

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Document de séance*

**A6-0326/2008**

28.7.2008

## **RAPPORT**

sur le transport de marchandises en Europe  
(2008/2008(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Michael Cramer

**SOMMAIRE**

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	9
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION .....	13

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur le transport de marchandises en Europe (2008/2008(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu les communications de la Commission "L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe" (COM(2007)0606), "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises" (COM(2007)0607), "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret" (COM(2007)0608) et "Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire" (COM(2008)0054),
  - vu la communication de la Commission "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable" (COM(2006)0336),
  - vu la communication de la Commission sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS (COM(2005)0298),
  - vu les conclusions du Conseil des 29 et 30 novembre et du 3 décembre 2007 sur la communication de la Commission "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises", ainsi que du 7 avril 2008 sur la communication de la Commission "Vers un réseau ferroviaire à priorité fret",
  - vu le Livre vert de la Commission "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine" (COM(2007)0551),
  - vu sa résolution du 5 septembre 2007 sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable<sup>1</sup>
  - vu sa résolution du 9 juillet 2008 intitulée "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine"<sup>2</sup>,
  - vu l'article 45 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0326/2008),
- A. considérant que le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> – et même de 40 % dans les villes – et que, malgré les efforts déployés pour l'amélioration technique et l'innovation, il a connu une croissance de 26 % entre 1990 et 2005, alors qu'il a été possible de réduire dans les autres secteurs, les émissions de CO<sub>2</sub> de 10 % grâce à des investissements s'élevant à plusieurs milliards d'euros,
- B. considérant que le transport durable et efficace de marchandises en Europe joue un rôle primordial dans l'existence d'une économie performante et compétitive, dans la

---

<sup>1</sup> Textes adoptés, P6\_TA(2007)0375.

<sup>2</sup> Textes adoptés, P6\_TA(2008)0356.

satisfaction des exigences des consommateurs et dans la création d'un nombre considérable d'emplois, ainsi que dans la création de richesses pour les citoyens européens,

- C. considérant que pour le transport de marchandises, une augmentation de quelque 50 % (en tonnes kilomètres) est prévue entre 2000 et 2020, selon le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" (COM(2001)0370), et qu'entre 1995 et 2005, le transport de marchandises a déjà crû plus rapidement – quelque 30 % – que le produit intérieur brut; considérant également que la croissance de l'ensemble du transport de marchandises résulte pour l'essentiel d'une augmentation du transport routier et aérien disproportionnée par rapport aux autres modes de transport,
- D. considérant que des solutions privilégiant des systèmes de logistique et de transport ferroviaire des marchandises davantage durables et efficaces ainsi que les solutions d'intégration intermodale de tous les modes de transport sont propres non seulement à améliorer l'économie et la sécurité mais aussi à permettre à l'Union européenne d'atteindre les objectifs en matière de changement climatique et d'économies d'énergie qu'elle s'est assignés pour 2020,
- E. considérant que pour relever ces défis, l'Union européenne et les États membres doivent, dans le contexte actuel de ressources budgétaires insuffisantes, se fixer certaines priorités coordonnées, concentrer leurs ressources sur un nombre limité de mesures en rapport avec la durabilité et l'intermodalité du transport de marchandises, et prendre en compte les régions sensibles,
- F. considérant qu'il conviendrait de développer davantage le réseau de corridors européens en se fondant sur le réseau existant ainsi que sur les structures et technologies actuelles, en y intégrant également les "corridors verts" pour l'ensemble des modes de transport de marchandises sur la base de critères durables et ambitieux en matière d'environnement,
- G. considérant que l'objectif du plan d'action pour la logistique du transport de marchandises susmentionné doit consister à faciliter les opérations de transport de marchandises en Europe et au-delà dans l'intérêt de l'ensemble des entreprises européennes et de la compétitivité européenne globale,
- 1. souligne que les systèmes européens de transport de marchandises doivent relever des défis urgents pour accroître l'intégration effective et la durabilité du transport des marchandises en Europe, contribuer dans une plus grande mesure à l'amélioration de la mobilité, à l'efficacité énergétique et à la réduction de la consommation de carburant, des émissions polluantes et des coûts externes, et se félicite, partant, des communications susmentionnées de la Commission et des conclusions du Conseil; encourage la Commission, les États membres et l'industrie à soutenir désormais une politique de transport de marchandises qui conçoit la mobilité dans une perspective davantage durable pour l'environnement, le climat, l'économie, la sécurité et les intérêts sociaux, en promouvant, dans une Union européenne élargie, non seulement la mise en œuvre de systèmes logistiques plus efficaces, dans le contexte de l'intégration progressive des corridors ferroviaires transfrontaliers prioritaires de transport de marchandises, points nodaux et réseaux conventionnels, mais aussi l'application des principes de l'usager-payeur et du pollueur-payeur pour tous les modes de transport;

2. soutient l'avis de la Commission selon lequel la comodalité et l'intermodalité demeurent des facteurs clés dans la mise en place de transports de marchandises durables et efficaces en Europe;
3. constate cependant que les compétences et moyens de l'Union européenne sur le plan de l'amélioration des marchés de transport de marchandises sont limités; note que des tronçons clés du réseau sont déjà utilisés à leur pleine capacité; invite donc instamment les ministres des transports responsables des principaux corridors européens de transport de marchandises à aborder la question des investissements infrastructurels et à convenir tout au moins d'une coordination de leurs plans d'investissement nationaux afférents à leurs corridors respectifs;
4. est convaincu que la logistique du transport de marchandises en milieu urbain requiert une approche spécifique; espère que le débat concernant le livre vert susmentionné sur la mobilité urbaine ainsi que le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises peuvent conduire à un échange de bonnes pratiques entre les villes permettant de trouver des solutions durables pour leur approvisionnement;
5. propose par conséquent que la Commission présente, au plus tard fin 2008, un programme de renforcement de la coopération entre les États membres responsables de projets dans ce domaine et qu'elle facilite et évalue les possibilités de résolution des blocages actuels en portant une attention particulière au transport de marchandises, en tenant dûment compte de la valeur ajoutée du facteur logistique;
6. soutient le concept de réseaux destinés au transport de marchandises devant utiliser les réseaux existants du trafic conventionnel qui se libèrent du fait des progrès réalisés dans le domaine des trains à grande vitesse;
7. souligne que les réseaux de fret ferroviaire doivent se fonder sur les corridors de transport de marchandises les plus "pertinents pour le marché", en tenant compte des corridors ERTMS existants (système européen de gestion du trafic ferroviaire) ainsi que du RTE-T (réseau transeuropéen de transport) –devant, au besoin, être élargis pour couvrir des zones spécifiques qui génèrent de forts volumes de trafic, tels que les ports; estime que des "coordinateurs des corridors à haut niveau" devraient être nommés lorsque cela n'a pas encore été fait; invite l'Agence ferroviaire européenne, en tant qu'autorité du système ERTMS, à veiller à l'interopérabilité de ces trajets;
8. attend de la Commission qu'elle définisse, conformément à la législation communautaire et à ses objectifs, les "corridors verts" en tant que projets de mobilité et d'intermodalité exemplaires sous l'angle du transfert vers des modes de transport respectueux de l'environnement, de la réduction globale des accidents, de l'encombrement, du bruit, de la pollution locale toxique et non toxique, des émissions de CO<sub>2</sub>, de l'occupation des sites et de la consommation d'énergie, ainsi que du renforcement de l'utilisation des énergies renouvelables (en particulier l'énergie éolienne et solaire) et des systèmes de transport intelligents;
9. demande instamment à cet égard à la Commission et aux États membres de prévoir des incitations plus importantes pour promouvoir l'écocompatibilité de tous les modes de transport et favoriser la combinaison la plus efficace de ceux-ci, et ce aux fins de porter le

moins atteinte possible à l'environnement, en particulier dans les "corridors verts";

10. propose d'encourager l'intégration de la planification régionale, des processus de production et de la structure du marché en vue de supprimer des transports de marchandises inutiles et de contribuer au raccourcissement des distances ou à l'adaptation de la vitesse en transport de marchandises; estime qu'il faut éviter, en transport de marchandises, le trafic discontinu, cause de pertes de temps et de forte consommation d'énergie et ce en adaptant la vitesse grâce à l'informatique;
11. juge prioritaire d'améliorer l'application correcte ainsi que le renforcement de la législation existante concernant le transport de marchandises dangereuses et polluantes;
12. suggère que la Commission et les États membres s'emploient à promouvoir l'échange de bonnes pratiques dans les régions transfrontalières sensibles (montagnes et agglomérations), ainsi que dans les villes en tenant compte des recommandations comprises dans sa résolution précitée sur la mobilité urbaine, ainsi que de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre du programme CIVITAS concernant un transport urbain plus propre, en renforçant la dimension logistique;
13. invite la Commission à concentrer le cofinancement de l'Union européenne sur l'efficacité, l'interopérabilité et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, des nœuds intermodaux et de tous les autres modes de transport de marchandises et, comme il le demandait déjà dans sa résolution du 12 juillet 2007 sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire<sup>1</sup>, d'affecter au moins 40 % des crédits communautaires à l'infrastructure de transport ferroviaire;
14. invite également la Commission et les États membres, dans la perspective de la refonte du budget de l'Union prévue pour 2009, à réfléchir dès à présent à la place des transports dans ce budget, afin que l'on évite de répéter les erreurs passées et que l'on garantisse à l'avenir des investissements suffisants dans les infrastructures stratégiques afin de réaliser les objectifs que l'Union s'est fixés en matière de développement durable et de réduction des émissions;
15. souligne l'extrême importance de la mise en place de péages routiers interopérables pour garantir un transport de marchandises efficace en Europe;
16. considère qu'une meilleure connexion entre les ports maritimes et intérieurs et le réseau ferroviaire et routier de l'arrière-pays est un élément important de l'infrastructure logistique; souligne le rôle essentiel que jouent les plateformes logistiques intérieures ainsi que les ports secs;
17. est convaincu du potentiel que représentent les voies navigables intérieures en matière de transport de marchandises, et invite instamment la Commission à garantir une mise en œuvre correcte du programme d'action NAIADES relatif à la promotion du transport par voie navigable en Europe,
18. souligne qu'il est possible de réaliser de façon souple et rapide des investissements dans

---

<sup>1</sup> JO C 175E du 10.7.2008, p. 511.

les terminaux de l'arrière-pays et d'éliminer ainsi les goulets d'étranglement dans l'ensemble de la chaîne intermodale;

19. demande que le respect et/ou l'introduction de normes intermodales stables en ce qui concerne les dimensions et les poids des véhicules, conteneurs et installations de transbordement soient considérés comme revêtant une importance stratégique dans l'optique d'un transfert du transport de marchandises vers le rail et les voies d'eau présentant un caractère durable, et, partant, de la réduction des coûts d'infrastructure;
20. constate que différentes techniques horizontales, qui simplifieraient non seulement le chargement des camions sur des véhicules ferroviaires mais aussi le passage d'un écartement des rails à un autre ne sont pas, souvent, normalisées de façon suffisante; demande dès lors instamment aux instances internationales et européennes de s'employer en particulier à normaliser ces techniques aux fins de renforcer l'efficacité et de réduire davantage les coûts; souligne, à cet égard, l'importance d'aboutir rapidement à la définition d'une norme mondiale pour les unités de chargement intermodales;
21. invite la Commission à concevoir ses lignes directrices pour les aides environnementales et ferroviaires de façon à faciliter les investissements dans le transport ferroviaire durable de marchandises; souligne à cet égard l'importance stratégique que revêt un cofinancement des mesures de réduction du bruit, y compris à la source (modernisation des wagons), comme c'est déjà le cas pour l'installation du système ERTMS dans le matériel roulant;
22. est convaincu que la gestion de l'infrastructure et la prestation de services doivent être transfrontalières, non discriminatoires et transparentes, afin de permettre une logistique du transport de marchandises efficace, interopérable et harmonieuse; souligne à cet égard l'importance d'achever le marché intérieur des transports pour tous les modes de transport; se félicite à cet égard de la proposition de la Commission visant à développer un espace de transport maritime européen sans frontières et soutient l'idée d'un document de transport unique et de points d'entrée uniques pour tous les modes de transport;
23. souligne qu'un marché intérieur du transport routier qui fonctionne bien peut contribuer à rendre les transports plus efficaces et à diminuer les trajets à vide; demande à la Commission de veiller strictement au respect de la législation communautaire régissant les opérations internationales de transport routier et de cabotage; reconnaît que les États membres peuvent limiter, sous certaines conditions, le cabotage mais demande à la Commission d'intervenir fermement, en sa qualité de gardienne du traité, contre les restrictions et les sanctions disproportionnées qu'un certain nombre d'États membres imposent à cet égard à des transporteurs étrangers;
24. encourage la Commission à prévoir dans les contrats pluriannuels pour la qualité de l'infrastructure ferroviaire, des conditions-cadres pour des normes de qualité minimales européennes; propose aux États membres de subordonner l'octroi des crédits pour la construction, le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire à ces normes de qualité et de considérer qu'il s'agit là d'un tout indissociable, en sorte de contribuer à accroître l'efficacité ou à réduire les coûts;
25. invite la Commission à soutenir les projets préconisant une exploitation différenciée des lignes à grande vitesse, par exemple pour le fret léger;

26. suggère que la Commission dresse un inventaire des wagons équipés d'un système de navigation par satellite dans l'Union européenne, en sorte de pouvoir étudier sur cette base l'interopérabilité ou la compatibilité transfrontalières de ces systèmes avec les techniques existantes, mettre en place un système de navigation par satellite interopérable pour les nouveaux wagons et promouvoir le post-équipement des wagons déjà en service; plaide pour l'adoption des techniques de chargement (qui sont des exemples de procédures modèles), sur la base d'une structuration de la chaîne intermodale depuis le chargement jusqu'au transbordement et au déchargement, de façon à accroître l'efficacité de l'ensemble du secteur;
27. souligne la nécessité d'uniformiser et de simplifier les procédures administratives des autorités parties au marché du transport de marchandises, ainsi que les règles et procédures douanières aux frontières; se félicite en particulier de la décision de créer un espace maritime européen sans frontières; demande instamment à la Commission d'inviter les associations et organisations internationales compétentes à concevoir un document intermodal unique;
28. souligne l'absence de formation universitaire satisfaisante en logistique, et invite par conséquent les États membres à faire de la formation universitaire et de la formation professionnelle dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises une priorité absolue;
29. invite instamment la Commission à soutenir les projets, travaux de recherche et initiatives visant à élaborer des normes pour les flux d'information afin de garantir l'intégration et l'interopérabilité des modes de transport au niveau des données;
30. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. Contexte du transport de marchandises en Europe

La première phase de la politique des transports, dans les années 90, s'est caractérisée par la libéralisation et l'ouverture du marché, en l'absence toutefois d'une harmonisation et d'une synergie convenables entre les systèmes nationaux. Dans le secteur des transports, de nouveaux problèmes ont été créés ou d'anciennes difficultés accentuées (encombrements, dommages environnementaux, accidents routiers, interopérabilité insuffisante, etc.). De plus, les conditions-cadres dans l'Union européenne se sont modifiées par suite de l'accélération de la mondialisation, de l'incertitude de la situation en matière d'approvisionnement énergétique, de la poursuite du réchauffement mondial et de l'élargissement de l'Union européenne.

Le problème du transport de marchandises et de la logistique est au centre des préoccupations de la Commission, comme il ressort notamment du Livre blanc sur les transports de 2001. Entre 2000 et 2020, le volume du transport de marchandises (en tkm) dans l'Union européenne des 25 augmentera de 50 %. Entre 1995 et 2005, le transport de marchandises a déjà crû de 2,8 % par an. La part des transports routiers et aériens, les plus préjudiciables pour l'environnement, a connu la plus forte augmentation.

Compte tenu de cette libéralisation et du développement du secteur du transport de marchandises, il convient de rendre compatibles les objectifs d'efficacité et de durabilité du transport.

### 2. Réponse de la Commission: paquet concernant le transport de marchandises et la logistique

Dans le prolongement du bilan à mi-parcours de 2006, la Commission a publié une série de communications, qui doivent promouvoir la durabilité et l'efficacité du secteur du transport de marchandises. Toutes ces communications font référence à d'éventuelles futures mesures et initiatives législatives et doivent inspirer le travail concret de la Commission jusqu'en 2010.

#### 2.1 Programme de l'Union européenne pour le transport de marchandises: renforcement de l'efficacité, de l'intégration et du caractère durable du transport de marchandises en Europe

La réalisation de ces deux objectifs - la durabilité et l'efficacité - doit être poursuivie par la voie de schémas stratégiques:

- la concentration sur les corridors de fret, base d'une politique européenne intermodale visant à mieux utiliser et combiner les différents modes de transport;
- la promotion des technologies innovantes, des infrastructures et d'une gestion plus efficace du transport de marchandises;
- la simplification de l'administration et de la chaîne de transport de marchandises, en particulier par la création d'un guichet unique pour les formalités administratives et l'harmonisation intermodale des règles dans le secteur ferroviaire;

- l'amélioration de l'attrait d'autres modes de transport que le transport routier.

## **2.2 Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises**

Cette communication étudie le rôle clé de la logistique en termes de systèmes de transport davantage durables et compétitifs en Europe. La part du secteur de la logistique avoisine 14 % du PIB et cette industrie a connu une croissance moyenne supérieure à celle de l'ensemble de l'économie. Cette situation s'explique avant tout par la libéralisation, l'intégration européenne et les coûts peu élevés du transport, qui ne reflètent pas les coûts réels. Par ailleurs, il en est résulté un encombrement des ports, des centres de transbordement, des points nodaux et des lignes ferroviaires. La Commission entend désormais concevoir une politique cohérente dans six domaines:

1. Fret en ligne et système de transport intelligent (STI): pour le fret en ligne, il convient de développer un flux d'informations "sans papier" pouvant assurer le suivi et le traçage des marchandises tout au long de leur acheminement, quel que soit le mode de transport, ce qui devrait permettre l'identification des marchandises quel que soit le mode de transport et, parallèlement, simplifier l'administration. Toutes les actions sont prévues pour 2009. Le développement de systèmes de navigation par satellite, comme GALILEO, déboucherait à l'avenir sur cet "internet des cargaisons" (informations disponibles en ligne).
2. Qualité et efficacité durables: la Commission entend trouver des solutions concrètes et juridiques (2008) ou procéder à une évaluation comparative des terminaux intermodaux en 2010. Une série d'indicateurs génériques est établie en consultation avec les parties prenantes d'ici à la fin 2009 et, dans le même temps, la disponibilité des données statistiques relatives à la logistique du transport de marchandises est déterminée. S'agissant du personnel et de sa formation, la Commission s'emploiera à établir, avec les partenaires sociaux, une liste des qualifications minimales dans le secteur de la logistique.
3. Simplification des chaînes de transports: différentes initiatives sont prises dans ce domaine. Le respect des exigences administratives est facilité par la mise en place d'un point d'accès unique et d'un guichet unique pour les procédures administratives d'ici à 2012. La Commission présentera également en 2008 une proposition législative sur la simplification et la facilitation du transport maritime à courte distance. En 2009, elle examinera la possibilité d'un document de transport unique pour tous les modes de transport. En 2009, elle présentera éventuellement une proposition de clause de responsabilité standard. En 2008, elle entamera également l'élaboration de normes européennes relatives à la sécurité des modes de transport.
4. Gabarit des véhicules et normes de chargement: la Commission étudiera les normes applicables aux poids et aux dimensions des véhicules et dans ce contexte, proposera le cas échéant une actualisation de la directive 96/53/CE (2008). Elle s'occupera en outre de la normalisation des unités de chargement intermodales européennes (2007).
5. Corridors de transport "verts" pour le fret: dans ce contexte, la Commission poursuit une série d'objectifs différents. Elle entend d'abord concentrer le transport de marchandises dans des corridors, où il sera fait appel à la co-modalité et à des technologies innovantes. En 2008, la Commission définira des corridors verts et organisera la coopération entre les

autorités et les entreprises de transport. Les premières propositions sont attendues en 2008 pour les réseaux ferroviaires de transport de marchandises et d'ici à 2012 pour les corridors.

6. Logistique du transport de marchandises en milieu urbain: la Commission souligne en l'occurrence la dimension urbaine du transport de marchandises. Des recommandations concernant des valeurs de référence communes ou des indicateurs de performance pour mesurer l'efficacité et le caractère durable sont actuellement en cours d'élaboration.

### **2.3 Vers un réseau ferroviaire à priorité fret**

Selon la Commission, les difficultés du chemin de fer dans le domaine du transport de marchandises résident dans sa capacité insuffisante à améliorer sa part du marché. Ces difficultés concernent la fiabilité, les capacités disponibles, la gestion de l'information, la vitesse moyenne ainsi que la flexibilité. Malheureusement, les résultats de la politique ferroviaire menée depuis quinze ans ne sont pas suffisants pour permettre la réalisation des objectifs poursuivis, à savoir un transfert modal. Si les coûts et tarifs du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de façon continue et la compétitivité s'est améliorée, force est de constater que la pleine interopérabilité n'est toujours pas réalisée.

L'objectif de la communication consiste à créer un "*réseau ferroviaire européen structurant, partie du réseau RTE-T sur lequel le fret sera plus fiable et plus performant*". Ce réseau pourrait être mis en place sur la base des réseaux existants.

Six nouvelles mesures sont proposées:

- création d'un corridor orienté fret: la Commission proposera une définition juridique. D'ici à 2012, chaque État membre devra participer à une structure de corridor;
- mesure de la qualité du service le long d'un corridor: la Commission proposera, après avoir présenté un rapport sur les mesures prises par les entreprises ferroviaires pour améliorer la qualité, des mesures législatives relatives à la publication d'indicateurs de qualité;
- capacités de l'infrastructure d'un corridor: pour prévenir, à l'avenir, l'apparition de goulets d'étranglement, la Commission veut harmoniser les capacités d'infrastructure (longueur des trains, gabarit, etc.);
- allocation des sillons en transport international de marchandises: la Commission proposera des mesures législatives sur l'allocation internationale de sillons et s'emploiera à promouvoir la coopération entre les autorités nationales de régulation;
- règles de priorité en cas de perturbation du trafic: la Commission renforcera les dispositions législatives relatives au transport du fret international en cas de perturbation du réseau. Les gestionnaires de structures de corridor devront appliquer des règles de priorité uniformes;
- services ferroviaires annexes: la Commission veut inciter les structures de corridor et les gestionnaires d'infrastructure à établir un réseau performant de terminaux et de gares de triage. De plus, des mesures législatives doivent être prises pour garantir un accès transparent

et simple aux services ferroviaires.

### **3. Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire**

Six ans après le vote du premier paquet ferroviaire, des doutes subsistent quant à la possibilité d'assurer un financement suffisant de l'infrastructure ferroviaire pour garantir la qualité et la performance du secteur. La consultation des parties concernées, entre mai 2006 et septembre 2007, a confirmé ces préoccupations. L'insuffisance du financement a pour conséquence des retards dans le domaine de l'entretien, indispensable, des réseaux.

La Commission fait rapport sur l'expérience des contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire et sur les avantages de ce mode de financement, proposés dans la directive 2001/14/CE pour résoudre le problème du manque de financement. Les contrats pluriannuels offrent une perspective plus longue pour l'entretien des réseaux ferroviaires. Dans la mesure où ces contrats pluriannuels n'ont jusqu'ici été mis en œuvre que par la moitié des États membres et dans des mesures différentes, il est nécessaire d'harmoniser leur utilisation.

### **4. Propositions essentielles du rapporteur**

Compte tenu des compétences et moyens limités de l'Union européenne, le rapporteur propose de se concentrer davantage sur des priorités pragmatiques:

- la Commission devrait désigner en 2008 dix corridors et dix goulets d'étranglement transfrontaliers et proposer des solutions possibles;
- les corridors verts devraient être mieux définis en termes de durabilité, en tenant compte des critères environnementaux européens qui ont été adoptés en ce qui concerne le bruit, le changement climatique, la pollution de l'air et la consommation d'énergie, ainsi que les énergies renouvelables;
- la gestion de l'infrastructure et les procédures administratives devraient faire l'objet d'une normalisation et d'une simplification transfrontalières;
- l'ensemble du cofinancement communautaire de l'infrastructure de transport devrait être mis en conformité avec les objectifs adoptés quant à une structure des systèmes de transport respectueuse de l'environnement.

Si l'internalisation des coûts externes et les propositions de modification de l'Eurovignette pour le 10 juin 2008 sont très importantes pour une politique du transport des marchandises respectueuse de l'environnement et socialement responsable, le rapporteur a renoncé à faire de nouvelles propositions en la matière, dès lors que le Parlement européen s'est prononcé tout récemment à ce propos, par exemple dans le rapport sur la politique européenne des transports durables au regard de la politique européenne de l'énergie et de l'environnement.

## RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

<b>Date de l'adoption</b>	15.7.2008
<b>Résultat du vote final</b>	+:            39 -:            0 0:            0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Corien Wortmann-Kool
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Constantin Dumitriu