Informations de base

2001/2281(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc **Subject** 3.20 Politique des transports en général	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	IZQUIERDO COLLADO Juan de Dios (PSE)	20/11/2001

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ECON Economique et monétaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	CARRARO Massimo (PSE)	18/12/2001
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	ISLER BÉGUIN Marie Anne (V/ALE)	04/12/2001

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2374	2001-10-15
Transports, télécommunications et énergie	2438	2002-06-17
Transports, télécommunications et énergie	2420	2002-03-25

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
12/09/2001	Publication du document de base non-législatif	COM(2001)0370	Résumé
15/10/2001	Débat au Conseil		
13/12/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
25/03/2002	Débat au Conseil		
17/06/2002	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
28/11/2002	Vote en commission		Résumé
28/11/2002	Dépôt du rapport de la commission	A5-0444/2002	
12/02/2003	Décision du Parlement	T5-0054/2003	Résumé
12/02/2003	Fin de la procédure au Parlement		
19/02/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/2281(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/15588

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A5-0444/2002	28/11/2002	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T5-0054/2003 JO C 043 19.02.2004, p. 0072-0250 E	12/02/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2001)0370	12/09/2001	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2002)0018	23/01/2002	Résumé
Document de base non législatif	COM(2003)0311	02/06/2003	Résumé

Document de base non législatif	COM(2006)0074	22/02/2006	Résumé
Document de base non législatif	COM(2006)0314	22/06/2006	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)0768	22/06/2006	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0054/2001 JO C 192 12.08.2002, p. 0008	13/03/2002	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0869/2002 JO C 241 07.10.2002, p. 0168	17/07/2002	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32003D0425 JO L 144 12.06.2003, p. 0010-0011	11/06/2003	Résumé

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 11/06/2003 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision de la Commission 2003/425/CE du 11 juin 2003 instituant un groupe d'experts chargé de conseiller la Commission sur la stratégie en matière d'accidents dans le secteur des transports

CONTENU : Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission fait part d'un besoin croissant d'enquêtes techniques indépendantes visant à déterminer les causes des accidents et à définir des moyens d'améliorer la législation. Aussi, la Commission préconise-t-elle dans ce livre blanc la création d'un « comité d'experts indépendants qui siégerait auprès de la Commission et qui serait chargé d'améliorer la législation en vigueur ».

En conséquence, pour permettre à la Commission d'examiner toutes les questions ayant trait aux enquêtes techniques indépendantes sur les accidents, il est prévu de créer, avec la présente décision, un groupe d'experts chargé de la conseiller sur la stratégie à suivre en matière d'accidents dans le secteur des transports.

La constitution de ce groupe fera progresser la politique communautaire dans le domaine des enquêtes indépendantes sur les accidents, parallèlement aux autres procédures de consultation appropriées. Le groupe devrait notamment conseiller la Commission sur les besoins liés à l'amélioration de la législation existante et, si nécessaire, sur l'opportunité de proposer de nouvelles initiatives pour tous les modes de transport, y compris pour le transport de l'énergie (oléoducs et gazoducs), à l'exception des aspects de médecine du travail et de sécurité.

Composition : le groupe d'experts se composera de personnes qualifiées, possédant les compétences requises pour se pencher sur les questions en rapport avec la sécurité des transports, en particulier les enquêtes techniques indépendantes sur les accidents dans tous les modes de transport y compris le transport de l'énergie. Il sera composé de 12 membres et sera présidé par la Commission.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 12.06.2003.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 02/06/2003

OBJECTIF : établir un nouveau programme d'action européen pour la sécurité routière. CONTENU : la Commission a présenté un programme d'action européen portant sur la sécurité routière dont l'objectif est de permettre d'épargner chaque année quelque 20.000 vies humaines sur les routes européennes. Il faut savoir, en effet, que chaque année, l'Union compte 40.000 victimes de la route et 1.700.000 blessés. Face à ce constat, la Commission envisage de mettre en oeuvre toute une série d'actions entre 2003 et 2010 destinées à réduire de moitié le nombre de tués par an sur la route d'ici à 2010. Le Programme d'action européen pour la sécurité routière comporte 3 objectifs principaux : 1) inciter les usagers à un meilleur comportement, spécialement par un respect plus strict de la législation existante et l'harmonisation des sanctions, par la formation initiale et continue

des conducteurs privés et professionnels ainsi que par la poursuite des efforts pour lutter contre la conduite dangereuse. À ce titre, la Commission encouragera les meilleures pratiques observées dans différents pays (par exemple, campagne pour le conducteur désigné, mise en pratique de la recommandation relative au taux d'alcoolémie, établir une classification et un étiquetage appropriés pour les médicaments qui ont un effet sur l'aptitude des conducteurs) ; 2) rendre les véhicules plus sûrs, notamment par l'harmonisation de mesures de sécurité passive (équipement en ceintures et obligation de port, notamment dans les cars, généralisation des systèmes de fixation universels pour les dispositifs de retenue pour enfants, évolution des formes des véhicules pour réduire l'impact des accidents, etc...) et le soutien au progrès technique. Les aspects concernant les technologies électroniques (·eSafety·) seront détaillés dans une prochaine communication de la Commission relative aux ·technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents·, qui visera notamment à développer des systèmes de navigation et de guidage, informer sur la situation de la circulation donner l'alerte en cas d'accident et suivre les véhicules transportant des marchandises dangereuses; 3) améliorer les infrastructures routières, notamment par l'identification et la diffusion au niveau local des meilleures pratiques et par l'élimination des points noirs. En outre, la Commission proposera une directive cadre sur la sécurité des infrastructures routières afin d'instaurer un système de gestion harmonisé des points noirs et d'audit de sécurité routière pour les routes figurant sur le réseau transeuropéen (RTE). La Commission souhaite par ailleurs que le programme rencontre l'adhésion et la coopération de tous les intervenants (entreprises de transport, constructeurs de véhicules, équipementiers, sociétés d'assurances, exploitants d'infrastructures, collectivités locales et régionales). C'est pourquoi, elle propose un engagement solennel de tous par la signature d'une Charte européenne de la sécurité routière visant à dynamiser et à rendre cohérente l'action politique etl'émergence de nouveaux projets. Chaque signataire devra prendre des engagements spécifiques qui seront rendus publics et leur respect fera l'objet d'un suivi.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 22/06/2006

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 (voir résumé du 12/09/2001) : 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** :

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

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

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

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

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

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

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

e) des investissements nouveaux dans les infrastructures,

f) 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 :

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

d) 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.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 12/09/2001 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présentation du Livre blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010. CONTENU : en présentant son Livre Blanc, la Commission européenne met pour la première fois les besoins des usagers au coeur de sa stratégie et propose près de

soixante mesures pour réussir ce pari. Ce document de réflexion et de propositions constitue également la première contribution concrète à la stratégie de développement durable arrêtée par le Conseil européen de Göteborg en juin 2001. Les mesures envisagées s'articulent autour des axes suivants : - Promotion des droits des passagers : la Commission proposera prochainement un renforcement des droits des passagers aériens, y compris en termes d'indemnités, lorsqu'ils sont victimes de retards ou de refus d'embarquement par les compagnies aériennes. La prochaine étape sera d'étendre les mesures de protection des passagers aux autres modes de transport, notamment au rail, à la navigation maritime et, dans la mesure du possible aux transports urbains; - Renforcer la sécurité routière. La Commission appelle à mobiliser toutes les énergies pour réduire de moitié le nombre de tués d'ici 2010. Elle fera des propositions pour développer une signalisation appropriée des points noirs, lutter contre les temps de conduite trop longs, harmoniser les sanctions dans le transport routier au niveau européen, et accroître l'utilisation des nouvelles technologies : nouveaux véhicules sûrs, protection des occupants en cas de chocs, fixation des normes de sécurité pour la conception des faces avant des voitures notamment; - Faire de la sécurité une priorité : la Commission se donne pour objectif de veiller à ce que la sécurité soit en toutes circonstances une priorité. Quelque soit le mode de transport, le plus haut niveau possible de sécurité doit être garanti aux citoyens grâce à une législation appropriée et la stricte application des contrôles et sanctions; - Stopper la congestion : la Commission propose de mettre fin aux tendances actuelles et de rééquilibrer la répartition entre les différents modes de transport grâce à une politique volontariste en faveur de l'intermodalité et de promotion des transports ferroviaire, maritime et fluvial. A cet égard, la Commission entend promouvoir un nouveau programme de promotion d'intermodalité "Marco Polo", d'une dotation annuelle de 30 millions EUR. par an; - Vers une mobilité durable : la compatibilité du transport européen avec la protection de l'environnement doit être une priorité. A cet effet, la Commission met en place une panoplie de mesures d'envergure : développement d'une tarification juste des infrastructures - qui prenne en compte les coûts externes, et encourage l'utilisation des modes de transports les moins polluants - ; définition de zones sensibles, notamment dans les Alpes et les Pyrénées, pouvant bénéficier de financements supplémentaires en faveur de transports alternatifs ; promotion des carburants propres; - Vers une taxation harmonisée du carburant professionnel pour le transport routier : une harmonisation de la fiscalité du gazole professionnel réduirait les distorsions de concurrence sur le marché libéralisé du transport routier; - Assurer la qualité des transports en Europe : la Commission recommande notamment un rapprochement des conditions de travail, notamment dans le transport routier, et le maintien d'un service public de qualité. En outre, elle compte favoriser, dans le respect du principe de subsidiarité, l'échange de "bonnes pratiques" en faveur de transports urbains de qualité, visant à une meilleure utilisation des transports en commun et des infrastructures existantes; - Réalisation de grandes infrastructures : Dans le cadre des réseaux transeuropéens, la Commission propose de compléter les réseaux prévus en se concentrant sur les chaînons manquants (notamment réseau transeuropéen ferroviaire rapide pour les voyageurs comprenant les lignes à grande vitesse et les systèmes permettant leur connexion aux aéroports) et les infrastructures ayant un réel potentiel de transfert de marchandises de la route vers le rail (notamment traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées); - Galileo, le système de radionavigation européen : il s'agit d'offrir aux citoyens européens un système européen fiable leur permettant de jouir de nouveaux services universels, disponibles par chacun où qu'ils soient : localisation automobile, suivi des patients médicaux à distance, systèmes d'information géographique pour l'agriculture par exemple. A cette fin la Commission propose de rendre opérationnel le système Galileo dès 2008: - Maîtriser la mondialisation : le Livre blanc propose de renforcer la place de l'Union européenne au sein des organisations internationales comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ou l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) afin de faire mieux entendre la voix de l'Europe et de mettre l'Union européenne à l'avant-garde du renforcement de la sécurité et de la protection de l'environnement.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 22/02/2006

OBJECTIF : présenter le bilan à mi-parcours du programme d’action européen pour la sécurité routière.

CONTENU : Le Livre Blanc sur les Transports adopté en 2001 avait proposé comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l’ horizon 2010, Ultérieurement, cet objectif a été réitéré dans le Programme d’Action Européen pour la sécurité routière adopté en 2003. Au-delà de cet objectif, le message était clair : introduire le principe de la « responsabilité partagée ». L’amélioration de la sécurité routière est en effet le résultat d’ interventions à différents niveaux. Certaines relèvent du seul niveau local (par exemple, la sécurisation de la voirie) ou du simple usager individuel (comportement responsable), d’autres impliquent plusieurs intervenants : les véhicules plus sûrs résultant d’une initiative de l’industrie automobile rencontrant la demande du consommateur.

L’intervention communautaire, quant à elle, doit respecter le concept de la compétence mixte voulue par le traité : certaines actions dont le caractère prioritaire est avéré relèvent des seuls États membres (ou d’autres intervenants). D’autres requièrent une initiative communautaire.

L’objectif mobilisateur de réduction des victimes a permis des avancées importantes. La présente communication constitue le bilan à mi parcours annoncé dans le programme adopté en 2003 qui peut se résumer comme suit :

Bilan global contrasté au niveau de l’UE : ensemble, les pays formant aujourd’hui l’UE ont connu 50.000 tués sur les routes en 2001, et l’objectif commun, proposé en 2001 et actualisé après l’élargissement de 2004, est de ne pas dépasser 25.000 tués par an à l’horizon 2010. Mais, on a encore recensé quelque 41.600 tués en 2005 soit une réduction, insuffisante, de 17,5% en 4 ans. Ainsi, au rythme actuel, l’Union pourrait encore compter **32.500 tués en 2010**, **et non** pas **25.000 au maximum comme prévu**. L’évolution des 10 dernières années a connu une inflexion en 2001 qui mérite d’ être décrite :

- entre 1994 et 2000, le nombre des tués sur les routes n’a diminué en moyenne que de 2% par an, alors que le nombre des accidents a connu une très légère augmentation ; ceci suggère que les améliorations techniques apportées aux véhicules sont la raison principale de cette évolution ;
- entre 2001 et 2005 le nombre de tués sur les routes a diminué en moyenne de 5% par an, alors que le nombre des accidents a diminué en moyenne de 4% par an, et même de 5% par an entre 2003 et 2004 ; cette évolution parallèle correspond avec les dates d’entrée en vigueur de plans volontaristes en faveur de la sécurité routière dans la plupart des États membres.

Certains chiffres sont toutefois très alarmants : l'Italie, la Belgique, la Suède et le Royaume-Uni ont vu le nombre de motocyclistes tués sur leurs routes augmenter respectivement de 40%, 39%, 21% et 15%. La France a connu un renversement de tendance significatif : augmentation de 10% entre 2000 et 2002 suivie d'une diminution de 8% en 2003 par rapport à l'année précédente.

On note par ailleurs que les jeunes de 18 à 25 ans représentent une classe à risque (21% de tous les tués en 2003 dont quatre cinquièmes sont des hommes), que les piétons (5.400 tués) et les cyclistes (2.000 tués) demeurent particulièrement vulnérables, que les poids lourds sont impliqués dans 6% de tous les accidents (mais dans 16% des accidents mortels), que les accidents hors agglomération (mais hors autoroutes) sont les plus graves (s' ils ne représentent que 28% de l'ensemble des accidents, ils concentrent 60% des tués) alors que les accidents en agglomération représentent 67% des accidents (et 31% de tués). Pour les autoroutes, les proportions sont respectivement de 5% des accidents et de 9% des tués.

Concernant les États membres du dernier élargissement, leur performance en matière de sécurité routière est moins bonne que la moyenne de l'Union d'avant 2004. Si certains de ces pays ont connu au début des années '90 une évolution dramatique, leur situation depuis 2001 n'est pas fondamentalement différente de celle de plusieurs États membres de l'Europe des Quinze. Finalement, il n'existe pas de spécificité liée aux pays de l'élargissement : les problèmes sont de nature analogue, et seulement décalées dans le temps.

Bilan de l'intervention communautaire : depuis 2001, l'intervention communautaire a pris plusieurs formes: législation, soutien à la recherche, études, subventions, analyse et diffusion des bonnes pratiques. Parmi les évolutions les plus significatives, on citera les chantiers suivants :

-des actions pour limiter les conséquences des accidents (sécurité passive), voire de les éviter (sécurité active).

- pour ce qui est de la sécurité passive des véhicules, des efforts notables ont été initiés par l'industrie et grâce à l'information dispensée au consommateur (par exemple via EuroNCAP, programme d'évaluation de la protection des occupants des nouveaux modèles de véhicules). On notera encore que le port de la ceinture de sécurité est désormais obligatoire dans tous les véhicules, y compris à l'arrière et que 2 propositions sont actuellement en chantier pour équiper tous les véhicules de ceintures de sécurité et rendre obligatoire la certification des poids lourds et bus ;
- des actions destinées à renforcer la sécurité active avec le programme « eSafety » qui vise à créer un concept de « Véhicule Intelligent » : il s' agit d'initiatives technologiques embarquées dans les voitures et destinées à renforcer la sécurité des véhicules (contrôle électronique de la stabilité, utilisation de feux de jour par tous les véhicules, marquage des contours des poids lourds par des bandes rétro réfléchissantes) et le programme « CARS-21 », dont l'objectif est de renforcer la compétitivité de l'industrie en axant les objectifs de respect de l'environnement avec ceux de la sécurité (ex. : mise en place de technique de généralisation des témoins de rappel du port de la ceinture, des feux du jour, des systèmes d'assistance en cas de freinage d'urgence et de contrôle électronique de la stabilité).

-des actions de renforcement de la sécurité des infrastructures avec l'adoption de la directive 2004/54/CE, qui fait suite notamment aux incendies graves des tunnels du Mont Blanc, du Tauern et du Saint Gothard en 1999 et 2001. Elle vise à réduire le risque d'accidents grâce à des mesures préventives et, en cas d'accident, à sauver le plus grand nombre possible de vies.

-des actions destinées à renforcer les normes d'aptitude à la conduite :

- Permis de conduire : une proposition de refonte et d'approfondissement de la législation existante sur le permis de conduire est actuellement en chantier (avec notamment le renforcement du contenu des épreuves de l'examen du permis de conduire),
- les normes d'aptitudes à la conduite : les normes médicales minimales, fixées par l'annexe III de la directive relative au permis de conduire sont vieilles d'environ 25 ans. Il faut donc les revoir pour toute ce qui touche à la vision, l'épilepsie et au diabète, tout particulièrement en ce qui concerne l'aptitude physique des conducteurs professionnels.

-des initiatives destinées à rouler pour les autres en toute sécurité : en particulier, adoption de directives techniques sur le respect des temps de repos et sur les tachygraphes numériques, la formation des conducteurs (directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs professionnels qui doit être transposée dans les législations nationales pour septembre 2006 au plus tard) ;

-l'adoption de la Charte européenne de la sécurité routière qui vise à inciter les acteurs de la sécurité routière autres que les administrations nationales, à prendre leurs responsabilités (celle-ci met en œuvre le concept de « responsabilité partagée » puisque ses signataires s'engagent fermement à entreprendre des actions concrètes et mesurables dans leur sphère de responsabilité respective, pour contribuer à l'objectif commun de sécurité) ;

-des actions spécifiques destinées aux usagers à risque ou vulnérables : pour les enfants et adolescents (directive 2003/20/CE visant améliorer la sécurité des enfants transportés dans des voitures, camions et autocars), les jeunes adultes (campagnes « EuroBob » et « Nuit européenne sans accident »), les seniors, les piétons et les cyclistes (directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur qui prévoit, pour de nouveaux types de véhicules, des faces avant moins dangereuses pour les piétons à partir du 1er octobre 2005 ou la directive 2003/97/CE qui prévoit qu'à partir de janvier 2007, tous les poids lourds soient équipés de rétroviseurs ou de systèmes supplémentaires de vision indirecte supprimant l'angle mort), les motocyclistes et cyclomotoristes (seule catégorie d'usagers où globalement la mortalité routière ne baisse pas) pour lesquels un programme d'action complet a été prévu, les usagers handicapés et les multirécidivistes (avec la généralisation dans les États membres, des mesures de retrait des permis de conduire pour les contrevenants les plus dangereux).

Conclusion : globalement, la sécurité routière progresse dans l'UE ; elle progresse même plus rapidement qu'auparavant, mais de manière contrastée. Surtout, ce progrès demeure insuffisant et des faiblesses graves persistent. Beaucoup de chantiers sont ouverts, et aucun domaine n'est négligé : infrastructure, comportement, véhicules. L'Union et ses États membres ainsi que les autres parties prenantes, dépositaires de la « responsabilité partagée », doivent faire plus et mieux pour atteindre l'objectif ambitieux approuvé collectivement. En conséquence, la Commission étudiera des mesures complémentaires dans le cadre de la révision à mi parcours du Livre Blanc sur les Transports.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 23/01/2002 - Document annexé à la procédure

Dans une communication adressée au Conseil et au Parlement européen, la Commission européenne propose un nouveau paquet de mesures destiné à revitaliser le rail grâce à la construction rapide d'un espace ferroviaire européen intégré. Les cinq actions préconisées visent à compléter, sans attendre, les règles encadrant le secteur ferroviaire en Europe. Elles s'appuient sur les orientations du Livre blanc sur les transports et visent à renforcer la sécurité, l'interopérabilité et l'ouverture du marché du fret ferroviaire. Ces actions sont les suivantes : - Développer une approche commune de la sécurité : une proposition de directive vise à garantir que la sécurité ferroviaire soit assurée par des règles publiques et compréhensibles pour tous. Elle fixe une procédure claire pour la délivrance des certificats de sécurité que toute entreprise ferroviaire devra posséder avant de circuler sur le réseau européen. L'objectif est d'intégrer progressivement les systèmes nationaux de sécurité. - Compléter les principes fondamentaux de l'interopérabilité: après 4 ans de travail, les experts ont trouvé des solutions d'interopérabilité technique permettant de faciliter la circulation transfrontalière et de réduire les coûts du matériel sur le réseau à grande vitesse. La Commission propose de tirer les leçons de cette expérience et de modifier les méthodes de travail afin d'avancer plus vite sur l'interopérabilité du réseau conventionnel. Il convient également d'étendre la géographie de l'interopérabilité à celle de l'ouverture du réseau. - Se doter d'un outil de pilotage efficace: l'Agence européenne pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire. L'agence, forte d'une équipe d'environ 100 personnes, pilotera les groupes d'experts techniques chargés de trouver des solutions communes de sécurité et d'interopérabilité. Elle transmettra les projets de décision dans ces domaines à la Commission qui les adoptera après avis des comités de représentants des États membres. De plus, elle jouera un rôle de facilitateur entre les différentes autorités nationales compétentes. Elle pourrait être opérationnelle vers 2004-2005. - Etendre et accélérer l'ouverture du marché du fret ferroviaire. Alors que le premier paquet ferroviaire ouvre le seul marché du fret international, la Commission propose aujourd'hui d'ouvrir également le marché du fret ferroviaire national. La Commission propose ainsi d'ouvrir plus rapidement l'ensemble du réseau, à l'horizon 2006, compte tenu du temps nécessaire à l'adoption et à la transposition de sa proposition. - Adhérer à l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux ferroviaires (OTIF). Cette organisation élabore des règles dans le secteur ferroviaire pour le transport par rail de marchandises dangereuses par exemple, ou encore sur les normes techniques du matériel ferroviaire. Il est donc essentiel que la Communauté adhère à la Convention de l'OTIF pour pouvoir exercer au sein de l'OTIF sa compétence dans le secteur ferroviaire. Ces actions sont essentielles pour créer le cadre nécessaire à la revitalisation du rail. Elles ne sont cependant pas suffisantes. La Commission souhaite dès aujourd'hui ouvrir ledébat avec les acteurs concernés sur une série de mesures supplémentaires. La Commission envisage notamment les mesures suivantes: - assurer des services ferroviaires de grande qualité : ouvrir le réseau ferroviaire à de nouveaux opérateurs, décider de critères de qualité; compenser financièrement les utilisateurs en cas de non-respect des obligations contractuelles de service ; - éliminer les barrières à l'entrée du marché des services ferroviaires de fret : déploiement de l'ERTMS, le système de contrôle commande, renforcement des compétences des régulateurs; simplification des procédures douanières; - améliorer la performance environnementale du transport ferroviaire de fret; - dédier progressivement au fret un réseau de lignes ferroviaires; - ouvrir progressivement le marché de transports des passagers par rail; - améliorer les droits des passagers ferroviaires.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 17/06/2002

Le Conseil, se fondant sur les travaux réalisés au cours de la présidence belge, a adopté des conclusions aux termes desquelles il partage les préoccupations de la Commission face à la situation actuelle dans le secteur des transports. Il estime que la Communauté doit garantir que la politique des transports contribue à l'accomplissement des objectifs de la cohésion et de la convergence, ainsi qu'aux principes de la libre circulation sur le territoire de l'Union européenne. Il insiste par ailleurs sur la nécessité d'intégrer les aspects environnementaux en vue de parvenir à un système de transports durable générateur de nouvelles possibilités pour les entreprises, stimulant la croissance économique et créant de nouveaux emplois. La Présidence reconnaît l'opportunité de l'élaboration du Livre blanc mais estime qu'il faudra incorporer, en vue de son application, les considérations nécessaires afin de tenir compte de la diversité des situations géographiques, régionales, économiques et sociales des États membres de l'Union européenne actuelle et de l'Union européenne élargie. Le rééquilibrage modal envisagé dans le Livre blanc devra donner lieu à un ensemble de mesures diverses axées sur la promotion des modes de transport les plus favorables à l'environnement et à l'efficacité économique. À cette fin, la Commission est invitée à améliorer les connaissances sur l'efficacité relative des différents modes de transport. Le Conseil considère que le "financement mutualisé", analysé dans le Livre blanc comme une possibilité nouvelle de financement des infrastructures, suscite encore de vives préoccupations auprès de certains États membres, mais est considéré par d'autres comme une notion intéressante à étudier, qui pourrait être mise en oeuvre par les États membres sur une base volontaire; il invite dès lors la Commission et les États membres à approfondir l'examen de ce nouveau système de financement. Le Conseil partage avec la Commission l'objectif d'améliorer la sécurité des transports en général et se fixe pour but de réduire substantiellement le nombre des morts sur la route d'ici à 2010. Il souligne l'importance d'accroître la sécurité dans les tunnels et pour les usagers vulnérables et se félicite des efforts déployés par la Commission dans le domaine de la sécurité des transports. La Commission est invitée à présenter des mesures débouchant sur des résultats tangibles, en particulier des initiatives non législatives, afin de réaliser cet objectif ambitieux (mise au point et application de nouvelles technologies, mesures visant à renforcer la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses). Il souligne également le rôle important que doivent jouer les États membres et la Communauté, en collaborant à l'application des lois portant sur des aspects importants de la sécurité routière, à la promotion de meilleurs comportements au volant et à une meilleure prise en compte de la sécurité dans la conception des routes. Le Conseil soutient pleinement le Livre blanc en ce qui concerne la nécessité de poursuivre la revitalisation du rail et souscrit à l'objectif consistant à développer davantage le trafic ferroviaire de marchandises. Il appuie l'ensemble des initiatives visant à promouvoir le transport maritime à courtedistance et la navigation intérieure et propose de placer au premier plan les mesures destinées à faciliter l'intermodalité et la coopération interportuaire. Il souligne enfin l'importance de poursuivre les efforts dans le secteur des transports aux fins de contribuer au respect des obligations qui découlent de la récente ratification, par la Communauté européenne et les États membres, du Protocole de Kyoto.

Politique des transports : propositions et programme d'action d'ici 2010. Livre blanc

2001/2281(COS) - 12/02/2003 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Juan de Dios IZQUIERDO COLLADO (PSE, E) par 406 voix pour, 95 contre et 33 abstentions, tel qu'il a été établi par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). D'une façon générale, les propositions de la Commission ont été bien accueillies, mais le Parlement a exigé la création d'un Fonds européen de transports et d'une Agence européenne de la sécurité routière. Les parlementaires ont également demandé l'introduction d'une taxe mondiale sur le carburant des avions. Des amendements ont également été adoptés qui soulignent que les mesures présentées par la Commission concernant la sécurité routière sont insuffisantes pour atteindre les objectifs ambitieux qu'elle se propose. Une attention particulière devrait être portée aux groupes d'usagers de la route les plus vulnérables, tels que les jeunes, les personnes âgées, les piétons, les motocyclistes et les enfants.