Pour une Europe en mouvement: mobilité durable pour notre continent

2006/2227(INI) - 22/06/2006 - Document de base non législatif

OBJECTIF : établir des orientations pour la future politique des transports de l'UE à la lumière du bilan à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission.

CONTENU : L'objectif de la politique durable des transports de l'Union européenne est de mettre en place des systèmes de transport qui répondent aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société. L'Europe a absolument besoin de systèmes de transport efficaces pour assurer sa prospérité, compte tenu de l'incidence de tels systèmes sur la croissance économique, le développement social et l' environnement.

Le secteur des transports représente environ 7% du PIB européen et quelque 5% des emplois dans l'UE. Il constitue une branche d'activité importante et contribue largement au fonctionnement de l'économie européenne dans son ensemble.

Les objectifs du Livre blanc (COS/2001/2281) : les objectifs de la politique des transports depuis le Livre blanc jusqu'à la présente communication visent globalement à contribuer à fournir aux européens des systèmes de transport efficaces et d'un bon rendement, qui :

- offrent un degré élevé de mobilité aux personnes et aux entreprises dans l'ensemble de l'UE ;
- protègent l'environnement ;
- encouragent le respect de normes du travail minimales dans le secteur ;
- promeuvent un niveau de protection élevé ;
- contribuent à assurer la sécurité de l'approvisionnement énergétique ;
- permettent d'établir des connexions internationales.

Bilan du Livre blanc à mi-parcours : 5 ans plus tard, les objectifs généraux de la politique des transports restent les mêmes: assurer la mobilité dans de bonnes conditions de compétitivité, de sûreté, de sécurité et de respect de l'environnement, qui répondent totalement à l'agenda de Lisbonne révisé pour la croissance et l'emploi et la stratégie révisée en faveur du développement durable.

Face au contexte changeant et en constante évolution de ce secteur (élargissement, donne environnementale et changement climatique, consommation énergétique en constante progression et libéralisation d'un secteur en pleine mutation technologique et soumis à une forte concurrence), la réponse européenne a principalement consisté, ces 5 dernières années, à trouver le point d'équilibre entre le développement des différents modes de transport et la décongestion des grands axes routiers et aériens, tout en essayant de lutter contre les incidences négatives pour l'environnement. Le document présente à cet effet toute la panoplie des actions mises en œuvre.

Mais ces actions quoique efficaces, ne sont plus suffisantes pour relever les défis à venir. C'est pourquoi, la Commission envisage maintenant un nouveau plan d'action qui plaide en faveur d'une **approche multiforme** et **globale de la politique des transports**. Même si les politiques futures restent fondées sur les Livres blancs de 1992 et 2001, l'intervention européenne ne suffira pas dans de nombreux domaines. Des actions complémentaires seront nécessaires aux échelons de gouvernement national, régional et local, ainsi que de la part des citoyens et des entreprises. C'est pourquoi, un dialogue permanent sera essentiel avec toutes les parties concernées pour faire évoluer cette politique dans le sens d'une**politique de mobilité durable.** Celle-ci s'appuiera sur une large **palette d'instruments** qui permettront le report du

trafic vers des modes plus respectueux de l'environnement et des modes de transport optimisés. Enfin, la co-modalité (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.

Des orientations pour le futur : face à l'ensemble de ces constatations, la Commission propose un plan d' action général permettant de rencontrer le double objectif de développement et de durabilité environnementale et de répondre en même temps, aux attentes suscitées par le Livre blanc de 2001 en termes de promotion des liaisons ferroviaires et maritimes pour le transport de marchandises à grande distance.

Les grandes lignes de ce plan d'action peuvent se résumer comme suit :

1) **au niveau routier** :

a) un plan d'action dans le domaine de la logistique du fret,

b) des systèmes de transport intelligents pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement et plus efficace,

c) un débat sur les possibilités de changer la mobilité des gens dans les zones urbaines,

d) un plan d'action pour stimuler la navigation intérieure,

e) un programme ambitieux en faveur de l'utilisation d'énergie «verte» dans les camions et les voitures.

2) au niveau du **réseau ferroviaire** européen :

a) un environnement concurrentiel renouvelé grâce à la libéralisation, l'innovation technologique et l' interopérabilité des équipements,

b) des investissements nouveaux dans les infrastructures,

c) une meilleure surveillance du marché en s'appuyant sur un nouveau tableau de bord à partir de 2007.

3) au niveau des **autoroutes de la mer** et du transport maritime :

a) le développement du transport maritime à courte distance en mettant l'accent sur les connexions vers l'intérieur du continent ;

b) le développement d'une politique portuaire européenne, dès 2007, visant à développer et à accroître les investissements dans les ports et vers leur hinterland.

Le plan d'action prévoit en outre des actions en matière de :

- **tarification intelligente** : en vue de contribuer à une utilisation plus rationnelle des infrastructures d'ici 2008,

- **amélioration de la sûreté et de la sécurité** dans les différents modes de transport : il s' agit d'intensifier les mesures pour atteindre l'objectif d'une division par deux du nombre de personnes tuées sur les routes de l'UE entre 2001 et 2010. Une journée européenne de la

sécurité routière sera organisée à partir de 2007 pour une sensibilisation accrue et une approche intégrée de la sécurité routière axée sur la conception des véhicules, les infrastructures et les comportements des conducteurs ;

§ **protection des voyageurs** : la protection des droits des voyageurs doit être améliorée, particulièrement dans tous les modes de transport pour les personnes à mobilité limitée ;

§ **utilisation des modes « intelligents » de transport** : les navires, les camions, les voitures et les trains devraient disposer des mêmes outils sophistiqués de communication et de navigation que les avions. La gestion en temps réel des flux de trafic et de l'utilisation des capacités ainsi que le suivi et le repérage des flux permettront de réduire les coûts, d' améliorer la qualité de l'environnement et la sécurité. GALILEO jouera un rôle clé dans la promotion des nouvelles technologies, dans ce contexte ;

§ **environnementale :** les transports représentent 30% de la consommation totale d'énergie et 71% de la consommation totale de pétrole dans l'UE ; les transports routiers représentent à eux seuls 60% de la consommation totale de pétrole. Afin de réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole et d'arriver à un transport plus durable, la Commission présentera en 2007 un plan technologique stratégique pour l'énergie et en 2009 un important programme sur les véhicules à propulsion écologique ;

§ **logistique** : la Commission envisage l'adoption en 2007 d'un plan d'action en matière de logistique afin de créer de meilleures synergies entre transport routier, maritime, ferroviaire et navigation intérieure, et d'intégrer différents modes de transport dans les chaînes de logistique.

Enfin, l'examen à mi-parcours préconise des mesures plus ambitieuses pour changer la mobilité dans les **zones urbaines** de l'Europe. En 2007, la Commission présentera un Livre vert pour lancer un débat sur la politique des transports urbains. L'UE peut jouer un rôle de catalyseur pour encourager les décideurs à mieux faire face aux problèmes d'embouteillages, de pollution et d'accidents par des actions innovantes. Dans le cadre du débat, il sera nécessaire de déterminer clairement quel niveau de gouvernement est responsable de la prise de nouvelles mesures.

Á noter que les orientations exposées ci-avant seront affinées sur la base des résultats de la consultation publique de toutes les parties concernées et d'études prospectives sur les scénarios de transport de l' avenir. Elles seront aussi ajustées au fil du temps pour tenir compte de l'évolution du contexte et de l' expérience acquise. Un calendrier indicatif des principales actions à entreprendre au cours des prochaines années figure à l'annexe du document.