fret routier, de minimiser l'impact écologique du transport en internalisant les coûts externes.

A cet égard, la France doit saisir l'opportunité de cette présidence pour faire aboutir la révision de la directive Eurovignette en vue d'internaliser les coûts environnementaux liés à la pollution, au bruit et à la congestion des routes.

Il y a deux jours à peine, en effet, la Commission européenne a proposé le paquet « *Greening transport* ». Parmi les mesures envisagées, la proposition de directive modifiant la directive Eurovignette retient toute mon attention. La commission des affaires économiques, dans son rapport sur les infrastructures, s'était largement prononcée en faveur de la rénovation du dispositif Eurovignette en vue d'en faire un instrument écologique efficace pour rendre le secteur des transports plus durable.

Toujours dans la perspective de lier le transport et l'environnement, je voudrais mentionner la taxe spéciale sur les polices d'assurance automobile des véhicules de moins de 3,5 tonnes que j'ai moi-même soutenue afin de boucler le financement des projets d'infrastructures de transport issus du Grenelle de l'environnement.

Cette contribution resterait modique puisqu'elle ne représenterait en moyenne, sur un an, qu'une trentaine d'euros, soit le prix moyen d'un péage d'autoroute pour parcourir 300 kilomètres. Elle présenterait de surcroît un caractère écologique puisque son taux dépendrait essentiellement du niveau de rejet de CO₂ et de particules toxiques en grammes par kilomètre.

Il convient en outre de promouvoir l'utilisation de voitures et de carburants plus propres.

Les véhicules sont aujourd'hui responsables de 10 % des émissions de CO₂ en Europe. Jusqu'à présent, la stratégie de réduction de ces émissions a davantage reposé sur des engagements volontaires des constructeurs automobiles que sur des mesures contraignantes. Je me félicite que la France et l'Allemagne soient parvenues à un accord sur les futures normes européennes d'émissions de CO₂ des voitures, lors du sommet bilatéral du 9 juin dernier en Bavière. Ainsi, d'ici 2012, les constructeurs devront faire passer de 160 à 120 grammes, en moyenne par kilomètre, le CO₂ émis par les voitures. Si je salue cet objectif, je considère toutefois qu'il doit être atteint progressivement, afin de permettre un remplacement du parc automobile existant dans les meilleures conditions technologiques et économiques.

S'agissant des carburants, je ne peux que me féliciter du contenu du paquet « énergie-climat » présenté le 23 janvier dernier par la Commission européenne. Il propose notamment de faire passer de 2 à 10 % d'ici 2020 la part des biocarburants dans les transports. Toutefois, je crois que dans le contexte actuel de flambée des prix des matières premières et à un moment où l'humanité doit faire face à une vraie pénurie alimentaire dans certaines zones du globe, comme les émeutes de la faim nous l'ont montré, nous devons faire preuve de responsabilité. C'est pourquoi il convient de privilégier les biocarburants de deuxième génération, fabriqués à partir de sous-produits, afin qu'ils n'entrent pas en concurrence avec la production alimentaire.

La commission des affaires économiques du Sénat s'est largement mobilisée sur ces sujets puisqu'elle a constitué un groupe de travail « énergie-climat » présidé par MM. Marcel Deneux et Daniel Raoul, en vue d'adopter une résolution à l'automne prochain.

Il convient ensuite de mobiliser le secteur du transport aérien sur les impératifs environnementaux.

En effet, le transport aérien s'est fortement intensifié ces quinze dernières années, entraînant une augmentation considérable des émissions de gaz à effet de serre.

Je me félicite des propositions de la Commission européenne, qui ont d'ailleurs fait l'objet d'un accord du Conseil et du Parlement européen le 26 juin dernier, en vue d'inclure l'aviation dans le système européen des permis d'émission à partir de 2012.

Le système ETS s'appliquera à tous les vols internationaux et couvrira également les compagnies des pays tiers opérant vers et en provenance du territoire de l'Union européenne. Il s'agit là d'une avancée majeure en matière de lutte contre le changement climatique et un pas supplémentaire vers la négociation d'un accord international sur des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour ce secteur.

J'en viens à présent à la nécessité de promouvoir les transports en commun. Plus de 80 % de la population de l'Union européenne vit en zone urbaine et utilise fréquemment la voiture.

En matière de transports urbains, les collectivités territoriales peuvent jouer un rôle d'avant-garde et j'invite mes collègues élus locaux à soutenir les investissements pour promouvoir des transports publics écologiques et économes en énergie.

La Commission européenne devrait, de son côté, présenter à l'automne prochain un plan d'action spécifique sur les « Transports urbains », avec un certain nombre d'actions pour rendre les villes plus fluides.

Quant à la recherche dans les transports, elle est fondamentale.

Je me félicite à cet égard qu'un niveau européen, le 7^{ème} programme cadre pour la recherche et le développement ait, sur un budget de 50 milliards d'euros, attribué plus de 4 milliards spécifiquement aux activités de recherche sur les transports, et 2,25 milliards sur la recherche en matière d'énergie.

Des solutions alternatives au pétrole peuvent être explorées, comme c'est aujourd'hui le cas sur l'utilisation de l'hydrogène, les piles à combustible, l'électricité, ou la production de carburant renouvelable.

Je suis persuadé qu'à l'avenir, nous devons « rouler vert », mais je ne sous-estime pas les coûts induits par cette évolution, notamment pour les entreprises. Nous devons rechercher un équilibre entre les transports collectifs et individuels d'une part, entre l'exigence de compétitivité, les aspirations sociales et les contraintes environnementales d'autre part afin de répondre aux critères de développement durable figurant dans la Charte de l'environnement inscrite dans notre Constitution en 2005. (*Applaudissements*)

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État aux transports*. Comment concilier aujourd'hui le développement économique et les exigences de mobilité accrue ? Dans le contexte du réchauffement climatique, l'enjeu est primordial. Les transports représentent le premier secteur émetteur de CO₂ et de gaz à effet de serre (34 % des émissions en France en 2006, le transport routier étant responsable de la quasi-totalité de ces émissions).

Nous devons donc développer des modes de transport alternatifs à la route. Cela étant, quelle que soit la politique que nous mènerons, le mode routier dominera toujours, aussi devons-nous, parallèlement, réduire les nuisances écologiques de la route.

Les 27 États œuvrent tous pour rendre les véhicules plus économes en énergie. Le paquet Énergie climat sera l'une des quatre priorités de la présidence française. Le président Nicolas Sarkozy s'exprimera d'ailleurs aujourd'hui sur ce thème devant le Parlement européen.

Un tiers de la consommation totale énergétique, 70 % de la demande de pétrole dans l'Union européenne sont liés au secteur des transports. Nous devons fabriquer des véhicules moins consommateurs d'énergie.

Au-delà, nous devons poursuivre nos efforts pour diversifier les carburants. L'un des textes du paquet Énergie Climat prévoit que 20 % de l'énergie consommée devra provenir de sources renouvelables comme l'éolien, la biomasse, l'hydrogène, en 2020.

Nous devons par ailleurs promouvoir les véhicules routiers les plus propres en incitant les autorités publiques ou les opérateurs de transport à prendre en compte les impacts énergétiques et environnementaux lors de l'achat de véhicules. Tel est l'objet d'une directive européenne relative à la promotion de véhicules propres et économes en énergie, adoptée au dernier conseil des ministres des transports le 13 juin. Nous sommes confiants en la possibilité d'un accord en première lecture avec le Parlement.

Dans la même optique, cette semaine, le nouveau commissaire chargé des transports a présenté le paquet Transport vert qui propose de nouveaux instruments économiques pour mieux internaliser les coûts environnementaux, en particulier le projet de révision de la directive Eurovignette. Les États membres pourront désormais inclure dans la tarification des infrastructures les coûts des nuisances causés à l'environnement. La France a l'intention d'avancer sur ce dossier durant sa présidence. Le conseil informel des ministres européens des transports travaillera sur ce sujet à La Rochelle les 1^{er} et 2 septembre prochains.

Pour développer les secteurs durables, nous devons sortir du « tout routier ». La route représentait 60 % du trafic en 1984, 74 % en 1994 et 86 % aujourd'hui. Cette évolution n'est pas raisonnable, aussi le président Nicolas Sarkozy souhaite-t-il augmenter de 25 % les modes non routiers en France d'ici la fin de son mandat présidentiel. Nous allons travailler dans ce sens.

Nous souhaitons faire avancer le dossier d'un réseau ferroviaire européen dédié au fret et nous attendons des propositions de la Commission à l'automne dont nous débattons au conseil des ministres des transports en décembre.

Je souhaiterais vous entendre sur un dispositif susceptible d'améliorer les performances du fret ferroviaire en Europe – vitesse, énergie, matériel. Nous devons lui donner, sur nos réseaux, les capacités et les sillons dont il a besoin, y compris dans les périodes de pointe. Nous devons également prévoir une contrepartie tarifaire.

Nous devons promouvoir le transport combiné classique mais également les autoroutes ferroviaires transeuropéennes. L'autoroute alpine entre la France et l'Italie fonctionne correctement. Avec nos amis italiens, nous allons progressivement augmenter les fréquences et ouvrir de nouvelles plateformes.

Nous testons actuellement un autre service d'autoroute ferroviaire entre Bettembourg et la frontière du Sud-Est de la France, Perpignan. Nous devons étoffer ce trafic car pour que les camions prennent l'autoroute ferroviaire, il faut une bonne fréquence des trains.

Nous projetons également de construire une autoroute ferroviaire à l'ouest de la France qui longe l'Atlantique entre la frontière belge et l'Espagne en passant par Bordeaux et le sud-ouest. Nous allons lancer un appel à manifestations d'intérêt sur ce projet.

Nous devons faire disparaître les frontières en améliorant l'interopérabilité et développer ce fameux système européen ERTMS qui nous a tant causé de soucis mais qui commence à donner satisfaction sur certains itinéraires. Si nous accentuons les systèmes d'usage des infrastructures, de redevance pour les poids lourds, nous devons prendre garde à l'interopérabilité. Nous projetons de le mettre en service en 2012 sur nos autoroutes encore gratuites, mais nous ne devons pas contraindre les chauffeurs de poids lourds à se munir de dispositifs très compliqués à l'avant de leurs véhicules car nous répéterions les erreurs que nous avons commises pour le ferroviaire, lorsque chaque État avait développé son propre système de signalisation, d'électrification.

La France a pris du retard en matière de transport fluvial, même s'il se développe bien aujourd'hui sur la Seine et le Rhône. Le projet de canal Seine-Nord Europe, entre Paris et la Belgique est très important et permettra de relier tous nos bassins au réseau fluvial européen.

S'agissant du transport maritime, nous pourrions ouvrir des autoroutes de la mer, à condition que la fréquence soit régulière et fiable. Elles existent déjà (trafic entre la France, la Belgique et l'Angleterre, entre les pays baltes et les pays d'Europe du Nord etc.), mais nous pouvons encore les développer sur d'autres axes, en particulier entre l'Espagne, la France et l'Italie. Il existe déjà une liaison entre Toulon et le port de Rome et nous souhaitons ouvrir prochainement avec l'Espagne, et peut-être le Portugal, une autoroute de la mer sur la façade

atlantique. Nous aurons là encore besoin de financements et le programme Marco Polo ne sera pas suffisant. J'ai demandé à la commission de nous proposer un nouveau cadre réglementaire pour avancer.

A l'occasion du conseil informel des ministres des transports qui se tiendra en septembre à La Rochelle, nous essaierons de faire avancer le sujet, de simplifier les formalités, de prévoir des financements et de réfléchir à l'amélioration des technologies.

Nous avons, de notre côté, mené une réflexion sur l'avenir de notre développement économique, le Grenelle de l'environnement.

Merci d'être aujourd'hui parmi nous pour travailler ensemble à une nouvelle politique des transports. (*Applaudissements*)

M. Hans-Kurt Hill, *membre de la commission de l'environnement et de la protection de la nature du Parlement allemand*. Merci de votre invitation. L'Allemagne a déjà imposé des quotas en matière d'agrocarburants et de biomasse, ce qui a démantelé le marché des carburants car la concurrence a ruiné certains producteurs.

En visant un taux de 10 %, nous dépendrons beaucoup des importations. Nous aurions pu renoncer à cette politique des quotas car le marché était là. La biomasse est surtout utilisée par les poids lourds. De plus en plus de personnes viennent aujourd'hui se ravitailler en essence en Allemagne.

En matière de biomasse, il serait souhaitable de décider du pourcentage envisageable pour chaque pays avant de discuter des certificats de durabilité.

M. Wolfgang Schimbock, *président de la commission de l'économie et du travail du parlement autrichien*. Les citoyens européens ont besoin d'un réseau de transport dense. Le transport des passagers et des marchandises doit être envisagé de manière globale. Ce sont souvent de petites entreprises qui assurent ce service sur le plan régional. Fragilisées par la concurrence internationale, ces petites compagnies pourraient ne plus être capables d'assurer les transports à l'échelle locale et régionale. La qualité de vie des habitants de ces régions s'en trouvera d'autant dégradée, avec des conditions d'accès au travail difficiles. Ils devront finalement réutiliser leur propre voiture, ce qui irait à l'encontre de nos objectifs.

Je suis par ailleurs très réservé quant au concept de neutralité en termes de coût (recettes des péages, etc.). Nous devons étudier la question avec les sociétés spécialisées dans le fret.

Les prix des denrées alimentaires ont également augmenté en Autriche. Une étude de la chambre de commerce autrichienne a montré la corrélation entre l'augmentation des prix du carburant et des denrées alimentaires. Nous ne pourrions restaurer la confiance des citoyens qu'en répondant à leurs préoccupations à l'échelle européenne.

Mme Muriel Gerkens, *présidente de la commission Santé, environnement, climat, développement durable du Parlement de Belgique*. En Belgique, nous avons imposé des critères environnementaux stricts pour la production de biocarburants. Nous devons cependant importer des biocarburants, et il sera difficile de faire respecter ces critères.

La situation a évolué en Belgique, au point que nous souhaiterions remettre en cause le quota de 10 % d'utilisation des biocarburants car cette mesure pourrait aggraver la crise alimentaire et créer des concurrences dans l'utilisation des produits agricoles entre les carburants et les autres usages que l'on pourrait en tirer.

En revanche nous soutenons les objectifs des « trois fois vingt ». Il est impératif de faire baisser le trafic routier, et nous approuvons les propositions françaises. Nous devons en effet développer des outils transnationaux de transport des passagers et des marchandises qui répondent aux attentes de nos concitoyens et des entreprises. Seul le niveau européen pourra permettre à la Belgique de s'inscrire dans le développement de réseaux compatibles avec ceux des États voisins, car la Belgique, outre qu'elle est un petit pays que tout le monde traverse, est composée de communautés différentes aux intérêts et aux configurations géographiques différentes.

Cette réflexion vaut pour le transport ferroviaire comme pour le transport fluvial.

Nous devons par ailleurs adopter des dispositions fiscales qui incitent les citoyens à se déplacer en transport en commun, à vélo ou à pied. En effet, si le transport de marchandises est largement responsable de l'émission de CO₂, l'utilisation des véhicules particuliers a également sa part de responsabilité.

Nous devons également encourager des modes de consommation et de production locaux. Nous ne pouvons pas continuer à faire venir des fraises du Kenya ou d'Australie, mais cette question relève de l'organisation de l'économie et des orientations politiques. Des aéroports régionaux qui ne vivent que par l'importation de ce genre de marchandises se sont développés en Belgique.

Enfin, nous devons favoriser la recherche en matière de carburant mais aussi d'adaptation et de construction des outils. Il est ainsi difficile de combiner le transport de marchandises par avion et par train, car le matériel ne permet pas de faire passer la marchandise de l'avion au wagon.

M. Vladimir Dontchev, *conseiller au Parlement Bulgare*. Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'avoir organisé cet événement. La Bulgarie soutient la politique de préservation de l'environnement. Nous encourageons nos concitoyens à utiliser des véhicules plus écologiques, par des mesures visant à rénover le parc automobile national, à établir de nouvelles normes écologiques, à favoriser l'innovation. Nous avons également pris des dispositions fiscales pour rénover les transports publics – renouvellement des bus, instauration d'une taxe pour l'accès

au centre-ville, contrôle obligatoire pour le bon fonctionnement des moteurs, incitation aux voitures hybrides.

Nous devons par ailleurs favoriser le recours aux carburants propres, développer le transport ferroviaire, rénover les chemins de fer, inciter la population à préférer les transports en commun à leur propre véhicule.

Nous essayons de moderniser les infrastructures routières et de développer les transports en commun.

Nous soutenons la stratégie de la Commission européenne qui vise à réduire le transport routier au profit du ferroviaire et du maritime.

Nous devons de surcroît favoriser l'utilisation de nouveaux carburants comme les combustibles à hydrogène, à condition qu'il n'y ait pas de concurrence avec la production alimentaire. Nous devons enfin promouvoir des véhicules plus propres.

M. Luigi Grillo, *président de la commission des transports au Parlement italien*. J'apprécie tout ce qui vient d'être dit, notamment par le ministre et le président de la commission des affaires économiques du Sénat.

L'Italie s'efforce de mener une politique alliant respect de l'environnement et développement économique. Nous devons créer des alternatives au transport routier. L'Union européenne nous ouvre deux pistes de travail.

Tout d'abord, nous devons créer des infrastructures organiques au niveau européen pour disposer de ressources. L'Union européenne met à notre disposition 8,4 milliards pour créer des infrastructures essentielles.

Nous devons favoriser les partenariats public-privé afin d'impliquer le marché des capitaux privés et attribuer de manière fixe les recettes de la TVA au développement des réseaux d'infrastructures européens.

Par ailleurs, nous devons optimiser l'organisation actuelle de la demande de transport, notamment en raison de la flambée des prix du carburant. Nous devons réduire la consommation énergétique dans les transports. Si 45 % des transports de marchandises dans notre pays ne représentaient pas des charges à vide, nous pourrions considérablement réduire la consommation de carburant.

Depuis cinq ans, nous investissons des sommes importantes dans le transport ferroviaire et maritime. Du fait de sa position privilégiée sur la Méditerranée, l'Italie sera l'un des couloirs de trafic les plus importants. Pour cette raison avons-nous lancé une réforme de nos ports et une réflexion logistique. Afin de développer les autoroutes de la mer nous avons, en 2004, créé un écobonus, qui nous coûte 150 millions par an. Cette politique commence à porter ses fruits.

M. Jouko Skinnari, *président de la commission de l'économie du Parlement de Finlande*. La Finlande a des centrales nucléaires et d'ici 2020 sera

appliqué un nouveau système avec de nouvelles normes de sécurité. Il reste prioritaire d'économiser de l'énergie. Peut-on remplacer le transport routier par le transport fluvial, maritime et ferroviaire ? Ce sont des défis à relever au niveau européen. Il existe un axe très fort entre la Finlande et la Russie, ainsi que des liaisons avec les autres pays de l'Union européenne.

Nous nous sommes fixé un objectif de 5,75 % d'agroc carburants pour 2010, à maintenir les années suivantes. C'est un défi très important et nous tenons à le relever.

Quels carburants utiliserons-nous pour les voitures ? De l'éthanol a pu être fabriqué à partir de graisses animales, de déchets agro-alimentaires. A partir du moment où ces déchets existent, il est important de les transformer en énergie. Nous avons aujourd'hui besoin de nouvelles idées.

Pourquoi les prix de l'alimentaire ont-ils tant augmenté ? L'Union européenne doit se pencher sur cette question.

Cet automne, notre gouvernement publiera sa stratégie sur le long terme en matière de politique énergétique. La stratégie précédente date de 2005. Depuis, la situation mondiale a été profondément bouleversée.

Il faut également tenir compte de la bioénergie fondée sur la sylviculture. L'exploitation forestière est très développée en Finlande, et nous nous sommes fixé des objectifs en matière d'émission de CO₂ pour l'ensemble du cycle de vie.

Mme Birute Vesaite, *présidente de la commission des affaires économiques du Parlement de Lituanie*. La Lituanie soutient le paquet Énergie-Climat. C'est vrai, les autoroutes européennes sont surchargées de poids lourds. Passer de l'autoroute au rail permettra de réduire les émissions de CO₂ mais également de sauver de nombreuses vies humaines.

Nos voies d'eau sont également mal utilisées, elles devraient être davantage intégrées dans la politique européenne.

Le projet européen Rail Baltica est en cours. Il permettra de relier la partie Nord de l'Europe à la Russie et l'Europe Centrale.

Les prix ayant beaucoup augmenté, nous devons revoir notre politique de recherche pour développer davantage les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et les véhicules électriques.

D'une manière plus générale, l'Union européenne doit revoir toute sa politique énergétique. Le paquet Énergie-Climat prévoit que, d'ici 2020, 20 % de l'énergie sera tirée de sources renouvelables, mais *quid* des 80 % restant ?

La Lituanie ne souhaite pas arrêter le deuxième réacteur d'Ignalina. Pourquoi fermer un réacteur qui pourrait fonctionner jusqu'en 2012 ou 2015 et

isoler la Lituanie et l'ensemble des pays baltes ? J'espère que la présidence française se penchera sur cette question.

M. Alex Bodry, *président de la commission de l'économie, de l'énergie et des Postes au Parlement du Luxembourg*. J'aimerais revenir sur la question des agrocarburants. Les dernières conclusions prises au cours de réunions informelles m'étonnent en ce qu'elles minimisent les engagements pris au niveau de l'Union.

Si l'on revient sur l'objectif des 10 % de biocarburants, on revient sur l'objectif final de réduction des émissions de CO₂.

Par ailleurs, les débats autour de l'augmentation des prix des denrées alimentaires ne concernent pas seulement le problème de la production de biocarburants, mais également la production d'énergie à partir de biomasse, très importante pour notre pays.

S'agissant des flux transfrontaliers, 150 000 travailleurs frontaliers viennent au Luxembourg, soit 40 % de notre population active. L'on ne pourra s'attaquer au problème du transport routier sans résoudre au niveau européen la question de ce flux transfrontalier.

Mme Helma Nepperus, *vice-présidente de la commission de l'environnement de la Chambre des représentants des Pays-Bas*. La question du réchauffement climatique est très importante pour le Parlement néerlandais et nous essayons de ne pas nous limiter à une seule mesure.

Les transports, très nombreux, sont souvent internationaux puisque les Pays-Bas sont un petit pays. Les poids lourds et les voitures privées sont la source d'une pollution très forte. Nous voulons donc, pour avoir des voitures plus efficaces, stimuler l'innovation et réduire les émissions de CO₂.

Pour ce faire, nous cherchons à promouvoir l'utilisation des trains et des navires plutôt que des véhicules : le Rhin nous relie à l'Allemagne mais encore faut-il que les ports et les chantiers navals soient capables d'innover. Si les navires polluent, les privilégier ne servirait à rien.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous essayons d'améliorer nos liaisons internationales avec la Belgique et l'Allemagne, mais, parfois, on se demande s'il ne serait pas plus simple d'aller sur la Lune que d'obtenir de nouveaux trains ! L'idée, c'est de trouver un juste équilibre entre le respect de l'environnement et la croissance économique qui doivent aller de pair et que l'innovation permet de concilier.

Une proposition a été faite au Parlement en vue d'une tarification des autoroutes au kilomètre. Il était prévu qu'elle soit modique mais la nouvelle a fait les gros titres de la presse. On verra ce qui adviendra, mais il semble normal de payer pour chaque kilomètre parcouru. Nous voulons également nous concentrer sur les projets novateurs comme les biocarburants ou l'énergie éolienne.

Je suis *a priori* très favorable aux biocarburants mais leur développement risque d'aggraver la déforestation tropicale et d'attiser la flambée des prix alimentaires. S'agissant de l'objectif des 10 % d'incorporation, le Parlement néerlandais se demande s'il ne faut pas être plus modeste et se tourner davantage vers les biocarburants de deuxième génération.

Enfin, la discussion entre majorité et opposition se poursuit sur l'opportunité du nucléaire.

M. Miguel Frasilho, *membre de la commission des ouvrages publics, des transports et des communes de l'Assemblée de la République du Portugal*. Je me félicite de l'initiative prise par l'Assemblée nationale et le Sénat français sur cette question fondamentale des transports et du développement durable. En Europe, le transport routier domine les autres modes de transport terrestres. La stratégie principale consiste, s'agissant des personnes, à encourager les transports en commun plutôt que les transports individuels et, s'agissant des marchandises, à privilégier les transports ferroviaires. Il faut également développer le transport fluvial et maritime pour les liaisons plus longues.

Le Portugal a connu un fort développement des transports internationaux au cours des dix dernières années, mais le transport maritime de marchandises a perdu du terrain puisqu'il ne représente plus que 62 % des transports, contre 76 % précédemment, tandis que la part du transport routier est passée de 22 % à 35 %. Le trafic routier avec l'Union européenne représente désormais 62 % du trafic total, contre 50 % il y a dix ans ; il est suivi du trafic maritime dont la part est passée de 48 % à 33 %.

À la suite de la flambée des prix du carburant, le nombre d'utilisateurs des transports en commun a progressé, même s'il ne s'agit que d'un mouvement provisoire.

Le développement de nouveaux carburants et de véhicules plus efficaces constitue une priorité de mon pays étant donné que les ressources en combustibles fossiles sont limitées et que leur marché est affecté par les instabilités géopolitiques.

Un projet nous tient particulièrement à cœur, celui de Renault-Nissan pour promouvoir les véhicules hybrides. L'accent sera d'abord mis sur les véhicules utilitaires puisqu'il s'agit d'équiper Israël d'ici à 2011. Renault-Nissan entend jouer un rôle de précurseur dans ce domaine. Le gouvernement portugais a conclu un accord avec le constructeur franco-japonais afin d'intégrer le projet qui concerne désormais trois pays – le Portugal, Israël et le Danemark – où les véhicules électriques seront testés. C'est le type de projet que tous nos pays devraient soutenir pour que leur réussite dans les transports publics profite ensuite aux véhicules privés.

Il faut souligner aussi le rôle important des opérateurs publics. À Lisbonne, 65 % du parc de transports en commun a été renouvelé récemment aussi bien pour

augmenter la qualité du service rendu à l'utilisateur en termes de confort et de sécurité que pour améliorer la performance environnementale. À Coimbra, l'opérateur local est le seul de la péninsule ibérique à avoir conservé un tramway entièrement électrique, dont le coût de fonctionnement est inférieur à celui du diesel et qui limite la présence de véhicules plus polluants dans le centre ville. À Porto, la compagnie a pour objectif que 50 % de sa flotte roule au gaz naturel, en même temps qu'elle mènera une expérience avec trois véhicules fonctionnant à l'hydrogène à partir de stations d'approvisionnement spécifiques. Cette expérience s'inscrit dans le projet européen CUTE – *Clean Urban Transport for Europe* – auquel participent neuf autres villes européennes. Il faut noter que ces véhicules coûtent cinq fois plus cher que ceux qui fonctionnent au gaz naturel.

Nos priorités structurelles sont conformes à celles de l'Union mais il faudra les réexaminer en fonction de l'évolution des prix des carburants. Jusqu'à une date récente, nous n'étions pas préparés à la perspective de prix aussi élevés. Les États membres vont devoir réagir et prendre des initiatives pour obtenir de meilleurs résultats, en décongestionnant le trafic, en améliorant la performance énergétique et en réduisant la dépendance énergétique. Il est important que l'Union européenne joue un rôle de leader et soutienne, y compris sur le plan financier, les initiatives en matière de recherche et de bonnes pratiques.

Mme Silvia Ciornei, *présidente de la commission économique du Sénat de Roumanie*. Pour ce qui est de l'utilisation des biocarburants, nous pensons qu'il est important d'appliquer le principe de flexibilité pour atteindre l'objectif de l'Union. Chaque État membre pourra ainsi suivre le plan d'action qui lui semble approprié en fonction de son contexte national. Il est toutefois nécessaire de fixer des normes européennes pour la composition et l'incorporation des biocarburants et de se concentrer sur la deuxième génération.

La recherche et l'innovation sont essentielles pour atteindre l'objectif de 20 % de réduction des émissions de CO₂ d'ici à 2020, mais elles doivent s'accompagner d'une implication forte des producteurs et des opérateurs de transport pour mettre en œuvre les solutions identifiées. C'est la raison pour laquelle je me félicite de la proposition en faveur des véhicules verts faite par la Commission, qui envisage un soutien financier aux utilisateurs de technologies novatrices.

Depuis quatre ans, la Roumanie s'est engagée dans un programme de renouvellement des véhicules très polluants. Nous apportons un soutien financier pouvant aller jusqu'à 3 000 euros à toute personne qui remplace son ancien véhicule par une voiture neuve. Ce programme a été une vraie réussite. Avec ces mesures incitatives, nous devrions atteindre nos objectifs de protection du climat au niveau européen.

M. Jan Slaby, *président de la commission de l'agriculture, de l'environnement et de la protection de la nature du Conseil national de la République de Slovaquie*. En ce qui concerne l'augmentation de la part des

biocarburants, des représentants des comités de l'agriculture de Tchéquie, de Hongrie, de Pologne et de Slovaquie se sont réunis à Prague avec quelques entreprises. Nous avons débattu de la production de biocarburants et de matières premières agricoles. Dans le document final, nous présentons une position commune pour réserver la culture de biocarburants à des sols de qualité inférieure – surtout des marécages –, privilégier les carburants de deuxième génération et valoriser les déchets agricoles, afin de ne pas concurrencer l'agriculture traditionnelle. À la réunion de la FAO à Rome en mai 2008, j'ai fait valoir cette proposition qui permettrait d'assurer l'objectif de 10 % d'incorporation sans entraver la production agricole alimentaire.

M. le président Patrick Ollier. Je m'étonne que les orateurs n'aient parlé que des biocarburants. Il serait intéressant que nous puissions débattre de l'énergie photovoltaïque, de la biomasse et même des éoliennes auquel le Parlement français n'est pourtant pas très réceptif.

M. Franc Feri Horvat, *président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale de Slovénie.* Je suis entièrement d'accord avec les trois présidents qui ont pris la parole au début de notre réunion.

Ces dix dernières années, la Slovénie a principalement investi dans le développement des infrastructures routières pour s'intégrer aux réseaux transeuropéens. Nous n'avons pas d'autre choix compte tenu de la forte augmentation du fret routier entre l'Europe centrale et orientale d'une part, et l'Europe occidentale d'autre part. À la suite de l'adhésion de la Slovénie à l'Union européenne, le transport routier a été multiplié par quatre en à peine quatre ans. Dans notre stratégie de transport, notre priorité ira désormais à la modernisation du réseau ferroviaire slovène, en le développant vers l'est et dans l'axe nord-sud. Cela nécessite évidemment de grosses ressources financières. Nous avons d'ailleurs sollicité les fonds de l'Union européenne et essayé de mettre sur pied des partenariats public-privé. Dans ce cadre, une bonne coopération avec nos voisins, en particulier l'Italie et l'Autriche, sera très importante. Nous appuyons les efforts de l'Union pour promouvoir des modes de transport plus durables et plus respectueux de l'environnement. Une bonne solution alternative à la route serait le rail ou la navigation fluviale. Mais, pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire d'assurer un suivi approfondi en adoptant les législations appropriées et en mobilisant les ressources financières nécessaires. Il convient de prendre les bonnes mesures à tous les niveaux, et de coordonner l'ensemble au niveau de l'Union.

En guise de conclusion, j'adresse tous mes vœux de réussite à la présidence française pour son programme très ambitieux.

M. Christian Jacob, *président de la Délégation à l'aménagement du territoire et au développement durable de l'Assemblée nationale.* Je félicite les présidents de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale et

du Sénat d'avoir pris l'initiative de cet échange fructueux. L'intérêt du débat réside dans une meilleure connaissance de nos expériences respectives.

En ce qui concerne le Parlement français, la problématique des transports est au cœur de la stratégie européenne de lutte contre le réchauffement climatique et du projet de loi déposé aujourd'hui même à l'Assemblée nationale dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Les transports représentent 26 % des émissions de gaz à effet de serre et le transport routier est le premier émetteur de gaz carbonique avec 35 millions de tonnes en 2006, contre 2 millions de tonnes pour les autres modes de transport. Mais la route assure 88 % des déplacements de voyageurs et 81 % du fret de marchandises, ce qui la rend incontournable. Il serait vain d'opposer les modes de transport les uns aux autres et il vaut mieux jouer sur la complémentarité et l'intégration. La Commission européenne a lancé le concept de mobilité propre qui englobe tous les modes de transport. C'est aussi le défi que nous nous sommes fixé dans le cadre du Grenelle de l'environnement puisqu'il s'agit de réduire de 20 % les émissions de gaz carbonique d'ici à 2020, c'est-à-dire de les ramener à leur niveau de 1990. L'objectif global se décline en objectifs spécifiques.

Ainsi, s'agissant du rail, la part du fret non routier devra augmenter de 25 % grâce au recours au ferroviaire qui permet d'économiser, par rapport à la route, 80 % des émissions de gaz carbonique. Il faut également encourager l'émergence d'opérateurs de proximité. En ce qui concerne le trafic de voyageurs, le transport collectif devient une priorité tant dans les zones urbaines que pour les grandes distances. Ce sont 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse qui seront mises en chantier d'ici à 2020 et nous étudions un programme de 2 500 kilomètres supplémentaires.

Le transport fluvial sera développé car il s'inscrit dans la logique du développement durable. Un seul convoi peut transporter 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions. L'impact est très positif non seulement sur le plan environnemental mais aussi en termes de sécurité. Chaque tonne transférée de la route à la voie d'eau divise par quatre en moyenne les émissions de gaz carbonique. Le réseau est aujourd'hui sous-utilisé en France et, selon les spécialistes, le trafic pourrait être multiplié par sept en jouant sur tous les leviers de la chaîne logistique : mise en place de liaisons avec les grands ports maritimes, amélioration de l'offre des opérateurs, et mesures d'accompagnement et d'incitation destinées aux acteurs économiques. La France a très peu modernisé ses infrastructures fluviales depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il y a là un énorme défi à relever pour faire face à la croissance du trafic et améliorer la qualité du service. Les efforts devront porter en priorité sur le réseau à grand gabarit, qui draine 90 % du trafic. Ce trafic pourrait encore progresser de 25 % en cinq ans, conformément à l'objectif que nous nous sommes fixé.

Pour ce qui est du transport maritime, il faut développer la capacité des ports et améliorer leur desserte de façon à favoriser le trafic multimodal. Il faudra

également développer les autoroutes de la mer sur les façades atlantique et méditerranéenne, de façon à obtenir un report de 5 % à 10 % du trafic.

La France soutiendra l'initiative d'inclure les émissions du transport aérien dans le marché des quotas d'émissions.

En ce qui concerne le réseau routier, il s'agit de mieux l'utiliser et de mieux l'exploiter en développant certaines méthodes d'exploitation et d'information des usagers. La priorité consiste à remédier à la congestion de plus en plus grave autour et dans les grandes agglomérations. Il s'agit non seulement d'aménager des infrastructures nouvelles mais aussi d'orienter les choix des usagers par une fiscalité incitative de façon à renouveler progressivement le parc de véhicules privés. Depuis six mois, un système de bonus-malus à l'achat de voitures neuves a été instauré pour pénaliser les véhicules les plus polluants, c'est-à-dire émettant plus de 130 microgrammes de CO₂ par kilomètre, dont les achats ont diminué de 40 %.

Dans le domaine des biocarburants, les perspectives de recherche sont prometteuses et rien ne serait pire sur le plan politique que de donner l'impression aux industriels de tâtonner. Il faut exploiter les pistes qu'offrent les graisses animales, les plantes destinées aux carburants de deuxième génération dont le rendement est sensiblement meilleur. L'argument selon lequel les biocarburants contribueraient à la hausse des prix alimentaires doit être relativisé : l'ensemble des surfaces agricoles consacrées aux biocarburants, que ce soit en Europe ou au Brésil, représente moins de 1,5 %. L'évolution des prix est donc surtout liée à l'augmentation de la demande alimentaire, mais aussi à la spéculation. La recherche doit également porter sur des moteurs du futur. L'État a donc engagé un programme spécifique en faveur de l'industrialisation des véhicules propres. Dans le cadre de la directive Eurovignette, la fiscalité va pouvoir prendre en compte les externalités environnementales dans la tarification de l'usage des infrastructures routières, pour les poids lourds notamment. Ainsi, en 2011, la France prélèvera une écotaxe sur les poids lourds circulant sur le réseau non concédé, comme le fait l'Allemagne qui a enregistré de bons résultats. La réussite d'une approche globale telle qu'elle est privilégiée par l'Europe et la France repose sur deux conditions : d'une part, une grande sélectivité dans le choix des projets fondée sur la réduction des émissions de gaz carbonique et le rendement énergétique – ces deux critères guideront l'élaboration du schéma national d'infrastructures de transport – ; d'autre part, une perspective pluriannuelle car les infrastructures se déploient sur des cycles longs, de l'ordre de dix à douze ans. Le financement doit s'adapter en conséquence. C'est pourquoi le Parlement s'est engagé en faveur d'un programme pluriannuel transparent, régulièrement évalué et actualisé.

Nous partageons largement les objectifs retenus au niveau de l'Union européenne. Dans la lutte contre le changement climatique, le Grenelle de l'environnement est un atout car il a permis une mobilisation de la nation tout entière et il a fédéré les syndicats, le monde associatif, les opérateurs privés, les grandes entreprises publiques et les collectivités territoriales. L'Union a été plus

qu'une source d'inspiration. Elle est un acteur déterminant pour nous aider à relever l'immense défi qui consiste à changer nos modes de vie pour laisser aux générations qui nous succéderont un monde encore plus durable. (*Applaudissements.*)

M. le président Patrick Ollier. Les politiques que nous avons exposées supposent des investissements considérables que les États ne peuvent pas financer. C'est pourquoi il me semblerait intéressant que vous nous exposiez vos points de vue sur les partenariats public-privé.

M. Luigi Grillo, *président de la commission des travaux publics et des transports du Sénat de la République italienne.* Pour l'Italie, le partenariat public-privé est fondamental puisque la dette publique est très élevée et que les ressources privées sont abondantes. Nous attendons de l'Europe, en particulier de la présidence française, après les positions prises par le président Sarkozy, qu'elle procède à une révision critique des critères de Maastricht qui s'apparentent à une religion. Depuis le 31 janvier 1992, les conditions environnementales et politiques se sont profondément modifiées. J'apprécie tout à fait les messages du président Sarkozy et les déclarations de M. Berlusconi tout en respectant le travail de M. Jean-Claude Trichet qui continue d'augmenter les taux pour combattre l'inflation. Mais il ne faut pas oublier la conjoncture actuelle. Le problème des ressources pour financer les investissements dans les secteurs stratégiques tels que les transports trouvera alors une solution.

M. Hans-Kurt Hill, *membre de la commission de l'environnement, de la protection de la nature et de la sécurité des réacteurs nucléaires du Bundestag.* L'exposé de M. Christian Jacob m'a semblé extrêmement intéressant et les sujets qu'il a évoqués méritent d'être discutés de façon approfondie.

Il faut bien entendu passer de la route au rail, mais il faut aussi négocier avec les entreprises qui font du *just in time* et évitent le stockage. M. Jacob a raison de ne pas vouloir opposer les modes de transport entre eux. En Allemagne, une privatisation de la Deutsche Bahn est envisagée, qui risque d'aller à l'encontre de nos objectifs de transfert de la route au rail.

M. le président Patrick Ollier. En tant qu'administrateur de la SNCF, je puis vous indiquer qu'en France, la privatisation n'est pas du tout à l'ordre du jour.

Mme Muriel Gerkens, *présidente de la commission de la santé publique, de l'environnement et du renouveau de la société de la Chambre des représentants de Belgique.* Si nous n'avons parlé que des biocarburants, c'est que nous nous sommes intéressés seulement au transport. C'est d'ailleurs la limite de l'exercice. Le développement durable concerne non seulement le transport mais aussi le logement qui représente un tiers des émissions de CO₂. Dans ce domaine, il y a de grandes inégalités entre les États membres. En Belgique, les maisons sont isolées,

comme en Espagne. De lourds investissements sont nécessaires pour isoler les maisons et développer les énergies alternatives comme l'éolien.

Le partenariat public-privé constitue une piste intéressante pour mobiliser très rapidement des moyens importants car il est urgent de changer maintenant. Mais le politique doit alors jouer un véritable rôle de régulateur, au niveau tant national qu'europpéen.

En Belgique, l'environnement est du ressort de la commission de la santé publique, je voudrais donc, au-delà du CO₂, attirer votre attention sur les émissions de particules. Les exigences en ce domaine posent problème aux constructeurs automobiles allemands et français. Il faut discuter avec eux pour progresser également sur ce point.

M. Alex Bodry, *président de la commission de l'économie, de l'énergie, des postes et des sports de la Chambre des représentants du Luxembourg*. Je ne partage pas l'euphorie de notre collègue italien sur les partenariats public-privé. Ils permettent de réaliser des infrastructures publiques, mais il faut s'en servir à bon escient parce que le coût sera finalement supporté par les pouvoirs publics. Il s'agit plutôt d'un mode de préfinancement de projets, une sorte de *leasing*, à moins qu'ils ne correspondent à une privatisation. En outre, je ne suis pas sûr que ces partenariats apportent un plus dans la mesure où une entreprise privée doit dégager une marge bénéficiaire. Si les pouvoirs publics travaillent efficacement, la méthode traditionnelle donnera des résultats au moins aussi bons.

Mme Birute Vesaite, *présidente de la commission des affaires économiques de la Chambre des représentants de Lituanie*. Il y a une chose dont on n'a pas parlé jusqu'à présent, s'agissant des émissions de CO₂, c'est l'éducation. Aller travailler dans sa propre voiture ou avoir recours au covoiturage n'est pas neutre en termes d'économies d'énergie. Éducation, éducation, éducation, telle est la priorité de notre gouvernement.

M. Jouko Skinnari, *président de la commission de l'économie du Parlement de Finlande*. Je souhaite ajouter deux points. D'une part, il faut améliorer le transport maritime et fluvial à condition, bien sûr, d'avoir des marchandises à transporter. D'autre part, s'agissant du transport ferroviaire, le système doit être amélioré et sécurisé avec des trains de meilleure qualité. Il y a une mafia automobile dans tous les pays, mais il y a aussi la mafia des trains, sans parler des mafias privées et étatiques.

M. le président Patrick Ollier. Vous abordez là un sujet explosif, que le président Savary devrait évoquer cet après-midi.

En tout cas, si nous voulons tenir nos objectifs, il faudra bien produire plus près, pour limiter les longs trajets. À quoi bon acheter à des pays lointains des produits qui pourraient être manufacturés sur le continent européen, alors que cela implique des coûts de transport exorbitants et aggrave la pollution. Il y a une vraie

réflexion à mener dans le cadre de l'OMC. Il faut reconsidérer les modes de production dans nos propres territoires.

Séance de l'après-midi

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale*. Je vous propose de débiter l'après-midi par l'audition de M. Gilles Savary, député européen et vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

M. Gilles Savary, *vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen*. En tant que député européen, je ressens, comme beaucoup d'entre vous, un certain sentiment d'injustice face au « non » irlandais. Le fossé semble se creuser entre les citoyens européens et l'Union européenne. Nous avons besoin de nous parler, et les parlements nationaux ont un rôle considérable à jouer dans la réhabilitation du rôle de l'Union.

Le thème qui nous occupe aujourd'hui relève d'une compétence de plein exercice de l'Union, c'est-à-dire supranationale. La commission Transport dont je fais partie est à l'origine de 40 % de la législation européenne qui vous est imposée, par l'intermédiaire de règlements ou de directives.

J'ai le sentiment que l'Union européenne, en ce domaine, a été en avance sur les nations et les groupes de pression. Cela fait sept ou huit ans que l'Europe s'est penchée sur ce qui est aujourd'hui au cœur de l'actualité dans tous les États.

La politique des transports a connu trois phases. La première, dans les années 1970, fut la libéralisation. Il fallait créer l'Europe de la route, de l'aérien et du rail, sans doute la plus difficile et la plus en retard aujourd'hui.

Puis, Mme Loyola de Palacio prit l'initiative, en 2001, de lancer le livre blanc sur la mobilité du rail, essentiellement orienté vers deux axes, la « réglementation » et le transfert modal.

Un débat avait à l'époque animé les instances européennes. La croissance des transports étant supérieure à la croissance, fallait-il fixer des objectifs découplés de la croissance ou en rester à des objectifs plus modestes ? Mme Loyola de Palacio a eu beau choisir l'objectif le plus modeste, revenir en 2010 au parc modal de 1998, cet objectif n'a pas été atteint. Plus que jamais, la route triomphe. Elle est d'ailleurs, avec le bâtiment, le seul secteur qui continue à produire du CO₂ (entre 1990 et 1995, + 23 % d'émission de CO₂).

La troisième phase est pilotée par Jacques Barrot, commissaire français aux transports. Nous devons faire en sorte de disposer de l'outil programmation d'infrastructures. Nous avons revu le financement des réseaux transeuropéens de transport. Trente grands programmes à l'horizon 2020 sont aujourd'hui prévus. Nous attendions un financement de 21,5 milliards mais nous n'en avons obtenu que 8. Sur les trente, 22 peuvent contribuer à réduire l'émission de gaz à effet de

serre et de CO₂ puisqu'ils visent à développer le ferroviaire, les autoroutes de la mer et à déployer de véritables programmes européens intrinsèques comme Galileo ou Cesar. Nous avons décidé de concentrer le peu d'argent dont nous disposons sur les zones de goulet d'étranglement ou sur les zones frontalières, de manière à ce que les États membres assument le reste.

Les parlementaires sont d'ailleurs très inquiets car outre que nous manquons d'argent, nous risquons de ne pas consommer le peu dont nous disposons simplement parce que les États membres n'ont pas de priorité transfrontalière. Les dossiers, par conséquent, remontent peu, à part le Brenner ou le Lyon-Turin. Et cette sous-consommation servira de prétexte pour nous donner encore moins de financement ! La disjonction est complète entre la politique de l'Union et la politique des États membres. Les États membres nous demandent de l'argent sur des lignes TGV ou de grands programmes classiques, mais ne prévoient rien pour le transfrontalier.

Nous risquons d'essayer un nouvel échec.

Ces projets sont pourtant essentiels car ils prévoient de très nombreuses infrastructures, notamment ferroviaires – Rail Baltica par exemple. Si l'on ne réalise pas ces projets ferroviaires, les parts modales risquent de s'aggraver car les pays d'Europe centrale et orientale font exploser la route. Au moment où se met en place le plan climat, la route ne cesse de gagner du terrain, et la situation ne pourra qu'empirer car les habitants d'Europe de l'Est auront de plus en plus les moyens d'acquérir, comme en Occident, plusieurs véhicules.

Pour cette raison, certains députés européens proposent de créer une ressource propre Transport pour le budget de l'Union, grâce, par exemple, à quelques centimes de plus sur les péages en Europe.

Concernant la tarification, ce sujet avance très vite, tout d'abord grâce à la mise en place d'un système d'échange de quotas d'émission en 2011 pour l'aérien que nous proposons d'étendre au transport et au bâtiment. Ceci explique, ce qui est contestable, que le problème du CO₂ ne figure pas dans le projet de directive Eurovignette.

Nous avons placé beaucoup d'espoir dans cette directive. Il s'agit d'autoriser les États membres à instaurer un péage universel sur toutes les catégories de routes, y compris les routes départementales ou locales. Ce péage serait fondé sur l'internalisation des coûts externes et ne prendrait pas en compte la production de CO₂ ! La situation devrait être révisée en 2013. Les parlementaires ont réagi hier et nous avons eu une première discussion sur ce sujet.

Eurovignette, par ailleurs, n'est pas obligatoire. En quoi un outil de tarification qui prétend lutter contre le réchauffement climatique peut-il être facultatif ? Le réchauffement climatique s'arrêterait-il aux frontières ? Si Eurovignette reste facultatif, seuls les pays de transit la mettront en place car, en

Europe, ce ne sont ni la gauche ni la droite qui font le débat sur le transport, mais les pays périphériques qui se plaignent de leur éloignement, et les pays de transit qui subissent la pression de tous les autres. Les pays périphériques sont en général opposés à la taxation car ils sont à des kilomètres des centres nerveux de l'Europe.

La technologie est le troisième axe d'action. Faut-il privilégier le report modal ou la technologie, couplée à la fiscalité ? Mme Loyola de Palacio avait fait du report modal une priorité mais il va à l'encontre des réflexes naturels des hommes. Nous pouvons avoir de bonnes raisons de vouloir les infléchir, tout en doutant de notre réussite. Ne faudrait-il pas plutôt développer des motorisations propres, de nouveaux carburants ? L'on constate bien que, malgré le prix du baril, les gens circulent encore beaucoup.

La semaine dernière, la Banque mondiale a délivré un rapport très catégorique : le développement des agrocarburants au Brésil et surtout le plan massif mis en place aux États-Unis auraient pesé sur les prix de l'alimentaire, sans doute durablement. Nos agriculteurs ont plutôt tendance à privilégier la culture alimentaire sur celle des biocarburants. Si nous nous lançons dans cette voie, nous devrions sans doute importer le biocarburant, en particulier du Brésil qui le fabrique à partir de produits dont le bilan écologique est des plus contestable – je pense en particulier à l'huile de palme. Aujourd'hui, la tendance dominante est de ne pas imposer catégoriquement un taux de 10 % de biocarburants à l'horizon 2020, mais plutôt de le ramener à 5 %. En revanche, il faudra insister sur le développement des biocarburants de seconde génération.

Nous réfléchissons également aux partenariats public-privé (PPP) en matière de financement des transports. Nous avons mis en place un fonds de garantie de la Banque européenne d'investissement financé par le Parlement européen pour garantir les investissements dans les grands travaux et en particulier pour gager l'intervention du privé.

La France a construit toutes ses autoroutes en partenariat public-privé, ce qui prouve que le dispositif fonctionne. Nous aimerions obtenir les mêmes résultats dans le domaine ferroviaire. Malheureusement l'économie ferroviaire ne s'y prête pas beaucoup.

Par ailleurs, pour certaines infrastructures à très long temps de retour, l'intervention publique reste la meilleure. Nous devons tirer les conséquences d'Eurotunnel, de Panama ou Suez, pour lesquels les petits porteurs pensaient retirer rapidement les bénéfices de leurs investissements. Il ne faut pas négliger le recours au PPP sans pour autant le systématiser.

Nous travaillons actuellement sur l'urbain, même s'il nous est très difficile de formuler des recommandations car ce domaine relève des régions et des villes. Le livre vert sur « une nouvelle mobilité urbaine » nous a permis de donner quelques avis, pas forcément révolutionnaires. Il conviendrait de créer un outil européen d'incitation au développement des transports doux, un programme

communautaire dédié aux transports urbains. Cette politique, sans s'imposer, peut être très incitative. Au moment où les États membres ont des difficultés à financer les tramways et les modes de transport doux, ce programme pourrait inciter l'ensemble des collectivités locales à revoir leurs plans de transport. Les transports urbains sont en effet les plus polluants.

Enfin, il faudrait mener une réflexion sur l'aménagement du territoire européen. Si le « ciel unique » permettra aux avions de voler sur des trajectoires plus droites et d'économiser du carburant, l'on n'a pas réfléchi au problème de l'hyperconcentration aéroportuaire entre Francfort, Paris et Londres. Les avions auront beau aller plus droit, une fois arrivés au-dessus de ces aéroports, ils devront faire trois tours dans le ciel avant d'être autorisés à se poser. Il en va de même du portuaire. Le Pas-de-Calais a atteint ses limites.

Quant aux autoroutes de la mer et aux autoroutes ferroviaires, elles restent des curiosités de laboratoire. L'on peut toujours appeler autoroute de la mer la liaison Bruges-Londres, mais il s'agit en réalité d'une desserte maritime entre une île et un continent. Si l'on veut véritablement soulager le territoire français pour aller de l'Espagne à Rotterdam, par exemple, il faut agir autrement. Jusqu'à présent, les autoroutes de la mer n'ont jamais fonctionné. Quel intérêt y a-t-il à acheter un camion qu'il faudra mettre sur un autre mode de transport ? Si cela peut se comprendre pour traverser des sites compliqués comme les Alpes, l'on peut s'interroger pour la plaine française. Nous avons engagé des réflexions non pas en termes de politique de transports, mais en termes de politique logistique. L'Allemagne a mis en place un plan logistique remarquable qui devrait nous amener à mener des réflexions beaucoup plus intégrées. (*Applaudissements*).

M. Hans-Kurt Hill, *membre de la commission de l'environnement du Parlement allemand*. Les ports où arrivent de grands navires de marchandises posent problème en Allemagne, car nous ne savons plus comment transporter la marchandise ensuite, à l'échelle nationale comme à l'échelle européenne, d'autant plus que les coûts de transport ont beaucoup augmenté et ne peuvent guère se répercuter.

Par ailleurs, nous devons avoir le courage d'agir sur les transports individuels. Nous devons être des visionnaires et lancer des projets intégrés de transport urbain et périurbain. C'est à l'État d'intervenir, car la privatisation me semble inimaginable.

M. Angelo Alessandri, *député italien*. S'agissant de la perspective de disposer de ressources propres pour le budget de l'Union européenne, je me demande si le moment ne serait pas venu pour la commission européenne d'encaisser de manière autonome les ressources. On a parlé de la possibilité pour l'Union européenne d'imposer de nouvelles taxes. Le moment est venu pour l'Europe de se demander comment devenir le sujet qui gère non seulement les dépenses mais aussi les recettes.

Concernant par ailleurs la directive Eurovignette, l'Italie compte environ 6 000 kilomètres d'autoroutes. Nous pourrions en créer 11 000 en transformant des routes de longue distance en autoroutes, avec lesquelles elles présentent des similarités, à condition que l'Europe nous permette d'appliquer la technique du péage virtuel, qui permettrait aux gérants d'obtenir de l'État des recettes. C'est une voie qui me semblait claire mais qui n'est plus possible avec la nouvelle directive, laquelle me semble difficilement conciliable avec la perspective de créer un péage sur toutes les routes. Toutes les routes seraient-elles concernées ou seulement celles qui présentent des spécificités particulières ?

Je reviens au partenariat public-privé. Mon pays, longtemps à l'avant-garde en matière de politique des transports, a agi avec la contribution du privé. L'Union européenne doit faire preuve de plus de souplesse en la matière, surtout en ce moment où nous manquons de ressources publiques.

Il ne s'agit pas simplement de dénoncer l'absence d'infrastructure ou d'élaborer des projets plus précis, mais de trouver les ressources pour créer ces infrastructures. Il existe un marché mondial des capitaux qui n'attend que la possibilité d'investir sur la scène européenne. L'Union devrait trouver des solutions plus précises pour permettre aux pays d'attirer les capitaux privés qui financeraient leurs infrastructures.

M. Hans-Kurt Hill, *membre de la commission de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté des réacteurs nucléaires du Bundestag*. Le transport des marchandises débarquées dans nos ports est un énorme problème. Il n'y a pas encore de solution en vue, d'autant que les coûts de transport ont beaucoup augmenté et qu'ils ne peuvent pas être forcément répercutés. Les entreprises pratiquent le *just in time* pour réduire leurs coûts de production, mais, sur le plan économique, ce modèle est plus coûteux.

Par ailleurs, le transport individuel doit changer. Il faut avoir le courage de faire plus pour les transports urbains et périurbains. C'est l'État qui devra agir en la matière car la privatisation est pour moi inenvisageable. À l'échelle de l'Union européenne, nous devons envisager des projets visionnaires et intégrés. C'est très important pour notre avenir.

M. Luigi Grillo, *président de la commission des travaux publics et des communications du Sénat de la République italienne*. M. Savary a proposé de doter le budget européen de ressources propres pour créer des réseaux européens de transport. Je me demande si le moment n'est pas venu pour la Commission européenne de dépenser davantage. Elle doit non seulement gérer les dépenses, mais aussi les recettes qu'elle pourrait se procurer soit en prélevant directement des taxes nouvelles, soit en émettant des euro-obligations garanties par le budget de l'Union. L'idée de trouver des ressources auprès des États membres a fait son temps.

Nous avons en Italie environ 6 000 kilomètres d'autoroutes. Nous pourrions quasiment doubler le réseau en transformant des routes à plusieurs voies, à condition que l'Europe nous permette d'appliquer la technique du péage virtuel. Or la nouvelle directive Eurovignette risque de compromettre la perspective d'instaurer un péage sur toutes les routes.

L'Italie a longtemps été à l'avant-garde des partenariats public-privé pour financer ses infrastructures de transport. L'Union doit être plus ouverte à cette possibilité d'autant que nous manquons manifestement de ressources pour le moment. Il ne suffit pas de dénoncer l'absence d'infrastructures ou leur qualité insuffisante, encore faut-il trouver des ressources pour financer les projets. C'est bien là que réside la difficulté. Les investisseurs sur le marché des capitaux n'attendent que la possibilité d'investir en Europe, zone où les règles sont claires et les procédures simples. L'Europe devrait élaborer des solutions pour permettre à ses pays membres d'attirer des capitaux privés.

M. Wolfgang Schimbock, *président de la commission de l'économie et du travail du Bundesrat autrichien*. Lorsque des collectivités locales ou des États mettent à disposition des ménages et des entreprises des infrastructures énergétiques ou de transport, ils s'arrangent pour couvrir leurs coûts alors que les opérateurs privés s'efforcent d'en tirer des bénéfices qui dépassent largement les coûts. Alors, quels sont les avantages que le Parlement européen escompte des partenariats public-privé pour les citoyens de l'Union ?

Mme Muriel Gerkens, *présidente de la commission de la santé publique, de l'environnement et du renouveau de la société de la Chambre des représentants de Belgique*. En vous écoutant, je me disais que nous avons vraiment de la chance que l'échelon européen nous oblige à avancer dans le secteur des transports.

La libéralisation des marchés reste à l'ordre du jour au niveau européen. Cela implique en contrepartie d'assurer leur régulation et de les contrôler. Par exemple, quand des infrastructures sont financées ou exploitées par des partenariats public-privé, il doit être rendu compte de l'utilisation des fonds aux citoyens et aux États. Comment l'Europe peut-elle faire respecter une telle approche ?

Il serait intéressant d'aménager le territoire et d'organiser la mobilité au niveau européen. L'Europe pourrait-elle aller jusqu'à infléchir une politique nationale ou au moins donner son avis sur les schémas nationaux de transport ? Les politiques régionales ou nationales sont en lien direct avec les citoyens et il faut plus de courage que dans un cadre plus global dont nous justifions et expliquons cependant les orientations localement.

M. Joukos Skinnari, *président de la commission de l'économie du Parlement de Finlande*. Notre débat est très intéressant. Maintenant que les coûts de transport et de transfert des marchandises sont de plus en plus élevés, on pourra peut-être envisager des politiques plus locales. Même pour le tourisme, le

continent européen est plus adapté. Pour cela, il faut bien entendu disposer de systèmes de transport permettant de mieux relier nos villes les unes aux autres.

Concrètement, quels sont les projets de l'Union européenne en matière de chemin de fer ?

Dans les pays scandinaves, les rivières sont nombreuses. La France aura en septembre prochain une nouvelle voie navigable sur la Seine. Peut-être pourrions-nous nous inspirer de cette idée et passer de la route au fleuve. Comment pourrions-nous mieux exploiter les fleuves pour faire baisser les coûts de transport ? L'intervention de M. Savary était très intéressante, mais, concrètement, qu'est-ce que l'Union européenne prévoit en termes de financement ?

M. Serge Poignant, *vice-président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale française*. Le programme Galileo figurait bien dans l'objectif de développement durable. Alors, pourquoi la directive Eurovignette n'a-t-elle pas retenu le CO₂ dans l'internalisation des coûts externes puisqu'elle vise bien à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre ? Par ailleurs, quelle est votre opinion sur la certification des biocarburants ? En attendant la deuxième génération, comment pourrions-nous proposer une certification internationale, au-delà du cadre européen ?

M. Gilles Savary, *vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen*. Monsieur Grillo, pour ce qui est du péage virtuel, la directive Eurovignette sera d'application tardive car, dès lors qu'elle doit s'étendre à tout le réseau, elle n'est plus compatible avec un péage physique. Elle sera applicable seulement quand les véhicules seront équipés de boîtiers de réception Galileo et quand le péage sera généralisé à tous les transports. Grâce au satellite, on recevra une facture à la fin du mois, mais ce n'est pas envisageable avant 2014, au mieux. Dans l'intervalle, les États décideront s'ils la mettent en œuvre ou non. C'est une directive trop souple à mes yeux en ce qui concerne la subsidiarité, mais elle permettra également de moduler les tarifs en fonction des heures de pointe. Le satellite est vraiment un outil redoutablement efficace, mais il n'est pas pour demain, ce qui n'est peut-être pas plus mal au moment où le transport routier est inquiet car il subit de plein fouet la hausse des prix du pétrole.

Pourquoi le CO₂ a-t-il été éludé ? La Commission a jugé préférable d'attendre la généralisation aux transports du marché d'échange d'émissions, ce qui ne préjuge pas de la position du Parlement européen. Cela étant, le lobby des transporteurs routiers a pesé très lourd sur les chefs d'État et de gouvernement. La fermeté affirmée sous présidence allemande au mois de mars 2007 s'est relâchée et, doucement, la question du CO₂ est mise de côté parce qu'elle gêne les fabricants de grosses cylindrées : les Suédois et les Allemands. Je ne dis pas que l'industrie française ne s'est pas réjouie.

Les avantages des PPP viennent de ce que les budgets nationaux sont contraints par une multitude de dépenses qui ne sont pas flexibles. La France n'est

pas un modèle de gestion, mais elle n'a cessé de réduire à la portion congrue la capacité d'investissement de l'État. Face à l'incapacité de la puissance publique, il faut bien aller chercher l'argent là où il est, c'est-à-dire dans le privé. C'est le premier avantage des PPP. J'ajoute que ces partenariats marchent. La France est la championne des PPP : elle a construit ses autoroutes grâce à eux, et ses collectivités locales ont développé la gestion déléguée des ordures ménagères et des transports publics. En revanche, il faut veiller à contrôler les opérateurs, de façon que les tarifications ne finissent pas par coûter plus cher qu'un investissement public. Sur ce point, il y a encore des progrès à faire.

Compte tenu de l'atmosphère actuelle entre les instances européennes, les gouvernements et les peuples, je vois mal l'Europe dicter des choix publics en matière d'aménagement du territoire. Ce serait déjà bien de sortir de la crise irlandaise sans en revenir à l'intergouvernemental. La grande tentation aujourd'hui, c'est de se passer des peuples, à défaut de pouvoir les dissoudre – selon l'expression de Brecht –, et de remplacer le niveau communautaire par la diplomatie. C'est une idée terrifiante pour un parlementaire européen. Jadis, il existait un schéma directeur de l'espace communautaire, qui avait valeur indicative, mais il a été sacrifié sur l'autel du libéralisme ambiant et il n'y a plus aucune réflexion d'ensemble. La philosophie générale, c'est d'introduire de la réglementation dans la liberté, mais nous n'allons pas au-delà. Je considère, à titre personnel, que nous devrions avoir une réflexion sur l'hyperconcentration portuaire et aéroportuaire et lier les crédits à un desserrement de cet étau.

Quant à la voie d'eau, elle concerne surtout l'Allemagne. Mais elle est très importante puisque le maritime et la voie d'eau, qui prennent une place considérable, sont à égalité avec la route, soit 47 %. Le réseau allemand est remarquable et il est utilisé. La France a abandonné la plupart des canaux, même si nous allons en ouvrir un nouveau entre la Seine et l'Escaut – mais cela n'aura pas été sans mal. Il a fallu renoncer au projet Rhin-Rhône, paradoxalement sous la pression de nos écologistes. L'Union ne peut rien imposer, mais elle est très entreprenante s'agissant des bassins du Rhin et du Danube qui se développent très rapidement, d'où le formidable essor des ports d'Europe du Nord.

En ce qui concerne le rail, le programme peut se résumer ainsi : libéralisation, interopérabilité, sécurité. L'ouverture du marché du fret est acquise et l'ensemble des réseaux sera libéralisé d'ici à 2014. Malgré les coups de boutoir donnés par l'Europe, les résistances nationales subsistent car elles s'appuient sur des obstacles techniques. Ainsi, entre la France et l'Espagne, l'écartement des rails n'est pas le même et il faut changer les essieux des trains. Vous imaginez bien que, dans ces conditions, l'interopérabilité ne peut pas s'obtenir du jour au lendemain. Pour la route, c'est plus simple. Malgré les efforts de financement, les directives, les choses évoluent lentement et plusieurs compagnies historiques résistent.

Les projets sur les biocarburants, la certification et la garantie d'origine, sont aujourd'hui infléchis par le rapporteur, M. Turmes, qui connaît

remarquablement son sujet. Il a fini par mettre de l'eau dans son vin. Au départ, favorable à une incorporation obligatoire de 10 % de biocarburants, il convient aujourd'hui que ce n'est ni réalisable, ni souhaitable. Dans la mesure où il faut être très clair envers les entreprises, il est d'avis de leur expliquer que l'on s'achemine vers un taux de 3 % ou 4 % pour la première génération de carburants d'ici à 2010, et qu'il faudra ensuite mettre le paquet sur la nouvelle génération avec un programme de certification et de garantie d'origine pour assurer la traçabilité et produire de l'électricité « verte ». Il a également envisagé un dispositif d'échange de certificats de garantie d'origine, sans doute pour permettre une circulation au moins virtuelle de l'électricité « verte » dans toute l'Europe. Le mécanisme figure dans le projet de directive rapportée par M. Turmes.

Mme Muriel Gerkens, *présidente de la commission de la santé publique, de l'environnement et du renouveau de la société de la Chambre des représentants de Belgique*. Le Parlement européen vient de créer une commission du climat, qui regroupe d'autres commissions. Que faut-il en attendre ?

M. Gilles Savary, *vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen*. Il s'agit d'un groupe de travail transversal qui fonctionne très bien. Les groupes de ce type n'ont pas de pouvoir de proposition législative, et ils réunissent des parlementaires de différentes commissions. Ils procèdent surtout à des auditions de spécialistes. Je me souviens d'avoir entendu Jeremy Rifkin qui voit dans les dépenses environnementales une nouvelle source d'innovation majeure susceptible de nourrir la croissance en Europe pendant trente ou quarante ans. Ce groupe est très actif et il donne l'occasion de se confronter à des experts et des industriels. Il débouche ainsi sur des préconisations précises. Sans doute faudrait-il l'ouvrir à certains parlementaires nationaux. D'ailleurs, M. Turmes s'est entouré de son propre conseil scientifique pour aborder la directive carburants. Grâce à cet intergroupe, il a des correspondants en Inde, au Brésil, aux États-Unis....

Mme Helma Nepperus, *vice-présidente de la commission de l'environnement de la Chambre des représentants des Pays-Bas*. M. Savary parle d'Eurovignette et de ressources supplémentaires mais, dans mon pays, c'est un sujet de discussion car il sera difficile d'imposer des charges supplémentaires. Après l'avoir écouté, je serais d'avis de parler davantage de l'innovation et de se concentrer sur la production de dispositifs émettant moins de CO₂.

M. Alex Bodry, *président de la commission de l'économie, de l'énergie, des postes et des sports de la Chambre des représentants du Luxembourg*. La discussion avec un représentant du Parlement européen est très enrichissante et il serait bon qu'une partie de nos rencontres ultérieures soit consacrée à de tels échanges de vue. Cela mériterait de figurer dans nos conclusions.

M. le président Patrick Ollier. C'est une excellente suggestion.

M. Gilles Savary, *vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen*. En ce qui concerne la directive Eurovignette, il appartiendra – hélas ! – à chaque État membre de la mettre en place ou non, à moins que le Parlement n’infléchisse la position de la Commission. De toute façon, les États resteront libres des modalités de mise en œuvre.

Pour ce qui est des ressources propres, l’Union européenne est aujourd’hui un club de pétanque, c’est-à-dire qu’elle est dépendante des cotisations des adhérents. Tous les ans, il faut réclamer si bien que tous ceux qui sont en difficulté à un moment ou à un autre nous expliquent qu’il faut cotiser moins. Avec les réseaux transeuropéens, nous avons une immense ambition, évaluée à 222 milliards d’euros. Nous avons travaillé en concertation avec les États membres pendant deux ans pour qu’au bout du compte, six d’entre eux nous demandent de réduire le budget. Avec quel résultat ? Eh bien, de l’euroscpticisme ! Les citoyens voient que l’Union lance trente projets, mais qu’elle n’est pas capable de les financer, alors que ce sont les États membres qui ne veulent pas cotiser davantage. Alors, de deux choses l’une : soit il n’y a plus de réseaux transeuropéens parce qu’on n’a pas d’argent pour les faire, soit les pays acceptent que l’Union se dote de ressources propres, ce qui ne serait pas scandaleux compte tenu de l’enjeu que représentent les transports. Autrefois, l’Union touchait directement les droits de douane, mais ils ont presque disparu. Depuis sa création, ses ressources propres ne cessent de baisser, si bien que, plus on a besoin de politiques intégrées, plus elle est dépendante de la conjoncture et du bon vouloir de ses membres. Les réseaux transeuropéens de transport ont été discutés et acceptés par les États. Nous devons les réaliser et, pour les réaliser, il faut des plans de financement, ce qui suppose que l’Union ait un budget transports. Nous proposons donc que la directive Eurovignette prévoie, non pas de créer une taxation supplémentaire pour l’Europe, mais que chaque État membre acquitte un centime d’euro par kilomètre sur chaque péage prélevé. On pourrait déjà le faire aujourd’hui. Ce ne serait pas choquant s’agissant d’une politique aussi décisive pour notre avenir.

Vous avez raison, je n’ai pas beaucoup parlé d’innovation. Dans le septième programme cadre de recherche-développement, 4,1 milliards d’euros seront consacrés aux transports. Actuellement, le « plus mauvais élève » de la classe, c’est l’aviation qui n’avait prévu que d’utiliser les biocarburants sans toucher à la technologie des moteurs – ce qui n’est peut-être pas possible – et d’alléger le poids des aéronefs. Du côté de la route, c’est la voiture individuelle qui pose le plus de problème. Pour le moment, l’enjeu de la bagarre, ce sont les normes d’émission. Nous sommes actuellement à 169 grammes de CO₂ par kilomètre et le Parlement européen ambitionnait 120 grammes en 2010, mais le sommet Merkel-Sarkozy a transigé à 130 grammes en 2012, compte tenu de la composition du parc et de la pression des fabricants des pays du Nord. Les constructeurs déclarent pouvoir tomber à 80 grammes, mais à un coût considérable et avec un redimensionnement des véhicules qui ne plaît pas à tout le monde. L’Europe est toujours un compromis.

M. le président Patrick Ollier. Je vous remercie beaucoup pour votre contribution très positive à cette journée.

M. Jean-Paul Emorine, *président de la commission des affaires économiques du Sénat.* J'ai été très intéressé par les points de vue des uns et des autres et je me réjouis de constater que nous partageons le même diagnostic : le transport par voie d'eau permet de consommer trois fois moins d'énergie, et le rail deux fois moins que la route. Nos ingénieurs ne tarderont pas à nous proposer des motorisations moins gourmandes avec la prise de conscience des impératifs environnementaux. Il reste ensuite la question du financement des infrastructures. Nous voulons tous régénérer nos réseaux ferrés, et je suis très intéressé par le canal Rhin-Rhône qui ouvrirait l'accès de la Méditerranée à l'Europe centrale. Mais cela demande des moyens considérables. Plusieurs types de financement sont possibles, comme les partenariats public-privé, car les budgets des États ne peuvent pas suffire. Que ce soit au niveau des États ou de l'Europe, il faut des contributions assises sur des assiettes très larges. Outre la taxation des poids lourds, il faudra bien envisager celle des véhicules légers car on ne peut pas inciter à passer au rail et à la voie d'eau sans taxer ceux qui polluent. On peut envisager un prélèvement très modique : avec trente euros par véhicule et par an, la France pourrait financer de nouvelles infrastructures, à condition d'affecter ces ressources. Ce que disait M. Savary vaut pour le niveau national. S'agissant des biocarburants, il faut se méfier des retournements de conjoncture. Toutes les analyses des experts d'il y a deux ou trois ans ont été contredites par l'augmentation des prix alimentaires. Avec les surfaces dont il dispose, le Brésil est mieux prédisposé à la production de biocarburants que l'Europe même si elle peut tout de même y consacrer quelques programmes.

Nous sommes engagés dans un processus de longue haleine et le président Ollier vous a proposé de nous réunir régulièrement. Il est important que nous débattions entre parlementaires nationaux et avec des représentants du Parlement européen. La vision européenne est indispensable car elle nous ouvre des perspectives. Le non irlandais ne doit pas nous décourager de faire évoluer notre cadre de vie, même si cela doit prendre un peu de temps. (*Applaudissements.*)

M. le président Patrick Ollier. A la fin de cette fructueuse journée de travail, je tiens à dire le plaisir que le président Emorine et moi-même avons trouvé dans ces échanges en toute liberté, en présence du président Savary dont l'éclairage était indispensable. J'espère que cette rencontre aura été utile. Il faut nous efforcer d'aller dans la même direction. En ce qui me concerne, je suis plutôt favorable à une politique d'aménagement du territoire européenne, du moins en ce qui concerne les infrastructures de transport. Je la demande depuis longtemps.

Pour le financement, j'espère que nous saurons être courageux. Le président Accoyer a souligné que la capacité du citoyen à mettre la main à la poche a ses limites. À cet égard, l'incitation est bien meilleure que la coercition et sans doute faut-il s'engager dans cette voie.

Enfin, j'ai senti une convergence sur les PPP. La France les pratiquait sans les nommer. Contrairement à ce qu'a dit notre ami luxembourgeois, ils permettent d'investir immédiatement des moyens que les États n'ont plus à leur disposition.

Je conclus par la proposition de résolution que je vous ai faite et qui est destinée à répondre à la réflexion de M. Savary sur la tentation de se passer des peuples, qui, pour être vraie n'en est pas moins choquante. Entre les gouvernements et les diplomates, il y a les Parlements. Nous représentons tous ici une capacité d'intervention dont nous ne mesurons pas la portée. Le tête-à-tête avec notre propre gouvernement, à l'intérieur de nos frontières respectives, ne suffit pas, mais, si, par des contacts réguliers, nous établissons entre nous un réseau, une sorte d'Intranet, pour échanger des informations et des propositions, nous pourrions constituer une force de frappe en faveur du développement durable et de l'environnement qui, aujourd'hui, n'existe pas. Le président Emorine et moi-même vous proposons donc de créer une interparlementaire du développement durable, qui s'étendrait au Parlement européen, pour poursuivre le dialogue que nous avons engagé aujourd'hui. Dans le cadre de la mise en œuvre du traité de Lisbonne, qui finira par se faire, je propose que nous nous rencontrions une fois par an dans le pays qui présidera l'Union européenne, pour que nos commissions continuent à travailler dans le même sens et dessinent des convergences. Pour ne pas créer de dépense supplémentaire, le secrétariat de cette interparlementaire sera assuré par l'assemblée du pays qui assurera la présidence. Cela ne résoudra pas tous les problèmes, mais nous aurons réussi à créer un lien entre nous, un réseau privilégié pour prendre des mesures courageuses destinées à sauver la planète.

*La proposition de résolution est adoptée à l'unanimité.
(Applaudissements.)*

RÉSOLUTION ADOPTÉE

Réunis le 10 juillet 2008 à Paris, les représentants des commissions en charge du développement durable au sein des parlements de l'Union européenne et du Parlement européen ont adopté la présente résolution, par laquelle ils approuvent, sous réserve, le cas échéant, de la ratification par les instances compétentes de leur assemblée, la création d'une « Interparlementaire du développement durable » réunissant les commissions parlementaires compétentes sur ces questions et plus particulièrement des délégations désignées à cet effet.

Dans le souci de minimiser les coûts, cette organisation n'aura pas de secrétariat permanent. Le secrétariat sera assuré par le pays assurant, tous les six mois, la présidence de l'Union européenne. Dès lors que sera entré en vigueur le Traité de Lisbonne, une liste sera établie en ce sens.

L'interparlementaire se réunira au maximum une fois chaque semestre. Au moins dans une première étape, des vœux pourront être adoptés, chaque assemblée comptant pour une voix. Ils seront transmis aux présidents des chambres des différents états ainsi qu'au gouvernement de chaque pays.

VERSION ANGLAISE DES TRAVAUX

Inter-Parliamentary Conference Organised by the Economic Affairs Commissions
of the National Assembly and the Senate

Transport and Sustainable Development.

Thursday, July 10, 2008

9:30 a.m.

Mr. Patrick Ollier, *President of the Economic Affairs Commission of the National Assembly*. Welcome to the National Assembly! I shall give the floor immediately to Mr. Bernard Accoyer, President of the French National Assembly.

Mr. Bernard Accoyer, *President of the French National Assembly*. The construction process of the European Union has never been linear. As in all the great human endeavours, we have gone through periods of euphoria and moments of doubt. We have seen success, crises, but the process has always continued, because in politics it is important to stay the course.

Unifying countries that have fought against each other, bringing closer cultures that have the essential in common but which differ in those thousands of small ways that make up men's daily lives, changing habits, our task is as difficult as it is exalting.

At first sight, the Irish "No" vote should discourage us, but let us pause for a minute! Who can say that it expresses a pure and simple rejection of the European Union? Who would want to return to the constricted borders of the old States? Who could wish for the end of a fruitful cooperation that has given us a half-century of peace and prosperity? It is too beautiful an undertaking, the successes have been too great, the expectations too strong. The nations of Europe have a responsibility to continue working together. I am convinced that the peoples of Europe agree with the goal that we are seeking, but the means that are proposed and the institutional formulae worry them because they see them as insufficiently democratic.

The European Community institutions were conceived at a time when the embers of resentment were still glowing between the nations. The stroke of genius of the Fathers of Europe was to understand that real unification was impossible for the moment, but that ignoring each other would be unthinkable, always. The original treaties laid foundations for Europe based on the economy, starting with the industrial elites and political leaders. This was the only way to

achieve peace. History's judgement salutes the choice of Monnet, Schuman, Adenauer, and Gasperi. But today, the time of civil wars among European nations has disappeared from people's memories. We should rejoice that our children have only brotherly feelings for each other. We must also draw lessons from this in our reflections and institutional practices.

The Union must cease to function now as the Communities did before. The time has come for a fully democratic Europe to emerge. Not only are our citizens ready for it, but they are demanding it with a vigorous call. Our continent's design must be submitted to the sovereign democracy of all the Member States. Now, where is this democracy most legitimately incarnated, if not in our national parliaments? Of course, the European Parliament plays an essential and indispensable role in controlling the European Commission and in adopting common legislation, but its action is not sufficient to quench the thirst for democracy felt by our citizens. The role of our national parliaments also remains irreplaceable.

For this reason, you are meeting here today with an immense and magnificent task: bringing the voices of our peoples and contributing to finding shared solutions. You have chosen transport and sustainable development for today's theme. Today our planet is experiencing an ecological crisis that could be its last if we do not carry out the necessary measures. It is a fundamental challenge that we must meet. This is understood by our citizens, who have already developed an environmental awareness. They are ready to make sacrifices for the good of future generations. It is our responsibility to agree on the means to apply and on the decisions that should be taken to convert this awareness into acts. These means and these decisions will meet the objectives all the more effectively if the States of Europe are unanimous, if the European Union is engaged in the quest. Transport represents an essential aspect of this fundamental issue in that it alone is responsible for one quarter of total emissions of carbon dioxide. France has decided to engage the necessary actions through the legislative program deriving from the Grenelle Conference on the Environment, whose conclusions in the domain of transport converge with the European objectives. But this question cannot be addressed and treated pertinently solely at the level of the individual States. The right place to do so is at the European level if we want to weigh on global choices. The European Union has taken the lead in the battle against global warming; it is engaged in favour of sustainable development and has given impetus to dynamic policies both in transport by rail, road, and in transport on water, as well as in favour of developing the fuels of tomorrow.

The energy crisis from which we are suffering and the work of the G8 on climate change underscore how much the theme that you have chosen lies not only at the heart current events and of what is in stake for the future, but also how great our strength can be when we are united.

The questions that will be brought up here today will be very numerous. How can we redirect our societies towards transportation that is less polluting, and

more respectful of the environment? Do we need more, or less, competition? Which taxes on road or air transport? How far should we push harmonisation?

You will have here at the National Assembly a day of work that I hope will bear fruit. You can count on the best we have to offer, to begin with the Minister Dominique Bussereau, and Patrick Ollier, President of the National Assembly's Economic Affairs Commission. He is a man of courage and of unlimited ingenuity, always able to find a compromise. You will also be helped by Mr. Jean-Paul Emorine, who with great talent presides the same commission in the Senate.

I wish for you all good work and a pleasant time here in the National Assembly. (*Applause.*)

Mr. Patrick Ollier, *President of the Economic Affairs Commission of the National Assembly*. Thank-you, Mr. President of the National Assembly, for honouring us with your presence here today. Two Vice-Presidents are among us, Mr. Serge Poignant and Ms. Vautrin, as well as Mr. Paternotte, also an officer of the Commission, and Senator Deneux who is accompanying President Emorine.

International current events oblige us to act to save our planet. Several weeks ago, the oil price rose sharply. Lorry drivers can no longer manage to pay the high prices of fuel; fishermen are experiencing great difficulty.

We must think long-term. We should like to engage a positive dialogue with you that will allow us to uncover avenues that converge to lead to solutions that we can then propose to our governments. I do not know if Nicholas Stern is correct in evaluating the total cost of global warming at 5,500 billion Euros, but we must take courageous decisions quickly.

Let me review the notion of “three times twenty” (20% of renewable energy sources, a reduction of CO₂ by 20% in the atmosphere, plus a 20% gain in energy efficiency). Do we agree on these objectives, and are we ready to pass legislation that will permit them to be met?

The law named after the Grenelle Conference on the Environment will be debated this autumn in the Senate and in the National Assembly. I hope that the courageous trails that it will blaze will be common to us all.

Without denying the pertinence of action by the European Union, I believe in the sovereignty of the Nation-State and in its unequalled legitimacy to deal with the majority of the aspects of public action. It belongs to each State to define its own position with respect to the general project of the European Union, so that this public action may be undertaken according to the individual context of each Member State.

Ecological issues are inherently an exception to this principle: this I recognize. The environment is by its very nature a global problem, calling for

both national and global awakenings. I want this awareness to be European-wide at least. I know that we can count on you to bring us your advice, your experiences, and your solutions, in order to enrich our debates in the French Parliament.

We represent 27 of the most developed countries, but we are also among the greatest polluters. Therefore we must be among the most courageous. Our efforts are necessary to serve as an example to the rest of the planet, because even if Europe has lost ground to the emerging economies for instance in demography, it is still regarded as a source of inspiration and as an example.

Transport and sustainable development have become urgent matters in France. National parliaments, their sovereignty derived from elections, want to play their role in addressing these issues. I want us also to enter into a dialogue with the European Parliament, so that each State can find a place that they haven't always enjoyed. Such is in any case the will of the French Parliament.

Are we Europeans capable of reaching agreement, so that our ideas will prevail? Will we be able to take the courageous decisions needed to transfer shipments from road transportation to rail or to waterways?

We must undergo a veritable cultural revolution.

Should we push European-wide competition even farther than today? Which type of fees should we charge for the use of our infrastructure? Which infrastructure is needed to cover and link our European territories? Should we develop railway lines dedicated just to freight? Is the "rail motorway" really a solution for the future? Isn't the European Union going too far when it defends too rigid a separation between authorities in charge of infrastructure and railway operators?

Today's climate challenges have restored our hopes for solutions from science. Which future for bio fuels? At a time when we must act to find ways to feed the planet, in full geographical expansion, should we be devoting millions of hectares of farmland to growing bio fuels whose efficiency is doubtful?

Is hydrogen a promising solution?

Can fiscal policy favour virtue and suppress superfluous consumption? We have already taken decisions in France, and I hope that they will be maintained.

France is planning to make proposals during its presidency of the European Union.

At the National Assembly, with President Accoyer, we have studied how we can best work together, and as President of the Economic Affairs Commission, I am wondering how we can develop a common approach for the long term.

We could create a network of the members of the commissions involved with ecology, the environment, and economic affairs, who would meet each year for progress reports and for exchanges of information and ideas. Thus will emerge gradually the common positions that are indispensable to confronting the uncertain future that we see before us.

My wish is that we may speak together more often in order to understand each other better and to act more effectively in the service of Europe, in which we all believe so heartily. (*Applause.*)

Mr. Jean-Paul Emorine, *President of the Economic Affairs Commission of the Senate*. I salute this joint initiative by our two assemblies. It would be impossible for the Parliament to remain on the sidelines of the issues facing Europe that are increasingly important to our fellow citizens.

For several years, the Economic Affairs Commission of the Senate has been closely involved in monitoring the European policies that affect a number of subjects that fall under the purview of our Commission.

Transport policy is an excellent example. The suppression of borders, the unified European skies, and the opening of transport to competition have undeniably favoured the free circulation of citizens and of merchandise, a founding principle in the construction of Europe, and we must all rejoice at this.

It is clear that the problem of atmospheric pollution and global warming does not stop at national borders, so the decisions taken at the Grenelle Conference on the Environment in favour of cleaner transport should be applied throughout Europe for maximum effectiveness.

The French presidency, which has just begun, has fixed four priorities in the domain of transport: climate change and sustainable development, security, the pursuit of the implementation of the internal market, and intelligent means of transport.

Among these priorities, the struggle against climate change and sustainable transport are the most important.

It is all the more urgent to deploy “green means of transport” because this sector is on the front lines in the face of the effects of oil price increases and global warming. The activities of the transportation sector represent on average more than half of the local and regional air pollution, and 31% of energy consumption in the European Union. Road transport generates nearly 84% of the CO₂ emitted by the entire sector.

In face of the negative effects of transport on the environment, it is urgent that government in the widest sense (notably the European institutions) take measures in favour of a policy of sustainable transport, respectful of the environment without sacrificing the competitiveness of our firms.

Allow me to formulate a few proposals.

First of all, we should promote the transfer from one mode of transport to others.

The means of transport that are alternatives to road transport haven't yet been sufficiently developed, notably in France. Intermodality resides in an improved integration of the different modes of transport into efficient logistical chains, so as to permit optimal use and to reduce bottlenecks.

From my point of view, it seems indispensable for us to favour the transfer of road freight to the rail and maritime networks. Strengthening the position of railways requires especially the construction of new high-speed lines, like our TGVs. Rail freight has grown significantly in Germany and in Italy, while its development has been very slow in France.

Maritime transport must also be envisaged as an alternative to shipping goods by road, through the establishment of "veritable motorways on the sea", and by making navigation on canals and rivers attractive.

We should then develop our methods of charging tolls for the use of transport infrastructure. In its report submitted on the 6th of February 2008, the enquiry group set up by the Senate Economic Affairs Commission to study the "functioning and funding of transport infrastructure", presided by Mr. Francis Grignon, proposed innovative means of finding the new resources necessary to finance the future investments that will be required.

Among these, I shall cite user taxes for heavy goods lorries, which besides improving the management of freight transport by road, should allow us to minimise the ecological impact of this type of transport by integrating what are now external costs.

On this particular matter, France must seize the opportunity of its presidency to complete the revision of the Eurovignette directive with a view to including the environmental costs caused by pollution, noise, and road congestion.

Indeed, it was just two days ago that the European Commission proposed the "Greening Transport Package". Among the measures advocated, the proposal for a directive modifying the Eurovignette directive seems very important to me. The Economic Affairs Commission, in its report on infrastructures, came out heavily in favour of renewing this system so as to make it an effective ecological instrument to help make the transport sector more sustainable.

Still within the perspective of better taking into account the environment in the transport sector, I should like to mention the special tax on automobile insurance policies for vehicles of under 3.5 tonnes that I myself supported in the report of the aforementioned enquiry group, designed to ensure the funding for

transport infrastructure projects originating from the Grenelle Conference on the Environment.

This contribution would remain modest, since it would represent on average only thirty or so Euros per year, i.e. the average motorway toll for a trip of 300 kilometres. Moreover it would present an ecological aspect since its rate would depend essentially on the level of CO₂ emissions and on the number of grams per kilometre of toxic particles produced by the vehicle.

We should also promote the use of cleaner cars and engine fuels.

Vehicles today are responsible for 10% of CO₂ in Europe. So far, the strategy for reducing these emissions has relied more on voluntary engagements by automobile manufacturers than on constraints. I am happy that France and Germany have reached agreement on future European norms for CO₂ emissions levels for cars, at their bilateral summit meeting held on June 9th of this year in Bavaria. Thus, by 2012, automakers must reduce the CO₂ produced by their cars from an average of 160 to 120 grams. And if I applaud this objective I nevertheless consider that it should be reached progressively, in order to permit the replacement of today's cars in the optimal economic and technological conditions.

As for fuels, I can only rejoice at the content of the "Energy-Climate" Package presented on January 23rd of this year by the European Commission. It proposes notably to raise the share of bio fuels in transport from 2% to 10% by 2020. However, I believe that in the current context of sharp increases in raw material prices and at a time when humanity must face a real food shortage in some parts of the globe, to which recent food riots bear witness, we must act responsibly. That is why we should give preference to bio fuels of the second generation, made from by-products, so that they don't compete with food production.

As evidence of its involvement in these issues, the Senate Economic Affairs Commission has constituted an "energy-climate" working group, which is presided by Messrs. Marcel Deneux and Daniel Raoul, and which plans to adopt a resolution this autumn.

We should next mobilise the air transportation sector in the fight for a clean environment.

Indeed, air transport has grown rapidly over the last fifteen years, bringing a considerable increase in greenhouse gas emissions.

I am pleased that the European Commission has made proposals, which were accepted by the Council and the European Parliament on June 26th of this year, to include aviation in the European system of emission permits starting in 2012.

The ETS system will apply to all international flights and will also cover flights to and from the European Union by airlines from countries outside the Union. This is a major advance in the struggle against climate change and an additional step towards the negotiation of an international agreement on measures to reduce greenhouse gases in this industry.

I now come to the necessity of promoting public transportation. More than 80% of the European Union's population live in urban areas and use their cars frequently.

Concerning urban transport, local governments can often show leadership, and I invite our local elected officials to support investments in systems designed to promote ecological and energy-saving public transportation.

In turn, this autumn the European Commission is scheduled to present a specific plan of action on "Urban Transport", with concrete proposals to make getting around in our cities more fluid.

As for research on means of transport, it is fundamental.

I am happy to report that at the European level, out of a budget of 50 billion Euros, the 7th Plan for Research and Development has attributed more than 4 billion Euros specifically to research activities on transport, and 2.25 billion Euros to research into energy sources.

Alternative solutions to petroleum can be explored, as is today the case with hydrogen use, fuel cells, electricity, or the production of sustainable fuels.

I am persuaded that in the future we shall be obliged to "travel green", but I do not underestimate the costs involved in this change, notably for our firms. We must seek on the one hand a balance between collective and individual transport, between the requirements of competitiveness, and hopes for a better life, and on the other hand environmental constraints, so as to meet the criteria for sustainable development mentioned in the Environmental Charter that was included in our Constitution in 2005. (*Applause.*)

Mr. Dominique Bussereau, *State Secretary for Transport*. Today how can we reconcile economic development with the requirements of greater mobility? In a context of global warming, the issue is primordial. Transport represents the largest sector for CO₂ and greenhouse gas emissions (34% of emissions in France in 2006, road transport being responsible for all but a tiny part of this pollution).

Therefore we must develop means of transport that are alternatives to road travel. Having said that, whatever the policies that we introduce, road traffic will always dominate, so we must in parallel reduce the ecological damage caused by road use.

The 27 States are all working to make vehicles more energy efficient. The “Energy-Climate” Package will be one of the four great priorities of the French presidency. Moreover President Nicolas Sarkozy will speak to the European Parliament about this theme today.

One-third of total energy consumption and 70% of the demand for petroleum in the European Union are linked to the transport sector. We must produce vehicles that use less fuel.

Beyond that, we must pursue our efforts to diversify fuel choices. One of the texts in the Energy-Climate Package states that by the year 2020, 20% of the energy consumed must come from renewable sources, such as wind, biomass, or hydrogen.

We must also promote cleaner vehicles by inciting public authorities or transport operators to take into account the energy and environmental effects when purchasing their vehicles. Such is the object of a European directive relative to the promotion of clean and energy-saving vehicles, adopted by the latest Council of Transport Ministers on June 13th. We are confident that an agreement can be reached at the first reading in Parliament.

With the same aim, this week the new Commissioner in Charge of Transport presented the Green Transport Package, which proposes new economic instruments designed to improve the integration of environmental costs, in particular the project to revise the Eurovignette initiative. Henceforth, the Member States will be able to include the cost of damage to the environment in infrastructure users’ fees. France intends to make advances on this issue during its presidency. The informal council of European transport ministers will work on this matter on September 1st and 2nd in La Rochelle.

In order to develop sustainable sectors, we must escape from the “all-road” mentality. Roads accounted for 60% of all transport traffic in 1984, 74% in 1994, and 86% today. This increase is unreasonable, and so President Nicolas Sarkozy wants to raise the share of non-road transport by 25% before the end of his term as president of France. We are going to work hard to reach this goal.

We want to advance the plan for a European rail network dedicated exclusively to freight, and we are expecting proposals from the Commission in the autumn, proposals which we shall discuss in the Council of Transport Ministers in December.

I hope to hear you talk about ways to improve the performance of rail freight in Europe --- speed, energy, and equipment. We must give our rail networks the capacity and the rail paths that they need, including during peak times. We must also plan for price compensations.

We must promote classic combined road-rail transport, but also Trans European rail “motorways”. The Alpine “motorway” between France and Italy

functions correctly. With our Italian neighbours, we are going to increase the number of trains progressively and open new freight handling installations.

We are currently testing another rail “motorway” between Bettembourg and the south-eastern French border, at Perpignan. We are going to reinforce this traffic, because to get lorries onto the “rail motorway” there must be frequent train service.

We also plan to build a “rail motorway” in the west of France running along the Atlantic between the Belgian border and Spain by way of Bordeaux and the Southwest. We are going to launch a preliminary tender offer for this project.

We must make our national borders disappear by improving the technical ability to operate vehicles in all the countries of the Union and by developing the famous European ERMTS system, which has been so troublesome but which is starting to give satisfaction on some itineraries. Although we are emphasising systems of infrastructure use and road-user fees for heavy goods vehicles, we must be attentive to the need for a common system, able to be used in all the other countries. We plan to introduce it onto our motorways that are still toll-free by 2012, but we mustn’t oblige lorry drivers to have very complicated devices on the front of their vehicles, because that would repeat the same errors that we made for railroads, when each State developed its own signal and electrical systems.

France is behind other countries in transport on waterways, even if it is developing nicely today on the Seine and Rhone rivers. The Seine-Northern Europe canal project, between Paris and Belgium, is very important and will allow us to link up all our basins to the European waterway network.

Concerning maritime transport, we can open “motorways on the sea”, if service is frequent and dependable. They exist already (traffic between France, Belgium, and England, between the Baltic countries and those in Northern Europe, etc.), but we can still develop them on other axes, in particular between Spain, France, and Italy. There is already service between Toulon and the port of Rome, and we hope to inaugurate a “motorway on the sea” with Spain, and perhaps Portugal, on the Atlantic seaboard. For this we shall need financing, and the Marco Polo programme will not suffice. In order to advance, I have asked the Commission to propose a new reglementary framework.

During the informal council of transport ministers in September in La Rochelle, we shall try to make progress towards this end, to simplify the formalities, to find funding, and to reflect on technological improvements.

We have ourselves led a reflection on the future of our economic development, the Grenelle Conference on the Environment.

Thank-you for being here today with us to work together for a new transport policy. (*Applause.*)

Mr. Hans-Kurt Hill, *Member of the Commission on the Environment and the Protection of Nature of the German Parliament*. Thank-you for your invitation. Germany has already imposed quotas for agri-fuels and biomass, which has disrupted fuel markets, because the competition has bankrupted some producers.

In aiming for a 10% share of bio fuels we shall be very dependant on imports. We could have foregone this policy of imposing quotas, because the market was already there. Biomass is mostly used by heavy goods lorries. Increasing numbers of people come to Germany to buy petrol.

As for biomass, it would be advisable to decide on a realistic share for each country before discussing sustainability certificates.

Mr. Wolfgang Schimbock, *President of the Economic and Employment Commission of the Austrian Parliament*. European citizens need a dense transportation network. Passenger and freight transport must be conceived globally. Regional service is often provided by small companies. Weakened by international competition, it is possible that these small firms might no longer be able to ensure transport on the local and regional levels. The quality of life of the inhabitants of these regions would be adversely affected, with difficult conditions of access to their jobs. In the end they will be obliged to use their own private cars, which would go against our objectives.

In addition I am very reserved as to the concept of neutrality in terms of costs (toll receipts, etc.). We shall have to study the question with freight specialists.

Food prices have gone up in Austria as well. A study by the Austrian Chamber of Commerce has shown the correlation between the rise in the price of fuel and that of food. We cannot restore our citizens' confidence unless we respond to their preoccupations on the European level.

Ms. Muriel Gerkins, *President of the Health, Environment, Climate, and Sustainable Development Commission of the Belgian Parliament*. In Belgium, we have imposed strict environmental criteria for the production of bio fuels. However we shall have to import bio fuels, and so it will be difficult to enforce these criteria.

The situation in Belgium has changed, to the point that we should like to question the 10% quota for bio fuel use, because this measure could worsen the food crisis and create competition in the use of agricultural products between fuels and the other uses to which they can be put.

On the other hand we do uphold the “three times twenty” objectives. It is imperative to reduce road traffic, and we approve the French proposals. Indeed we must develop trans-national tools for transporting passengers and merchandise that answer the expectations of our fellow-citizens and our businesses. Only the

European level will allow Belgium to join the development of networks that are compatible with those of our neighbour States, because Belgium, other than the fact that it is a small country that everyone else crosses through, is composed of different communities with differing interests and geography.

This reflection applies to both rail and waterway transport.

In addition, we must adopt fiscal dispositions that incite our citizens to travel on public transportation, or on foot or by bicycle. Indeed if shipping freight is largely responsible for CO₂ emissions, the use of private vehicles also shares its part of responsibility.

We must also encourage local modes of consumption and production. We cannot continue to ship in strawberries from Kenya or Australia, but this is a question of economic organisation and of political orientations. In Belgium we have seen the growth of regional airports that live only on this type of imports.

Finally, we must favour research in fuels, but also in adapting and constructing the necessary tools. It is difficult to combine the transport of freight by air and by rail, because the existing equipment doesn't permit the transfer of shipments from an aircraft to a train car.

Mr. Vladimir Dontchev, *Advisor to the Bulgarian Parliament*. First, I want to thank you for organising this event. Bulgaria supports the policy of preserving the environment. We encourage our fellow citizens to use more ecological vehicles, through measures aimed at replacing their current automobiles, at establishing new ecological standards, and at favouring innovation. We have also taken fiscal dispositions for the renewal of public transport --- renewing buses, introduction of a tax to enter city centres, mandatory engine function inspections, and incentives for hybrid automobiles.

In addition we must favour recourse to clean fuels, develop rail transport, renew our railways, and incite the population to prefer public transport.

We are trying to modernise our roads and to develop public transit.

We support the strategy of the European Commission aiming to transfer road traffic to rail and waterways.

Moreover we must favour the use of new fuels such as hydrogen fuels, on condition that this does not create competition with food production. Finally, we must promote the use of cleaner vehicles.

Mr. Luigi Grillo, *President of the Transport Commission of the Italian Parliament*. I appreciate all that has been said here, notably by the Minister and by the President of the Senate Economic Affairs Commission.

Italy is trying to carry out a policy combining respect for the environment and economic development. We must create alternatives to road transport. The European Union is opening for us new directions in which to work.

First of all, we must create organic infrastructures at the European level in order to dispose of the necessary resources. The European Union is putting 8.4 billion Euros at our disposal for the creation of essential infrastructure.

We must favour public-private partnerships in order to involve private capital markets and in a fixed manner earmark VAT receipts for the development of European infrastructure.

Also, we must optimise the organisation of current demand for transport, notably because of the sharp rise in fuel prices. We must reduce energy consumption by the transport sector. If our transporters were not hauling their trailers empty on 45% of their trips, we could reduce fuel consumption considerably.

For the last five years, we have been investing large sums in rail and maritime transport. Thanks to our privileged location on the Mediterranean, Italy will become one of the most important corridors for traffic. That is why we have launched a reform of our ports and a more generally reflections about the whole domain of logistics. In order to develop our “motorways on the sea”, in 2004 we created an “ecobonus”, which costs us 150 million per year. This policy is beginning to bear fruit.

Mr. Jouko Skinnari, *President of the Economic Commission for the Finnish Parliament*. Finland has nuclear power plants, and by 2020 a new system with new safety standards will be applied. Our priority will continue to be saving energy. Can road transport be replaced by waterway, maritime, or rail transport? These are the challenges that must be met at the European level. There is a very strong transportation axis between Finland and Russia, as well as links with the other countries of the European Union.

We have fixed an objective of 5.75% of agri-fuels for 2010, to be maintained in the following years. This is a very important challenge, and we insist on meeting it.

Which fuels will we use for automobiles? Ethanol has been produced successfully from animal fats and from agricultural waste products. Since these wastes exist, it is important to convert them into energy. Today we need new ideas.

Why have food prices risen so sharply? The European Union must study this question.

This autumn, our government will publish its long-term strategy for energy policy. The previous strategy dates from 2005. Since then there have been profound upheavals in the world situation.

Bio-energy based on tree-growing must also be taken into account. The exploitation of forests is highly developed in Finland, and we have established objectives for CO₂ emissions through the entire life cycle of trees.

Ms. Birute Vesaite, *President of the Economic Affairs Commission of the Lithuanian Parliament*. Lithuania supports the Energy-Climate Package. It is true that European motorways are overloaded with heavy goods vehicles. Transferring shipments from motorways to rail will allow a reduction in CO₂ emissions, but will also save many lives.

Our waterways are also not used efficiently, and should be integrated more closely into European policy.

The European “Rail Baltica” project is underway. It will link the northern part of Europe with Russia and Central Europe.

Oil prices having risen considerably, we must review our research policies in order to advance the development of vehicles powered by hydrogen and electricity.

More generally, the European Union must re-examine its entire energy policy. The Energy-Climate Package foresees that by 2020, 20% of our energy will be drawn from renewable sources, but what about the other 80%?

Lithuania does not wish to stop the second Ignalina reactor. Why close a reactor that could function until 2012 or 2015, thus isolating Lithuania and all the other Baltic States? I hope that the French presidency will examine this question.

Mr. Alex Bodry, *President of the Economic, Energy, and Postal Commission of the Parliament of Luxemburg*. I should like to come back to the question of agri-fuels. The most recent conclusions reached during informal meetings are very surprising in that they minimise the engagements taken at the level of the Union.

If we go back on the 10% bio fuels objective, we are going back on the final objective of reducing CO₂ emissions.

Moreover, the debate on food price increases doesn't involve only the problem of bio fuel production, but also the production of energy from biomass, which is very important for our country.

Concerning people who cross borders, 150,000 workers who live on borders with our country commute to work in Luxemburg, representing 40% of our labour force. We cannot address the problem of road transport without solving, at the European level, the issue of this cross-border flux.

Ms. Helma Nepperus, *Vice President of the Environmental Commission of the Chamber of Representatives of the Netherlands*. The question of global warming is very important for the Dutch Parliament, and we are trying not to limit ourselves to just one legislative measure.

In our country transport is very important and often international since the Netherlands is a small country. Heavy goods vehicles and private cars are the source of a very high level of pollution. So in order to have more efficient cars, we want to stimulate innovation and reduce CO₂ emissions.

To this end, we seek to promote the use of trains and ships rather than road vehicles: the Rhine links us to Germany, but it is still necessary for our ports and shipyards to innovate. And if ships generate heavy pollution, favouring them would be senseless.

Concerning rail transport, we are trying to improve our international links with Belgium and Germany, but sometimes one could wonder if it wouldn't be easier to go to the moon than to get new trains! The idea is to find the right balance between respect for the environment and economic growth, which must go hand in hand and which innovation will allow us to reconcile.

A proposal has been made in Parliament to charge by the kilometre for motorway use. Tolls were to be modest, but the news made headlines in the press. We shall see what will come of it, but it seems normal to pay for each kilometre travelled. We also want to agree on innovative projects like bio fuels or wind energy.

A priori, I am very favourable to bio fuels, but their development might well worsen deforestation in tropical countries and accelerate food price increases. As for the objective of a 10% share for bio fuels, the Dutch Parliament is wondering if we shouldn't be more modest and turn more towards second-generation bio fuels.

Finally, the debate about the wisdom of choosing nuclear power is continuing between the Majority and the Opposition.

Mr. Miguel Frasilho, *Member of the Public Works, Transport, and Communes Commission of the Assembly of the Portuguese Republic*. I am delighted with this initiative taken by the French National Assembly and Senate on this fundamental question of transport and sustainable development. In Europe, transport by road dominates the other means of land transport. The principal strategy, for individuals, consists of encouraging the use of public transportation rather than the use of private vehicles, and for freight, to favour railways. We must also develop waterway and maritime transport for shipping over longer distances.

Portugal has seen sharp increases in international transport during the last ten years, but the maritime shipment of merchandise has lost ground, since it now

accounts for only 62% of transport, as against 76% previously, whereas the share of road transport has grown from 22% to 35%. Road traffic with the European Union henceforth represents 62% of total traffic, to compare with 50% ten years ago; it is followed by maritime traffic whose share has declined from 48% to 33%.

Following the sharp increases in fuel prices, ridership on public transportation has grown, even if only temporarily.

The development of new fuels and of more efficient vehicles constitutes a priority for my country given the fact that resources of fossil fuels are limited and that their markets are affected by geopolitical instability.

A project to which we hold particularly is that of Renault-Nissan to promote hybrid vehicles. The accent will first be placed on commercial vehicles since Israel will be equipped with such vehicles by 2011. Renault-Nissan counts on playing the role of precursor in this domain. The Portuguese government has concluded an accord with the Franco-Japanese manufacturer to participate in this project, which now concerns three countries --- Portugal, Israel, and Denmark --- where electric vehicles will be tested. It is the type of project that all countries should support so that any success in public transport may subsequently be extended to private vehicles.

We must also underline the major role of public operators of transit systems. In Lisbon, 65% of the public transport fleet has recently been renewed, both to raise the quality of service rendered to users in terms of comfort and safety and to improve environmental performances. In Coimbra, the local operator is only one on the Iberian Peninsula to have conserved a totally electric tramway, whose operating costs are less than those for diesel and which limits the presence of more polluting vehicles in the city centre. In Porto, the company has an objective to have 50% of its fleet powered by natural gas, at the same time as it will experiment with three vehicles powered by hydrogen, obtained from specific filling stations. This experiment is part of the European project named CUTE --- Clean Urban Transport for Europe --- in which nine other European cities are taking part. It must be noted that these vehicles cost five times as much as those running on natural gas.

Our structural priorities conform to those of the Union, but they will have to be re-examined in function of changes in fuel prices. Until recently we were not prepared for such high prices. The Member States will have to react and to take initiatives to obtain better results, by eliminating traffic congestion, improving energy efficiency, and reducing energy dependency. It is important for the European Union to play a leadership role and to support, including financially, initiatives in research and good practices.

Ms. Silvia Ciornei, *President of the Economic Commission of the Romanian Senate*. Concerning the use of bio fuels, we think that it is important to apply the principle of flexibility to reach the objective of the Union. Each

Member State can thus follow the plan of action which seems appropriate to its own national context. Still, it is necessary to establish European standards for the composition and the incorporation of bio fuels and to concentrate on the second generation.

Research and innovation are essential to reach the objective of 20% reduction in CO₂ emissions by 2020, but they must be accompanied by a strong involvement by industry and transport operators to implement the solutions that will be identified. That is why I am pleased with the Commission's proposal in favour of green vehicles, which envisions financial support to the users of innovative technologies.

For the last four years, Romania has been engaged in a programme to renew highly polluting vehicles. We bring financial support of up to 3,000 Euros to anyone who replaces his old vehicle by a new car. This programme has been a great success. With incentives, we should reach our objectives for climate protection at the European level.

Mr. Jan Slaby, *President of the Agriculture, Environment, and Protection of Nature Commission of the National Council of the Republic of Slovakia*. On the issue of the increase in the share of bio fuels, representatives of the agriculture committees of the Czech Republic, Hungary, Poland, and Slovakia met in Prague with representatives from several companies. We discussed the production of bio fuels and of agricultural raw materials. In the final document, we have set forth a common position to reserve the growing of bio fuels to low-quality farmland --- especially wetlands ---, to favour second-generation fuels, and to use agricultural waste products, so as to avoid competition with traditional farming. At the Rome meeting of the FAO in May 2008, I showed the advantages of this proposal, which would allow us to meet the objective of 10% of incorporation without hindering farm food production.

President Patrick Ollier. I am surprised that the speakers have spoken only of bio fuels. It would be interesting for us to speak about photovoltaic energy, biomass, and even wind power, to which the French Parliament isn't very receptive.

Mr. Franc Feri Horvat, *President of the Economic Affairs Commission of the National Assembly of Slovenia*. I am in complete agreement with the three presidents who spoke at the beginning of our meeting.

Over the last ten years, Slovenia has mainly invested in the development of roads in order to integrate the Trans-European networks. We had no other choice, given the huge increase in road freight shipments between Central and Eastern Europe on the one hand, and Western Europe on the other. Following Slovenia's adhesion to the European Union, road transport was multiplied by four in barely four years. Within our transport strategy, our priority will go henceforth to the modernisation of the Slovenian rail network, by developing it towards the

east and on the north-south axis. Obviously that requires substantial financial resources. Indeed we have solicited funds from the European Union and have tried to set up public-private partnerships. In this situation, close cooperation with our neighbours, particularly Italy and Austria, will be very important. We support the Union's efforts to promote modes of transport that are more sustainable and more respectful of the environment. A good alternative solution to roads would be rail or river navigation. However to reach these objectives, it is necessary to ensure serious monitoring, by adopting the appropriate legislation and mobilising the required financial resources. We should take the right measures at all levels, and coordinate the whole at the level of the Union.

To conclude, I wish every success to the French presidency for its very ambitious programme.

Mr. Christian Jacob, *President of the Delegation for Territorial Development and for Sustainable Development of the National Assembly*. I congratulate the presidents of the Economic Affairs Commissions of the National Assembly and the Senate for having initiated this fruitful exchange. The interest of the discussion resides in a better knowledge of our respective experiences.

As for the French Parliament, the issue of transport is at the heart of the European strategy to counter global warming and of the bill introduced this very day at the National Assembly pursuant the Grenelle Conference on the Environment. Transport represents 26% of greenhouse gas emissions, and road transport is the largest producer of carbon dioxide, with 35 million tonnes in 2006, as against 2 million tonnes for the other means of transport. But road transport accounts for 88% of trips by individuals and 81% of merchandise freight, which makes it inescapable. It would be useless to oppose the various modes of transport, and it is better to play upon their complementarity and integration. The European Commission has launched the concept of clean mobility, encompassing all modes of transport. It is also the challenge that we have fixed for ourselves within the framework of the Grenelle Conference on the Environment, since we aim reduce carbon dioxide emissions by 20% by 2020, that is, bringing them back to their level of 1990. The overall objective can be outlined in a series of specific objectives.

Thus, for railways, the share of non-road freight must increase by 25%, thanks to recourse to shipping by railroad, which will permit a saving of 80% of carbon dioxide emissions. We must also encourage the emergence of local operators. As for passenger traffic, collective transport becomes a priority both in urban areas and for long-distance travel. We shall start construction of 2,000 kilometres of high-speed lines by 2020, and we are studying a programme for an additional 2,500 kilometres.

Transport on waterways will be developed because it follows the logic of sustainable development. One single convoy can transport 4,400 tonnes of merchandise, or the equivalent of 220 lorries. The impact is very positive not only

environmentally, but also in terms of security. Each tonne transferred from roads to waterways divides carbon dioxide emissions by four, on average. Today the network is under-used in France, and according to specialists, traffic could be increased sevenfold by pulling all the levers of the logistical chain: connecting waterways with the major maritime ports, improving the supply of transport services proposed by operators, and offering accompanying measures and incentives to the forces participating in the economic life of the country. France has modernised its river infrastructure only very parsimoniously since the end of the Second World War. There lies an enormous challenge to face the growth in traffic and to improve the quality of service. The effort should go first to the large-scale waterway network, which attracts 90% of the traffic. This traffic could still increase by 25% in five years, thus conforming to the objective that we have given ourselves.

In matters of maritime transport, we must develop port capacity and improve connections to them so as to favour multi-modal traffic. We shall also need to develop “motorways on the sea” along the Atlantic and Mediterranean coasts, to gain a transfer of traffic of from 5 to 10%.

France will support the initiative to include air transport emissions in the market for emission quotas.

Concerning the road network, the goal is to use it more efficiently and to exploit it better by developing certain exploitation methods and user information systems. The priority consists in remedying the increasingly serious congestion in and around major metropolitan areas. This requires not only building new infrastructure but also directing the choices of drivers through tax incentives to renew their private vehicles progressively. For the last six months, a bonus-penalty scheme for the purchase of new cars has been in force, seeking to penalise highly polluting vehicles, that is those emitting more than 130 micro-grams of CO₂ per kilometre; their sales have decreased by 40%.

In the field of bio fuels, the outlook for research is promising, and nothing would be worse politically than giving the impression to industry that we are feeling our way. We must exploit the solutions offered by animal fats and by the plants destined for second-generation fuels whose energy yield is markedly better. The argument that bio fuels contribute to the rise in food prices must be kept in perspective: the farmland devoted to bio fuels, whether in Europe or in Brazil, represents less than 1.5% of the total. Thus, the recent price rises are mostly due to the increase in the demand for food, but also to speculation. Research must also be done into the motors of the future. The State has thus engaged a specific programme in favour of manufacturing clean vehicles. Under the Eurovignette directive, fiscal policy will be able to take environmental effects into account when establishing road-use fees, notably for heavy goods vehicles. Thus, in 2011 France will levy an eco-tax on lorries travelling on the parts of the road network that are not let out to concession, as Germany does with good results. The success of a global approach as favoured by Europe and also by France rests on two

conditions: on the one hand, a severe selectivity in the choice of projects based on the reduction of carbon dioxide emissions and energy yields --- these two criteria will guide the establishment of the national transport infrastructure scheme ---, and on the other hand, a pluri-annual time frame, because infrastructure is deployed over long cycles, of ten to twelve years. Consequently the funding must be adapted to this. That is why the Parliament is engaged in favour of a transparent, multi-year programme, which will be evaluated and updated regularly.

We wholeheartedly share the objectives decided at the level of the European Union. In the fight against climate change, the Grenelle Conference on the Environment is an advantage because it has mobilised the whole nation, and it has federated the trade unions, associations, private operators, the large public firms, and local governments. The Union has been more than just a source of inspiration. It is the determining factor in helping us to meet the immense challenge that consists of changing our life styles in order to leave a more sustainable world to the generations that will follow us. (*Applause.*)

President Patrick Ollier. The policies that we have presented require considerable investment that the Member States cannot finance alone. That is why it would be interesting to me if you presented your viewpoints on public-private partnerships.

Mr. Luigi Grillo, *President of the Public Works and Transport Commission of the Italian Parliament.* For Italy, public-private partnerships are fundamental since the level of our public indebtedness is very high and private resources are abundant. What we expect from Europe, in particular from the French presidency, after the positions taken by President Sarkozy, is for a critical revision of the Maastricht criteria, which have come to resemble a religion for some. Since January 31st, 1992, political and environmental conditions have changed radically. I very much appreciate the messages of President Sarkozy and the declarations of Mr. Berlusconi, while respecting the work of Jean-Claude Trichet who continues to raise interest rates to combat inflation. But we mustn't forget the current economic situation. A solution will be found to the problem of resources to finance investments in strategic sectors such as transport.

Mr. Hans-Kurt Hill, *Member of the Commission on the Environment and the Protection of Nature and Safety of Nuclear Reactors of the German Parliament.* Mr. Christian Jacob's speech seemed extremely interesting to me, and the subjects that he brought up deserve more discussion.

Naturally there must be a shift from road to rail, but there must also be negotiations with the firms that work on the "just-in-time" principle and avoid stocking inventory. Mr. Jacob is right not to wish to place the various modes of transport in opposition with each other. In Germany, the privatisation of the Deutsche Bahn is being envisaged, which runs the risk of going against our objective of transferring shipments from roads to rail.

President Patrick Ollier. As an administrator of the SNCF, I can indicate to you that, in France, privatisation is not on the agenda.

Ms. Muriel Gerkins, *President of the Public Health, Environment, and Renewal of Society Commission of the Belgian Parliament.* If we have spoken only of bio fuels, it is because we have only been interested in transport. This is moreover one of the limits of the endeavour. Sustainable development involves not only transport but also housing, which accounts for one-third of CO₂ emissions. In this domain there is great inequality among the Member States. In Belgium, the houses are insulated, as in Spain. Heavy investments are required to insulate houses and to develop alternative energy sources like wind power.

Public-private partnerships are an interesting way to mobilise large sums very rapidly, because it is urgent to change, now! But government must then play a true role of regulator, at both the national and European levels.

In Belgium, the environment is the responsibility of the Public Health Commission, and so I would like, beyond CO₂, to draw your attention to particle emissions. Requirements in this domain are causing problems to automakers in Germany and in France. We must discuss the situation with them to make progress on this point as well.

Mr. Alex Bodry, *President of the Economic, Energy, Postal and Sports Commission of the Parliament of Luxemburg.* I don't share the enthusiasm of our Italian colleague for public-private partnerships. While they do allow us to build public infrastructure projects, they must be used prudently, because the costs will be borne ultimately by government. They are more a type of pre-financing for projects, a kind of leasing agreement, unless they correspond to a privatisation. Moreover I am not sure that these partnerships bring a plus, in that a private firm has to make a profit. If government institutions work efficiently, the traditional method will give results that are at least as good.

Ms. Birute Vesaite, *President of the Economic Affairs Commission of the Chamber of Representatives of Lithuania.* There is one thing that we haven't yet spoken of, concerning CO₂, and that is education. Commuting to work alone in one's own car and car-pooling are not the same in terms of saving energy. Education, education, education, this is our government's priority.

Mr. Jouko Skinnari, *President of the Economic Commission for the Finnish Parliament.* I should like to add two points. First, maritime and waterway transport must be improved, if, of course, there is merchandise to transport. Second, concerning rail transport, the system must be improved and made safer with better quality trains. In every country there is an automobile "mafia", but there are also railway "mafias", without speaking of private and state "mafias".

President Patrick Ollier. There, you are bringing up an explosive subject, which President Savary plans to evoke this afternoon.

In any case, if we wish to meet our goals, we must produce closer to consumers, to limit long shipments. Why buy from far-away countries products that could be manufactured on the European continent, when doing so involves exorbitant shipping costs and worsens pollution. There is a real reflection to lead within the framework of the WTO. We must reconsider having means of production in our own countries.

Inter-Parliamentary Conference Organised by the Economic Affairs Commissions
of the National Assembly and the Senate

Transport and Sustainable Development.

Thursday, July 10, 2008

Afternoon Session

Mr. Patrick Ollier, *President of the Economic Affairs Commission of the National Assembly*. I propose that we begin this afternoon by listening to Mr. Gilles Savary, a Member of the European Parliament and Vice President of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament.

Mr. Gilles Savary, *Member of the European Parliament and Vice President of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament*. As a Member of the European Parliament, I feel, as many of you do, a certain sentiment of injustice vis-à-vis the Irish “No” vote. The gap seems to be widening between the citizens of Europe and the European Union. We need to talk to each other, and the various national parliaments have a considerable role to play in rehabilitating the Union.

The Union has full powers, supranational powers concerning the theme that we are dealing with here today. The Transport Commission of which I am a member, is at the origin of 40% of the European legislation that is imposed on you, through regulations and directives.

I have the feeling that in this domain the European Union has been in advance of the Member States and the pressure groups. For the last seven or eight years Europe has been addressing what is today at the heart of the current news in all of the States.

Transport policy has gone through three phases. The first, in the 1970’s, was liberalisation. We had to create the Europe of roads, of the skies, and of rail, the latter being doubtless the most difficult and where we are the most behind schedule today.

Then in 2001, Ms. Loyola de Palacio took the initiative of launching the white paper on rail mobility, essentially oriented in two directions, “re-regulation” and modal transfer.

There was a debate at the time among European authorities. The growth in transport being greater than the growth of the economy, should objectives be fixed that were without relation to economic growth, or were the objectives to remain more modest? It was in vain that Ms. Loyola de Palacio opted for the more modest objective, that is coming back to the relative shares of modes of

transport that prevailed in 1998, because even that reduced objective was not met. More than ever road transport was triumphant. It was moreover, with the construction industry, the only sector that continued to produce ever more CO₂ (between 1990 and 1995, 23% more CO₂ emissions).

The third phase is being piloted by Jacques Barrot, the French E.U. Commissioner for Transport. We must arrange to control the means of programming infrastructure projects. We have re-examined the financing of Trans-European transport networks. Today, thirty major programmes are planned for 2020. We were expecting 21.5 billion Euros in funding, but we have obtained only 8 billion. Of the thirty programmes, 22 can contribute to a reduction in greenhouse gas and CO₂ emissions, since they aim to develop railways, “motorways on the sea”, and to deploy veritable intrinsic European programmes like Galileo or Cesar. We have decided to concentrate the little money that we do have on areas of bottlenecks or on border zones, so that the Member States can ensure the rest.

The Parliamentarians are moreover very worried because apart from our lack of money, we run the risk of not using up the little bit that we do have, simply because the Member States do not have any trans-border priorities. Consequently the projects are not proposed, except for the Brenner or the Lyon-Turin. And this under-consumption will serve as a pretext for granting us even less funding! There is a total divorce between the policy of the Union and the policies of the Member States. The Member States ask us for money to build high-speed train lines or for other more classic major programmes, but they provide nothing for cross-border projects.

We are running the risk of another defeat.

However, these projects are essential because they provide for very numerous infrastructure schemes, notably rail projects --- “Rail Baltica” for example. If we don’t realise these rail projects, the proportion of the different modes in total transport might well become even more unfavourable, in view of the sharp rise in road building in the countries of Central and Eastern Europe. At the very moment that the Climate Plan is being set up, road transport continues to gain ground, and the situation can only get worse because the inhabitants of Eastern Europe will have more and more money to purchase several vehicles, as in the West.

For this reason, some European M.P.s propose the create for transport its own specific resource within the Union’s budget, thanks to a few more cents added to road tolls in Europe for example.

Concerning the setting of rates, the subject is advancing very rapidly, first of all thanks to the introduction in 2011 of a system of exchange for emission quotas for air transport, which we propose to extend to all transport systems and to

construction. This explains the notion, which can be contested, I grant you, that the problem of CO₂ does not figure in the Eurovignette project directive.

We have high hopes for this directive. It will authorise the Member States to introduce a universal toll collection on all categories of roads, including secondary roads or local thoroughfares. This toll would be based on the inclusion of the external costs of road use, but would not take CO₂ production into account! This should be corrected in 2013. The M.P.s reacted yesterday, and we have had a first discussion on this subject.

Eurovignette, moreover, is not obligatory. How can a fee-setting tool that claims to fight against global warming be optional? Does global warming stop at borders? If Eurovignette remains optional, only the countries with high rates of transit traffic will introduce it, because in Europe the debate on transport policy is not between the Left and the Right, but between the peripheral countries, which complain about their remoteness, and the countries through which traffic passes and are thus under pressure from all the others. The countries located on the edges of Europe are generally opposed to this type of taxation, because they are many kilometres from the nerve centres of Europe.

Technology is the third avenue for action. Should we favour the shift in transport modes from road to less-polluting modes, or should we favour technology, coupled with fiscal measures? Ms. Loyola de Palacio had made the change in modes of transport a priority, but that solution goes against man's natural reflexes. We can have good reasons to seek to change them, all the while doubting our success. Shouldn't we rather be developing clean engines, new fuels? It is clear that despite high petroleum prices, people continue to drive their cars immoderately.

Last week, the World Bank issued a report that is categorical: the development of agri-fuels in Brazil, and above all the massive plan set up in the United States of America have probably weighed on the prices for foodstuffs, doubtless durably. Our own farmers tend to favour growing food rather than producing bio fuels. If we embark on insisting on widespread use of bio fuels, we shall no doubt have to import them, in particular from Brazil, which is producing their bio fuels from products whose ecological record is most contestable --- I am thinking particularly of palm oil. Today the dominant trend is not to impose categorically a 10% rate of bio fuels by 2020, but rather to reduce it to 5%. On the other hand, we must insist on the development of second-generation bio fuels.

We are also thinking about public-private partnerships to finance transport projects. We have established a reserve fund at the European Investment Bank, financed by the European Parliament to guarantee investment in major public works projects and in particular to attract the participation of private capital.

France has built all of its motorways through public-private partnerships, which proves that the system works. We should like to obtain the same results in

railways. Unfortunately the economics of rail does not lend itself very readily to this.

It must be said that for certain types of infrastructure with very long pay-off periods, public intervention remains the best. We must draw lessons from Eurotunnel, and the Panama or Suez Canals, where small investors imagined a quick return on their investments. We mustn't neglect public-private partnerships, without having recourse to them systematically, however.

We are currently working on urban transport, even if it is difficult for us to formulate recommendations, because this is a domain for which cities and regions bear responsibility. The green paper on "a new urban mobility" allowed us to express some opinions, which were not necessarily revolutionary. We should create a European tool to give incentives for the development of means of transport with a low environmental impact, a Union programme devoted to urban transportation. This policy, without being imposed, can offer a great incentive. At a time when the Member States are experiencing difficulties in financing tramways and other low-pollution means of transportation, this programme could incite all local governments to revise their local transport plans. Transportation in urban areas is in fact the greatest source of pollution.

Finally, we should think about how we develop the European territory. If the "One Sky" will allow our aircraft to fly on straighter trajectories and to save fuel, we haven't thought about the problem of the hyper-concentration of airports among Frankfurt, Paris, and London. Even if the aircraft can fly in straighter lines, once they arrive over these airports, they must circle three times in the sky before being authorised to land. It is the same situation in our ports. The Pas de Calais region in France has reached its limits.

As for high-speed maritime links, the "motorways on the sea" and for "rail motorways", they are still curiosities in the laboratory. We can always call the Bruges-London liaison a "motorway on the sea", but it is really maritime service between an island and a continent. If we truly wish to spare the French territory in going from Spain to Rotterdam, for example, we must act otherwise. So far, the "motorways on the sea" have never worked. What is the interest in buying a lorry that must be loaded onto another mode of transport? If it is easy to understand such a system in order to travel through complicated sites such as the Alps, one can wonder about travelling across the plains of France. We have begun to think, not in terms of transport policy, but in terms of logistical policy. Germany has implemented a remarkable logistics plan that should lead us to much more integrated reflections. (*Applause.*)

Mr. Hans-Kurt Hill, *Member of the Commission on the Environment of the German Parliament.* The ports where large freighters arrive cause problems in Germany, because we don't know how to transport the merchandise from the ports onwards, on the national scale as well as on the European scale, all the more so

that transport costs have risen substantially and can hardly be passed on to consumers.

In addition, we must have the courage to act upon individual transport. We must be visionaries and launch integrated projects of urban and suburban transport. It is for the State to intervene, because I cannot imagine privatisation in this domain.

Mr. Angelo Allesandri, Italian M.P. As for the perspective of disposing of its own specific resources for the European Union budget, I wonder if it is not time for the European Commission to collect its resources autonomously. The possibility for the European Union to impose new taxes has been mentioned. The moment has come for Europe to ask itself how it can become the entity that manages not only the expenditures but also the receipts.

Concerning the Eurovignette directive, Italy has around 6,000 kilometres of motorways. We could create 11,000 more by transforming long-distance trunk roads into limited-access highways, to which they are similar, on the condition that Europe permits us to apply electronic toll collection techniques, which would permit the motorway operators to obtain receipts from the State. This is an approach which seems clear to me, but which is no longer possible with the new directive, which seems to me can hardly be reconciled with the perspective of creating tolls for all roads. Would all routes be concerned, or only those with specific characteristics?

I now come back to public-private partnerships. My country, long in the forefront of transport policy, acted with the contribution of the private sector. The European Union must show more flexibility in this matter, especially now that we lack public money.

It's not enough to complain about the absence of infrastructure or to draw up specific projects, but we must find the resources to create this infrastructure. There is a global capital market that is just waiting for the chance to invest in Europe. The Union should find solutions that are more precise in order to allow the countries to attract the private capital that would finance their infrastructure.

Mr. Hans-Kurt Hill, Member of the Commission for the Environment, the Protection of Nature, and the Safety of Nuclear Reactors of the German Parliament. Transporting the merchandise that is unloaded in our ports is an enormous problem. There is not yet a solution in view, all the more so because shipping costs have risen substantially and cannot necessarily be recuperated through higher prices. Companies practice "just-in-time" inventory management techniques in order to reduce their production costs, but in terms of economics, this model is very costly.

In addition, individual transport must change. We must have the courage to build more urban and suburban transit systems. It is the State that must act,

because in my opinion privatisation is unimaginable. At the scale of Europe, we must envisage integrated, visionary projects. It is very important for our future.

Mr. Luigi Grillo, *President of the Public Works and Communications Commission of the Senate of the Italian Republic*. Mr. Savary has proposed to give the European budget its own resources for creating European transportation networks. I wonder if the moment hasn't come for the European Union to spend more money. It must not only manage the expenditures, but also the receipts that it could procure either by levying new taxes directly or by emitting Euro-bonds guaranteed by the Union's budget. The idea of obtaining any new resources from the States is finished.

We have around 6,000 kilometres of motorways. We could double the network by converting our multi-lane highways, on condition that Europe permits us to apply the technique of toll collection by remote sensing. Now, the Eurovignette directive may well compromise this possibility of introducing tolls on all our roads.

Italy has long been in advance for public-private partnerships as a way to finance transport infrastructure. The Union must be more open to this possibility, especially since we clearly lack resources for the time being. It is not enough to denounce the absence of infrastructure or its insufficient quality; we must also find the resources to finance these projects. And therein lies the difficulty. Investors on the capital markets are just waiting for the possibility to invest in Europe, a zone where the rules are clear and the procedures simple. Europe should elaborate solutions to permit its Member Countries to attract private capital.

Mr. Wolfgang Schimbock, *President of the Economic and Employment Commission of the Austrian Parliament*. When local governments or States provide energy or transport infrastructure for their households or industries, they arrange to cover their costs, whereas private operators make efforts to earn profits that go largely beyond their costs. So then, what are the advantages that the European Parliament hopes to obtain from public-private partnerships for the citizens of the Union?

Ms. Muriel Gerkins, *President of the Public Health, Environment, and Renewal of Society Commission of the Belgian Parliament*. Listening to you, I was saying to myself that we are really fortunate that the European level is obliging us to advance in the transport sector.

The liberalisation of markets remains a goal at the European level. That implies in exchange that markets will be regulated and controlled. For example, when infrastructure is financed or exploited by public-private partnerships, the use of the money must be accounted for to the citizens and the States. How can Europe ensure that such an approach will be respected?

It would be interesting to develop the territory and to organise mobility at the European level. Could Europe go against a national policy or at least give an

opinion on national transport schemes? Regional or national policies are linked directly to the citizenry, and more courage is needed at that level than in a global framework, whose orientations, however, must be explained and justified locally.

Mr. Jouko Skinnari, *President of the Economic Commission for the Finnish Parliament*. Our discussion is very interesting. Now that the costs of transport and transfer of merchandise are higher and higher, perhaps policies that are more local could be envisaged. Even for tourism, the European continent is more adapted. For that, we must necessarily dispose of transportation systems that allow us to link our cities together.

Concretely, what are the European Union's projects for railways?

In the Scandinavian countries, there are many rivers. France will have a new navigable waterway on the Seine in September. Perhaps we could take inspiration from this example and pass shipments from roads to the rivers. How can we better exploit rivers to lower transport costs? Mr. Savary's speech was very interesting, but, concretely, what does the European Union foresee in terms of financing?

Mr. Serge Poignant, *Vice President of the Economic Affairs Commission of the French National Assembly*. The Galileo programme indeed figured in the objective of sustainable development. Then why didn't the Eurovignette directive include CO₂ in adding external costs to total costs, since this directive does aim to fight against greenhouse gases? Also, what is your opinion on the certification of bio fuels? Until we get the second generation, how can we propose an international certification that would be applied beyond the framework of Europe?

Mr. Gilles Savary, *Vice President of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament*. Mr. Grillo, concerning remote, electronic, or virtual toll collecting, the Eurovignette directive will be late in being applied, because when it must be extended to an entire road network it is no longer compatible with a system of physical toll collection. It will be applicable only when vehicles are equipped with Galileo transponders, and when tolls are extended to all types of transport. Thanks to the satellite, people will receive a bill at the end of the month, but this can not envisaged before 2014 at the earliest. In the interval, States will decide if they apply the directive or not. It is a directive that is too lax to my eyes concerning subsidiarity, but it will allow rates to be modulated, in function of rush hour for example. The satellite is truly a frighteningly effective tool, but it is not yet for tomorrow, which is not a bad thing at a time when road haulers are worried because they are being hit hard by rises in oil prices.

Why was CO₂ not included? The Commission judged it preferable to wait for the extension of the emission exchange market to transport, which does not prejudice the position of the European Parliament. This said, the road transport lobby weighed very heavily on the Heads of State and Government. The firm

position of the German presidency in March 2007 was relaxed, and the question of CO₂ was gently put aside because it hurts the manufacturers of high-powered automobile engines: the Swedes and the Germans. I'm not saying that the French automobile industry wasn't pleased.

The advantages of public-private partnerships come from the fact that national budgets are constrained by a veritable multitude of inflexible expenditures. France is certainly not a model of good management, but it has reduced the investment capacities of the State to almost nothing. In view of the incapacity of government, you have to look for money where it is found, that is in the private sector. That's the first advantage of PPPs. I shall add that these partnerships work. France is the PPP champion: we built our motorways thanks to them, and our local governments have developed delegated management of garbage collection and public transportation. On the other hand, you must be vigilant in monitoring the operators, so that the fees don't end up costing more than a public investment. On this point there is still room for improvement.

In the light of the current atmosphere between European authorities, governments, and the citizenry, I don't see Europe dictating public choices in matters of territorial development. It would already be good to get out of the Irish crisis without coming back to only intergovernmental relations. Today the great temptation is to bypass the people, since we can't dissolve them --- as Brecht said ---, and to replace the Community level by diplomacy. It's a terrifying idea for a European M.P. Before, there was a plan, the "*schéma directeur*" for the Community, which was an indication, but it has been sacrificed on the altar of the prevailing liberalism, and there is no longer any overall reflection. The general philosophy is the introduction of regulation into freedom, but we won't go farther than that. I consider personally that we should think about the hyper-concentration of ports and airports and to link funding to the loosening of this vice.

As for navigable waterways, it is above all Germany is concerned. But waterways are very important since they and maritime transport, which occupy a considerable place, are equal to road transport, at 47%. The German network is remarkable, and it is used. France has abandoned most of its canals, even if we are going to open a new one between the Seine and the Escault --- but that won't have been without difficulty. We had to renounce the Rhine-Rhone project, paradoxically under pressure from the ecologists. The Union cannot impose anything, but it has been very enterprising concerning the Rhine and Danube basins, which are developing very rapidly, explaining the impressive growth of the ports in Northern Europe.

Concerning rail, the programme can be summarised thusly: liberalisation, cross-border operability, and safety. The opening of the freight market is ensured, and the whole network will be liberalised by 2014. Despite the push from Europe, national resistances subsist, because they are based on technical obstacles. Thus between France and Spain, the gauge of the rails is not the same, so the bogies on

trains must be changed at the border. In these conditions you can easily understand that the technical capacity of running trains in different countries cannot be obtained overnight. For roads, the situation is simple. However, despite the directives and the efforts to raise the required funds, things are changing only slowly, and several established companies are resisting.

The projects on bio fuels, certification, and origin guarantees are being modified by the Reporting Secretary, Mr. Turmes, who has a remarkable knowledge of his subject. He has ended up watering down the initial projects. At the beginning, he was favourable to the incorporation of 10% of bio fuels, but today agrees that it is not possible nor is it desirable. Because we must be very clear to business firms, he is of the opinion that we should explain to them that we are moving towards a rate of 3 or 4% for first generation fuels by 2010, and that it will be necessary to spend whatever is required on the new generation with a certification programme and a guarantee of origin in order to be able to trace origins and to produce “green” electricity. He has also devised a system of exchange for certificates and guarantees of origin, no doubt to allow the at least virtual circulation of “green” electricity throughout Europe. This mechanism is included in the project for the directive reported by Mr. Turmes.

Ms. Muriel Gerkins, *President of the Public Health, Environment, and Renewal of Society Commission of the Belgian House of Representatives*. The European Parliament has just created a Climate Commission, which is composed of several other Commissions. What can we expect from it?

Mr. Gilles Savary, *Vice President of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament*. It is a transversal working group which functions very well. Groups of this type do not have the power to propose legislation, and they gather M.P.s from different Commissions. They proceed mostly through hearings of specialists. I remember hearing Jeremy Rifkin, who sees in environmental expenditures a major new source of innovation likely to nourish growth in Europe for thirty or forty years. This group is very active, and it gives us the opportunity to confront experts and representatives from industry. Thus it formulates precise recommendations. We shall no doubt have to open it to certain national parliaments. Moreover, Mr. Turmes has created his own scientific council to prepare the fuels directive. Thanks to this inter-group, he has contacts in India, in Brazil, in the United States....

Ms. Helma Nepperus, *Vice President of the Environmental Commission of the Dutch House of Representatives*. Mr. Savary talks about the Eurovignette and about supplementary resources, but in my country, it is a subject for debate, because it will be difficult to impose any extra charges. After having listened to him, I would be of the opinion to speak more about innovation and to concentrate on the production of power sources that emit less CO₂.

Mr. Alex Bodry, *President of the Economic, Energy, Postal and Sports Commission of the Parliament of Luxemburg*. The discussion with a

representative of the European Parliament is very enriching, and it would be good if a part of our future encounters were devoted to such exchanges of viewpoints. That deserves to be included in our conclusions.

President Patrick Ollier. That is an excellent suggestion.

Mr. Gilles Savary, *Vice President of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament.* Concerning the Eurovignette directive, it will --- alas! --- be up to each Member State to introduce it or not, unless the Parliament can change the Commission's position. In any case, the States will remain free as to the modalities of its introduction.

As for its securing its own resources, the European Union today is like a bowling club, that is it is dependant on the dues paid by its members. Every year, we have to ask for the dues, and any country that is having difficulty at one time or another explains to us that we must reduce the amount of its dues. With our Trans-European networks we had huge ambitions, evaluated at 222 billion Euros. We worked in concert with the Member States for two years, so that now, in the end, six of them are asking for us to reduce the budget. With what result? Well, Euro-scepticism! The citizens see Europe launching thirty projects, but it is not capable of funding them, whereas it is the Member States that don't want to contribute more. So it's one thing or the other: either there will be no Trans-European networks because we don't have the money to build them, or the countries accept that the Union can raise its own resources, which wouldn't be scandalous given the high stakes that transport represents. Before, the Union received customs duties directly, but they have all but disappeared. Since its creation, its own proper resources have declined steadily, so that, the more we need integrated policies, the more dependant we are on the current economic conditions and on the willingness of our members. The Trans-European transport networks have been discussed and accepted by the States. We must build them, and in order to build them, funding plans are necessary, which supposes that the Union has a transport budget. So we are proposing that the Eurovignette directive include not creating an extra tax for Europe, but that each Member State pay one Euro centime per kilometre on each toll collected. We could already do this today. It would not be shocking given so decisive a policy for our future.

You are right: I haven't said very much about innovation. In the Seventh Plan for Research and Development, 4.1 billion Euros will be devoted to transport. Currently the "class laggard", it is aviation that hasn't planned to use bio fuels without modifying engine technology --- which is perhaps not possible --- nor has it planned to reduce the weight of aircraft. On roads, it is the individual automobile that causes the most problems. For the moment, the fight is over emission standards. We are currently at 169 grams of CO₂ per kilometre, and the European Parliament was aiming for 120 grams in 2010, but the Merkel-Sarkozy summit agreed on 130 grams in 2012, given the composition of the current fleet of cars and the pressure from manufacturers from the Northern Countries. Automakers say that they can get down to 80 grams, but at considerable cost and

with a down-sizing of their vehicles that doesn't please everybody. Europe is always a compromise.

President Patrick Ollier. I thank you very much for your very positive contribution to our day's work.

Mr. Jean-Paul Emorine, *President of the Economic Affairs Commission of the Senate.* I have been very interested by the points of view of each of you, and I am pleased to see that we share the same diagnosis: transport on water allows us to consume three times less energy, and rail, two times less than road. Our engineers will soon offer us new, more efficient motors, now that we are aware of the environmental imperatives. Then, the question of infrastructure financing remains. We all want to regenerate our rail networks, and I am interested by the Rhine-Rhone canal, which would open access to the Mediterranean to Central Europe. But that requires considerable means. Several types of financing are possible, such as public-private partnerships, because the budgets of the States cannot suffice. Whether it is at the level of the States or of Europe, the contributions must be levied from a very large tax base. Besides taxing heavy goods lorries, we shall have to envisage taxing light vehicles also, because we cannot incite a shift to rail or to waterways without taxing those who pollute. A very moderate sum can be envisaged: with thirty Euros per vehicle per year, France could finance new infrastructure projects, provided that these resources are applied thereto. What Mr. Savary said is valid for the national level. As for bio fuels, we must be wary of changes in the economic situation. All the expert analyses of two or three years ago have been contradicted by the rise in food prices. With its available acreage, Brazil is better predisposed to the production of bio fuels than Europe, even if the latter can devote a few programmes to this.

We are engaged in a long-term process, and President Ollier has proposed to you that we meet regularly on the theme of sustainable development and the environment. It is important that we discuss the issue among national parliaments, and with representatives of the European Parliament. The European vision is indispensable, because it opens up perspectives to us. The Irish "No" vote must not discourage us from modifying our way of life, even if that takes a bit of time.

President Patrick Ollier. At the close of this very productive day of work, I wish to express the pleasure that President Emorine and I have found in these completely unhindered exchanges, in the presence of President Savary, whose explanations have been indispensable. I hope that this encounter will have proved useful. We must strive to advance in the same direction. As for myself, I am rather favourable to a policy of territorial development that is European, at least concerning transport infrastructure. I have been asking for this for a long time.

For the financing, I hope that we shall be courageous. President Accoyer stressed the fact that the ability of our fellow citizens to dig into their pockets is

limited. In this domain, incentives are much better than coercion, and we shall no doubt have to follow this path.

Finally, I felt a convergence of opinion on PPPs. France has been using them, albeit without naming them. Contrary to what our esteemed colleague from Luxemburg has said, they do permit immediate investment of money that the States no longer have at their disposal.

I shall conclude by the draft resolution that I submitted to you, and which is destined to answer Mr. Savary's thinking on the temptation to ignore the citizenry, which though real is nonetheless shocking. Between the governments and the diplomats, there are the Parliaments. We represent here a capacity to intervene that is greater than we can imagine. The dialogue with our own governments, inside our respective borders, is not sufficient, but, if we can, through regular contacts, establish a network among ourselves, we could constitute a kind of attack force in favour of sustainable development and the environment which doesn't exist today. President Emorine and I propose to you the creation of an inter-parliamentary group on sustainable development, which could be extended to the European Parliament, in order to pursue the discussions that we have engaged today. Within the framework of implementing the Treaty of Lisbon, which shall come about, I propose that we meet once a year, in the country presiding the European Union at that time, so that our commissions may continue to work in the same direction and find convergences. To avoid supplementary expenses, le secretariat of this inter-parliamentary group will be provided by the parliament of the country occupying the presidency. This will not solve all the problems, but we shall have succeeded in establishing a link among ourselves, a privileged network for taking courageous measures in view of saving the planet.

The proposal is adopted unanimously. (Applause.)

RESOLUTION

Having met on July 10, 2008 in Paris, the representatives of the sustainable development commissions of the parliaments of the European Union have adopted the present resolution by which they approve the creation, on condition of its ratification by the competent bodies of their assemblies if necessary, of an “Interparliamentary Sustainable Development Group” composed of the parliamentary commissions responsible for these matters, and more particularly the delegations designated for this purpose.

With a view to minimising costs, this Group shall not dispose of a permanent secretariat. The secretariat shall be provided by the country occupying the six-month European Union presidency. As soon as the Treaty of Lisbon is in force, a list shall be established to organise the responsibility for this rotating secretariat.

The interparliamentary group shall meet no more than once every six months. Initially at least, motions may be adopted, each national assembly having one vote. These motions shall be transmitted to the presidents of the various states, as well as to the Governments of each country.