

DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DÉPARTEMENT THÉMATIQUE **B**
POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION

GUIDE PRATIQUE



FR

***Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses
aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.***

**Un numéro unique gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*). Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès
aux numéros 00 800 ou peuvent facturer ces appels.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet
via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2009

ISBN 978-92-823-2834-7

doi: 10.2861/68816

Printed in Belgium

IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B
POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION

GUIDE PRATIQUE

Transport et tourisme



AUTEURS

Nils DANKLEFSEN et Piero SOAVE, département thématique B:
politiques structurelles et de cohésion, Parlement européen

VERSIONS LINGUISTIQUES

Original: EN

Traductions: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Shutterstock, iStockphoto, Parlement européen

INFORMATIONS SUR L'ÉDITEUR

Pour contacter le département thématique ou vous abonner à son bulletin d'information mensuel,
veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrit achevé en avril 2009.

Bruxelles, © Parlement européen, 2009.

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Les avis exprimés dans le présent document relèvent de l'unique responsabilité de l'auteur
et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

La reproduction et la traduction à des fins non commerciales sont autorisées, à condition de mentionner
la source et d'en informer l'éditeur au préalable, ainsi que de lui transmettre une copie.

TABLE DES MATIÈRES

■ AVANT-PROPOS.....	7
■ CONTEXTE.....	9
■ LA VOIE À SUIVRE.....	19
■ À PROPOS DU DÉPARTEMENT THÉMATIQUE.....	31
■ AUTRES LECTURES.....	35
■ AUTRES SOURCES D'INFORMATION.....	38





**«La notion de développement durable
doit constituer le fondement
de la politique européenne
des transports»**

Citation tirée de la résolution du Parlement européen du 12 février 2003
sur le livre blanc de la Commission: «La politique européenne des transports
à l'horizon 2010: l'heure des choix»





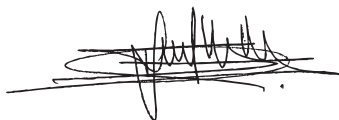
Madame la Députée, Monsieur le Député,

Permettez-moi de vous accueillir au Parlement européen et de vous fournir des informations sur les ressources internes disponibles en matière d'avis d'experts. Un travail parlementaire efficace repose sur des informations de haute qualité, spécialisées, objectives et actualisées. C'est dans ce but qu'ont été créées cinq unités de recherche, appelées «départements thématiques», qui couvrent tous les domaines de compétence du Parlement européen et produisent, en interne ou par l'intermédiaire d'experts extérieurs, des études et des analyses indépendantes de qualité.

Le département thématique B «Politiques structurelles et de cohésion» est chargé spécifiquement de cinq domaines: l'agriculture et le développement rural, la culture et l'éducation, la pêche, le développement régional, le transport et le tourisme. Il propose une grande variété d'outils allant de brèves notes d'information aux analyses détaillées de questions législatives complexes en passant par des ateliers où des experts sont invités à faire des exposés. Ces outils ont pour but d'assister les organes parlementaires soit en contribuant directement au travail législatif d'une commission spécifique, soit en fournissant des informations de fond aux députés lors de leurs missions en délégation. Hormis quelques documents confidentiels, tous les textes rédigés par le département thématique B «Politiques structurelles et de cohésion» sont publiés sur le site web du Parlement et accessibles à tous les députés et au grand public.

Dans cette publication, vous trouverez de brèves informations sur les principales évolutions politiques survenues dans le domaine des transports et du tourisme au cours de la dernière législature. Elle aborde également les défis auxquels la politique des transports et du tourisme devra faire face dans un avenir proche. Enfin, elle présente les possibilités que vous propose le département thématique B en matière d'expertise interne et externe.

Bonne lecture!



Ismael Olivares Martinez
Directeur

Direction B: politiques structurelles et de cohésion
Direction générale des politiques internes de l'Union



LES TRANSPORTS: BASE JURIDIQUE ET DATES REPÈRES

Le traité CE aborde la question de la politique des transports à l'article 3, paragraphe 1, alinéa f), et au titre V. Le traité de Lisbonne, qui porte sur le fonctionnement de l'Union européenne et n'est pas encore entré en vigueur, fait de même à l'article 4, paragraphe 2, alinéa g), et au titre VI.

Dans les traités de Rome, les États membres avaient déjà souligné l'importance d'élaborer une politique commune des transports à part entière. Les transports ont par conséquent constitué l'un des premiers domaines de politique commune de la Communauté. Toutefois, en dépit des efforts de la Commission, il a fallu attendre la seconde moitié des années 80 pour que la politique commune des transports progresse réellement au lieu de tâtonner.

- **1985:** La voie vers une législation communautaire est enfin dégagée lorsque le Parlement européen introduit un recours en carence contre le Conseil. Dans l'arrêt qu'elle rend le 22 mai 1985 dans **l'affaire 13/83**, la Cour européenne de justice prie instamment le Conseil de prendre des mesures concernant la politique des transports.
- **1985:** Un **livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur** formule des recommandations destinées à garantir la libre prestation de services et expose des lignes directrices relatives à la politique commune des transports dans le but de libéraliser et d'harmoniser les politiques des transports dans la Communauté.
- **1992:** La Commission adopte un **livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports**. L'accent est mis principalement sur l'ouverture des marchés des transports. En outre, le livre blanc marque un tournant vers une approche intégrée, englobant tous les modes de transport, sur le modèle de la «mobilité durable».
- **1996:** La décision relative aux orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport est adoptée.
- **2001:** Dans le **livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»** (COM(2001)370), la Commission commence par analyser les

problèmes et défis auxquels est confrontée la politique européenne des transports, notamment à la lumière de l'élargissement de l'UE vers l'Est, qui s'annonce alors. Le document prédit une augmentation massive du trafic, accompagnée d'embouteillages et d'encombres, particulièrement pour le transport routier et aérien, ainsi qu'une hausse des coûts sanitaires et environnementaux, menaçant gravement les objectifs européens en matière de compétitivité et de protection du climat. En vue de contrer ces changements et de contribuer à créer un système de transport économiquement efficace tout en étant responsable au point de vue environnemental et social, la Commission présente un paquet de soixante mesures destinées à rompre la corrélation entre croissance économique et hausse du trafic et à lutter contre la croissance inégale des différents modes de transport.

- **2004:** Les lignes directrices concernant le RTE-T sont revues à la lumière de l'élargissement de l'UE.
- **2006:** La Commission publie un examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001: «Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent» (COM (2006) 314).

TRANSPORT: OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

La mobilité est un principe central de l'Union européenne. La politique européenne des transports est le pivot de toute une série de politiques fondamentales. Elle repose sur de nombreux piliers majeurs, tels que les politiques industrielle, économique, environnementale et sociale. La politique des transports est au cœur de la stratégie de Lisbonne et contribue de manière significative à la cohésion sociale et territoriale de l'UE.



L'achèvement et la réussite du marché intérieur de l'Union, la suppression des frontières intérieures, la chute des prix des transports sous l'effet de l'ouverture et de la libéralisation des marchés des transports et les modifications survenues dans les systèmes de production et l'entreposage sont autant d'éléments qui ont conduit à une croissance constante des transports. Toutefois, si le secteur des transports est hautement efficace et dynamique d'un point de vue économique, il a de plus en plus de ramifications sociales et écologiques, ce qui met en évidence l'importance croissante que revêt le **modèle de la «mobilité durable»**, lequel induit néanmoins une **lutte acharnée entre deux groupes d'objectifs différents**. D'une part, la politique européenne des transports a clairement pour objectif de maintenir la mobilité des personnes et des biens à un niveau efficace et à un prix équitable, car elle est le fondement de la compétitivité du marché intérieur européen et de la liberté de circulation des personnes. D'autre part, il importe de s'accommoder de l'augmentation du trafic et d'en réduire les conséquences autant que faire se peut, qu'il s'agisse des accidents de la circulation, des maladies respiratoires, de la pollution sonore, des dégâts environnementaux ou des embouteillages. La dimension sociale en termes d'emploi et de conditions de travail, mais également de droits des passagers et de sûreté et de sécurité des transports, constitue le troisième pilier majeur de la politique européenne des transports.

En vue de relever le défi de la mobilité durable, la politique européenne des transports a réalisé d'importants progrès depuis le livre blanc de 2001 sur la politique des transports et son examen à mi-parcours¹ de 2006. Le cadre juridique des transports européens a été clairement façonné. De nombreux actes législatifs essentiels et souvent très controversés ont été adoptés, tels que:

- la revitalisation des chemins de fer avec les premier, deuxième et troisième paquets ferroviaires, portant principalement sur l'ouverture des marchés, mais également sur des questions de sécurité, l'interopérabilité et les droits des passagers;
- de nouvelles orientations pour les réseaux transeuropéens de transport (RTE), en accordant la priorité aux chemins de fer, aux voies de navigation intérieures et au transport maritime;
- des programmes d'évitement du trafic, tels que «Marco Polo» tout d'abord, puis l'actuel «Marco Polo II»;
- la nouvelle directive «eurovignette»², relative à l'harmonisation des taux dans tous les États membres et à l'uniformisation des méthodes de calcul des coûts des infrastructures; la nouvelle directive instaure également une plus grande différenciation des prix, en fonction d'aspects environnementaux et de la congestion, et fournit ainsi aux États membres un instrument de gestion du trafic;
- trois paquets sur la sécurité maritime;
- l'initiative «Ciel unique européen»;
- un nouveau cadre juridique pour les transports publics;
- l'incorporation de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission;
- la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), de l'Agence ferroviaire européenne (AFE), de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) et de l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport (TEN-T EA);
- le lancement de trois ambitieux projets technologiques: le système de navigation par satellite Galileo, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et le programme SESAR d'amélioration des infrastructures de contrôle du trafic aérien, ces projets européens majeurs visant à garantir une gestion du trafic plus efficace et plus sûre à l'avenir;
- le renforcement des droits des passagers dans l'aviation civile et le transport ferroviaire.

La commission des transports et du tourisme est l'une des commissions les plus impliquées dans les procédures de codécision, dans le cadre desquelles le Parlement a souvent exercé ses pouvoirs de colégislateur. Le double rejet du paquet dit «portuaire» en est un exemple remarquable, mais nombreux sont les autres cas où le Parlement est parvenu à modifier une grande série de propositions de la Commission. En outre, le Parlement a fréquemment appelé à des initiatives politiques et présenté des propositions détaillées relatives à la politique européenne des transports. La Commission a tenu compte d'une grande partie de ces requêtes dans les propositions législatives qu'elle a présentées ultérieurement.

Les **fiches techniques** du Parlement européen, mises à jour régulièrement, fournissent une brève vue d'ensemble de la politique

1 COM (2001) 370; COM (2006) 314.

2 Directive n° 2006/38/CE du 17 mai 2006.

européenne des transports. Le *rapport d'inventaire*³ du secrétariat de la commission des transports et du tourisme donne un aperçu détaillé des activités de cette commission au cours de la dernière législature. Enfin, le document intitulé «*Questions pour lesquelles l'implication du Parlement a été décisive*» aborde les temps forts de la politique des transports lors de la dernière législature.

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS - QUELQUES CHIFFRES-CLÉS

Les faits et chiffres suivants ont pour objectif de fournir une vue d'ensemble des dimensions économique, sociale et environnementale de la politique des transports. Cette compilation succincte et non exhaustive doit être considérée comme un point de départ. Sauf mention contraire, les informations proviennent de la publication «*Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures*», de documents officiels de la Commission, de rapports de l'Agence européenne pour l'environnement et du rapport élaboré dans trois groupes cibles pour le débat actuel sur l'avenir des transports.

La dimension économique des transports

- La prestation de services de transport représente 4,3 % de la valeur ajoutée totale de l'UE, sans tenir compte du transport pour compte propre, ni de la construction ou de l'entretien des infrastructures de transport et des moyens de transport.
- La part du secteur européen de la logistique est estimée à environ 14 % du PIB.

³ Parlement européen: *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action*, Bruxelles, 2009.



Répartition entre les modes de transport

- Pour ce qui est du transport de marchandises, les quatre modes de transport terrestre (route, rail, voies navigables et oléoducs) dans l'UE-27 représentaient 2 650 milliards de tonnes-kilomètres en 2007. La route représentait 72,7 % du total, le transport ferroviaire 17,1 %, les voies navigables 5,3 % et les oléoducs 4,9 %. Si l'on inclut le transport maritime intracommunautaire (environ 1 575 milliards de tonnes-kilomètres) et le transport aérien intracommunautaire (environ 3,1 milliards de tonnes-kilomètres), le transport routier descend à 45,6 %, le transport ferroviaire à 10,7 %, les voies navigables à 3,3 % et les oléoducs à 3,0 %, le transport maritime représentant 37,3 % et le transport aérien 0,1 % du total (chiffres de 2007 pour l'UE-27).
- Le transport terrestre de passagers représentait 5 861 milliards de personnes-kilomètres (soit 11 826 km par personne)

en 2007. Les voitures représentaient 80,0 % de ce total, les deux-roues motorisés 2,6 %, les autobus et autocars 9,2 %, le train 6,7 % et le tram et le métro 1,5 %. Si l'on inclut le transport aérien intracommunautaire (environ 571 milliards de personnes-kilomètres en 2006) et le transport maritime intracommunautaire (environ 41 milliards de personnes-kilomètres) dans ce calcul, la part des voitures particulières redescend à 72,4 % et celle des deux-roues motorisés à 2,4 %. Les autobus et autocars représentent alors 8,3 %, le train 6,1 % et le tram et le métro 1,3 %. Les deux autres modes de transport, aérien et maritime, représentent 8,8 % et 0,6 % de la palette modale (chiffres de 2007 pour l'UE-27).

- Entre 1995 et 2007, le transport de marchandises a augmenté d'environ 2,7 % par an et celui des passagers d'environ 1,7 %.
- En 2007, le transport routier de marchandises dans l'UE-27 (tonnes-kilomètres) a augmenté de 27 % par rapport à 2000.
- Plus de 90 % du commerce extérieur de l'Union européenne transite par les voies maritimes, et chaque année, plus de 3,7 milliards de tonnes de fret sont chargées et déchargées dans les ports de l'Union. Le transport maritime transitant par les ports européens devrait enregistrer une croissance de 1,6 milliard de tonnes pour atteindre 5,3 milliards de tonnes en 2018.
- 4 300 avions civils de passagers étaient en service dans l'UE-27 en 2007, dont près de 500 comptaient plus de 250 places. Ce chiffre ne tient pas compte des avions privés, qui sont plus de 30 000.

Le transport et l'environnement

- Le transport représente approximativement un tiers de la consommation énergétique finale des 27 États membres de

l'UE et est désormais le premier consommateur d'énergie finale. Le transport routier représente 74 % du total, l'aviation 15 %, le transport maritime 7,8 %, le rail 2,2 % et la navigation intérieure 1,0 %. Le transport est le secteur qui a enregistré la croissance la plus rapide depuis 1990. Il est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE-27.

- Si les émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE-27 ont diminué de 7,9 % entre 1990 et 2005, la situation est différente dans le domaine des transports. Les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport et incluses dans le protocole de Kyoto ont augmenté de 27 % au cours de la même période. Si l'on y ajoute les hausses significatives des émissions du transport maritime (+ 58 %) et de l'aviation internationale (+ 98 %), les émissions dues au transport communautaire auraient augmenté au total de 36 % entre 1990 et 2006. Les efforts fournis dans tous les autres secteurs sont contrecarrés par les chiffres du secteur des transports. Sans cette tendance contraire dans le secteur des transports, les émissions de gaz à effet de serre de l'UE-27 auraient chuté de 14 % entre 1990 et 2005, et non de 7,9 %.
- En 2006, le transport routier a été responsable de 71 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports. Vient ensuite le transport maritime et le transport aérien, avec 15 % et 12 % respectivement. En incluant les émissions produites par les centrales fournissant l'électricité utilisée pour le transport ferroviaire, la part de ce dernier représente environ 1,6 %.
- Des sondages portant sur les voyages ont montré qu'une écrasante majorité de ceux-ci (97,5 %) sont inférieurs à 100 km. Cependant, les 2,5 % restants représentent plus de la moitié de l'ensemble des pkm (personnes-kilomètres).
- La moitié des trajets effectués par les citoyens européens sont inférieurs à 5 km.



- En 2007, l'UE-27 comptait 229 millions de voitures individuelles.
- Le niveau de motorisation privée dans l'UE-27 a augmenté de 22 %, ce qui représente 52 millions de voitures.
- Environ 30 % de la population de l'UE-15, soit près de 120 millions de personnes, sont exposés à des niveaux de pollution sonore due au trafic routier supérieurs à 55 dB(A).
- Bien que le transport maritime soit toujours le mode de transport ayant le rendement énergétique le plus élevé par unité de trafic, les coûts externes totaux engendrés par le transport maritime pour les citoyens et les ressources environnementales de la planète se montent à environ 300 milliards d'euros par an (2006), dont 21 % sont imputables à la flotte européenne (64 milliards)⁴.
- La mobilité urbaine représente 40 % des émissions de CO₂ du transport routier et jusqu'à 70 % des autres polluants générés par ce type de transport.
- Au Danemark et aux Pays-Bas, l'utilisation du vélo est plus de dix fois plus répandue qu'en France et au Royaume-Uni⁵.
- La croissance des zones urbaines en Europe au cours des cinquante dernières années s'est accompagnée d'un étalement des villes. Depuis le milieu des années 50, les villes européennes se sont étendues de 78 % en moyenne, alors que la population n'a crû que de 33 %.

⁴ Parlement européen, *Les coûts externes du transport maritime*, Bruxelles, 2007.

⁵ Les Danois parcourent 936 km/personne/année et les Néerlandais 848 km, contre 75 km pour les Français et les Britanniques, et seulement 20 km pour les Espagnols (AEE 2008, p. 31).

- Cinq aéroports communautaires⁶ enregistrent plus de 400 000 mouvements d'aéronefs par an (décollage et atterrissage, transport de passagers et de marchandises), ce qui équivaut à plus d'un mouvement par minute, 18 heures par jour. Quelque 37 aéroports communautaires enregistrent plus de 100 000 mouvements d'aéronefs par an.

La dimension sociale des transports

- La prestation de services de transport représente 4,3 % de la totalité des emplois communautaires, sans tenir compte du transport pour compte propre, ni de la construction ou de l'entretien des infrastructures de transport et des moyens de transport.
- Environ 8,8 millions de personnes étaient employées dans le secteur des transports en 2005. Environ 10 % d'entre elles travaillaient pour le rail, 2 % pour le transport maritime, 0,4 % pour les voies navigables, 5 % pour le transport aérien et 30 % dans des activités de transport auxiliaires et de soutien (manutention de la cargaison, agences de voyages et de transport et tour-opérateurs). Le transport routier représente environ 50 % de l'emploi total dans le secteur des transports, avec deux tiers dans le secteur du fret et un tiers dans le transport des passagers.
- Les ménages européens consacrent environ 13,7 % de leurs revenus, soit 949 milliards d'euros, aux biens et aux services liés aux transports, ce qui fait des transports le deuxième poste budgétaire après les dépenses domestiques. Environ un tiers de cette somme (310 milliards d'euros) a été consacrée à l'achat de véhicules.

⁶ Paris-Charles de Gaulle, Francfort (sur-le-Main), Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol et Madrid-Barajas.

- Le temps de déplacement moyen par personne est estimé à environ 1,1 heure par jour et est resté relativement stable depuis quarante ans. La mobilité personnelle s'est néanmoins accrue au cours des deux dernières décennies en raison du passage à des modes et moyens de transport plus rapides.
- Les activités en rapport avec le transport maritime emploient 1,5 million de personnes en Europe. Environ 70 % des emplois dans le domaine de la navigation sont exercés à terre: construction navale, architecture navale, science, ingénierie, électronique, manutention et logistique.

Le transport et la sécurité

- En 2007, 42 448 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route (décès dans les trente jours). Par rapport à l'an 2000, le nombre de victimes de la route a diminué de près d'un quart (24,8 %).





Infrastructure des transports

- Le réseau RTE-T sera étendu et varié. Il comprendra 95 700 km de routes, 106 000 km de voies ferrées (dont 32 000 km destinés aux trains à grande vitesse) et 13 000 km de voies navigables. Les nœuds du réseau sont les 411 aéroports internationaux et les 404 ports maritimes principaux. Selon les informations fournies par les États membres, le coût de la réalisation et de la modernisation de l'ensemble du réseau se chiffrera à 900 milliards d'euros pour la période 1996-2020, 500 milliards d'euros devant toujours être investis entre 2007 et 2020 (dont 270 millions d'euros pour l'axe et les projets prioritaires).
- 215 000 km de voies ferrées étaient utilisés dans l'UE-27 en 2005, dont près de la moitié était électrifiée.
- L'UE a le deuxième littoral le plus long au monde (136 000 km), après le Canada.

LA POLITIQUE DU TOURISME

Le tourisme n'a pas encore de base juridique spécifique dans le traité UE. Cette situation changera avec l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, dont l'article 195 confie à l'Union un pouvoir législatif dans le domaine du tourisme, même s'il s'inscrit dans le cadre du soutien aux compétences (article 6).

Plus de 90 % des entreprises consacrées au tourisme sont de petite taille et emploient entre une et neuf personnes. Dominé par les PME, ce secteur représente 4 % du PIB de l'UE, avec deux millions de sociétés employant 4 % de la main-d'œuvre totale (près de huit millions de travailleurs). Si l'on tient compte des diverses façons dont le tourisme est lié à d'autres secteurs de l'économie, sa contribution au PIB grimpe à 11 % et le pourcentage des travailleurs dépasse 12 % (24 millions d'emplois)⁷.

En raison de son poids économique, le secteur du tourisme fait partie intégrante de l'économie européenne. Il convient donc de prendre des mesures pour l'organiser et le développer. D'un point de vue européen, la politique du tourisme est également un moyen de soutenir des objectifs politiques généraux dans le domaine de l'emploi et de la croissance. Le tourisme s'inscrit en outre dans la politique environnementale, plus vaste, cette dimension ayant d'ailleurs gagné en importance au fil du temps.

La politique européenne du tourisme pourrait également contribuer de manière significative à endiguer l'actuelle crise économique. En février 2009, plus de 27 000 résidents européens âgés de 15 ans et plus ont répondu à un questionnaire élaboré par la Commission. Ce sondage a mis en évidence qu'au moins 50 % des citoyens partent en vacances chaque année et que 48 % comptent passer leurs vacances dans leur propre pays (contre 43 % en 2008). Quatre citoyens sur dix prévoyant de partir en vacances en 2009 estimaient avoir les fonds nécessaires (41 %), tandis qu'un sur dix (11 %) admettait se heurter à de graves problèmes financiers pour réaliser son projet de vacances. Toutefois, à peine 19 % des sondés étaient presque certains de ne pas partir en vacances en 2009, ce qui est considérablement moins qu'en 2008 (32 %). Parmi

⁷ Pour plus d'informations, se reporter au rapport de l'Organisation mondiale du tourisme intitulé *Tourism Highlights 2008*.



les personnes décidées à partir, 28 % n'avaient pas encore fixé la durée ni la destination. On constate une forte augmentation des personnes partant par leurs propres moyens (56 %), en passant par l'internet dans de nombreux cas. La majorité (54 %) opte pour des destinations touristiques classiques, à peine 28 % choisissant une destination «émergente». Les gens préfèrent payer un peu plus cher et «en avoir pour leur argent» (33 %) plutôt que de choisir une destination à bas prix (16 %). La moitié des Européens partent en vacances en juillet ou en août. Les vacances d'hiver sont en déclin pour des raisons financières, 42 % des sondés choisissant de ne pas partir à cette période. D'autres (23 %) préfèrent voyager en basse saison. (Se reporter pour plus d'informations au baromètre de l'OMT de janvier 2009.)

Selon le communiqué 13/2009 d'Eurostat, le nombre de nuitées passées dans les hôtels de l'UE a chuté de 0,5 % entre 2007 et 2008. Les non-résidents (-1,1 %) sont les premiers responsables de ce déclin. Cinq pays représentent plus de 70 % du tourisme d'affaires en termes de nuitées: l'Espagne (270 millions), l'Italie (247 millions), l'Allemagne (219 millions), la France (204 millions) et le Royaume-Uni (173 millions). La diminution la plus forte a été enregistrée par Chypre (-4,8%), la Grèce (-4,6 %) et les Pays-Bas (-4,1 %), tandis que d'autres pays ont fortement progressé: la Slovaquie (+7,7 %), la Pologne (+4,7 %) et la Lituanie (+4,6 %).

Si l'on constate une légère diminution des nuitées touristiques, le nombre de voyages de loisir entrepris par les citoyens européens a augmenté de 7,1 % en 2008 (principalement dans la première moitié de l'année), bien que leur durée ait été généralement plus courte. Une tendance similaire (+1,6 %) a été enregistrée dans le secteur du transport aérien de passagers, avec un léger déclin dans les quatre derniers mois de l'année.

À la fin de l'année 2007, le Parlement a appelé la Commission à élaborer une politique du tourisme fondée sur le partenariat

et visant à faire de l'Europe une destination touristique de prédilection, avec un tourisme mieux labellisé et plus respectueux de l'environnement. Le rapport d'initiative relatif à une nouvelle politique européenne du tourisme appelait de ses vœux, entre autres éléments, une délivrance plus rapide et moins onéreuse des visas touristiques, des statistiques fiables, normalisées et actualisées, l'harmonisation des normes de qualité des hébergements touristiques et une protection accrue des droits des consommateurs et des passagers. Le règlement n° 261/2004 ne traitant à cet égard que du transport aérien, le Parlement a cherché à étendre également ces droits aux utilisateurs du transport ferroviaire et maritime. Sur ce plan, les dernières initiatives en date du Parlement, du Conseil et de la Commission permettent de combler toutes les lacunes existantes (règlements 1371/2007, COM (2008) 816 et COM (2008) 817).

En plus de créer un label «Europe» couvrant toutes les destinations touristiques de l'UE desservies par des tour-opérateurs, le Parlement a également invité la Commission à entreprendre un large éventail de nouvelles initiatives, telles que le développement du tourisme de santé, l'accessibilité accrue du tourisme aux personnes à mobilité réduite, l'instauration d'une «carte transport jeunes» pour les titulaires d'une bourse Erasmus, la mise en place du programme de tourisme «Ulysse» pour les personnes retraitées en basse saison et la création d'un parcours cycliste commémoratif le long de l'ancien rideau de fer.



ENTRE CRISE ÉCONOMIQUE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Bien que de nombreux dossiers essentiels aient déjà été adoptés avant les élections de 2009, un grand nombre de défis attendent la commission des transports et du tourisme au cours de cette nouvelle législature, allant de 2009 à 2014.

Deux aspects joueront un rôle crucial et domineront très probablement les débats à venir au sein de la commission des transports et du tourisme. Tout d'abord, la **récession économique**: l'actuelle crise financière et économique mondiale est associée à un degré élevé d'imprévisibilité quant à l'avenir de l'économie mondiale. Le secteur européen des transports a déjà été gravement touché par cette crise et souffrira encore davantage si elle venait à se prolonger. Moins de commerce signifie moins de transport. Cette formule simple a été confirmée par de récents chiffres et informations communiqués par divers secteurs et sociétés de transport. Le secteur européen du transport de marchandises est déjà particulièrement affecté, depuis les entreprises de navigation et les compagnies aériennes jusqu'aux transitaires et au transport ferroviaire. Mais le transport de passagers souffre également, surtout le secteur aérien. Les diminutions de revenus prévisibles pourraient contribuer à réduire encore davantage la demande de mobilité, surtout aux fins de tourisme et de loisir.

Le débat controversé tenu en mars 2009 par la commission des transports et du tourisme sur l'attribution des créneaux horaires dans le contexte de la crise économique a donné un avant-goût des difficultés à venir lorsqu'il s'agira de gérer les mesures d'adaptation potentielles dans tous les secteurs de transport. Faute d'une vue d'ensemble, il est difficile d'estimer l'impact de la crise à l'heure actuelle, d'où l'importance d'examiner en détail ses incidences sur les différents secteurs de transport ainsi que le degré d'adaptation des politiques communautaires aux défis futurs.

Le deuxième défi primordial est la **faiblesse des performances environnementales du système européen de transport**. Même si l'actuelle crise économique est susceptible de réduire temporairement la demande de transport, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) souligne dans son dernier rapport⁸ que «les tendances dans le secteur des transports vont dans le mauvais sens». Les chiffres et tendances présentés dans ce rapport, dont

⁸ Rapport n° 3/2009 de l'AEE, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union*, Copenhague, 2009.

certaines ont été mentionnées ci-dessus, sont alarmants et soulignent la nécessité de prendre des mesures immédiates et de grande portée, particulièrement pour ce qui est de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le transport, mais également de la pollution atmosphérique et sonore et de la perte d'habitats.

La façon dont la politique européenne, y compris la politique des transports, répondra à la crise économique contribuera également à la réussite ou à l'échec de la lutte contre le changement climatique. Même si la crise économique aura de graves incidences sur l'économie et la société européennes, beaucoup estiment qu'elles seront de nature temporaire. Toutefois, d'un point de vue scientifique, il ne fait plus aucun doute que le changement climatique, si l'on ne l'endigue pas maintenant, résolument et simultanément dans tous les secteurs, aura des conséquences irréversibles et catastrophiques. Dans sa résolution du 4 février 2009, intitulée «**2050: L'avenir commence aujourd'hui - Recommandations pour la future politique communautaire intégrée en matière de changement climatique**»⁹, le Parlement européen a par conséquent souligné «la nécessité de répondre au changement climatique et à ses effets par des initiatives politiques et éducatives s'inscrivant dans une perspective à long terme et par la mise en œuvre cohérente des décisions, sans en dévier au nom d'objectifs politiques à court terme».

La crise économique peut également être perçue comme un point de départ et une possibilité d'introduire des changements politiques de grande portée en faveur d'une économie plus durable, en offrant aux sociétés européennes de nouvelles possibilités d'activité économique dans les années à venir. C'est

⁹ Dans ce rapport final de la commission temporaire sur le changement climatique, proposant des mesures appropriées à tous les niveaux, le PE a également formulé de nombreuses recommandations de mesures futures dans le secteur des transports (points 77 à 106).

également l'occasion d'introduire des changements qui se font attendre depuis longtemps en faveur d'un système européen de transport intégré et durable, comme le préconise l'AEE.

Outre ces deux défis primordiaux, l'ordre du jour de la nouvelle commission des transports et du tourisme dépendra en grande partie des deux éléments suivants:

- le programme de travail de la nouvelle Commission,
- les dossiers-clés déjà en cours.

Un aperçu de ces dossiers-clés est proposé ci-dessous.

DOSSIERS-CLÉS EN COURS

L'eurovignette

En mars 2009, le Parlement européen a adopté en première lecture une proposition de révision de la directive «eurovignette», portant en particulier sur l'internalisation des coûts externes des véhicules utilitaires lourds. En principe, le Parlement européen a soutenu l'approche de la Commission. À l'avenir, le prix payé par les véhicules utilitaires lourds de plus de 3,5 t devra refléter non seulement les frais d'infrastructure mais également en partie la pollution atmosphérique et sonore qu'ils produisent. Le Parlement soutient qu'il devrait également être possible de réclamer à ce type de véhicules des frais de congestion lors des heures de pointe sur les routes encombrées, bien que le texte ne comporte pas de méthodes de calcul spécifiques ni de plafonds de congestion.

Si la commission des transports et du tourisme décide de poursuivre avec la deuxième lecture de ce projet de loi, le Parlement procédera à la deuxième lecture sous la nouvelle législature.



L'écologisation du paquet sur les transports

L'internalisation des coûts externes dans le secteur des transports est perçue par beaucoup comme l'une des questions les plus difficiles auxquelles la politique européenne des transports devra répondre dans les années à venir.

En mars 2009, le Parlement a adopté une résolution dans laquelle il reproche à la Commission de n'avoir mis en place ni une stratégie globale d'«écologisation des transports» ni un modèle permettant d'évaluer les «coûts externes», tels que l'impact environnemental des transports. Le paquet «écologisation des transports» de la Commission a pour but d'aider l'UE à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en matière de climat et d'énergie. Sous forme de plusieurs communications, il vise à promouvoir le transport durable et à garantir que les coûts réels des transports soient reflétés dans leurs prix effectifs.

Dans sa résolution, le Parlement souligne que la Commission n'a pas conçu ni présenté un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes. Elle n'a pas analysé les conséquences pour tous les modes de transport et, au plan pratique, a présenté à ce jour une proposition législative ne portant que sur les véhicules utilitaires lourds. Le Parlement a par conséquent demandé à la Commission de prendre des mesures immédiatement, c'est-à-dire de

soumettre tout d'abord des propositions concrètes pour tous les modes de transport et ensuite de présenter un schéma général de calcul et d'imputation des coûts externes et d'évaluation de leurs conséquences sur la base d'un modèle compréhensible. Le rapport de l'AEE mentionné ci-dessus révèle que des mesures politiques cohérentes pour chaque secteur du transport sont plus indispensables que jamais.

Rendre Galileo, SESAR et ERTMS pleinement opérationnels

L'UE a lancé ces dernières années une série de projets technologiques ambitieux, tels que le système de navigation par satellite Galileo, le système européen de gestion unique du trafic ferroviaire (ERTMS) et le programme SESAR d'amélioration des infrastructures de contrôle du trafic aérien. Ces projets européens majeurs ont pour but de contribuer à rendre la gestion du trafic plus efficace et plus sûre à l'avenir. Aucun de ces trois projets n'est encore opérationnel. Des travaux significatifs devront d'abord être réalisés et les commissions concernées (transports et industrie) devront probablement procéder à de nouveaux débats.

Le programme Galileo, qui comprend 30 satellites et stations terrestres associées, devrait être pleinement déployé en 2013.

Il faudra attendre plus longtemps pour que les deux autres projets soient pleinement opérationnels.

Transport urbain

Le défi du transport urbain au niveau communautaire s'annonce de plus en plus comme l'une des priorités principales à l'ordre du jour des transports européens. Quatre-vingts pour cent de la population européenne vit en zone urbaine et plus de 60 % dans des zones comptant plus de 10 000 habitants, et la tendance est encore à la hausse. Le trafic urbain est responsable de 40 % des émissions de CO₂ et de 70 % des émissions d'autres polluants générées par le transport routier. Les zones urbaines disposent donc d'un potentiel élevé d'augmentation de l'efficacité énergétique et de réduction des émissions dans le transport. Promouvoir le passage à des transports durables n'aura pas uniquement pour conséquence de soulager les villes encombrées et polluées mais contribuera également de manière significative à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un large éventail d'actes législatifs européens a déjà eu un impact sur le transport urbain; or, aucune stratégie spécifiquement consacrée au transport urbain au niveau communautaire n'a encore été élaborée.

En 2007, la Commission européenne a présenté un Livre vert sur la mobilité urbaine¹⁰, qui cherchait à déterminer comment créer une nouvelle culture de la mobilité urbaine de manière à concilier le développement économique des villes et les besoins de mobilité connexes avec les exigences de protection environnementale et d'une certaine qualité de vie dans les villes. Le Parlement européen a adopté une résolution sur ce livre vert le 9 juillet 2008, dans l'attente d'un suivi sous la forme d'un plan d'action. Étant donné qu'aucun projet de plan d'action n'a été proposé par la Commission, et vu le

décali imposé par les élections européennes de juin 2009, le Parlement a décidé de rédiger un nouveau rapport d'initiative exposant des mesures spécifiques au transport urbain à un niveau européen. Les recommandations du Parlement incluent l'introduction et l'application générale de projets de transport urbain durable dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le lancement d'un programme de mise à jour des statistiques et des bases de données sur la mobilité urbaine au sein d'Eurostat et la création d'un observatoire de la mobilité urbaine. Le Parlement a également souligné l'importance d'un soutien financier européen plus marqué.

Les débats sur la mobilité urbaine se poursuivront sous la nouvelle législature.

De la liberté de circulation sans frontières jusqu'au ciel unique

Les frontières aériennes de l'UE s'avèrent plus difficiles à supprimer que ses frontières terrestres. La Commission a ouvert le débat à l'automne 1999 avec une communication portant sur «la création du ciel unique européen»¹¹. La procédure de codécision entre le Parlement et le Conseil s'est achevée en avril 2004 avec l'entrée en vigueur d'un paquet de quatre règlements, dont le règlement-cadre n° 549/04, relatifs à la fourniture de services de navigation aérienne, à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien et à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic.

Tout en reconnaissant que les règles de concurrence du Traité ne s'appliquent pas au transport aérien, le Parlement s'est battu avec succès pour la création d'un comité consultatif sur les aspects techniques de la mise en œuvre du ciel unique et

10 Livre vert: vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine - COM(2007)0551.

11 COM (1999) 614.



l'instauration de sanctions en cas de non-respect des règles. Il a également obtenu des concessions en ce qui concerne la coopération entre les utilisateurs civils et militaires.

La sixième législature parlementaire a réussi en partie à relever le défi majeur qui consistait à accélérer la création du ciel unique européen. La question orale posée par la commission des transports à la Commission lors du débat en plénière du 4 septembre 2007 portait sur l'une des questions essentielles: la nécessité de mettre fin à l'approche infructueuse de la base au sommet, par laquelle il incombait aux États membres de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels (routes aériennes optimisées en termes d'organisation du trafic en vue de réduire la consommation et les émissions de gaz à effet de serre) et d'opter pour une approche communautaire plus proactive. La Commission a alors annoncé le passage à une deuxième étape «fondée sur les performances et sur les mécanismes pour développer le ciel unique européen».

Simultanément, la Commission a entrepris de se tourner vers une aviation plus durable et plus performante (COM 2008/389). Le programme technologique d'entreprise commune SESAR (initialement SESAME) a pris son essor sous l'égide d'Eurocontrol et grâce au financement RTE-T de la Commission. Il développera d'ici à 2013 un système européen moderne de gestion du trafic aérien, qui devrait mettre fin au problème actuel de systèmes nationaux fragmentés de gestion de ce même trafic. Le volume du trafic aérien s'est accru de plus de 50 % au cours de la dernière décennie. Eurocontrol estime que l'Europe enregistre chaque année environ 8,5 millions de vols (ce chiffre devrait atteindre 17 millions d'ici à 2020). Les jours de pointe, il peut y avoir jusqu'à 30 000 vols, reliant 130 aéroports, 80 % des vols étant intra-européens. La distance moyenne parcourue est de 826 km. En 2007, le nombre de passagers enregistrés dépassait les 790 millions, dont 520 millions ne voyageaient pas en dehors de l'UE, et 12,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées. Depuis la création du marché unique en 1993,

plus de 30 nouvelles compagnies aériennes ont vu le jour (surtout des transporteurs à bas coûts, dont la capacité augmente de 25 % chaque année).

Dans le cadre de la révision du ciel unique (SES-II) proposée en juin 2008, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), basée à Cologne et opérationnelle depuis 2003 (elle comprend également quatre pays non communautaires), devrait garantir le niveau le plus élevé possible de protection environnementale et aborder des questions cruciales de sécurité (inspections, programmes de formation et d'harmonisation, certificats de navigabilité harmonisés, habilitation des opérateurs de pays tiers et contrôle de la sûreté des aéronefs dans le cadre du programme SAFA).

Dans le rapport qu'il a adopté le 25 mars 2009, le Parlement a soutenu les deux projets d'actes législatifs présentés par la Commission dans le cadre du deuxième paquet législatif «ciel unique» (2008): la modification du règlement sur le ciel unique européen et la modification du règlement sur l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Plus particulièrement, le rapport du PE mentionné ci-dessus, relatif à la performance et à la durabilité du système européen d'aviation, est favorable à la proposition d'autoriser l'EASA à contrôler l'ensemble du système européen d'aviation. Ce rapport confirme le compromis recherché par le Parlement, notamment pour ce qui est des objectifs communautaires de performance (dans les domaines clés de la sûreté, de l'environnement, des capacités

et de la rentabilité) adoptés par la Commission après consultation des acteurs non étatiques concernés. Il fixe en outre des objectifs contraignants pour les fournisseurs de services de navigation aérienne et établit la création des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB). Dans l'ensemble, il engendrera un réseau flexible de blocs homogènes adaptés aux exigences du trafic aérien et allant au-delà des frontières nationales.

En cette fin de sixième législature, le PE prévoit que le deuxième paquet législatif sur le ciel unique sera au ciel européen ce que l'accord de Schengen a été à la liberté de circulation des personnes au sein de l'UE. En effet, au cours de la prochaine législature, le Parlement devra veiller à ce que le concept du ciel unique prenne réellement forme, avec toutes ses composantes, y compris l'aspect technologique SESAR. Il importe de créer un réseau plus direct de routes afin d'améliorer les performances des compagnies aériennes, de réduire leurs émissions et d'accroître les capacités de l'espace aérien. Un coordinateur des blocs d'espace aérien fonctionnels sera nommé dans ce contexte. En suivant l'approche des huit autres coordinateurs qui sont déjà à l'œuvre pour le RTE-T, il devra présenter un rapport au Parlement tous les trois mois. Le règlement fondateur a déjà mis en place un calendrier d'exécution des mesures prévues. Le PE estime que les modalités d'exécution devraient être présentées selon un calendrier approprié et a demandé à ce que ces modalités d'exécution soient élaborées en suivant une feuille de route cohérente en termes de priorités et d'interconnexions. Le PE suggère en particulier que toutes les parties s'engagent à aligner les engagements politiques sur le cadre technologique et à accélérer le processus de mise en place du ciel unique européen parallèlement à la phase de développement de SESAR, en vue de pouvoir retirer pleinement, dès 2014, les bénéfices de cette phase de déploiement.

Dix-huit mois après l'entrée en vigueur du nouveau règlement, la Commission devra soumettre au Parlement et au Conseil

un rapport d'évaluation des impacts juridique, industriel, économique, social et sur la sécurité du ciel unique, compte tenu des développements relatifs aux FAB et de la technologie disponible. Une période de référence similaire a été fixée pour atteindre les objectifs de **performance. Au cours de la prochaine législature, le Parlement devra également surveiller la mise en place des autorités de supervision nationales indépendantes, en ce qui concerne la sûreté du ciel unique et les exigences de performance, ainsi que celle d'un organe consultatif réunissant des personnes impliquées dans la sécurité aérienne pour conseiller la Commission.**

Droits des passagers

Peu avant la fin de la dernière législature, le Parlement a adopté en première lecture les propositions de la Commission relatives aux droits des passagers dans le secteur des autobus et des autocars et dans le secteur maritime, en ce compris les



droits des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés.

Ces propositions s'inscrivent dans l'objectif de la Commission d'étendre les droits des passagers dans les secteurs de l'aviation et du rail à d'autres modes de transport. Fixer les droits des passagers a pour but d'accroître l'attrait pour ces modes de transport et la confiance en ceux-ci, et d'assurer des règles du jeu équitables entre les transporteurs de différents États membres et entre différents modes de transport. Si la commission des transports et du tourisme décide de poursuivre avec la deuxième lecture de ces propositions, le Parlement procédera à la deuxième lecture sous la nouvelle législature.

Par ailleurs, la Commission a déjà annoncé son intention de publier au second semestre 2009 un rapport pour faire le point sur la situation des droits des passagers dans le secteur de l'aviation, ce que la commission des transports et du tourisme a demandé à de nombreuses reprises et depuis longtemps.

Transposition et mise en œuvre de la législation existante

Par l'intermédiaire de plusieurs résolutions de type «mieux légiférer», le Parlement a fait part de son souhait de surveiller plus étroitement la transposition et la mise en œuvre des actes législatifs adoptés, par le biais de commissions parlementaires notamment.

Par rapport à d'autres commissions, la commission des transports et du tourisme traite d'un grand nombre de propositions législatives. Comme mentionné ci-dessus, des éléments centraux de la législation communautaire sur les transports ont été récemment adoptés, bien que certains doivent encore être

correctement transposés ou mis en œuvre dans plusieurs États membres (les paquets sur la sécurité maritime et sur le rail, par exemple). À l'avenir, outre l'élaboration de rapports sur les nouveaux actes législatifs, le contrôle de l'application des lois communautaires existantes deviendra l'une des missions majeures de la commission des transports et du tourisme. Une possibilité serait de nommer des «rapporteurs d'application» ou d'aménager régulièrement des heures de questions sur l'application et la transposition, comme cela a été convenu par la conférence des présidents en septembre 2008.

NOUVEAUX DOSSIERS À VENIR

L'avenir des transports

La Commission européenne a récemment lancé un débat sur les principaux défis et opportunités du secteur des transports à long terme (vingt à quarante ans). La Commission a annoncé la publication d'une communication sur les perspectives à moyen terme, qu'elle compte adopter à l'été 2009.

En mars 2009, trois groupes cibles sur «l'économie et la société», «l'environnement et la technologie» et «l'infrastructure et la logistique» ont présenté un premier rapport comprenant un scénario allant jusqu'en 2050 et exposant certains problèmes et tendances possibles liés aux transports à l'avenir, tels qu'une mondialisation accrue et des exigences de mobilité renforcées, l'urbanisation, le vieillissement de la population, le changement climatique, la pollution et la congestion.

Des avancées dans le domaine de l'énergie, des transports et des technologies de communication transformeront la vie des citoyens de manière probablement positive, mais elles pourraient également avoir un impact négatif sur le système de transport. La politique européenne des transports devra

relever ces défis au moyen de nouvelles initiatives politiques. Étant donné que l'actuel livre blanc expire en 2010, cette communication peut être considérée comme une première étape de la période de suivi. De nombreuses incertitudes subsistent quant à l'avenir des transports. Les interactions entre les différents moteurs de la demande en matière de transports sont complexes, prédire les développements technologiques est ardu et il n'est pas aisé de prévoir les facteurs externes tels que les développements économiques ou géopolitiques ou l'impact du changement climatique. Toutefois, il semble qu'il y ait un large consensus sur le fait que la politique européenne des transports est arrivée à un point de transition vers un nouveau système de transport et qu'elle doit maintenant relever les défis qui l'attendent. Il est largement reconnu à cet égard que l'Union européenne a besoin, à moyen et à long terme, d'une vision claire du système européen de transport durable le plus souhaitable. Cette vision devrait comporter des idées et des suggestions sur:

- les futures exigences de mobilité et leurs moteurs;
- les villes vivables et une nouvelle culture de la mobilité urbaine;
- la mobilité individuelle, indépendante des sources d'énergie traditionnelles;
- les options techniques à exploiter dans le cadre d'une nouvelle génération de systèmes de propulsion et les périodes transitoires respectives à aménager dans l'intervalle;
- le passage à un système de transport intégré;
- une future politique des infrastructures de transport;
- les coûts externes, les schémas de fixation des prix et les mesures d'efficacité;

- l'ouverture, l'organisation et la réglementation des futurs marchés des transports;
- la compréhension et la gestion des moteurs de la demande de transport;
- les changements de comportement;
- l'amélioration des technologies de l'information pour une utilisation et une intégration plus efficaces des réseaux de transport;
- la sûreté et la sécurité;
- des priorités de recherche et de développement technologiques (RDT) à moyen et à long terme pour le **transport**.

Ce débat essentiel vient à peine de débiter et se poursuivra de manière intensive sous la nouvelle législature.

L'avenir du RTE-T

Le livre vert de février 2009 sur le réexamen de la politique de RTE-T¹² cherchait à adapter l'action communautaire aux nouveaux défis qui attendent l'UE, notamment en ce qui concerne la lutte contre le changement climatique, les objectifs sociaux et économiques de la stratégie de Lisbonne et le rôle de l'UE en tant qu'acteur international, en vue d'améliorer les connexions entre son infrastructure et celle de ses voisins et du reste du monde. La Commission a proposé de renforcer l'intégration du réseau en utilisant à meilleur escient les modes de transport combinés, tant pour les passagers que pour les marchandises, en optimisant l'utilisation des systè-

12 COM(2009) 44.

mes de transport intelligents et en encourageant les innovations technologiques.

En outre, depuis 2007, le Parlement presse la Commission d'œuvrer immédiatement à la fixation d'objectifs et de réponses à long terme (pour après 2010) en faveur d'une approche intégrée de la future politique européenne des transports. En avril 2009, en réponse au livre vert de la Commission, le Parlement a adopté une résolution sur le sujet, qui soulignait l'importance des évaluations des coûts et avantages, de la durabilité et de la valeur ajoutée européenne des projets d'infrastructures transfrontalières. Le PE a soutenu à cet égard que, d'un point de vue écologique et économique, les systèmes de transport multimodaux, permettant d'utiliser plusieurs moyens de transport différents sur un itinéraire donné sont, dans de nombreux cas, la seule possibilité viable et durable pour l'avenir. La résolution appelle les États membres à intégrer les corridors verts, les réseaux de fret ferroviaire, le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTE-FF), les corridors du système européen de gestion de trafic ferroviaire (ERTMS), les «autoroutes de la mer», comme le transport maritime à courte distance, les actuelles voies navigables d'un gabarit suffisant, dans un schéma RTE-T intermodal, sur la base d'actions planifiées en faveur de modes de transport plus respectueux de l'environnement, économes en carburant et plus sûrs. Le PE est favorable à une approche globale et considère également que le réseau Euro Vélo et la piste du rideau de fer constituent des solutions permettant de promouvoir des réseaux d'infrastructure cycliste transfrontaliers. Il demande également d'accorder une plus grande attention aux liaisons ferroviaires régionales transfrontalières.

À la lumière de l'examen à mi-parcours du cadre financier européen et de l'actuelle discussion sur le plan de relance de l'UE, le Parlement a constaté qu'investir dans les infrastructures de transport contribue de manière fondamentale à endiguer la crise économique et financière. Par conséquent, le PE

a appelé la Commission à accélérer les projets d'infrastructures liés au RTE-T et financés par les Fonds structurels et/ou le fonds de cohésion.

Le Parlement a en outre attendu une plus grande cohérence de la part du Conseil, entre les demandes de projets RTE-T et les décisions des budgets alloués au RTE-T, et appelé les États membres à revoir leurs priorités d'investissements en vue d'accélérer les projets RTE-T placés sous leur responsabilité, surtout dans les zones transfrontalières.

Le Parlement s'est par conséquent prononcé en faveur d'une révision du budget RTE-T par les États membres dans le contexte de l'examen à mi-parcours des perspectives financières en 2009-2010.

Le débat sur l'avenir du RTE-T et son financement à partir de 2014 constituera très probablement l'une des discussions essentielles de la nouvelle législature.



Stratégie du transport maritime pour 2018

En janvier 2009, la Commission a présenté une communication sur les principaux objectifs stratégiques du système européen de transport maritime d'ici à 2018¹³, exposant les principales options stratégiques du système européen de transport maritime jusqu'en 2018. Cette communication identifie les domaines d'action essentiels, y compris un large éventail de défis à relever, que la liste ci-dessous reprend en partie.

- *L'avenir du transport maritime européen et la mondialisation des marchés:* comment gérer la pression concurrentielle croissante dans le domaine du transport maritime international et comment mettre en place des conditions de concurrence équitables pour le transport maritime? Comment l'UE peut-elle devenir le moteur du changement vers un cadre réglementaire international complet pour le transport maritime?
- *Ressources humaines, compétences et savoir-faire maritimes:* divers enjeux, notamment la question de savoir comment endiguer la pénurie croissante de professionnels de la mer. Il est notamment envisageable de mettre en valeur l'attrait des professions maritimes, d'améliorer les conditions d'emploi des gens de la mer, de favoriser les perspectives de carrière complète dans les pôles d'activité touchant à la sphère maritime et de rehausser l'image du transport maritime. Parmi les autres mesures envisagées figurent la mise en œuvre de la convention du travail maritime (CTM) de 2006 de l'OIT et l'amélioration de l'éducation et de la formation des équipages.
- *Un transport maritime de qualité:* plusieurs mesures de l'UE en faveur d'un transport maritime plus écologique

afin d'atteindre l'objectif à long terme d'un transport sans déchets ni émissions sont esquissées. Des mesures destinées à améliorer la sûreté maritime et les possibilités de renforcer la sécurité maritime pour prévenir le terrorisme et la piraterie sont présentées.

- *Le potentiel du transport maritime à courte distance:* comment gérer l'augmentation prévue des volumes du transport maritime? Comment trouver la bonne combinaison de mesures pour permettre aux ports d'assumer d'une manière efficiente leur fonction de porte d'entrée? Parmi les solutions envisagées figurent la création d'un espace européen du transport maritime sans frontières, le déploiement complet des projets d'autoroutes de la mer et la promotion de la modernisation et de l'expansion des infrastructures portuaires et de liaison avec l'arrière-pays



¹³ COM(2009) 8 final.

en mettant en place les conditions adéquates pour attirer les investissements ainsi qu'en développant des programmes européens de financement.

- *Recherche et innovation dans le domaine maritime*: la Commission suggère de promouvoir l'innovation et la recherche et le développement technologiques dans le domaine du transport maritime en vue d'améliorer l'efficacité énergétique des navires, de réduire leur incidence environnementale et d'améliorer la qualité de vie en mer. L'établissement d'un cadre de référence pour permettre le déploiement de services «e-maritimes» aux échelons européen et mondial est également suggéré.

La Commission présentera très probablement au cours des cinq prochaines années plusieurs propositions relatives aux domaines d'action essentiels exposés dans la communication ci-dessus.



QUI SOMMES-NOUS

Les départements thématiques sont des unités de recherche qui aident les organes parlementaires à mener à bien leurs tâches législatives et institutionnelles. Ils ont été créés en 2004 par décision du Bureau afin d'incorporer la recherche dans les activités parlementaires et de renforcer le soutien aux commissions. Leur principal objectif est de fournir tous les outils nécessaires permettant de mieux légiférer. Il existe actuellement cinq départements thématiques couvrant tous les domaines de compétence des commissions parlementaires et des autres organes: politiques économiques et scientifiques (département thématique A), politiques structurelles et de cohésion (département thématique B), droits des citoyens et affaires constitutionnelles (département thématique C), affaires budgétaires (département thématique Budg), relations extérieures (département thématique Expo).

Le département thématique B «politiques structurelles et de cohésion» couvre les domaines suivants: agriculture et développement rural, culture et éducation, pêche, développement régional, **transports et tourisme**.

EXPERTISE INTERNE OU EXTERNE

Les études sont réalisées en interne ou en externe. Lorsqu'une commission parlementaire fait une demande, le département thématique B examine s'il est possible de la traiter en interne. Une grande partie des documents fournis sont donc produits par les administrateurs du département thématique B. Si cela n'est pas possible, le département lance des appels d'offres qui varient en termes de durée et de complexité. Ils sont organisés et gérés par les administrateurs du département thématique B dans le respect total des règles du règlement financier: transparence, non-discrimination et bonne gestion financière.

CE QUE NOUS OFFRONS

Le département thématique B fournit toute une série de services de recherche sur mesure afin de satisfaire aux besoins de la commission des transports et du tourisme. Vous trouverez ci-dessous une brève description des services fournis.

Notes

Les notes sont des contributions concises sur des questions liées au travail de la commission des transports et du tourisme et/ou aux affaires courantes. Ce type d'outil est le plus souvent utilisé pour alimenter les réflexions des députés lors de la rédaction d'un rapport, lorsqu'une délégation organise une visite officielle ou lorsque des événements majeurs liés à des questions européennes sont organisés.

Les notes internes sont produites par le département thématique B en très peu de temps et avec une grande flexibilité. Des experts externes peuvent également être chargés de rédiger des notes (couvrant des sujets très techniques ou sur lesquels les recherches sont très limitées); ils sont alors sélectionnés par appels d'offres.

Études

Les études sont des contributions plus détaillées qui sont généralement liées à une proposition législative à venir ou à un rapport d'initiative. Il s'agit de l'outil le plus souvent utilisé. Les études sont produites par des experts sélectionnés par le département thématique B sur la base d'appels d'offres. Du fait de sa nature contractuelle, cet outil requiert des délais plus longs. Les études sont généralement présentées à la commission des transports et du tourisme. À l'occasion, elles donnent lieu à des auditions publiques pour lesquelles le département thématique B fournit également son aide.

Évaluations des incidences

Si cela s'avère approprié et nécessaire pour le processus législatif, les commissions peuvent effectuer des évaluations des incidences concernant des modifications importantes des propositions législatives. Elles peuvent également demander des évaluations des incidences sur la mise en œuvre d'une législation européenne dans les différents États membres. Ces évaluations sont réalisées par des experts externes.

Ateliers

L'objectif des ateliers est de fournir une expertise indépendante sous la forme d'une contribution écrite présentée oralement et discutée avec les députés et d'autres experts. Des notes et des études peuvent également être demandées en relation avec les ateliers afin de servir de documents d'information pour une discussion en commission.

Groupes d'experts

Un groupe d'experts rassemble des experts externes dont la tâche consiste à fournir régulièrement aux députés des contributions écrites, la plupart du temps sous la forme de brèves notes d'information. Si nécessaire, les experts participent également aux réunions de commissions pour fournir des informations et des avis. Les documents et les fiches de procédure de ces réunions sont habituellement diffusés sous forme de rapports et accessibles sur l'intranet du département thématique B.

Fiches techniques

L'objectif des fiches techniques est de fournir un bref aperçu des activités de l'UE et du Parlement à un large public. Les **fiches techniques sur l'Union européenne** figurent parmi les publications les plus populaires du Parlement européen et la version en ligne est une des pages les plus visitées du site web Europarl.

Chaque fiche technique couvre un sujet spécifique. Ces fiches sont rédigées par les administrateurs des départements thématiques et un comité éditorial est responsable de la coordination générale. Les fiches techniques sont disponibles en ligne en allemand, anglais et français. Des exemplaires imprimés sont également disponibles en allemand, anglais, espagnol, français, italien et polonais, ainsi qu'un CD-ROM en 21 langues (pour obtenir une copie, veuillez vous adresser au service de distribution des députés).

SOUSSION D'UNE DEMANDE

Les commissions parlementaires peuvent avoir recours à l'expertise dont elles ont besoin sur la base de leurs priorités politiques (rapports, auditions, délégations, etc.). Sur décision des coordinateurs concernant l'expertise externe, la commission des transports et du tourisme envoie une demande par écrit au département thématique B.

Les membres de la commission des transports et du tourisme doivent adresser leurs demandes au coordinateur de leur groupe politique respectif, qui peut présenter une proposition de décision lors de la réunion des coordinateurs ou par le biais d'une procédure écrite organisée par le secrétariat de la commission des transports et du tourisme.

DÉLAIS MOYENS

Les délais dépendent de la complexité de l'expertise requise. Habituellement, pour une note, ils sont de trois à six semaines. La nature contractuelle des procédures d'expertise externe entraîne des délais plus longs, soit raisonnablement de quatre à douze mois. Pour une estimation concernant une demande spécifique, veuillez nous contacter.

BUDGET DISPONIBLE

Un budget annuel est alloué aux commissions parlementaires pour financer les différentes recherches fournies par des experts externes. Le montant du budget augmente en fonction de la taille de la commission; les commissions peuvent recourir aux fonds sans demander l'autorisation préalable aux autres organes parlementaires. Le budget de la commission des transports et du tourisme pour la fourniture d'expertise externe en 2008 s'élevait à 407 000 euros.

NOTRE CHARTE DE QUALITÉ

Le département thématique B offre tout un éventail de services de recherche qui jouent un rôle essentiel dans le soutien des activités parlementaires.

L'intégrité, l'indépendance et la qualité sont nos principes fondamentaux. L'intégrité signifie un respect scrupuleux des principes éthiques les plus exigeants et des normes professionnelles les plus élevées. L'indépendance renvoie à la fourniture d'avis d'expert fondés, exempts de toute pression, quelle qu'elle soit. Et la qualité signifie respecter les normes les plus élevées d'excellence professionnelle.

Ces principes sous-tendent notre culture de l'excellence et de la responsabilité puisqu'ils sont à la base des contrôles et des procédures qui nous guident chaque jour.

Nous nous engageons donc à appliquer les normes les plus élevées de conduite professionnelle - en respectant l'indépendance, l'éthique et toutes les autres obligations professionnelles - et à nous comporter de manière à conserver la confiance des députés et à renforcer leur réputation. Cet engagement nous conduit également à partager notre connaissance et notre expérience avec d'autres institutions, les parlements nationaux, les communautés scientifiques et les acteurs locaux.

Préserver la confiance des députés et des organes parlementaires est une de nos priorités principales; c'est un principe qui sous-tend tous les aspects de notre travail.

NOUS CONTACTER

Tous nos documents, à l'exception de ceux classés confidentiels, peuvent être consultés en ligne ou dans notre bibliothèque.

Internet

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → **Direction B** → **Département thématique B**

Fiches techniques

www.europarl.europa.eu/factsheets

Notre catalogue de publications est disponible sur notre page d'accueil (intranet).

Des copies imprimées peuvent être obtenues sur demande. Vous êtes invités à passer à notre comptoir de présentation au troisième étage du bâtiment ASP et à emporter des copies papier de nos dernières publications.



Nous distribuons tous les mois un bulletin d'information électronique qui fournit des informations concises sur nos dernières publications et activités.

Les commentaires sont toujours les bienvenus.

Pour tout commentaire, demande d'information ou inscription à notre bulletin d'information, contactez-nous par courrier électronique à l'adresse suivante:

poldep-cohesion@europarl.europa.eu



Pour aider à façonner le débat au sein de la commission des transports et du tourisme et alimenter différentes discussions politiques, le département thématique B fournit des études et des notes. Les études sont habituellement disponibles en anglais, mais également, très souvent, dans d'autres langues, telles que l'allemand et le français.

Une sélection de ces documents est présentée ci-dessous. La liste complète peut être consultée sur notre page intranet.

Notes:

- **Le changement climatique: défi pour les politiques structurelles et de cohésion:** note interne largement distribuée avant la dernière Agora (réunion annuelle du Parlement et de la société civile).
- **Eurovignette III: évolution récente et politiques à moyen terme:** Cette note d'information a trait à la proposition modifiant la directive n° 1999/62/CE et établissant une taxation des poids lourds pour la couverture des coûts externes. Dans une première phase, la proposition de la Commission est comparée aux conclusions du manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports. Dans une deuxième phase, les aspects les plus controversés sont examinés, comme le choix des composantes des coûts externes, le régime applicable aux coûts de la congestion, le régime du plafonnement, l'application aux réseaux et l'utilisation des recettes. Enfin, certaines perspectives et grandes options pour le moyen terme sont exposées. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **L'accord «ciel ouvert» conclu entre l'UE et les États-Unis:** Cette note d'information souligne les points et les avantages essentiels de l'accord UE-États-Unis signé à Washington le 30 avril 2007. Cet accord, qui est entré en vigueur très récemment, devrait permettre d'établir un espace aérien sans frontières entre les deux parties de part et d'autre de l'Atlantique. (EN - FR).
- **Coûts externes du transport maritime:** Cette note évalue les coûts externes totaux et spécifiques du transport maritime. Elle analyse trois facteurs externes principaux: a) la pollution marine (déversements dans la mer), b) la qualité de l'air (pollution atmosphérique) et c) le changement climatique (gaz à effet de serre). En outre, les impacts physiques sont

quantifiés pour un second ensemble de facteurs pour lesquels l'on ne dispose pas de valeur monétaire: d) la consommation des ressources et e) les déchets solides (ordures) et liquides (boues). Ce document analyse aussi l'impact des déversements illégaux. Le chapitre final formule des recommandations quant aux mesures rentables et prometteuses permettant de réduire/internaliser les coûts externes du transport maritime. (DE - EN - FR)

- **Harmonisation et labels de qualité pour les services touristiques de l'UE:** Cette note présente une vue d'ensemble des normes et labels de qualité existant actuellement au sein de l'UE, en évaluant le potentiel de programmes d'envergure communautaire. L'accent est mis sur l'hébergement et les labels de qualité des hôtels, mais d'autres composantes du tourisme sont également abordées. (DE - EN - FR - IT).

Études:

- **Le calcul des coûts externes dans le secteur des transports:** L'internalisation des coûts externes dans le secteur des transports est l'une des questions les plus difficiles auxquelles la politique européenne des transports devra répondre dans les années à venir. Cette étude donne un bref aperçu des études les plus importantes et les plus récemment réalisées sur les coûts externes, en soulignant les forces et les faiblesses des différentes approches et en analysant les travaux actuels de la direction des transports de la Commission: le manuel IMPACT sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports et le paquet sur l'écologisation des transports. (EN).
- **Le réseau européen de pistes cyclables EuroVelo: défis et possibilités pour le tourisme durable:** Cette étude évalue les défis posés par l'aménagement d'un réseau de cyclotourisme en Europe, et les possibilités qu'il offre. Elle se concentre sur EuroVelo, un réseau de 12 pistes longue distance géré par la Fédération européenne de cyclisme et développé dans différents pays par un large éventail de partenaires. L'étude évalue le marché du cyclo-tourisme en Europe et présente un modèle de demande à EuroVelo. Elle fait le point sur le transport de vélos dans les trains et évalue enfin le potentiel de la piste du rideau de fer.
- **L'évolution du rôle des ports maritimes de l'UE dans la logistique maritime mondiale:** Cette étude porte sur les changements considérables de l'environnement de marché pour le commerce maritime survenus au cours des quinze dernières années. La mondialisation, l'off-shoring et la croissance sans précédent de la conteneurisation ont

entraîné des changements dans le transport maritime et la chaîne logistique. Cette étude décrit les conséquences de ces développements sur les ports maritimes et formule des recommandations à l'intention du Parlement européen. (DE - EN - FR - IT).

- **Systèmes de tarification du transport routier de marchandises dans les États membres de l'UE et en Suisse:** Cette étude vise à effectuer une analyse approfondie du système de tarification actuellement appliqué aux poids lourds dans l'Union européenne et en Suisse. Elle dresse un tableau général des systèmes actuellement en vigueur et présente leurs répercussions, à la lumière de l'évolution proposée de la directive «eurovignette», du débat sur le changement climatique et de l'augmentation attendue du transport routier de marchandises. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Les conséquences de la croissance du secteur des compagnies aériennes à bas coûts en Europe:** Cette étude analyse les conséquences des changements sur le marché des transports aériens résultant de l'émergence des compagnies à bas prix. Des éléments montrent que ce développement a eu un impact important sur les compagnies aériennes établies, les principaux aéroports et la concurrence intra- et intermodale, de même que sur le tourisme européen, les flux de passagers et le développement régional. (DE - EN - FR).
- **Aspects énergétiques et environnementaux de la politique des transports:** L'étude a pour but d'identifier des mesures, réalisables d'un point de vue économique et politique, capables d'améliorer fortement l'efficacité énergétique des activités de transport et d'en réduire l'incidence négative. Elle se fonde sur un examen approfondi de statistiques, études, notes, etc., récentes et analyse essentiellement les différentes incidences et conséquences des émissions de plusieurs modes de transport. Elle se penche également sur les recommandations portant sur la manière de traiter les problèmes liés aux émissions. L'analyse de documents a permis d'identifier les mesures à court, moyen et long termes les plus prometteuses et les moins coûteuses en visant particulièrement les développements énergétiques et liés aux nouvelles technologies. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **L'impact des fluctuations des prix du pétrole sur le transport et les secteurs connexes:** Cette étude examine la manière dont le transport de marchandises est influencé par les variations significatives des prix du pétrole et se concentre sur la réaction des transporteurs dans les différents secteurs du transport. La hausse des prix du pétrole au premier semestre 2008 a été considérée comme l'occasion de réaliser une analyse factuelle des réactions dans les secteurs du transport. (EN).



Sources d'informations électroniques:

PARLEMENT EUROPÉEN

Commission des transports et du tourisme

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=FR&body=TRAN>

E-études

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies.do?language=FR>

Fiches techniques

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Bibliothèque

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UE

Commission européenne (transport)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Commission européenne (tourisme)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Comité des régions

<http://www.cor.europa.eu>

Comité économique et social européen (section ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_fr.asp

Banque européenne d'investissement

<http://www.eib.org>

Eurostat (statistiques sur le transport)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (statistiques sur le tourisme)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Agence ferroviaire européenne (AFE)

<http://www.era.europa.eu>

Agence européenne pour l'environnement (AEE)

<http://www.eea.europa.eu/fr/themes/transport/intro>

Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_fr.htm

Autorité de surveillance du GNSS européen

<http://www.gsa.europa.eu>

LÉGISLATION EUROPÉENNE

Observatoire législatif du Parlement européen

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/index.jsp?language=fr>

PreLex, suivi des procédures interinstitutionnelles

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=fr>

Législation européenne en vigueur

<http://eur-lex.europa.eu/fr/legis/20090401/chap07.htm>

Aperçu de la politique européenne des transports

http://europa.eu/pol/trans/index_fr.htm

PARTIES PRENANTES, ONG ET GROUPES DE RÉFLEXION

Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

European Federation for Transport and Environment (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Union internationale des transports routiers (IRU)

http://www.iru.org/index/fr_index

Fédération internationale de l'automobile (FIA) – Bureau européen

<http://www.fiabrussels.com/>

Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)

<http://www.acea.be>

Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Communauté des chemins de fer européens (CCFE)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Union internationale des transports publics (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocités

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Conseil international des aéroports

<http://www.aci-europe.org>

Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA)

<http://www.eraa.org>

Association européenne des personnels navigants techniques (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Organisation européenne des ports maritimes communautaires (ESPO)

<http://www.espo.be>

Fédération des opérateurs de ports privés en Europe (Feport)

<http://www.feport.be>

European Community Shipowner's Association (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

Association européenne des pilotes maritimes

<http://empa-pilots.org>

Europe fluviale <http://www.inlandnavigation.org>**European Intermodal Association (EIA)**

<http://www.eia-ngo.com>

Conseil européen des chargeurs

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT – Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du Marché commun

<http://www.clecat.org>

European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)

<http://www.ertico.com>

RECHERCHE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Recherche européenne sur le transport:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS ressources en matière de recherche «transport»

<http://www.inrets.fr/ur/cir/ressources/index.e.html>

Transportnet - University network

<http://transportnet.org>

ELTIS (European Local Transport Information service)

<http://www.eltis.org>

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

Forum international des transports (OCDE)

<http://www.internationaltransportforum.org/homefr.html>

OCDE (tourisme)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,fr_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Organisation maritime internationale (OMI)

<http://www.imo.org/>

Association internationale du transport aérien (IATA)

<http://www.iata.org>

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Organisation internationale du travail (OIT)

www.ilo.org

Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

<http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068&lang=2>

CARTES

Eurostat (cartes statistiques)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Agence européenne pour l'environnement (graphiques et cartes)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTES

Parlement européen

Guide pratique — Transport et tourisme

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes

2009 — 46 p. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2834-7

Doi: 10.2861/68816

Comment vous procurer les publications de l'Union européenne?

Publications payantes:

- sur le site de l'EU Bookshop: <http://bookshop.europa.eu>;
- chez votre libraire, en lui donnant le titre, le nom de l'éditeur et/ou le numéro ISBN;
- en contactant directement un de nos agents de vente.
Vous obtiendrez leurs coordonnées en consultant le site: <http://bookshop.europa.eu>
ou par télécopie au numéro suivant: +352 2929-42758.

Publications gratuites:

- sur le site de l'EU Bookshop: <http://bookshop.europa.eu>;
- auprès des représentations ou délégations de la Commission européenne.
Vous obtiendrez leurs coordonnées en consultant le site: <http://ec.europa.eu>
ou par télécopie au numéro suivant: +352 2929-42758.

Rôle

Les Départements thématiques sont des unités de recherche qui fournissent des conseils spécialisés aux commissions, délégations interparlementaires et autres organes parlementaires.

Domaines

Agriculture et développement régional
Culture et éducation
Pêche
Développement régional
Transport et tourisme

Documents

Visitez le site web du Parlement européen: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

SOURCE PHOTO: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Office des publications

ISBN 978-92-823-2834-7

