

Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

2011/2096(INI) - 28/03/2011

OBJECTIF : présenter une Feuille de route pour un espace européen unique des transports (vers un système de transport compétitif et économe en ressources) (Livre Blanc de la Commission).

CONTEXTE : la situation a beaucoup évolué depuis le Livre blanc sur les transports de 2001. L'ouverture du marché s'est poursuivie dans le secteur des transports aériens et routiers, et partiellement dans le transport ferroviaire. Le Ciel unique européen a été lancé avec succès. La sécurité et la sûreté se sont améliorées pour tous les modes de transport. De nouvelles règles ont été adoptées au niveau des conditions de travail et des droits des passagers. Les réseaux de transport transeuropéens (financés au moyen du RTE-T, des fonds structurels et du fonds de cohésion) ont renforcé la cohésion territoriale et favorisé la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les efforts se sont multipliés pour améliorer les performances environnementales des transports.

Pourtant, **le système de transport n'est pas encore durable**. Si l'on se projette 40 ans en avant, il est clair que le développement de ce secteur ne peut se poursuivre selon les tendances actuelles. Si l'on s'en tient à l'approche du *statu quo*,

- la dépendance des transports à l'égard du pétrole pourrait rester légèrement inférieure à 90%, avec une part des sources d'énergie renouvelables à peine supérieure à l'objectif de 10% fixé pour 2020 ;
- en 2050, les émissions de CO₂ dues aux transports dépasseraient toujours d'un tiers leur niveau de 1990 ;
- les coûts liés aux encombrements augmenteraient d'environ 50% d'ici à 2050 ;
- pour ce qui est de l'accessibilité, l'écart se creuserait entre les zones centrales et les zones périphériques ;
- les coûts sociaux découlant des accidents et de la pollution sonore continueraient à s'alourdir.

Dans sa communication intitulée «[Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050](#)», la Commission indique qu'il est impératif de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60% par rapport à 1990 dans le secteur des transports, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions. D'ici à 2030, l'objectif pour les transports consistera à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 20% par rapport à leur niveau de 2008.

CONTENU : s'appuyant sur les enseignements acquis, la présente feuille de route «Transports 2050» examine d'un point de vue mondial l'évolution du secteur des transports, les défis qu'il devra relever et les initiatives à envisager. Elle présente la vision de la Commission concernant les transports de demain et décrit les mesures clés qui permettront de faire aboutir cette vision.

VISION POUR UN SYSTEME DE TRANSPORT COMPÉTITIF ET DURABLE. L'industrie des transports représente en soi une part importante de l'économie: au sein de l'UE, elle emploie quelque dix millions de personnes et représente environ 5% du PIB. L'adoption de mesures déterminées offre donc d'importants avantages. L'UE et les gouvernements doivent donner aux constructeurs et aux entreprises des informations claires sur les cadres d'action futurs (s'appuyant autant que possible sur des mécanismes de marché), pour que ces derniers soient en mesure de planifier les investissements.

Le défi consiste à rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité. De nouveaux modèles de transport doivent voir le jour, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers, au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Le développement futur doit s'articuler en plusieurs volets:

- **améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport;** développer et déployer des options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion;
- **optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales,** notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources, dès lors que d'autres innovations technologiques s'avèrent insuffisantes (pour le transport de marchandises à longue distance, par exemple);
- **utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace** en faisant usage de systèmes améliorés d'information et de gestion du trafic (tels que ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, la suppression des restrictions au cabotage, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc.

À cet effet, la Commission propose de renforcer la compétitivité des transports **tout en réduisant de 60% au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports**, en s'orientant par rapport à **10 objectifs** qui doivent être considérés comme des points de repère :

1. Réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains.
2. Porter à 40% la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation d'ici à 2050; réduire de 40% (si possible 50%) les émissions de CO₂ de l'UE provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, pour 2050 également.
3. En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.
4. Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.
5. Mettre en place un «réseau de base» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.

6. Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.
7. Déployer l'infrastructure modernisée de gestion du trafic aérien (SESAR) en Europe d'ici à 2020 et achever l'espace aérien européen commun. Déployer des systèmes de gestion équivalents pour les transports terrestres et par voie navigable (ERTMS, ITS, SSN et LRIT, RIS). Déployer le système européen de navigation par satellite (Galileo).
8. Pour 2020, établir le cadre d'un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal.
9. Pour 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. Dans cette perspective, l'UE a pour objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020. Veiller à ce que l'UE soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports pour tous les modes de transport.
10. Progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

LA STRATÉGIE : pour réaliser cette vision, la Commission estime qu'il faudra mettre en place un réseau efficient pour les usagers et les opérateurs des transports, déployer rapidement de nouvelles technologies et développer une infrastructure adéquate.

Un espace européen unique des transports : l'objectif, pour la prochaine décennie, est de créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant les entraves restantes entre modes et entre systèmes nationaux, en favorisant le processus d'intégration et en facilitant l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux. Une application rigoureuse des règles de concurrence à tous les modes de transports complétera l'action de la Commission dans ce domaine. Afin d'éviter les tensions et les distorsions, cette stratégie devra prévoir une plus grande harmonisation et une meilleure mise en œuvre des règles en matière sociale, environnementale, de sécurité et de sûreté, ainsi que des normes de service minimum et des droits des usagers.

Le ciel unique européen doit être mis en œuvre comme prévu; dès 2011, la Commission se penchera sur les capacités et la qualité des aéroports. Le domaine où les goulots d'étranglement restent les plus manifestes est le marché intérieur des services ferroviaires, qui doit être achevé en priorité afin de créer un espace ferroviaire unique européen. Il faut à cette fin lever les entraves techniques, administratives et juridiques empêchant encore l'entrée sur les marchés ferroviaires nationaux. Une meilleure intégration du marché du fret routier rendra celui-ci plus efficient et plus concurrentiel. Pour les transports maritimes, une «ceinture bleue», dans les mers européennes, visera à simplifier les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'UE.

Innover pour l'avenir - technologies et comportements : l'innovation est une composante essentielle de cette stratégie. Le passage à l'après-pétrole ne peut reposer sur une solution technologique unique. La recherche européenne doit porter de manière intégrée sur l'ensemble du cycle de la recherche, de l'innovation et du déploiement, en se concentrant sur les technologies les plus prometteuses et en réunissant tous les acteurs concernés. L'innovation peut aussi promouvoir des comportements plus durables.

Selon la Commission, l'innovation technologique permettra de passer plus rapidement et plus efficacement à un système européen des transports plus efficient et durable si on agit sur les trois facteurs principaux: i) une plus grande efficience des véhicules, grâce à des innovations dans les moteurs, les matériaux et la conception; ii) une utilisation plus propre de l'énergie grâce à de nouveaux carburants et systèmes de propulsion; iii) une meilleure utilisation des réseaux et un fonctionnement plus sûr grâce aux systèmes d'information et de communication.

Infrastructures modernes et tarification et financement intelligents : les efforts en faveur d'un système de transport plus concurrentiel et plus durable doivent donner lieu à une réflexion sur les caractéristiques que devra présenter le réseau, et prévoir des investissements en conséquence: la politique d'infrastructure des transports de l'UE a besoin d'une vision commune et de ressources suffisantes. Le prix des transports devrait refléter leur coût, sans distorsion.

Un réseau de transport efficient nécessite des **ressources importantes**. Pour que le développement des infrastructures de l'UE satisfasse la demande de transport, il a été estimé que plus de **1.500 milliards d'EUR devaient être investis entre 2010 et 2030**. L'achèvement du réseau RTE-T nécessitera environ 550 milliards d'EUR d'ici 2020, dont 215 milliards d'EUR pour la suppression des principaux goulets d'étranglement. S'ajoutent à ces chiffres les investissements dans les véhicules, l'équipement et les infrastructures de recharge, qui peuvent représenter 1.000 milliards d'EUR supplémentaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions pour le système de transports.

Les différentes actions et mesures exposées dans la présente feuille de route seront précisées plus avant. **La Commission élaborera les propositions législatives requises au cours de la décennie à venir** et des initiatives clés seront proposées lors du mandat en cours. Chacune de ces propositions sera précédée d'une analyse d'impact approfondie qui tiendra compte de la valeur ajoutée de l'UE et du principe de subsidiarité.