

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 01/06/2010

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Mathieu GROSCH (PPE, BE) en réponse à la communication de la Commission intitulée « Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie ».

Défis sociaux, économiques et environnementaux : de manière générale, les députés estiment la politique européenne a besoin d'une vision claire et cohérente de l'avenir des transports en tant que secteur au cœur du marché unique, garantissant la libre circulation des personnes et des marchandises et assurant la cohésion territoriale à travers l'Europe. Ils estiment que le secteur des transports doit assurer l'efficacité économique et se développer dans le cadre de normes sociales et environnementales élevées.

Convaincus que l'évolution démographique, notamment dans les agglomérations, va se traduire par des difficultés pour les transports, les députés demandent **d'accorder une attention particulière au droit fondamental à la mobilité** ainsi qu'à la mise en œuvre de ce droit. Ils soulignent à cet égard que les chaînes de transport multimodales intégrées qui englobent la marche, le vélo et les transports collectifs sont porteuses d'avenir dans les agglomérations. La Commission est invitée à introduire des plans de déplacements urbains durables pour les villes de plus de 100.000 habitants.

Le rapport insiste sur le fait que **la décarbonisation des transports représente l'un des principaux défis** que devra relever la future politique européenne des transports, qui devra utiliser pour ce faire tous les moyens durables dont elle dispose, comme la combinaison des sources d'énergie, la promotion de la recherche et de modes plus respectueux de l'environnement et des mesures tarifaires, à condition que les recettes générées au niveau de l'Union soient utilisées pour améliorer le caractère durable de la mobilité.

Sécurité : affirmant que la sécurité doit rester l'un des objectifs prioritaires de la future politique des transports, les députés estiment qu'il importe de réduire les effets du transport sur la santé et de garantir les droits des usagers de tous les modes de transport, et notamment des usagers à mobilité réduite, au moyen de règles claires et transparentes.

La Commission est invitée à présenter une étude sur les meilleures pratiques des États membres en ce qui concerne les effets des limiteurs de vitesse installés dans tous les types de véhicules et sur tous les types de routes, dans le but de présenter des mesures législatives visant à réduire les émissions et à renforcer la sécurité routière.

Le rapport souligne également qu'il faut garantir la sécurité des travailleurs du secteur des transports, notamment par l'aménagement d'aires de stationnement suffisamment nombreuses et sûres et par l'harmonisation du contrôle de l'application des règles du transport routier et des sanctions qu'elles prévoient.

Une comodalité efficace : les députés estiment que la politique européenne des transports doit avoir pour objectif une comodalité efficace, étroitement liée à la décarbonisation, à la sécurité et aux aspects économiques des transports. Ils soulignent qu'une comodalité efficace ne devrait pas se mesurer uniquement à l'aune de la rentabilité mais également en fonction de critères de protection de l'environnement, de conditions sociales et d'emploi, de sécurité et de cohésion territoriale.

Achèvement du marché unique : la commission parlementaire estime que les transports jouent un rôle essentiel dans l'achèvement du marché unique européen et qu'il faudrait parvenir à **une ouverture réglementée du marché**, en priorité dans le secteur du transport ferroviaire, dans tous les États membres

de l'Union. La Commission et les États membres sont invités à faciliter l'achèvement de la libéralisation du cabotage afin de réduire la fréquence des retours à vide et à mettre en place un réseau routier et ferroviaire plus durable sous la forme de plateformes de transit plus nombreuses pour le transport de marchandises.

Les députés considèrent qu'il est impératif, pour la réalisation d'un système de **transport maritime** efficace et complémentaire aux autres modes, d'engager à nouveau un processus résolu de libéralisation afin que ce secteur soit véritablement compétitif.

Le rapport souligne l'importance d'une **gestion véritablement européenne des infrastructures de transport** afin d'effacer l'«effet frontière» de tous les modes de transport et de renforcer la compétitivité et l'attractivité de l'Union européenne. Il demande la mise en place d'un système européen commun de réservation.

Les députés demandent enfin un contrôle régulier de la législation européenne ainsi que de sa transposition et de son application afin d'en garantir l'efficacité.

Agences européennes : les députés estiment que l'interopérabilité technique et son financement, au même titre que la certification européenne, la normalisation et la reconnaissance mutuelle, sont des éléments essentiels au bon fonctionnement du marché unique et que leur mise en œuvre relève plus que jamais du mandat des diverses agences. Ils soulignent que toutes les agences devraient essayer d'atteindre rapidement un niveau élevé équivalent de responsabilité et de compétence et qu'elles doivent être régulièrement évaluées.

Recherche et technologie : les députés plaident pour un programme en matière de recherche et de technologie pour le secteur des transports. Ils estiment que la priorité devra être donnée à des projets visant à décarboniser les transports, à accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement et la sécurité des transports, à améliorer la gestion du trafic et à réduire les charges administratives.

Le rapport souligne que dans le cadre de la protection du climat et de l'indépendance énergétique de l'Union européenne, tous les modes de transport doivent réduire leurs émissions de CO₂ et bénéficier de la recherche-développement dans le domaine des énergies renouvelables et des technologies propres, innovantes et peu consommatrices d'énergie.

Fonds pour les transports et réseau européen de transport : le rapport demande de revoir à la hausse les moyens actuellement affectés au transport et à la mobilité, raison pour laquelle sont jugés nécessaires:

- la création d'un fonds pour les transports doté de moyens complémentaires à ceux que prévoit déjà actuellement le budget de l'Union européenne ;
- une enveloppe budgétaire consacrée à la politique des transports dans le cadre financier pluriannuel ;
- la possibilité, dans le cadre du pacte de stabilité et de croissance de tenir compte, dans le calcul du déficit public, du fait que les investissements dans les infrastructures de transport destinés à améliorer la compétitivité de l'économie sont par nature des investissements à long terme ;
- le recours au fonds pour demander, entre autres, le cofinancement au moyen des recettes issues de l'internalisation des coûts externes.

Objectifs mesurables pour 2020 : les députés demandent le respect d'objectifs clairs et plus mesurables à atteindre d'ici 2020 par rapport aux valeurs de 2010 et proposent dès lors ce qui suit:

- une réduction de 40% du nombre de morts et de blessés graves chez les usagers actifs et passifs des transports routiers ;
- une augmentation de 40% du nombre de zones de stationnement réservées aux poids lourds sur le réseau routier transeuropéen dans chaque État membre ;

- un doublement du nombre des passagers des bus, des tramways et des trains et une augmentation de 20% du financement des modes de transport respectueux des piétons et des vélos ;
- une réduction de 20% des émissions de CO₂ dans les transports routiers de personnes et de marchandises;
- une diminution de 20% de l'énergie consommée par les véhicules ferroviaires par rapport à la capacité et au niveau de 2010 et une réduction de 40% de la consommation de diesel dans le secteur ferroviaire ;
- l'installation d'un système de contrôle automatique de la vitesse des trains, interopérable et compatible avec le système ERTIMS, sur l'ensemble des nouveaux matériels ferroviaires roulants commandés à partir de 2011 ;
- une réduction de 30% des émissions de CO₂ du transport aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen d'ici 2020 ;
- le soutien financier à la création de connexions multimodales (plateformes) pour le transport fluvial, les ports fluviaux et le trafic ferroviaire et une augmentation de 20% de leur nombre d'ici 2020 ;
- l'octroi d'au moins 10% des fonds du RTE-E aux projets de transport fluvial.