

Compte-rendu du déjeuner avec Jocelyn Fajardo, Chef de cabinet adjoint de la Commissaire Violeta Bulc

Le 18 mars, les membres du Cercle des réseaux européens ont échangé avec Jocelyn Fajardo, Chef de cabinet adjoint de la Commissaire Violeta Bulc. Cet échange a permis à notre invité de dresser un bilan des accomplissements de l'actuelle Commission dans le domaine des transports, et de dessiner le paysage des grands défis auxquels devra faire face la future Commission sur ce secteur.

Bilan de la Commission en matière de transports

En cette fin de mandature, la Commission européenne construit son bilan, ainsi que ses recommandations pour le futur. Depuis le vendredi 15 mars, **184 propositions législatives encore pendantes sont comptabilisées, dont 16 propositions appartenant au portefeuille de Violeta Bulc**, Commissaire en charge des transports. 3 grands dossiers ont occupé la Commission européenne : **le 4ème paquet ferroviaire, la réforme des services portuaires et les questions relatives aux droits des passagers quel que soit le secteur de mobilité.**

Secteur ferroviaire

Le 4ème paquet ferroviaire, comprenant 6 propositions législatives, a été le principal achèvement de l'actuelle Commission. La mise en œuvre technique de ce paquet est en cours et **s'achèvera au 16 juin 2019, date limite d'application imposée par les textes en vigueur.** Après, la Commission devra encore **s'assurer que toutes les règles sont correctement appliquées dans chaque Etat membre.** L'ouverture du marché dépendra de la mise en œuvre du pilier technique de ce paquet. La future Commission devra donc se saisir des questions de bonne mise en œuvre.

La Commission accorde également une forte attention à l'accompagnement de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) dans son nouveau rôle. Les droits des passagers ferroviaires constituent également un dossier encore inachevé.

Secteur de l'aviation

La plupart des initiatives lancées ont été achevées, dont les principales du point de vue du cabinet Bulc étaient la **réforme de l'EASA et l'extension de son champ de compétence (avec par exemple les sujets liés aux drones), le cadre de concurrence entre les compagnies européennes et les pays tiers, ainsi que la conclusion de nombreux accords aériens.** Concernant les accords aériens, la future Commission disposera de nouveaux mandats, dont un pour négocier avec le Mexique.

Sur le plan environnemental, l'accord au sein de l'OACI sur le système CORSIA est également un résultat important pour la Commission. La seconde phase d'application du système CORSIA doit par ailleurs devenir obligatoire pour les parties engagées.

La future Commission devra par ailleurs travailler sur la **révision du règlement 1008/2008** qui devrait se concentrer sur les **règles en matière de propriété et de contrôle, les règles sociales, ainsi que sur les infrastructures aéroportuaires et le contrôle pour régler le problème des capacités.**

La future Commission travaillera également sur les sujets liés à la numérisation, avec par exemple un travail prévu sur ce qui succédera au JU SESAR.

Enfin, la question des **redevances aéroportuaires** sera également une tâche prioritaire.

Secteur maritime

Le cabinet Bulc a été très productif sur ce secteur. La Commission a en effet travaillé et finalisé les dossiers relatifs au **paquet sécurité, à l'enregistrement des passagers, à la sûreté des navires, à la formation professionnelle dans le cadre de la navigation intérieure, la formation des gens de mer, et aux zones de stockage portuaires pour la gestion des déchets.**

Le dossier relatif à la gestion douanière est encore ouvert mais devrait être finalisé par le PE en première lecture à la fin du mois, ce qui permettra l'obtention d'un accord.

L'un des grands défis identifiés pour l'avenir concernera les **sujets environnementaux** qui devraient être traités au niveau international, ainsi que l'automatisation et la taille des bateaux.

Secteur routier

De nombreux dossiers sont encore en cours d'adoption. Les sujets liés à la **sécurité routière** (normes relatives aux contrôles techniques, gestion de la sécurité des infrastructures routières, réforme de la réglementation relative aux permis professionnels, sécurité des véhicules) **ont été achevés**.

La Commission dresse également **un bilan positif relatif au lancement des travaux relatifs au déploiement des systèmes de transport intelligents**. Après une Communication détaillant un plan d'action pour le déploiement de cette technologie, la Commission vient d'adopter une proposition **d'acte d'exécution pour en accélérer la mise en place**. Elle devrait être avalisée dans quelques semaines par le PE du fait d'une procédure accélérée justifiée par la fin du mandat. A ce sujet, **la Commission a dû composer avec des intérêts très divergents et a travaillé en priorité sur les questions d'interopérabilité sans faire de choix technologique particulier**. Les enjeux immédiats concernent la sécurité routière, expliquant la célérité d'action de la Commission.

La **mobilité propre** a également été l'une des priorités de Violeta Bulc avec l'achèvement de plusieurs dossiers parmi lesquels les standards d'émissions, la promotion des véhicules propres dans les marchés publics, ou encore les cabines aérodynamiques.

La Commission attend désormais que le PE se prononce la semaine prochaine sur les sujets de l'ouverture du marché des bus et autocars, ainsi que sur le transport combiné.

Le **sujet du déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs a été identifié comme le principal défi de la Commission pour le transport routier (révision en 2021)**, ainsi que l'achèvement des dossiers qui resteront pendant à l'issue du mandat de l'actuelle Commission (règles de marché, règles sociales, redevances d'accès). **La DG ENER a par ailleurs travaillé ces dernières semaines sur la définition des carburants de 2^{de} et 3^{ème} génération**. La révision de la directive relative aux infrastructures pour les carburants alternatifs **devrait se concentrer sur ces générations de carburant pour délaissier la première**.

La Présidence roumaine vise actuellement l'obtention d'une orientation générale sur la directive Eurovignette et sur la numérisation des documents pour le fret.

Brexit

La Commission a proposé et fait valider différents textes pour préparer le secteur des transports européens à un Brexit sans accord. Les négociations ont été difficiles pour les secteurs aérien (question du fret, des OSP, et de la période de transition la plus courte possible) et routier (question du cabotage).

Une fois ces règlements prévoyant des mesures d'urgence arrivés à extinction, la situation sera celle d'une relation avec un pays tiers classique. La question sera alors de savoir comment raccorder ces mesures transitoires avec la nouvelle relation. Ce sujet occupera donc le futur collège des Commissaires dans le cadre de la définition de la relation future entre l'UE et le Royaume-Uni.

Financement des infrastructures

La mise en œuvre du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE) sous l'actuel CFP et l'élaboration du prochain programme dans le cadre des négociations pour la prochaine période budgétaire sont également 2 éléments ayant fortement mobilisé le cabinet Bulc. Le cabinet Bulc a déployé une action pour s'assurer que l'enveloppe du prochain MIE **soit constante pour un périmètre constant. La mise en œuvre rapide du prochain MIE représentera un défi pour la future Commission et fléchera les crédits vers la numérisation, les carburants alternatifs et les initiatives de décarbonisation du secteur**.

Concernant le MIE actuel, **les projets doivent être mis en œuvre sous cette période, faute de quoi le principe du « use it or lose it » sera appliqué et les crédits attribués aux projets en retard seront récupérés. Un appel à projets sera lancé en fin d'année avec l'argent récupéré et visera les projets suffisamment mûrs pour être mis en œuvre avant l'échéance de l'actuel cadre financier**.

Le nouveau collège des Commissaires devra travailler sur la **révision** du **Réseau Transeuropéen des Transport (RTE-T)** dès le début de l'année prochaine, comme le prévoit le cadre réglementaire. Des travaux préparatoires sont actuellement menés pour préparer le terrain à la prochaine Commission.

Les Joint Undertaking (JU)

La Commission procède actuellement à une **réflexion sur l'avenir des différents JU**. Violeta Bulc est persuadée qu'il est nécessaire de poursuivre les efforts de recherche dans le domaine des transports. La réflexion sur laquelle travaille actuellement la Commission concerne principalement la forme que doit prendre ces efforts, et donc s'il faut pérenniser les JU (Clean sky, Shift 2 Rail, SESAR) ou opter pour un nouveau modèle.

Le cabinet tend à penser que les **JU représentent l'instrument le plus abouti à ce jour et a donc une tendance pour plaider en leur faveur**. Ce sujet fait l'objet d'un **dialogue constant au sein des cabinets** des Commissaires qui sont actuellement dans l'attente de visibilité concernant le futur budget. Le cabinet de Violeta est en faveur d'une prolongation des JU mais en fonction de leur économie d'échelle, posant ainsi la question de mutualisation des ressources et donc du maintien du nombre actuel de JU.

Jocelyn Fajardo a invité les participants intéressés sur ce sujet à rester vigilants et de continuer à faire valoir leurs points de vue.

Gestion de dossiers de plus en plus transverses

Les questions relatives aux transports sont de moins en moins sectorielles et de plus en plus transverses, avec par exemple le développement de la numérisation, le verdissement des transports, ou encore leur automatisation. Pour Jocelyn Fajardo, la mise en place de Vice-Président de la Commission en tant que coordinateurs des grandes politiques européennes pour rompre l'approche en silo a fait ses preuves. Par ailleurs, les propositions regroupées par grandes thématiques (paquets mobilités) apportant une vision globale ont d'une manière générale bien fonctionné.

Par ailleurs, à la fin du mois de mars ou au début du mois d'avril, la Commission publiera une Communication relative à son fonctionnement interne qui traitera de ce sujet.

Mobilité propre et stratégie climatique 2050

Les transports ont une place très importante dans la stratégie de décarbonisation de long-terme adoptée par la Commission en novembre 2018. L'approche est différente selon les modes de transports : **le cadre approprié pour décarboniser les secteurs maritime et aérien est situé au niveau international, avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et le système CORSIA de l'OACI, alors que pour d'autres modes l'action européenne est la plus appropriée et beaucoup de travail reste à accomplir.**

En ce sens, le **secteur ferroviaire devrait être marqué par la poursuite de l'électrification** car une minorité du réseau est actuellement électrifiée. A cela se couplera des considérations en matière **d'efficacité énergétique**.

Le secteur routier devrait voir apparaître **différentes solutions technologiques : des solutions de court terme et d'autres pour le moyen/long terme.**

Le travail de la future Commission sera ici **d'accélérer la transition vers des solutions 0 émission**. La Commission est souvent accusée de faire des choix technologiques alors qu'elle **ne promeut que des incitations en fonction des niveaux d'émission des véhicules.**

Jocelyn Fajardo considère le système ETS comme le plus adapté pour l'action européenne.

L'abolition du changement d'heure

Concernant l'actuelle discussion européenne autour de l'abolition du changement d'heure, le **système actuel est parfait pour la France**. La proposition de la Commission pose beaucoup de problèmes et divise les Etats membres. **Il est très dangereux de toucher à cette question sans remettre en cause le système d'intégration européenne.**

Blending

La Commission a consacré beaucoup d'efforts pour définir ce qu'est le blending et tester cette pratique. Les défis en la matière consistent à **définir les types de projets pouvant faire l'objet de blending et quelle gouvernance** appliquer à cet instrument de financement. **La tendance actuelle laisse présager une utilisation plus fréquente du blending.**

Influence européenne au sein des organisations internationales

Afin d'imager ses propos, Jocelyn Fajardo a utilisé l'exemple de l'OACI. Cette organisation est basée à proximité de Washington. L'UE n'a pas perdu d'influence en son sein lorsque l'on analyse la direction que prennent les travaux de l'OACI. Par ailleurs, l'UE vise une participation accrue aux groupes de travail de l'OACI, ainsi qu'à augmenter le nombre d'experts détachés européens. **La présence européenne a tendance à croître au sein de ces organisations, malgré un déséquilibre persistant.**

Production de batteries européennes

La Commission reste réaliste concernant son plan d'action pour mettre en place une chaîne de production de batteries européennes. **Concernant les batteries produites actuellement, dites de première génération, l'UE n'est pas et ne sera pas compétitive.** Cependant, une nouvelle génération de batteries émergera à l'avenir et **l'objectif de l'UE est de se positionner là-dessus pour développer sa filière, notamment par le biais d'Horizon Europe. L'objectif est de rompre la dépendance européenne à la production de batteries provenant de pays tiers.**
