Informations de base

2006/2227(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Pour une Europe en mouvement: mobilité durable pour notre continent **Subject** 3.20 Politique des transports en général 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 5.05 Croissance économique	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	BARSI-PATAKY Etelka (PPE-DE)	05/09/2006

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	HASSI Satu (Verts/ALE)	04/10/2006

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2791	2007-03-22

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
22/06/2006	Publication du document de base non-législatif	COM(2006)0314	Résumé
28/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
22/03/2007	Débat au Conseil		Résumé
08/05/2007	Vote en commission		Résumé
16/05/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0190/2007	
10/07/2007	Débat en plénière		
12/07/2007	Décision du Parlement	T6-0345/2007	Résumé
12/07/2007	Résultat du vote au parlement		
12/07/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2006/2227(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/40582

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE382.389	21/12/2006	
Avis de la commission	ITRE	PE382.380	28/02/2007	
Amendements déposés en commission		PE384.609	09/03/2007	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0190/2007	16/05/2007	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0345/2007	12/07/2007	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2006)0314	22/06/2006	Résumé

Pour une Europe en mouvement: mobilité durable pour notre continent

2006/2227(INI) - 12/07/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport d'initiative d'Etelka **BARSI-PARTAKI** (PPE-DE, HU), en réponse à la communication de la Commission intitulée « Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne ».

Le Parlement souligne l'importance d'une coopération renforcée aux niveaux européen, national, régional et local, ainsi que la nécessité d'une interconnexion pragmatique, fondée sur la coopération, entre le secteur des transports et d'autres secteurs, tels que l'énergie, l'environnement et l'innovation. Il propose d'intégrer pleinement la politique des transports dans la stratégie de Lisbonne et de la prendre en compte dans l'évaluation et les recommandations que les États membres présentent chaque année dans leurs plans nationaux afin de mesurer et comparer les progrès accomplis.

Les députés rappellent que les ressources communautaires affectées au financement des projets de transport transeuropéens restent limitées et que la valeur ajoutée du programme TEN–T ne pourra être concrétisée que si l'ensemble du réseau est réalisé. Dans ce contexte, ils mettent l'accent sur le financement des infrastructures (en particulier là où les problèmes de congestion sont notables), les tronçons transfrontaliers et les plaques tournantes. Les investissements étant plus lents que prévu, les grands projets TEN–T devraient être sélectionnés en fonction de la faisabilité financière et, en particulier, de la volonté des États membres et des régions concernés sur ce plan, ainsi que de la faisabilité opérationnelle et de l'état d'avancement de la planification technique. Les députés demandent dès lors à la Commission de présenter des propositions sur la mise en place éventuelle de formules de financement nouvelles ou novatrices en matière d'infrastructures.

Faisant observer que les mesures conventionnelles ont atteint leurs limites, les députés insistent sur le rôle que peuvent jouer les systèmes de transport « intelligents », les innovations technologiques et les investissements dans le domaine de la télématique pour accroître l'efficacité des transports, limiter les embouteillages et améliorer la sécurité et le bilan environnemental. A cet égard, ils demandent que les avantages des systèmes « intelligents » et des innovations technologiques (SESAR (transport aérien), ERTMS (transport ferroviaire), SIF (système d'information fluvial), Galileo (navigation par satellite) et Naiades (programme d'action pour les voies de navigation intérieures) soient exploités.

Les députés soulignent qu'il convient d'accorder une attention particulière aux «autoroutes de la mer» ainsi qu'au passage à des modes plus favorables à l'environnement tels que chemin de fer, autobus ou autocar, covoiturage, marche et vélo, transports par mer ou par voies navigables intérieures. Ils demandent également : d'accorder la priorité, dans la mise en œuvre du 7ème programme-cadre de R&D, aux projets relatifs aux systèmes intelligents et à la logistique, y compris la sécurité routière, les transports urbains et la technologie des moteurs propres ; la mise en place de normes européennes en matière de qualité et d'interopérabilité pour les biocarburants; l'adoption de mesures supplémentaires en faveur des transports durables dans les régions montagneuses et les régions à forte densité de population ; la présentation d'un Livre vert sur le tourisme européen et la réalisation d'une étude d'impact sur les législations qui ont une incidence patente sur le tourisme européen.

Le Parlement attend de la Commission qu'elle présente en 2008 un schéma polyvalent, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes, et ce à titre de point de départ pour le calcul des frais d'infrastructure.

D'une manière générale, le Parlement déplore les conditions de mise en œuvre de la politique des transports de l'Union par le Conseil et appelle de ses vœux une plus grande rapidité de décision dans le cadre de la procédure législative, ainsi que des transpositions nationales plus rapides et mieux coordonnées. Conformément au principe « mieux légiférer » et au principe de subsidiarité, les députés insistent pour que soient privilégiés des domaines nouveaux tels que les transports urbains, où des dispositions législatives et des actions positives ne doivent être adoptées au niveau de l'UE que lorsque cela apporte incontestablement une valeur ajoutée.

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.

Pour une Europe en mouvement: mobilité durable pour notre continent

2006/2227(INI) - 22/03/2007

Le Conseil a procédé, sur la base d'un questionnaire de la présidence, à un échange de vues public sur la politique des transports durables et la protection du climat.

Le débat a été mené en tenant compte de la réunion du Conseil européen des 8 et 9 mars qui a porté, entre autres, sur la réduction de la consommation d'énergie et le renforcement de la protection du climat.

L'échange de vues visait à recueillir l'avis des ministres des transports sur des actions concrètes en vue de réduire la consommation d'énergie et les émissions dans tous les modes de transport. D'une manière générale, les ministres ont souligné que les transports devraient jouer un rôle actif en ce qui concerne les questions liées à l'efficacité énergétique et à la protection du climat.

1) Le débat a porté en premier lieu sur les **consommateurs** et comment ils peuvent être incités à modifier leur comportement au volant d'une manière plus respectueuse de l'environnement. Lors de l'examen des moyens de favoriser un comportement en matière de transport plus respectueux de l'environnement, plusieurs propositions ont été présentées. On a reconnu que les consommateurs devraient être mieux informés, notamment grâce à des campagnes de sensibilisation, à la promotion de la conduite écologique et à l'étiquetage des voitures plus économes en énergie et des carburants plus respectueux de l'environnement, tels que les carburants de substitution. Les ministres ont par ailleurs insisté sur l'efficacité des incitations financières pour l'utilisation de véhicules ou de carburants plus propres.

2) Le Conseil a ensuite abordé le développement des **émissions dues à la consommation d'énergie dans les transports maritimes, fluviaux et ferroviaires.** Tout en soulignant leur efficacité énergétique par rapport au transport routier, les ministres ont insisté sur le fait qu'il était nécessaire de continuer à améliorer la performance environnementale de ces modes de transport. Des mesures concrètes ont été proposées, notamment la promotion des innovations technologiques, la mise au point de normes de qualité pour les carburants et les moteurs et l'instauration de normes d'émission, si nécessaire en tenant dûment compte du contexte international.

La présidence envisage d'organiser un suivi de ce débat sur les transports durables et la protection du climat lors de la session du Conseil TTE de juin 2007.