

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 17/06/2009 - Document de base non législatif

OBJECTIF : lancer un débat sur l'avenir durable du système de transports (vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie).

CONTEXTE : le transport est un élément essentiel de l'économie européenne. Le secteur dans son ensemble représente environ 7% du PIB et plus de 5% de tous les emplois dans l'UE. La politique européenne a contribué grandement à la mise en œuvre du programme de Lisbonne pour la croissance et l'emploi en favorisant une cohésion économique et sociale et en stimulant la compétitivité de l'industrie européenne.

Les résultats concernant les objectifs de la stratégie communautaire de développement durable ont cependant été plus limités: selon le rapport sur l'état d'avancement de 2007 (voir [COM\(2007\)0642](#)), **le système de transport européen n'est pas encore engagé sur une voie durable en ce qui concerne plusieurs aspects.**

En 2001, la Commission a publié un [Livre blanc](#) définissant un programme pour la politique européenne des transports jusqu'en 2010. Ce programme a été mis à jour lors de [l'examen à mi-parcours effectué en 2006](#). La période de dix ans touchant à sa fin, il est maintenant temps de voir plus loin et de préparer le terrain pour des actions ultérieures.

À cette fin, la Commission a lancé un exercice de réflexion en y incluant une évaluation de la politique européenne des transports, un débat au sein de trois «groupes thématiques», une étude intitulée «Transvisions» visant à définir des scénarios envisageables pour des transports à faible émission de carbone et une consultation des parties intéressées, notamment à l'occasion de la conférence de haut niveau des parties prenantes qui s'est tenue les 9 et 10 mars 2009.

La présente communication est une synthèse des résultats de cette réflexion. Elle porte sur les récents développements de la politique européenne des transports et sur les questions en suspens. Elle se penche sur l'avenir, détermine les tendances en matière de facteurs d'évolution du secteur des transports et les défis qu'ils pourraient représenter pour la société. Elle propose des objectifs intermédiaires en vue de répondre aux nouveaux défis qui se font jour dans le secteur des transports. Elle décrit quelques-uns des instruments existants et les axes d'intervention possibles pour atteindre les objectifs proposés.

Les idées présentées dans la communication sont censées susciter un débat plus approfondi en vue de définir des possibilités d'action, sans préjuger de la formulation de **propositions concrètes dans le prochain Livre blanc de 2010.**

CONTENU : le processus de réflexion lancé par la Commission européenne et rassemblant les parties prenantes et des experts a mis en évidence **6 grands défis et tendances** qui façonneront l'avenir de la politique des transports pour les prochaines décennies: i) le vieillissement de la population, ii) les migrations et la mobilité interne, iii) les défis environnementaux, iv) la raréfaction des combustibles fossiles, v) l'urbanisation et vi) la mondialisation.

L'objectif de la politique européenne des transports est donc de mettre en place **un système de transport durable** qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société. Les tendances actuelles et les difficultés majeures attendues dans le futur montrent qu'il est nécessaire de

satisfaire une demande croissante «d'accessibilité». La première des priorités semble être de **mieux intégrer les différents modes de transport** afin d'améliorer l'efficacité générale du système et d'accélérer la mise au point et le déploiement de **technologies innovantes**.

La communication traduit ces priorités en objectifs opérationnels et propose de réfléchir à **7 grands objectifs politiques** :

1°) Des transports de qualité, sûrs et sécurisants : une amélioration de la qualité générale du système de transport, qui englobe la sécurité des personnes, la réduction du nombre d'accidents et des dangers pour la santé, la protection des droits des passagers et l'accès aux régions isolées doit rester la première priorité de la politique des transports. La sécurité routière restera le principal sujet de préoccupation. Il faut également : i) améliorer les conditions de travail des employés du secteur des transports, en particulier en ce qui concerne les risques pour la santé et la sécurité ; ii) proposer des conditions de transport confortables aux personnes à mobilité réduite ; iii) améliorer la sûreté et la sécurité en milieu urbain.

2°) Un réseau bien entretenu et entièrement intégré : une meilleure exploitation de la capacité du réseau et des forces relatives de chaque mode pourrait largement contribuer à la réduction de la congestion, des émissions, de la pollution et des accidents : i) pour ce qui est du transport des passagers, il faut développer l'intégration de l'aviation avec le train à grande vitesse ; ii) pour ce qui est du transport de marchandises, un système logistique intelligent et intégré, pour lequel le développement des ports et des terminaux intermodaux est déterminant, doit devenir une réalité ; iii) assurer l'entretien de l'infrastructure et coordonner les travaux d'amélioration afin de diminuer le nombre d'accidents et les coûts de fonctionnement ainsi que la congestion, la pollution et les nuisances sonores ; iv) planifier de nouvelles infrastructures et les classer en fonction des priorités.

3°) Des transports plus durables : la diminution de la consommation des ressources non renouvelables est essentielle pour tous les aspects des systèmes de transport et leur utilisation. À certains égards, vu la longueur du délai nécessaire pour procéder à des changements, il faut adopter des stratégies à long terme pour fournir des garanties aux différents acteurs du marché. Il convient de tenir compte de tous les éléments de la durabilité pour préparer l'avenir des systèmes de transport. Cela concerne le fonctionnement des moyens de transport (émissions, nuisances sonores) ainsi que la mise en place d'infrastructures (occupation du sol, biodiversité).

4°) Maintenir l'UE en première ligne des services et des technologies de transport : des «infrastructures légères» telles que les systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI) et les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire ([ERTMS](#)) et aérien (programme [SESAR](#) dans le cadre du Ciel unique européen), complétées par Galileo, peuvent optimiser l'utilisation du réseau et améliorer la sécurité. Une technologie des véhicules innovante peut réduire les émissions, atténuer la dépendance vis-à-vis du pétrole et améliorer le confort. Enfin, le développement de solutions technologiques pour le transport durable est également capital pour promouvoir la croissance et préserver des emplois.

5°) Protéger et développer le capital humain : il se peut que, dans certaines branches, des travailleurs du secteur des transports soient déplacés pour les besoins de l'adaptation à un contexte économique et énergétique radicalement différent. Il est important de garantir l'anticipation et la gestion efficaces de ce type d'évolution à travers une série d'instruments, parmi lesquels l'information et la consultation des travailleurs, le dialogue social, l'identification précoce des pénuries de compétences ou la formation, et en garantissant que toute restructuration est effectuée de manière socialement responsable. Il convient également de garantir le maintien ou l'amélioration des conditions de travail. Les différences qui existent entre les États membres en matière de droits et de conditions sociales ne devraient pas entraîner un nivellement par le bas ni devenir un facteur de compétitivité.

6°) Des prix intelligents pour orienter les utilisateurs : il ne peut y avoir efficacité économique que si les prix reflètent l'ensemble des coûts, internes et externes, véritablement occasionnés par les utilisateurs. De meilleurs signaux de prix seraient particulièrement bénéfiques pour le système de transport. Durant la prochaine décennie, de nouvelles pratiques et de nouvelles technologies vont apparaître et des investissements à long terme, par exemple dans les infrastructures, seront effectués. L'Europe devra vivre avec ces choix pendant longtemps, il est donc indispensable d'orienter ceux-ci au moyen de signaux de prix corrects.

7°) Planifier en tenant compte des transports: améliorer l'accessibilité : de nombreux services publics ont été progressivement centralisés afin d'en augmenter l'efficacité. Les distances entre les citoyens et les prestataires de services (établissements scolaires, hôpitaux, centres commerciaux) sont de plus en plus grandes. Les entreprises ont suivi le même mouvement en ne conservant qu'un nombre restreint d'infrastructures de production, de stockage et de distribution. Lorsqu'elles prennent des décisions en matière d'aménagement du territoire ou de localisation, les autorités publiques et les entreprises devraient tenir compte des conséquences de leurs choix en termes de contraintes de déplacement des clients et des employés, en plus du transport des marchandises. Une bonne planification devrait également faciliter l'intégration harmonieuse des différents modes de transport. Il est également possible de diminuer les besoins en transport en augmentant «virtuellement» l'accessibilité grâce aux technologies de l'information (télétravail, administration en ligne ou «e-government», télésanté, etc.).

La communication présente également **quelques suggestions sur la manière dont les instruments de politique disponibles pourraient être mis en œuvre** pour atteindre ces objectifs et relever le défi de la durabilité :

- un fonctionnement optimal du système de transport nécessitera **l'intégration et l'interopérabilité complètes** des composants individuels du réseau ainsi que l'interconnexion entre les différents réseaux (modaux). Un développement bien ciblé des infrastructures permettra de diminuer la congestion et de gagner du temps. À cet égard, il est nécessaire de soigneusement **planifier les infrastructures** et de les classer en fonction des priorités afin d'optimiser les chaînes de transport et l'ensemble du réseau de transport ;
- **trouver les ressources pour un transport durable** : la transition vers une économie à faible taux d'émission de carbone nécessitera des moyens de financement considérables et bien coordonnés mais les ressources nécessaires seront difficiles à trouver ;
- **accélérer la transition vers une société à faible taux d'émission de carbone et orienter l'innovation globale** : i) adopter des technologies permettant de construire des véhicules moins ou non polluants et développer des solutions alternatives pour le transport durable ; ii) définir des normes ouvertes, garantir l'interopérabilité et augmenter les dépenses de R&D dans des technologies qui n'ont pas encore atteint un stade de maturité permettant leur commercialisation ; iii) définir un cadre juridique et réglementaire clair et promouvoir des exemples de bonnes pratiques ; iv) encourager les dépenses de R&D dans la mobilité durable via, par exemple, l'initiative européenne en faveur des voitures vertes et les initiatives technologiques conjointes ;
- **améliorer le cadre législatif** : i) continuer à promouvoir l'ouverture des marchés et encourager la concurrence ; ii) inclure une simplification administrative visant à réduire les charges inutiles qui pèsent sur les entreprises de transport ; iii) faire évoluer le cadre réglementaire vers des obligations harmonisées en matière d'environnement, un contrôle efficace et une protection uniforme des conditions de travail et des droits des utilisateurs ;
- **éduquer, informer et impliquer les citoyens** à la planification des transports en ayant recours à des procédures de participation, notamment les consultations publiques, les études ou la représentation de parties prenantes lors des processus décisionnels ;
- **améliorer la gouvernance** au travers d'une action efficace et coordonnée, notamment dans deux domaines : i) les normes et l'interopérabilité ; ii) le défi urbain ;

- **faire progresser la dimension extérieure** de la politique européenne des transports afin de poursuivre l'intégration avec les pays voisins et de promouvoir les intérêts économiques et environnementaux de l'Europe sur la scène mondiale.

La Commission encourage toutes les parties intéressées à contribuer à ce processus en soumettant leurs observations sur l'avenir des transports **d'ici au 30 septembre 2009**.