



PARLEMENT EUROPÉEN

2014 - 2019

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2015/2005(INI)**

30.3.2015

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable  
(2015/2005(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur pour avis: Wim van de Camp

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	12

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable

(2015/2005(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),
  - vu l'audition publique intitulée "Livre blanc sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable" tenue par la commission des transports et du tourisme le 17 mars 2015,
  - vu le projet d'avis du Comité économique et social européen intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Progrès et défis",
  - vu sa résolution du 15 décembre 2011 sur la feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources<sup>1</sup>,
  - vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports<sup>2</sup>,
  - vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur le thème "Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent"<sup>3</sup>,
  - vu sa résolution du 12 février 2003 sur le livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"<sup>4</sup>,
  - vu le livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" (COM(2001)0370),
  - vu l'article 52 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A8-0000/2015),
- A. considérant que le livre blanc sur les transports fixe un programme ambitieux pour la transformation du système de transport européen et la création d'un véritable espace européen unique des transports;
- B. considérant que le secteur des transports constitue un moteur de l'économie européenne, occupant près de 10 millions de personnes et représentant environ 5 % du PIB, qui

---

<sup>1</sup> JO C 168 E du 14.6.2013, p. 72.

<sup>2</sup> JO C 351 E du 2.12.2011, p. 13.

<sup>3</sup> JO C 175 E du 10.7.2008, p. 556 à 561.

<sup>4</sup> JO C 43 E du 19.2.2004, p. 250 à 259.

devrait rester primordial dans la génération de la croissance économique et la création d'emplois;

- C. considérant que les transports forment un secteur où l'Europe est un leader mondial, tant dans les activités de fabrication que de transport, et qu'il est essentiel que les transports européens continuent à se développer et à investir pour conserver leur position concurrentielle;
- D. considérant qu'il est nécessaire de supprimer tous les obstacles résiduels, les incompatibilités techniques et les procédures administratives lourdes qui empêchent la réalisation d'un système de transport entièrement intégré;
- E. considérant qu'il est essentiel d'assurer avec succès le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), de connecter de manière efficace les réseaux de transport de toutes les régions de l'Union et d'éliminer les disparités entre les niveaux de développement des infrastructures;
- F. considérant que les transports restent presque entièrement dépendants des carburants fossiles et qu'ils constituent le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au cours des 25 dernières années, croissance qui aurait pu être bien plus importante encore sans la récente récession économique;
- G. considérant qu'il existe un besoin urgent de rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni freiner la mobilité;
- H. considérant que l'innovation doit jouer un rôle majeur dans le développement d'un système de transport européen moderne, efficace, durable et pratique;
- I. considérant qu'une plus grande ouverture du marché doit s'accompagner de conditions de travail et d'emplois de qualité;
- J. considérant que la création d'un véritable espace européen unique des transports ne sera possible sans une mise en œuvre effective de la législation européenne par les États membres;

#### **Mise en œuvre et révision à mi-parcours du livre blanc**

1. se félicite de l'intention de la Commission de procéder à une révision à mi-parcours du livre blanc dans le but d'évaluer les progrès accomplis et de proposer d'autres mesures pour atteindre ses objectifs; estime que, bien qu'il soit trop tôt pour évaluer pleinement l'incidence de plusieurs mesures politiques prises depuis l'adoption du livre blanc, un bilan doit être dressé pour obtenir une vue d'ensemble de l'état d'avancement de la mise en œuvre des 40 initiatives et des 131 points d'action repris dans son annexe;
2. réaffirme son soutien envers les objectifs fixés dans le livre blanc et les 10 objectifs concernant un système de transport compétitif et économe en ressources (critères de référence pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60 %); souligne que la révision à mi-parcours devrait maintenir le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011 et proposer des mesures et initiatives concrètes pour accroître et

rationaliser les efforts pour les atteindre; estime qu'il est nécessaire d'évaluer la mesure dans laquelle la liste des actions énoncée dans le livre blanc est suffisante pour atteindre ses objectifs primordiaux;

### **Principes généraux: transfert modal et comodalité**

3. souligne qu'une politique de mobilité durable pour l'Europe doit se fonder sur une large palette d'instruments pour passer à des modes de transport moins polluants et plus économes en énergie; insiste sur le fait que le rééquilibrage des modes de transport ne constitue pas une fin en soi, mais qu'il est nécessaire pour libérer la mobilité de ses effets négatifs tels que les encombrements, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents et le changement climatique;
4. estime que le développement du transport de passagers et de marchandises dépend en grande partie du recours efficace aux différents modes de transport, et que la politique européenne des transports devrait dès lors se fonder sur une comodalité efficace; est convaincu que cela permettra une réaffectation optimale entre les différents modes de transport et assurera une interopérabilité au sein et entre les modes, favorisera des transports et des chaînes logistiques plus durables, et améliorera la fluidité du trafic entre les modes et les nœuds;

### **Infrastructures modernes et financement intelligent**

5. invite la Commission à soumettre une proposition visant à permettre l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de passagers et de marchandises, par l'application de principes communs et la prise en considération de la spécificité de chaque mode; demande des mesures concrètes pour assurer une application plus large des principes de "l'utilisateur-payeur" et du "pollueur-payeur", et mettre les modes de transport sur un pied d'égalité;
6. souligne que l'achèvement du réseau transeuropéen de transport reste l'une des conditions préalables à un système de transport plus durable et efficace et à une répartition plus équilibrée des marchandises et des passagers entre les modes de transport; insiste sur le fait que la sélection des projets admissibles au financement européen doit s'axer sur l'achèvement des liaisons manquantes, la modernisation de l'infrastructure existante et le développement de terminaux multimodaux, renforçant ainsi l'accent sur la valeur ajoutée européenne; estime que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et les autres moyens de financement devraient encourager en priorité l'investissement dans les chemins de fer et la navigation intérieure; souligne que les projets cofinancés devraient tenir compte de la nécessité d'infrastructures qui ont une incidence sur l'environnement aussi faible que possible, qui résistent aux effets possibles du changement climatique et qui améliorent la sécurité des utilisateurs; met également en évidence le besoin d'une maintenance appropriée de l'infrastructure existante;
7. souligne que le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) proposé par la Commission comme élément du plan d'investissement pour l'Europe de Juncker

devrait accorder la priorité aux projets d'infrastructure de transport qui apportent une valeur économique et sociétale forte, et cibler des projets qui encouragent la création d'emplois, la croissance à long terme et la compétitivité;

8. insiste sur la nécessité de déployer des systèmes de transport intelligents afin de permettre une utilisation plus efficace de l'infrastructure existante et de fournir une capacité supplémentaire sans consacrer le temps, les coûts et les terres requis pour la construction d'une nouvelle infrastructure;

### **Transports durables et mobilité urbaine**

9. souligne l'importance de promouvoir l'électromobilité et des systèmes de transport public électriques, associés à l'introduction de sources d'énergie renouvelable dans le secteur de l'électricité, en accordant la priorité à l'électrification du réseau ferroviaire, aux tramways, aux voitures et vélos électriques; insiste sur le potentiel des télécabines modernes (véhicules tractés par câble) comme moyen de transport bon marché et facile à construire afin d'augmenter la capacité des systèmes de transport public urbains;
10. note que l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines n'est pas clairement reprise dans les objectifs du livre blanc; a la conviction qu'un nouvel objectif de multiplication par deux de l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines d'ici 2030 devrait être fixé, tout en fournissant des équipements et des infrastructures pour faciliter la mobilité de porte à porte des piétons, des cyclistes et des personnes âgées ou handicapées; un objectif clair devrait également être défini pour doubler les déplacements à vélo d'ici 2025;
11. souligne que les deux-roues à moteur (motos, scooters et cyclomoteurs) jouent un rôle significatif dans la mobilité durable, surtout dans les zones urbaines où ils contribuent à lutter contre les encombrements et les problèmes de stationnement tout en offrant une solution à la petite logistique; insiste par conséquent sur le fait que la conception spécifique et les avantages liés de ces véhicules devraient être suffisamment pris en considération et repris dans la législation et les orientations européennes en matière de transports;
12. souligne que le comportement des usagers des transports est essentiel au développement d'un système de transport plus durable; demande des initiatives qui motivent les usagers, en particulier les jeunes, à choisir des moyens de transport plus durables (déplacements à pied et à vélo, transports publics, covoiturage);
13. invite la Commission à suivre la situation dans les différents États membres en ce qui concerne les activités des entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers (*Transportation Network Companies*, dont Uber constitue l'exemple le plus frappant) et à exécuter une évaluation des incidences juridiques, sociales et économiques découlant des activités de ces sociétés, accompagnée le cas échéant par des mesures ou des recommandations pertinentes;

### **Placer les gens au cœur de la politique des transports**

14. demande, en ce qui concerne la sécurité routière,

- l'adoption d'un objectif de 35 % de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020, assorti d'une stratégie européenne en bonne et due forme,
  - l'extension, dans le cadre de la révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, de ses quatre mesures principales à d'autres parties du réseau routier, notamment tous les tronçons d'autoroutes ainsi que les routes rurales et urbaines,
  - une révision des règles en matière de formation et de qualification des chauffeurs professionnels,
  - une application plus large des technologies innovantes telles que les systèmes de freinage d'urgence automatisé et d'adaptation intelligente de la vitesse (*Intelligent Speed Assistance* - ISA) dans les nouvelles voitures particulières et les véhicules commerciaux;
15. insiste sur la nécessité d'achever le cadre législatif existant relatif aux droits des passagers avec des mesures couvrant les passagers effectuant des déplacements multimodaux; demande des initiatives de promotion des informations intégrées sur les voyageurs et des tickets intermodaux; appelle des mesures visant à améliorer la qualité du transport pour les personnes âgées et pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, notamment par une meilleure accessibilité des infrastructures;
16. invite la Commission à se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des emplois de qualité, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des opérateurs de transport de l'UE;
17. prie instamment la Commission de s'assurer que les propositions relatives à l'ouverture des services dans tous les marchés de transport n'entraînent pas un dumping social, des services de moindre qualité, des monopoles ou des oligopoles;

### **Un système de transport compétitif, efficace et intégré**

18. insiste sur la réduction des obstacles bureaucratiques pour toutes les formes de transport et demande par conséquent une simplification et une harmonisation accrues des documents de transport et de logistique; invite la Commission à soumettre une proposition relative à l'établissement d'un cadre électronique pour le transport multimodal de marchandises (fret électronique) permettant des flux d'information sans papier fluides le long de l'ensemble de la chaîne logistique du transport;
19. demande la standardisation des unités de chargement intermodal, tout en tenant compte des unités de chargement utilisées dans le transport mondial et des dimensions des véhicules de transport, en vue d'optimiser le transport multimodal;
20. appelle la Commission à rationaliser les règles du transport intermodal de marchandises dangereuses de manière à assurer l'interopérabilité entre les différents modes;

21. prie instamment la Commission et les États membres d'explorer le potentiel et de soutenir le déploiement du transport de marchandises par conduites en tant que concept prometteur pour un système de transport durable;
22. plaide pour un programme amélioré en matière de recherche et de technologie pour le secteur des transports; estime que ce programme doit être défini en coopération avec tous les acteurs pertinents afin de comprendre les besoins du secteur et, en conséquence, de mieux utiliser les crédits européens; estime que la priorité devra être donnée à des projets visant à décarboniser les transports, à accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement, à augmenter la sécurité des transports, à améliorer la gestion du trafic et à réduire les charges administratives;

### **La dimension mondiale des transports**

23. souligne que la création d'un espace européen des transports constitue une priorité importante qui dépend largement, pour tous les modes de transport, et notamment dans les secteurs aérien et maritime, d'une reconnaissance internationale dans le cadre d'accords négociés mondialement avec nos partenaires commerciaux, et que l'Union européenne devrait jouer un rôle de plus en plus important dans les organes internationaux compétents;
24. estime que l'Union européenne doit maintenir son rôle de premier plan dans les efforts mondiaux pour réduire les émissions dues aux transports dans le cadre de la conférence sur les changements climatiques de Paris en 2015 (COP21);

### **Intégration de tous les modes de transport dans la vision d'un système de transport plus efficace, durable, compétitif et pratique**

25. demande, en ce qui concerne les transports aériens,
  - toutes les mesures nécessaires par les États membres pour accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen et déployer le futur système pour la gestion du trafic aérien (SESAR),
  - la révision du règlement (CE) n° 868/2004 pour maintenir une concurrence loyale dans les relations extérieures de l'aviation de l'Union européenne et renforcer la position compétitive de l'industrie aéronautique européenne, par une prévention plus efficace de la concurrence déloyale et la suppression des pratiques déloyales, notamment des subsides qui faussent le marché,
  - un dialogue en matière d'aviation avec les États du Golfe en vue d'améliorer la transparence financière et de préserver la concurrence loyale; l'inclusion de "clauses de concurrence loyale" dans les accords de transport aérien, de dispositions détaillées sur les subsides, les pratiques et la concurrence déloyales, et de moyens d'action efficaces en cas de non-respect de ces dispositions,
  - l'amélioration des négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial abordant les émissions de l'aviation internationale,



- l'adoption rapide par le Conseil de sa position sur la révision du règlement (CE) n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens,
- un soutien à la recherche et au développement dans le domaine aéronautique par l'intermédiaire des programmes Horizon 2020 et Clean Sky, en vue de concevoir de nouvelles technologies plus propres afin que les avions soient moins bruyants et plus économes en carburant;

26. demande, en ce qui concerne les transports routiers,

- des cadres politiques nationaux visant le développement du marché en ce qui concerne les carburants de substitution (gaz naturel, hydrogène, biocarburants durables, notamment l'éthanol à base de mélasse) et les voitures électriques, et le déploiement de l'infrastructure de réapprovisionnement en carburant/recharge pertinente,
- que le nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau de transport transeuropéen soit globalement augmenté de 40 % d'ici 2020, par rapport aux chiffres de 2010, et que des améliorations qualitatives leur soient apportées (normes d'hygiène),
- des initiatives pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier,
- une évaluation par la Commission des régimes de tarification routière des voitures et leur compatibilité avec les traités européens,
- une proposition législative établissant les limites obligatoires en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des nouveaux poids lourds immatriculés (camions, bus et cars), comme c'est déjà le cas pour les voitures et les camionnettes; un cycle d'essais révisé pour s'assurer que les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants des véhicules sont réduites dans des conditions de conduite réelles,
- l'adoption d'un code social pour les travailleurs mobiles employés dans le transport routier, qui aborde également le problème du travail indépendant déguisé;

27. demande, en ce qui concerne les transports ferroviaires,

- l'ouverture du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs, tout en assurant la qualité des services et les obligations du service public,
- un financement à long terme sûr, suffisant et prévisible pour améliorer la qualité et la capacité de l'infrastructure ferroviaire et pour permettre la fourniture de services fiables et durables par les opérateurs ferroviaires de passagers et de marchandises,
- le déploiement prioritaire du système européen de gestion du trafic ferroviaire

(ERTMS) sur l'ensemble des corridors du réseau central RTE-T,

- la revitalisation des liaisons ferroviaires locales et régionales transfrontalières qui ont été démantelées ou abandonnées,
- la suppression des barrières qui empêchent les fournisseurs européens de matériel roulant de soumettre des offres à des contrats publics dans des pays tiers;

28. demande, en ce qui concerne les transports maritimes,

- des mesures visant à faciliter les formalités pour les bateaux opérant entre les ports européens et à développer le potentiel des autoroutes de la mer, en accordant la priorité à l'établissement d'un véritable espace européen du transport maritime sans barrières ("ceinture bleue"),
- une meilleure coordination entre les autorités maritimes et douanières à tous les niveaux afin de rationaliser les flux d'information et de limiter les charges administratives et les formalités douanières inutiles,
- la fixation d'un objectif contraignant pour atteindre l'objectif du livre blanc relatif à une réduction d'au moins 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> résultant des combustibles de soute utilisés dans le transport maritime d'ici 2050, à assortir de mesures concrètes, notamment des mécanismes de marché,
- la promotion des technologies de réduction des émissions et des mesures d'efficacité énergétique,
- des actions soutenant le déploiement des combustibles de substitution dans les ports maritimes, notamment l'utilisation du réseau électrique terrestre,
- une proposition législative visant à moderniser la législation sur la sécurité des navires à passagers;

29. demande, en ce qui concerne les transports par navigation intérieure,

- l'établissement d'un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport,
- la mise en œuvre intégrale du programme d'action Naiades II en accordant une attention particulière à l'infrastructure, au déploiement des services d'information fluviale et à l'innovation; une évaluation du programme d'ici 2017 et, si nécessaire, une adaptation des mesures proposées pour s'assurer que les objectifs du programme sont atteints,
- une maintenance appropriée et une revalorisation des voies navigables intérieures

faisant partie des corridors du réseau central RTE-T d'ici 2025,

- une révision rapide de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés pour assurer un déploiement complet des SIF d'ici 2020 et une liaison avec d'autres systèmes de transport intelligents coopératifs,
- l'intégration du transport par navigation intérieure dans le transport multimodal ainsi que dans les plans et les politiques de mobilité urbaine durable dans les villes européennes traversées par des voies d'eau,
- un examen permettant de déterminer si le système de gouvernance et de réglementation du Rhin peut être appliqué au Danube, en vue d'assurer un développement économique rapide de cette région,
- une proposition législative sur la reconnaissance et la modernisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure;

o

o o

30. demande à la Commission de prendre en considération les propositions reprises dans la présente résolution lors de la révision à mi-parcours du livre blanc et des futures initiatives dans le domaine des transports;
31. prie instamment la Commission de suivre les progrès accomplis pour atteindre les objectifs du livre blanc et de rédiger un rapport chaque année sur sa mise en œuvre;
32. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Dans son livre blanc sur les transports de 2011<sup>1</sup>, la Commission européenne présentait une future stratégie ambitieuse pour un système de transport compétitif dans le but d'accroître la mobilité, de supprimer les principales barrières dans des domaines clés ainsi que de promouvoir la croissance et l'emploi. En outre, ces propositions visent à réduire considérablement la dépendance de l'Europe à l'égard des importations de pétrole et baisser de 60 % ses émissions de carbone liées aux transports d'ici à 2050.

Votre rapporteur réaffirme le soutien du Parlement européen pour la mise en œuvre effective du livre blanc sur les transports. La simple lecture des dix objectifs énoncés dans le livre blanc, à l'appui de la vision primordiale de réaliser un système de transport compétitif et économe en ressources (critères de référence pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60 %), démontre que, bien que notre travail ait commencé, les principaux efforts nécessaires pour transformer le système de transport européen sont encore à faire.

La résolution des problèmes majeurs recensés dans le livre blanc implique d'atteindre des objectifs très difficiles d'ici 2050 et d'autres ambitieux d'ici 2020/2030. Il ne sera pas possible de transformer les transports et les rendre plus efficaces, plus propres, plus sûrs et plus fiables avec seulement un petit nombre d'interventions sélectionnées. Le transport est un système complexe qui repose sur l'interaction entre l'infrastructure, les véhicules, la technologie de l'information, les règles et le comportement. Tous ces éléments doivent faire partie d'une vision commune du changement. Même si l'Union européenne a le pouvoir (et doit en user) de façonner nos futures politiques des transports, l'intervention européenne ne suffira pas dans de nombreux domaines. Des actions complémentaires seront nécessaires aux échelons d'administration nationale, régionale et locale, ainsi que de la part des citoyens et des entreprises.

Avant d'envisager l'avenir, il est utile de faire le bilan des évolutions récentes. Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer pleinement l'incidence de plusieurs mesures politiques prises depuis l'adoption du livre blanc, un bilan doit être dressé pour obtenir une vue d'ensemble de l'état d'avancement de la mise en œuvre des 40 initiatives et des 131 points d'action repris dans son annexe.

Plus important encore, il est nécessaire d'évaluer la mesure dans laquelle la liste des actions énoncée dans le livre blanc est suffisante pour atteindre ses objectifs primordiaux. D'une manière générale, il semble qu'il y ait un écart important entre les objectifs et les moyens par lesquels ils peuvent être atteints et financés. Les objectifs très ambitieux se révèlent très difficile à atteindre, tant qu'ils ne sont pas soutenus par un plan de projet plus détaillé et rigoureux, lié à des objectifs à moyen et à court terme réalistes et réalisables pour arriver aux objectifs à long terme (2050).

### **1. LA NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT SOLIDE ET COMPÉTITIF DANS UN ENVIRONNEMENT MONDIAL**

---

<sup>1</sup> Livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources", COM(2011) 0144).

L'économie mondiale se caractérise toujours plus par l'émergence de nouveaux acteurs puissants. Les acteurs économiques européens doivent affronter un nombre de plus en plus important de concurrents mondiaux. Le monde avance dans tous les domaines et les changements profonds proposés dans le livre blanc ne doivent pas seulement être considérés comme une occasion d'accroître l'efficacité, mais aussi comme une condition nécessaire au maintien de la compétitivité du secteur des transports et de la logistique européen qui doit rester l'un des moteurs de croissance de l'Europe.

De nombreuses sociétés européennes sont des leaders mondiaux en termes d'infrastructure, de logistique, de systèmes de gestion du trafic et de fabrication d'équipements de transport. Toutefois, comme d'autres régions du monde lancent des programmes ambitieux et à grande échelle de modernisation des transports et d'investissement dans l'infrastructure, il est essentiel que les transports européens continuent à se développer et à investir afin de conserver leur position concurrentielle.

Les entreprises européennes sont confrontées à plusieurs restrictions lorsqu'elles tentent d'étendre leurs activités sur des marchés tiers. Dans ce contexte, l'élargissement de l'accès au marché des produits du secteur européen des transports doit s'accompagner des efforts nécessaires pour supprimer les barrières commerciales. Il faut promouvoir des normes sociales et environnementales partagées pour permettre au secteur des transports de devenir vraiment mondial et d'éviter la concurrence déloyale, tout en devant adopter des normes techniques communes à l'échelle mondiale (qui pourraient s'appuyer sur celles de l'Union) afin de renforcer la compétitivité et la durabilité du secteur des transports dans son ensemble. L'Union européenne doit poursuivre la recherche, lors des négociations internationales concernées, d'une plus grande ouverture du marché des transports.

## **2. CONCURRENCE ACCRUE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

La position géographique de l'Europe permet au système de transport aérien européen de relier non seulement les entreprises et les citoyens européens au reste du monde, mais aussi d'être une plaque tournante des transports aériens internationaux. Cependant, la position concurrentielle des compagnies aériennes européennes fait face à de nombreux défis et menaces, tant sur les marchés intérieurs qu'extérieurs. Parmi ces défis, qui ne sont pas nécessairement liés à la crise économique actuelle, on retrouve la concurrence accrue des transporteurs non européens dans les régions à forte croissance telles que la région Asie-Pacifique et des défis de gestion efficace de la capacité disponible. Un défi particulier est de maîtriser l'aspect social de la transformation du secteur et surtout les modèles commerciaux en pleine évolution (notamment le modèle à bas coût), qui soulèvent des questions sur le statut et la protection sociale des travailleurs mobiles transnationaux.

Cette situation est aggravée par les compagnies aériennes de la région du Golfe qui étendent leur capacité sur de nombreux trajets assurés précédemment par les transporteurs européens. Bon nombre de ces compagnies aériennes sont (en partie) détenues par l'État, soutenues par des aides d'État, tout en bénéficiant d'un accès à une infrastructure (aéroportuaire), des carburants et un capital bons marché. En outre, elles ne sont pas soumises à des couvre-feux aux aéroports (restrictions en matière de bruit), des taxes sur les billets d'avion et des redevances environnementales comme leurs concurrents européens. L'Union européenne doit utiliser la panoplie complète d'instruments disponibles pour lutter plus efficacement contre la concurrence déloyale. De plus, l'Union doit prendre la tête du changement apporté à la

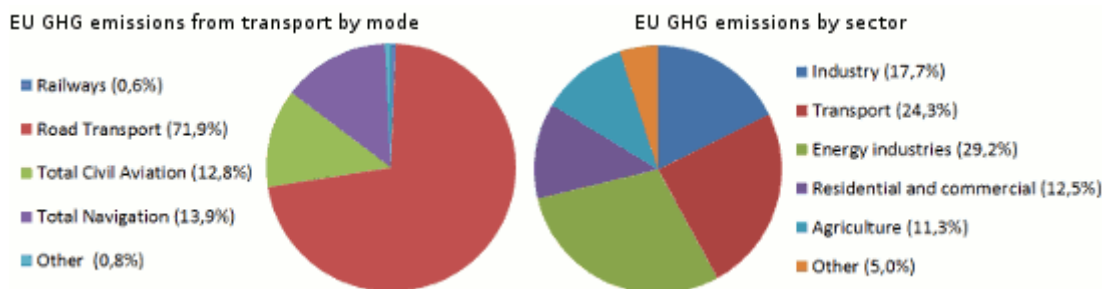
propriété internationale et aux régimes de contrôle qui veillera à ce que les transporteurs établis en Europe continuent à occuper une position dominante dans le réseau mondial au cours des prochaines années.

### 3. SUR LA VOIE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT À FAIBLE ÉMISSION DE CARBONE

Les transports sont responsables de près d'un quart (25 %) des émissions de gaz à effet de serre européennes, ce qui en fait le deuxième plus grand secteur responsable d'émissions après l'énergie. Tandis que les émissions produites par les autres secteurs sont généralement en baisse, celles des transports ont continué à augmenter jusqu'en 2008 lorsque les émissions dues aux transports ont commencé à diminuer grâce à une efficacité accrue des voitures particulières et à une croissance plus lente de la mobilité en conséquence de la récession économique. Toutefois, si nous continuons à faire des affaires comme si de rien n'était, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports resteraient un tiers plus élevées que leur niveau de 1990 d'ici 2050.

Plus de 70 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports sont produites par le transport routier. Le transport routier contribue à lui seul à près d'un cinquième des émissions totales de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne. Cependant, les émissions sont aussi importantes dans les secteurs aérien et maritime qui connaissent la croissance la plus rapide des émissions. Des politiques sont dès lors requises pour les différents modes de transport.

**Émissions de gaz à effet de serre de l'EU-28 par secteur et par mode de transport, 2012 (Source: Commission européenne)**



La  
mobilité  
ne  
peut  
pas  
être  
pré-

vue qu'en la rendant durable. Le défi consiste à rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole (95 %) sans sacrifier son efficacité ni freiner la mobilité et la croissance économique. L'investissement dans des nouvelles technologies propres présente un potentiel fort pour stimuler la croissance économique et la création d'emplois. Des changements structurels dans les transports peuvent améliorer la qualité de la vie et de l'environnement tout en préservant en même temps la liberté de voyager des personnes et la compétitivité de l'industrie européenne.

### 4. RÉÉQUILIBRER LES MODES DE TRANSPORT

Les modes de transport en Europe connaissent un déséquilibre croissant. Le succès grandissant des transports routier et aérien a comme conséquence une aggravation de la congestion de leurs réseaux, tandis que la mauvaise exploitation du potentiel des chemins de fer, du transport maritime à courte distance et de la navigation intérieure freine le développement de véritables alternatives au transport de marchandises par camion. Alors que

cette situation reflète une meilleure adaptation de certains modes aux besoins d'une économie moderne, elle démontre également que tous les coûts extérieurs n'ont pas été inclus dans le prix du transport et que certaines réglementations sociales et en matière de sécurité n'ont pas été respectées, notamment dans le transport routier.

Une politique de mobilité durable pour l'Europe doit donc se fonder sur une large palette d'instruments qui permettront le report du trafic vers des modes plus respectueux de l'environnement, en particulier sur les longues distances, dans les zones urbaines et sur les axes saturés. Parallèlement, chaque mode de transport doit être optimisé. Tous les modes doivent être rendus plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces du point de vue énergétique. La comodalité, autrement dit le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, débouchera sur une utilisation optimale et durable des ressources. Cette approche offre les meilleures garanties d'atteindre simultanément un niveau élevé de mobilité et un niveau élevé de protection de l'environnement.

## **5. UN ESPACE EUROPÉEN UNIQUE DES TRANSPORTS**

Malgré l'élargissement de l'Union européenne, de grandes divergences en termes d'infrastructure de transport subsistent entre les parties orientales et occidentales de l'Europe. L'achèvement du réseau transeuropéen de transport reste l'une des conditions préalables au rééquilibrage des modes de transport, à la liaison des réseaux de transport de toutes les régions européennes et à la suppression des disparités entre les niveaux de développement de l'infrastructure.

Tandis que l'Union européenne a ouvert à la concurrence la majorité de ses marchés de transport depuis les années 1990, plusieurs obstacles à un fonctionnement fluide et efficace du marché intérieur des transports persistent. Le niveau d'intégration du marché européen des transports reste faible en comparaison avec d'autres parties de l'économie. Un véritable marché intérieur à l'échelle européenne n'existe que dans le transport aérien, alors que les autres modes de transport souffrent de différents degrés de fragmentation le long des frontières nationales; cela concerne tout d'abord les chemins de fer et la navigation intérieure, mais les transports routier et maritime à courte distance sont également touchés.

La réalisation d'un système de transport entièrement intégré est retardée par plusieurs obstacles réglementaires persistants à l'entrée sur le marché, des incompatibilités techniques entre les modes, des procédures administratives lourdes ou une législation imparfaite et désuète. L'ouverture du marché ne s'est toutefois pas accompagnée d'un processus parallèle d'harmonisation sociale des conditions d'emploi et de travail. La Commission doit se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des emplois de qualité, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des opérateurs de transport de l'UE.

## **6. PLACER LES GENS AU CŒUR DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS**

La sécurité routière est un problème de société majeur et un sujet qui préoccupe fortement les citoyens de toute l'Europe. Le transport routier est le moyen de transport le plus largement utilisé et la principale cause d'accidents. Bien que des améliorations importantes aient été réalisées, il reste beaucoup à faire pour parvenir à une "vision zéro". Cela doit notamment se

faire en : améliorant les mesures de sécurité applicables aux poids lourds et aux voitures; construisant des routes plus sûres; mettant au point des véhicules intelligents; renforçant les exigences en matière de délivrance du permis de conduire et de formation des conducteurs; renforçant le contrôle du respect des règles; fixant des objectifs en ce qui concerne les blessés de la route; et en portant une attention renouvelée aux piétons, cyclistes, motocyclistes et aux usagers de la route vulnérables.

Il est également nécessaire d'achever le cadre législatif existant avec des mesures couvrant les passagers effectuant des déplacements multimodaux avec des titres de transport intégrés ayant fait l'objet d'un seul contrat d'achat, et en cas de faillite des opérateurs de transport. Nous devons également améliorer la qualité du transport pour les personnes âgées et pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, notamment par une meilleure accessibilité des infrastructures.

Le contexte urbain présente les plus grandes difficultés en matière de durabilité des transports. Les villes sont aujourd'hui les plus touchées par les encombrements, la qualité médiocre de l'air et l'exposition au bruit. Le transport urbain représente une source importante des émissions dues aux transports. La dimension urbaine prendra de plus en plus d'ampleur comme le pourcentage d'Européens vivant dans les zones urbaines devrait passer de 74 % aujourd'hui à environ 85 % en 2050. En outre, le principe de subsidiarité englobe une approche prudente au niveau européen.

Heureusement, l'environnement urbain offre de nombreuses options en termes de mobilité. Dans les zones urbaines, les déplacements à pied et à vélo combinés aux transports publics fournissent souvent de meilleures alternatives, non seulement en ce qui concerne les émissions mais aussi la vitesse: ils pourraient facilement remplacer la grande partie des trajets couvrant moins de 5 km. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo devraient devenir une partie intégrante de la mobilité urbaine et de la conception des infrastructures. Les transports publics doivent gagner une part plus élevée qu'aujourd'hui dans la palette des transports, devenir aisément accessibles à tous et être entièrement intégrés dans les modes non motorisés.

\*\*\*

Les transports représentent un système complexe qui dépend de plusieurs facteurs. En raison de cette complexité, toute action doit s'appuyer sur une vision à long terme pour une mobilité durable des personnes et des biens, entre autres parce que les politiques structurelles sont longues à mettre en œuvre et doivent être planifiées suffisamment à l'avance.

La future révision à mi-parcours du livre blanc sur les transports doit poursuivre cette vision à long terme (2050). Elle doit toutefois être complétée par des objectifs intermédiaires pour les années à venir. La liste des initiatives et des points d'action proposée dans le livre blanc doit être adaptée et complétée régulièrement, et évaluée en fonction de leur efficacité à atteindre les objectifs à long terme primordiaux. La révision à mi-parcours n'a pas pour but de baisser le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011, mais d'accroître et de rationaliser les efforts pour les atteindre.