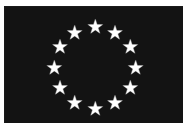


# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Commission des transports et du tourisme*

PROVISOIRE  
**2006/2227(INI)**

21.12.2006

## **PROJET DE RAPPORT**

sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent"  
(2006/2227(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Etelka Barsi-Pataky

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	7

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent" (2006/2227(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne" (COM(2006)0314),
  - vu la synthèse de la Présidence finlandaise sur l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne, qui prend en considération les travaux du Conseil "Transports" réuni le 12 octobre 2006 (référence du Conseil 13847/06 TRANS 257),
  - vu l'article 45 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0000/2006),
- A. considérant que la communication de la Commission intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne" se fonde sur une approche actualisée et qu'elle tient compte des objectifs de Lisbonne dans le cadre de la stratégie européenne pour le développement durable élaborée après une vaste consultation des parties intéressées, ce que le Parlement accueille avec faveur,
- B. considérant que le Parlement estime que les progrès de la politique européenne des transports sont insuffisants, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre et le financement de cette politique, même s'il reconnaît l'acquis dans les différents domaines, non sans souligner qu'il importe de poursuivre les efforts, en ce qui concerne, par exemple:
- la cohésion entre les citoyens et les régions, grâce aux instruments de la politique des transports,
  - des mesures visant à atténuer les incidences négatives du secteur des transports sur l'environnement,
  - l'évaluation permanente et l'amélioration de la sécurité pour tous les modes de transport, qu'il s'agisse du transport aérien, maritime, fluvial, ferroviaire ou routier,
  - l'amélioration de la qualité des services et la garantie des droits fondamentaux des passagers, y compris des personnes à mobilité réduite, et ce pour tous les modes de transport,
  - la mise en œuvre effective des normes relatives aux conditions de travail,

- C. considérant que le Parlement demande instamment que la politique européenne des transports relève les défis suivants:
- la demande, en matière de transports, croît plus rapidement que prévu, et a même augmenté davantage que le PIB,
  - la compétitivité de l'économie européenne suppose plus que jamais un système de transport durable efficace et fiable, le transport devant être considéré comme faisant partie intégrante de la croissance et de la compétitivité européennes,
  - le récent élargissement a donné lieu à de nouveaux défis,
  - le potentiel dans le domaine de l'innovation et des nouvelles technologies s'est considérablement accru,
  - la mondialisation a engendré de nouvelles activités,
- D. considérant que les objectifs de la politique européenne des transports doivent être formulés de façon plus explicite, sans ambiguïté, et centrés sur des objectifs précis,
1. souligne l'importance d'une coopération renforcée aux niveaux européen, national, régional et local, qui englobe la transposition efficace de règles communes et des moyens plus efficaces de faire respecter celles-ci; souligne également la nécessité d'une interconnexion pragmatique, fondée sur la coopération, entre le secteur des transports et d'autres secteurs, tels que l'énergie, l'environnement et l'innovation;
  2. convient sans réserve que la législation communautaire - conformément au principe "mieux légiférer" - doit privilégier les domaines où une telle législation est nécessaire et que des mesures ne doivent être prises au niveau communautaire que si elles apportent une valeur ajoutée évidente, mais invite cependant la Commission à assurer la transposition et le respect de la législation européenne existante en matière de transport;
  3. attire l'attention sur le financement des projets transfrontaliers, étant donné que les crédits communautaires alloués au financement de projets transeuropéens de transport restent limités, mais, considérant que les progrès des investissements prioritaires sont plus lents que prévu, souligne que les projets prioritaires concernant les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) doivent être sélectionnés en fonction de leur faisabilité financière et de la volonté affichée par les États membres concernés et leurs régions de s'engager financièrement; estime que ces projets doivent apporter une "valeur ajoutée paneuropéenne" incontestable, afin d'éviter l'apparition d'une multitude de réseaux nationaux;
  4. demande à la Commission, étant donné que l'absence prolongée d'investissements dans les infrastructures fait peser une menace notable sur la croissance économique européenne, de présenter des propositions en vue de rendre possibles d'autres formules de financement innovantes, en ce compris des sources de financement des investissements dans le domaine des transports, une imputation équitable des coûts et des ressources supplémentaires ainsi que les travaux de recherche y afférents, et ce au cours du réexamen, en 2008, du budget septennal de la Communauté; se félicite de la création du

Fonds de garantie et souhaite voir se multiplier les initiatives de ce genre, d'autant plus que les partenariats public-privé (PPP) pourraient participer au financement, et rappelle qu'il convient de renforcer le rôle de la Banque européenne d'investissement (BEI) à cet égard;

5. fait observer que l'extension géographique de l'Union lui a permis d'acquérir une diversité plus grande encore, dont il faut tenir compte avant de légiférer, les études d'impact devant mettre en lumière les éventuelles incidences sur chaque État membre, et plus particulièrement sur les "nouveaux"; invite les institutions de l'UE et les États membres à tout mettre en œuvre pour exploiter pleinement les crédits alloués aux transports dans le cadre du Fonds de cohésion, et recommande vivement de soutenir les investissements dans les transports durables au moyen des crédits affectés à l'environnement dans le cadre du Fonds de cohésion; estime que des progrès qualitatifs peuvent être accomplis grâce aux transports combinés et aux transports "intelligents", dans des régions où les ressources et les infrastructures font défaut;
6. convient qu'il est nécessaire d'adopter une approche plus réaliste que par le passé et d'utiliser les capacités limitées de façon rationnelle; souligne qu'il importe d'utiliser les modes de transport, dans une optique d'efficacité, isolément ou en combinaison, pour parvenir à une utilisation optimale et durable des ressources (comodalité); fait remarquer que le recours à des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le transport ferroviaire, maritime et fluvial, constitue une formule à appliquer là où cela est opportun; estime qu'un réseau de transport combiné - au sein duquel chaque mode de transport respecte l'environnement, est plus sûr et moins gourmand en énergie - utilise au mieux les différents modes de transport, dans l'intérêt, aussi, de l'ensemble du système;
7. insiste, étant donné que les mesures conventionnelles ont atteint leurs limites, sur le rôle que peuvent jouer les systèmes de transport "intelligents" et les innovations technologiques pour faciliter le trafic, pour éviter les embouteillages et pour améliorer la sécurité et les résultats en matière d'environnement; fait observer que les avantages des systèmes dits "intelligents" et des innovations technologiques (SESAR, ERTMS, SIF, Galileo, etc.) doivent être exploités; souligne que la tâche principale qui incombe à la Communauté et aux entreprises consiste à soutenir le marché des nouvelles solutions innovantes et à mettre en place les conditions juridiques et techniques appropriées, y compris faciliter l'application des nouvelles technologies par le biais des marchés publics;
8. fait observer que la mondialisation est à l'origine de nouvelles activités dans le secteur de la logistique, qui est une composante essentielle de la compétitivité de l'économie européenne; souligne que la politique européenne des transports doit intégrer le secteur de la logistique; souscrit à l'élaboration d'une stratégie-cadre pour le transport de marchandises; préconise le recours à des solutions multimodales dans le secteur de la logistique, la création d'infrastructures de connexion et l'utilisation de l'informatique de pointe;
9. apporte son soutien à la coopération et aux accords entre l'Union européenne et les pays tiers dans le domaine des transports, de l'énergie et de l'environnement, et exprime le souhait de prendre part activement à ces négociations et accords;
10. se félicite des actions figurant dans le guide de référence pour les années à venir et

souligne l'importance d'une stratégie intégrée en matière de transport maritime, de nouvelles évolutions dans le domaine de l'aviation et de la voie à suivre en matière d'efficacité énergétique; estime qu'il convient de poursuivre le programme Marco Polo et d'accélérer la mise en œuvre du programme Galileo; soutient également le développement des projets NAIADES, SESAR et ERTMS, et le Livre vert sur les transports urbains;

11. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Contexte

Cinq ans après la publication du Livre blanc de 2001 intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", cet examen à mi-parcours est une occasion non négligeable de dresser le bilan et de définir de nouvelles pistes et des éléments fondamentaux dans le secteur des transports.

Tout en reconnaissant les acquis de la législation européenne en matière de transport, votre rapporteur estime qu'une législation plus dynamique est indispensable pour atteindre les principaux objectifs fixés par le Livre blanc. Par conséquent, le programme de travail pour les prochaines années, qui propose de nouveaux objectifs précis, est accueilli avec faveur (guide de référence).

Selon votre rapporteur, la politique en matière de transport comporte deux points faibles, à savoir la transposition et la mise en œuvre de la législation; dans certains cas, celles-ci accusent un retard important. L'examen à mi-parcours du Livre blanc ne prend pas suffisamment en considération ce problème et ne contient donc pas de proposition ni de solution précise pour y remédier. Il s'agit d'une insuffisance grave de l'examen à mi-parcours.

Les principaux objectifs qui avaient été fixés en 2001 restent d'actualité, même si nombre d'entre eux ont été légèrement modifiés compte tenu de nouvelles circonstances ou parce qu'ils ne se sont pas traduits par des progrès suffisants.

L'examen à mi-parcours souligne à juste titre que le transport, en tant que service, joue un rôle essentiel dans l'économie et la société car il en fait partie intégrante. Ces objectifs placent la politique des transports de l'Union au cœur de l'agenda de Lisbonne, et apportent une orientation générale – principe "mieux légiférer", développement durable, approche flexible et pragmatique – afin de répondre aux exigences du secteur des transports.

Il convient de prendre en considération la nouvelle donne qui s'est dessinée après 2001. Ainsi, on peut citer le contexte international, la mondialisation, le dernier élargissement et celui à venir, l'évolution globale du marché intérieur et la compétitivité de l'économie européenne, qui requièrent l'adoption d'une approche plus large et plus souple.

Votre rapporteur est persuadé que si la politique européenne des transports n'est pas redéfinie et réadaptée pour être en mesure de relever ces nouveaux défis, les embouteillages de plus en plus nombreux, les pressions qui pèsent sur l'environnement et les problèmes de durabilité sociale représenteront des entraves majeures à la croissance économique et à la prospérité de l'Europe.

À travers ce rapport d'initiative, votre rapporteur souhaiterait mettre en exergue les questions fondamentales qui se posent dans les divers secteurs et que la Communauté doit placer au centre de ses préoccupations. Il est demandé au Conseil et à la Commission de proposer des solutions plus concrètes qui répondent à ces questions et de les considérer comme les clés des nouveaux défis auxquels est confrontée la politique européenne des transports.

## Principaux points du rapport

1. Les lacunes qui caractérisent la transposition et l'application de la législation en matière de transports constituent l'une des principales entraves à la réussite de la politique des transports. Cette situation ne peut perdurer et on ne pourra y remédier que si la coopération est renforcée à tous les niveaux.

En outre, il est nécessaire de procéder à une interconnexion pragmatique, fondée sur la coopération, entre le secteur des transports et d'autres secteurs, tels que l'énergie, l'environnement et l'innovation, et de l'intégrer à la législation. Cette interconnexion doit être lancée par la Commission.

2. Votre rapporteur souscrit pleinement à l'objectif "mieux légiférer"; la législation européenne doit privilégier les domaines où une telle législation est nécessaire et des mesures ne doivent être prises au niveau communautaire que si elles apportent une valeur ajoutée évidente. La Commission est engagée à intervenir plus vigoureusement pour assurer la transposition et le respect de la législation européenne existante en matière de transport.

3-4. En ce qui concerne le financement, il est indispensable que l'Europe se dote de mesures novatrices et courageuses, qui proposent des solutions différentes aux divers modes de transport. Le financement des infrastructures et le soutien politique à la mise en œuvre de projets européens majeurs font généralement défaut. La demande en matière de transports croît plus rapidement que prévu. Ce manque de dynamisme risque fortement, à terme, de nuire à l'économie européenne. L'Europe doit dès lors mettre en place des axes de transport fondés sur une tarification concertée, l'interopérabilité et des règles opérationnelles, qui doivent être financés sans délai.

Par conséquent, votre rapporteur estime qu'il incombe aux institutions de l'UE de trouver une solution au cours du réexamen par la commission temporaire sur les défis politiques et les moyens budgétaires de l'Union élargie (FINP) en 2008 au plus tard. Les travaux de préparation doivent débiter dès que possible. Il s'agit en premier lieu d'élaborer d'autres formules de financement innovantes.

Il convient de reconnaître le succès que représente la directive "Eurovignette", qui propose d'affecter les recettes provenant des taxes au financement des infrastructures de transports. Le Parlement attend les résultats de l'analyse de la Commission sur l'internalisation des coûts externes.

5. Votre rapporteur estime qu'il convient de prendre en considération les perspectives qui s'offrent à la politique des transports, ainsi que les tâches qui lui incombent à la suite de la réunification de l'Europe en 2004 et en 2007.

Le dernier élargissement de l'Union européenne lui a permis d'acquérir une diversité plus grande encore. La législation communautaire et les différentes mesures politiques doivent répondre aux divers besoins des États membres et se fonder sur des études d'impact mettant en lumière les éventuelles incidences sur chaque État membre, et plus particulièrement sur les "nouveaux", le cas échéant. Des progrès qualitatifs et, dès lors que cela s'avère possible, des avancées significatives en la matière, doivent être accomplis grâce aux transports combinés et

aux transports "intelligents". Les transports combinés peuvent déboucher sur une utilisation optimisée et un développement rationnel de tous les modes de transport. Le recours au cofinancement communautaire apparaît indispensable dans ces cas précis.

Il est essentiel que les institutions de l'UE et les États membres mettent tout en œuvre pour exploiter pleinement les crédits alloués aux transports dans le cadre du Fonds de cohésion et soutiennent les investissements dans les transports durables au moyen des crédits affectés à l'environnement dans le cadre du Fonds de cohésion.

Il est également de l'intérêt des entreprises d'État des nouveaux États membres d'étudier ces contributions financières, qui ne sont pas considérées comme des aides d'État.

6. La politique des transports à venir devra optimiser le potentiel offert par chaque mode de transport pour atteindre les objectifs en matière de transports propres et efficaces.

Votre rapporteur souhaiterait attirer l'attention sur le succès remporté par le transfert modal grâce au programme Marco Polo et à d'autres législations qui l'ont précédé. Toutefois, le transfert modal est une solution parmi d'autres et il ne faut pas en attendre plus que ce qu'il peut offrir. Votre rapporteur préconise le recours à des solutions plus flexibles et plus concurrentielles permettant une utilisation optimale de chaque mode de transport au sein de l'ensemble du système, dans l'intérêt de celui-ci.

7. Votre rapporteur attire l'attention sur l'importance des systèmes de transports "intelligents", qu'il reconnaît pleinement. Le potentiel des technologies doit être renforcé afin de rendre les transports plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. Par ailleurs, il convient d'accorder une place à ces systèmes dans la politique européenne des transports, sans toutefois nourrir des espoirs excessifs.

Une question fondamentale se pose dans ce domaine, à savoir comment créer un marché adapté à ces nouvelles solutions innovantes? La Communauté doit travailler en étroite coopération avec les entreprises afin d'y répondre. Votre rapporteur se félicite du guide de référence sur l'application de Galileo mais estime que de nouveaux progrès sont nécessaires pour que les systèmes intelligents fassent partie intégrante de la gestion quotidienne des transports, en particulier en matière de logistique et de gestion de la sécurité (SESAR, ERTMS, SIF, eCall).

8-9. Votre rapporteur convient que l'Europe doit intégrer la dimension logistique dans sa politique des transports. Étant donné que la logistique constitue une activité essentiellement commerciale, la Communauté se doit de mettre en place les conditions-cadre appropriées.

Il convient d'intégrer davantage la dimension mondiale du secteur des transports à la politique générale de la Communauté en matière de transports et de renforcer les liens avec les pays tiers et les organisations extracommunautaires. Désormais, Galileo couvre la planète; les transports aériens et maritimes offrent des exemples probants, qui s'inscrivent dans le contexte international (accords de l'OMI et de l'OIT, modalités d'application des droits d'émission, accord entre les États-Unis et l'Union européenne dans le secteur de l'aviation).

10. Le guide de référence répertoriant les principales actions pour les prochaines années est

accueilli avec faveur. Il serait souhaitable de respecter les délais indiqués mais nous souhaiterions mettre l'accent sur certains points du rapport. Le rapport devrait se pencher sur le principe de subsidiarité, et de plus en plus de voix s'élèvent pour réclamer des exemples de bonnes pratiques en matière de transport urbain. Nous nous joignons à cette demande. Votre rapporteur souhaiterait attirer l'attention sur le fait que l'examen à mi-parcours ne mentionne pas certains moyens de transport, à savoir les autobus, les motocyclettes et les bicyclettes, et qu'il conviendrait de combler cette lacune.