



Accès abonné

Identifiant Mot de passe OK
Mémoriser Codes oubliés Vous abonner

A LA UNE

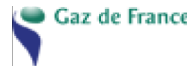
Forte baisse du chômage en septembre
[ 30/10/2007 - 19H00 - lesechos.fr ]



- INFO & SECTEURS BOURSE ENTREPRISES IDÉES & DÉBATS COMPÉTENCES MANAGEMENT RÉGIONS FINANCES PERSO LOISIRS LUXE MES ECHOS
France International Aéronautique & Défense Agroalimentaire Automobile Communication Biens de consommation Distribution Energie & Environnement Biens d'équipement
Finance High-Tech Innovation Industries de base Marchés Santé Services Sport Business Transport

Mardi 30 octobre 2007

Accès offert par



INFO & SECTEURS > ENERGIE / ENVIRONNEMENT > DOSSIERS

TRANSPORTS - VIE POLITIQUE -



JACQUES BARROT - LE COMMISSAIRE EUROPÉEN AUX TRANSPORTS

« La France ne réussira son « New Deal environnemental » qu'avec l'Europe »

[ 29/10/07 ]



Le commissaire européen aux Transports, qui a suivi de très près le Grenelle de l'environnement, se félicite des ambitions affichées par la France, laquelle prendra la présidence de l'Union européenne au second semestre 2008. Il rappelle toutefois que beaucoup de mesures annoncées ne peuvent s'entendre que dans le cadre de textes européens existants. Jacques Barrot insiste sur la nécessité de ne pas systématiquement dénigrer la route et travaille toujours à un accord sur le projet de radionavigation par satellite, Galileo.

Quel regard avez-vous porté, depuis Bruxelles, sur le Grenelle de l'environnement ?

Les mesures annoncées rejoignent très largement, pour ne pas dire complètement, les ambitions de la politique communautaire. Nicolas Sarkozy l'a d'ailleurs reconnu : l'Europe a toujours eu un temps d'avance en matière d'environnement. Mais je me réjouis qu'aujourd'hui la France veuille se situer dans le peloton de tête.

RECHERCHER : Mot clé ou Code OK
Dans le site Dossier entreprise Les archives
Plan du site Bourse Place de cotation

PUBLICITE

C'est de très bon augure pour le second semestre 2008, quand la France prendra la présidence de l'Union européenne.

### **Quelles idées retenues à Paris vous semblent particulièrement proches de la législation communautaire ?**

Prenez l'écotaxe. Elle prend son sens dans le cadre juridique de l'eurovignette deuxième version. Et je me félicite que la France dise vouloir soutenir l'eurovignette 3, que je compte proposer bientôt, et dans laquelle seront intégrés les coûts externes de l'utilisation des infrastructures routières. Mais la France doit aussi apprendre à appliquer pleinement les mesures qu'elle adopte. A l'heure actuelle, les camions qui sillonnent l'Alsace ou l'Île-de-France ne paient rien, car il n'y a pas de péages.

### **Les décisions sur le ferroviaire rappellent aussi beaucoup ce que Bruxelles veut faire...**

Evidemment. On est en plein dans la thématique des réseaux transeuropéens (RTE). Les conclusions du sommet ne citent pas les RTE en tant que tels, mais par définition les corridors de longue distance sont transfrontaliers. Le plan français a été présenté en termes purement nationaux, mais il doit absolument s'appuyer sur les politiques communautaires.

### **Et que pensez-vous des objectifs français pour les émissions de CO2 des automobiles, un sujet sur lequel planche la Commission ?**

Ils rejoignent là encore les valeurs que vise la Commission, mais avec une norme qui inclut le parc existant pour 2020. C'est très positif, car cela devrait accélérer le renouvellement de la flotte avec des véhicules plus propres. Le projet de directive que la Commission prépare ne porte, lui, que sur les voitures neuves.

### **Où en est ce texte polémique ?**

Il est bien avancé et devrait être finalisé début 2008. Maintenant, il faut rendre des arbitrages sur le mode de calcul de l'effort que devront fournir les constructeurs. Vous comprenez bien qu'on ne peut pas fixer d'objectifs en valeur absolue. Les plus grosses cylindrées, qui émettent aujourd'hui plus de 200 grammes de CO2 par kilomètre, ont plus de difficultés à tomber à 120 grammes. Il faut donc fixer des objectifs de réduction exprimés en pourcentage. Mais pas les mêmes pour les petites et les grosses voitures ! Ce serait socialement inéquitable, puisque cela renchérirait le prix des véhicules qu'achètent les personnes les plus modestes. Ce sont les plus polluants qui doivent faire le plus d'efforts.

## **LA SUITE DE NOTRE DOSSIER :**

### **LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT**

#### **1. Les aspects de politique générale et économique**

Le Grenelle, symbole de la capacité réformatrice du chef de l'Etat

Principe de précaution : fin de non-recevoir à Jacques Attali

Une « révolution verte » sous très forte contrainte financière

Nicolas Sarkozy conditionne la taxe carbone à une baisse des charges sociales

Nicolas Hulot satisfait, la plupart des associations écologistes parlent d'un « Grenelle inachevé »

L'opposition dans l'embarras, les élus locaux inquiets

#### **2. Les secteurs concernés**

Routes, rail, aérien...

Le bâtiment et les transports, premiers gagnants du Grenelle

Le « bonus-malus » écologique reste à affiner

Construction neuve, parc ancien

Les entreprises et les artisans du bâtiment et des travaux publics grands gagnants

Renouvelables, bilan carbone

Les incinérateurs en ultime recours

Un meilleur étiquetage

Les lampes à incandescence interdites en 2010

Certains phytosanitaires interdits en 2008

Lancement de nouveaux programmes

OGM, "bio", pesticides

Le chef de l'Etat suspend la culture des OGM

Pesticides : un engagement... mais pas de calendrier

Faciliter la circulation des espèces

#### **3. Les documents de travail**

La fiscalité écologique, point dur du Grenelle de l'environnement

Il faudra faire le tri entre des centaines de propositions issues des 6 groupes de travail

Grenelle Environnement : plus de mille propositions

### **Comprenez-vous la déception des syndicats professionnels des transporteurs routiers face aux conclusions du Grenelle ?**

La priorité donnée au ferroviaire est légitime, personne ne peut le contester. Les dispositions prises à l'égard de la route me semblent dans l'ordre du raisonnable. Oui, on va solliciter les transports routiers. Mais les transporteurs ne peuvent pas se plaindre d'un plan qui va réduire la congestion des routes, dont ils souffrent eux-mêmes. Et ces mesures seront compensées par une baisse de la taxe à l'essieu. A entendre ce qui s'est dit au Grenelle, je voudrais toutefois appeler à ne pas céder à la tentation de systématiquement stigmatiser la route. Sinon on dresse les routiers contre le ferroviaire, alors que les deux modes de transport ont tant besoin de dialoguer et de coopérer. La route restera la plus utilisée pour les courtes distances. On doit la rendre plus verte. On a déjà fait des progrès énormes : les émissions des poids lourds ont diminué de 30 % à 40 % en quinze ans.

### **Les objectifs annoncés la semaine dernière sont-ils crédibles ?**

Je suis prudent quant à la fixation d'objectifs quantitatifs, je préfère l'énumération des moyens... Cela dit, même si on ne les atteint pas tous, ces objectifs ont le mérite d'indiquer la voie à suivre. Et j'ai apprécié que Nicolas Sarkozy explique que la bataille de l'environnement ne se gagnera pas sans nouveaux investissements. Parfois, on entend qu'il suffit de taxer et de réglementer. C'est tout simplement faux. Ce qu'il me semble important de dire, surtout, c'est que ce « New Deal environnemental », la France ne pourra le porter et le réussir qu'avec l'Europe.

### **Trouveriez-vous utile l'organisation d'un Grenelle européen ?**

Ce qui me semble intéressant, dans ce qui vient de se passer, c'est de faire travailler ensemble tous les opérateurs. Nous devons aider les armateurs, les gestionnaires des ports, les routiers, les acteurs de la circulation fluviale, du ferroviaire, à se parler. Je n'exclus pas, l'an prochain, à l'occasion de l'adoption de notre plan d'action communautaire pour la logistique, de reprendre la démarche au niveau européen.

### **L'Europe a un grand projet technologique de radionavigation par satellite, qui rendrait les transports plus efficaces et donc plus sobres, c'est Galileo. Les discussions tendues entre les Etats membres pourraient-elles aboutir bientôt ?**

Nous n'avons pas le choix, il nous faut un accord avant la fin de l'année, sinon le projet aura trop de retard. Il

#### **4. Les interviews et analyses**

« La France ne réussira son « New Deal environnemental » qu'avec l'Europe »

« Personne n'a intérêt à ce que le Grenelle de l'environnement accouche d'une souris »

Grenelle de l'environnement : le temps des décisions

Environnement : le défi à lui-même du gouvernement

D'un Grenelle à l'autre

#### **LES ARTICLES LES PLUS COMMENTÉS À 22H00**

Régimes spéciaux : Xavier Bertrand rencontrera les syndicats à partir de mercredi

[ 21.10.07 ] - [85 commentaire\(s\)](#)

Le président de la République prône la « refondation » de l'école

[ 05.09.07 ] - [30 commentaire\(s\)](#)

Résidences de tourisme : les retards de paiement de loyer se multiplient

[ 07.09.07 ] - [26 commentaire\(s\)](#)

Sécurité sociale : une franchise pas très franche

[ 12.07.07 ] - [19 commentaire\(s\)](#)

Salaires des fonctionnaires : les syndicats "en colère" claquent la porte

[ 26.10.07 ] - [18 commentaire\(s\)](#)

▼ PUBLICITE

nous faut encore trouver une bonne répartition du travail, qui tienne compte des potentialités des industriels tout en maintenant l'esprit de concurrence et d'émulation entre eux. Car il nous faut tenir le budget. Angela Merkel est très soucieuse des intérêts de l'industrie spatiale allemande. Il nous faut la rassurer.

#### PROPOS RECUEILLIS PAR KARL DE MEYER

► Réagir à cet article | ► Voir les commentaires publiés (0)

#### POUR ALLER PLUS LOIN

##### TRANSPORTS

Le rêve illusoire d'un monde sans camion[29.10.07]

Déception chez les routiers, satisfaction dans le secteur ferroviaire[25.10.07]

[Accueil](#)  
[Energie / Environnement](#)

#### Plan du site

Le journal	Sociétés citées	Bourse	Forums
Les secteurs	Emploi / Stages	Communiqués	Blogs
Les régions	Compétences	Finances perso	Newsletters

#### Clients

Abonnement Journal	Grands comptes	Nous contacter
Abonnement Pack	Abonnement Echosup	Modifier mon profil
Abonnement Web	Abonnement Premium	Espace clients

#### Produits du groupe

Les arts de...	Horizons Régions	Série limitée	Les Echos Conférences	Editions Electroniques	Eurostaf
Enjeux-Les Echos	Les Echos week-end	L'Institut Les Echos	Lettre Capital Finance	Les Echos Formation	Secteurs Premium



Tous droits réservés - Les Echos 2007 ▲

[Rediffusion](#) · [C.G.U./C.G.V.](#) · [Prestataires](#) · [Publicité](#) · [Plan du site](#) · [RSS](#) · [Charte lesechos.fr](#) · [Aide](#)

Conformément à la loi Informatique et Liberté n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, nous nous engageons à informer les personnes qui fournissent des données nominatives sur notre site de leurs droits, notamment de leur droit d'accès et de rectification sur ces données nominatives. Nous nous engageons à prendre

toutes précautions afin de préserver la sécurité de ces informations et notamment empêcher qu'elles ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des tiers.

Partenaires : evene - Etudes - Conférences - Etudiants

Sites groupe : FT Deutschland - Financial Times - Expansion - Chinese FT.com