

Informations de base	
2009/2096(INI)	Procédure terminée
INI - Procédure d'initiative	
Avenir durable pour les transports	
Subject	
3.20 Politique des transports en général	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	GROSCH Mathieu (PPE)	01/09/2009
		Rapporteur(e) fictif/fictive GRIESBECK Nathalie (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) VAN DALEN Peter (ECR) KOHlíČEK Jaromír (GUE/NGL)	
	Commission pour avis		Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	LEINEN Jo (S&D)	30/09/2009
	ITRE Industrie, recherche et énergie	CANCIAN Antonio (PPE)	21/10/2009
	REGI Développement régional	KELLY Seán (PPE)	06/10/2009
	Formation du Conseil		Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	3016	2010-05-25
	Transports, télécommunications et énergie	2987	2009-12-17
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

--	--

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
17/06/2009	Publication du document de base non-législatif	COM(2009)0279 	Résumé
22/10/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
17/12/2009	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
25/05/2010	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
01/06/2010	Vote en commission		Résumé
09/06/2010	Dépôt du rapport de la commission	A7-0189/2010	
05/07/2010	Débat en plénière		
06/07/2010	Décision du Parlement	T7-0260/2010	Résumé
06/07/2010	Résultat du vote au parlement		
06/07/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2009/2096(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/00993

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE438.273	02/02/2010	
Avis de la commission		PE430.700	24/02/2010	
Avis de la commission		PE430.980	24/02/2010	
Avis de la commission		PE430.420	26/02/2010	
Amendements déposés en commission		PE439.922	26/03/2010	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0189/2010	09/06/2010	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0260/2010	06/07/2010	Résumé

Commission Européenne			
Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2009)0279 	17/06/2009	Résumé

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 17/06/2009 - Document de base non législatif

OBJECTIF : lancer un débat sur l'avenir durable du système de transports (vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie).

CONTEXTE : le transport est un élément essentiel de l'économie européenne. Le secteur dans son ensemble représente environ 7% du PIB et plus de 5% de tous les emplois dans l'UE. La politique européenne a contribué grandement à la mise en œuvre du programme de Lisbonne pour la croissance et l'emploi en favorisant une cohésion économique et sociale et en stimulant la compétitivité de l'industrie européenne.

Les résultats concernant les objectifs de la stratégie communautaire de développement durable ont cependant été plus limités: selon le rapport sur l'état d'avancement de 2007 (voir [COM\(2007\)0642](#)), **le système de transport européen n'est pas encore engagé sur une voie durable en ce qui concerne plusieurs aspects.**

En 2001, la Commission a publié un [Livre blanc](#) définissant un programme pour la politique européenne des transports jusqu'en 2010. Ce programme a été mis à jour lors de [l'examen à mi-parcours effectué en 2006](#). La période de dix ans touchant à sa fin, il est maintenant temps de voir plus loin et de préparer le terrain pour des actions ultérieures.

À cette fin, la Commission a lancé un exercice de réflexion en y incluant une évaluation de la politique européenne des transports, un débat au sein de trois «groupes thématiques», une étude intitulée «Transvisions» visant à définir des scénarios envisageables pour des transports à faible émission de carbone et une consultation des parties intéressées, notamment à l'occasion de la conférence de haut niveau des parties prenantes qui s'est tenue les 9 et 10 mars 2009.

La présente communication est une synthèse des résultats de cette réflexion. Elle porte sur les récents développements de la politique européenne des transports et sur les questions en suspens. Elle se penche sur l'avenir, détermine les tendances en matière de facteurs d'évolution du secteur des transports et les défis qu'ils pourraient représenter pour la société. Elle propose des objectifs intermédiaires en vue de répondre aux nouveaux défis qui se font jour dans le secteur des transports. Elle décrit quelques-uns des instruments existants et les axes d'intervention possibles pour atteindre les objectifs proposés.

Les idées présentées dans la communication sont censées susciter un débat plus approfondi en vue de définir des possibilités d'action, sans préjuger de la formulation de **propositions concrètes dans le prochain Livre blanc de 2010.**

CONTENU : le processus de réflexion lancé par la Commission européenne et rassemblant les parties prenantes et des experts a mis en évidence **6 grands défis et tendances** qui façonneront l'avenir de la politique des transports pour les prochaines décennies: i) le vieillissement de la population, ii) les migrations et la mobilité interne, iii) les défis environnementaux, iv) la raréfaction des combustibles fossiles, v) l'urbanisation et vi) la mondialisation.

L'objectif de la politique européenne des transports est donc de mettre en place **un système de transport durable** qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société. Les tendances actuelles et les difficultés majeures attendues dans le futur montrent qu'il est nécessaire de **satisfaire une demande croissante «d'accessibilité»**. La première des priorités semble être de **mieux intégrer les différents modes de transport** afin d'améliorer l'efficacité générale du système et d'accélérer la mise au point et le déploiement de **technologies innovantes**.

La communication traduit ces priorités en objectifs opérationnels et propose de réfléchir à **7 grands objectifs politiques** :

1°) Des transports de qualité, sûrs et sécurisants : une amélioration de la qualité générale du système de transport, qui englobe la sécurité des personnes, la réduction du nombre d'accidents et des dangers pour la santé, la protection des droits des passagers et l'accès aux régions isolées doit rester la première priorité de la politique des transports. La sécurité routière restera le principal sujet de préoccupation. Il faut également : i) améliorer les conditions de travail des employés du secteur des transports, en particulier en ce qui concerne les risques pour la santé et la sécurité ; ii) proposer des conditions de transport confortables aux personnes à mobilité réduite ; iii) améliorer la sûreté et la sécurité en milieu urbain.

2°) Un réseau bien entretenu et entièrement intégré : une meilleure exploitation de la capacité du réseau et des forces relatives de chaque mode pourrait largement contribuer à la réduction de la congestion, des émissions, de la pollution et des accidents : i) pour ce qui est du transport des passagers, il faut développer l'intégration de l'aviation avec le train à grande vitesse ; ii) pour ce qui est du transport de marchandises, un système logistique intelligent et intégré, pour lequel le développement des ports et des terminaux intermodaux est déterminant, doit devenir une réalité ; iii) assurer l'entretien de l'infrastructure et coordonner les travaux d'amélioration afin de diminuer le nombre d'accidents et les coûts de fonctionnement ainsi que la congestion, la pollution et les nuisances sonores ; iv) planifier de nouvelles infrastructures et les classer en fonction des priorités.

3°) Des transports plus durables : la diminution de la consommation des ressources non renouvelables est essentielle pour tous les aspects des systèmes de transport et leur utilisation. À certains égards, vu la longueur du délai nécessaire pour procéder à des changements, il faut adopter des

stratégies à long terme pour fournir des garanties aux différents acteurs du marché. Il convient de tenir compte de tous les éléments de la durabilité pour préparer l'avenir des systèmes de transport. Cela concerne le fonctionnement des moyens de transport (émissions, nuisances sonores) ainsi que la mise en place d'infrastructures (occupation du sol, biodiversité).

4°) Maintenir l'UE en première ligne des services et des technologies de transport : des «infrastructures légères» telles que les systèmes de transport intelligents appliqués au transport routier (STI) et les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et aérien (programme SESAR dans le cadre du Ciel unique européen), complétées par Galileo, peuvent optimiser l'utilisation du réseau et améliorer la sécurité. Une technologie des véhicules innovante peut réduire les émissions, atténuer la dépendance vis-à-vis du pétrole et améliorer le confort. Enfin, le développement de solutions technologiques pour le transport durable est également capital pour promouvoir la croissance et préserver des emplois.

5°) Protéger et développer le capital humain : il se peut que, dans certaines branches, des travailleurs du secteur des transports soient déplacés pour les besoins de l'adaptation à un contexte économique et énergétique radicalement différent. Il est important de garantir l'anticipation et la gestion efficaces de ce type d'évolution à travers une série d'instruments, parmi lesquels l'information et la consultation des travailleurs, le dialogue social, l'identification précoce des pénuries de compétences ou la formation, et en garantissant que toute restructuration est effectuée de manière socialement responsable. Il convient également de garantir le maintien ou l'amélioration des conditions de travail. Les différences qui existent entre les États membres en matière de droits et de conditions sociales ne devraient pas entraîner un nivellement par le bas ni devenir un facteur de compétitivité.

6°) Des prix intelligents pour orienter les utilisateurs : il ne peut y avoir d'efficacité économique que si les prix reflètent l'ensemble des coûts, internes et externes, véritablement occasionnés par les utilisateurs. De meilleurs signaux de prix seraient particulièrement bénéfiques pour le système de transport. Durant la prochaine décennie, de nouvelles pratiques et de nouvelles technologies vont apparaître et des investissements à long terme, par exemple dans les infrastructures, seront effectués. L'Europe devra vivre avec ces choix pendant longtemps, il est donc indispensable d'orienter ceux-ci au moyen de signaux de prix corrects.

7°) Planifier en tenant compte des transports: améliorer l'accessibilité : de nombreux services publics ont été progressivement centralisés afin d'en augmenter l'efficacité. Les distances entre les citoyens et les prestataires de services (établissements scolaires, hôpitaux, centres commerciaux) sont de plus en plus grandes. Les entreprises ont suivi le même mouvement en ne conservant qu'un nombre restreint d'infrastructures de production, de stockage et de distribution. Lorsqu'elles prennent des décisions en matière d'aménagement du territoire ou de localisation, les autorités publiques et les entreprises devraient tenir compte des conséquences de leurs choix en termes de contraintes de déplacement des clients et des employés, en plus du transport des marchandises. Une bonne planification devrait également faciliter l'intégration harmonieuse des différents modes de transport. Il est également possible de diminuer les besoins en transport en augmentant «virtuellement» l'accessibilité grâce aux technologies de l'information (télétravail, administration en ligne ou «e-government», téléassistance, etc.).

La communication présente également **quelques suggestions sur la manière dont les instruments de politique disponibles pourraient être mis en œuvre** pour atteindre ces objectifs et relever le défi de la durabilité :

- un fonctionnement optimal du système de transport nécessitera **l'intégration et l'interopérabilité complètes** des composants individuels du réseau ainsi que l'interconnexion entre les différents réseaux (modaux). Un développement bien ciblé des infrastructures permettra de diminuer la congestion et de gagner du temps. À cet égard, il est nécessaire de soigneusement **planifier les infrastructures** et de les classer en fonction des priorités afin d'optimiser les chaînes de transport et l'ensemble du réseau de transport ;
- **trouver les ressources pour un transport durable** : la transition vers une économie à faible taux d'émission de carbone nécessitera des moyens de financement considérables et bien coordonnés mais les ressources nécessaires seront difficiles à trouver ;
- **accélérer la transition vers une société à faible taux d'émission de carbone et orienter l'innovation globale** : i) adopter des technologies permettant de construire des véhicules moins ou non polluants et développer des solutions alternatives pour le transport durable ; ii) définir des normes ouvertes, garantir l'interopérabilité et augmenter les dépenses de R&D dans des technologies qui n'ont pas encore atteint un stade de maturité permettant leur commercialisation ; iii) définir un cadre juridique et réglementaire clair et promouvoir des exemples de bonnes pratiques ; iv) encourager les dépenses de R&D dans la mobilité durable via, par exemple, l'initiative européenne en faveur des voitures vertes et les initiatives technologiques conjointes ;
- **améliorer le cadre législatif** : i) continuer à promouvoir l'ouverture des marchés et encourager la concurrence ; ii) inclure une simplification administrative visant à réduire les charges inutiles qui pèsent sur les entreprises de transport ; iii) faire évoluer le cadre réglementaire vers des obligations harmonisées en matière d'environnement, un contrôle efficace et une protection uniforme des conditions de travail et des droits des utilisateurs ;
- **éduquer, informer et impliquer les citoyens** à la planification des transports en ayant recours à des procédures de participation, notamment les consultations publiques, les études ou la représentation de parties prenantes lors des processus décisionnels ;
- **améliorer la gouvernance** au travers d'une action efficace et coordonnée, notamment dans deux domaines : i) les normes et l'interopérabilité ; ii) le défi urbain ;
- **faire progresser la dimension extérieure** de la politique européenne des transports afin de poursuivre l'intégration avec les pays voisins et de promouvoir les intérêts économiques et environnementaux de l'Europe sur la scène mondiale.

La Commission encourage toutes les parties intéressées à contribuer à ce processus en soumettant leurs observations sur l'avenir des transports **d'ici au 30 septembre 2009**.

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 25/05/2010

Le Conseil a adopté une série de conclusions sur la perspective de **véhicules propres et économes en énergie** pour une industrie automobile compétitive et un transport routier décarbonisé.

Les principaux éléments de ces conclusions peuvent se résumer comme suit :

- le Conseil rappelle que l'Union européenne s'est fixée pour objectif de faire passer, d'ici 2020, la part des énergies renouvelables dans sa consommation finale brute d'énergie à 20% en général et à 10% dans les transports. Il rappelle également que le Conseil « Compétitivité » du 2 mars 2010 a invité la Commission à présenter un **plan d'action en faveur de véhicules propres et à haute efficacité énergétique** (y compris les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables, dont le rôle est de plus en plus important). Il se réjouit en particulier de la présentation par la Commission d'une **communication** intitulée "Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie" qui s'appuie sur les mesures en cours et définit une politique ambitieuse à moyen et long terme grâce à un plan d'action et qui renforcera l'avance de l'Europe dans les technologies pour automobiles propres ;

- le Conseil souligne, à la lumière des connaissances scientifiques et commerciales, que les **véhicules électriques** (y compris les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables) **seront bientôt prêts à être commercialisés** par certains constructeurs et sont de mieux en mieux acceptés par les consommateurs, dans la mesure où leurs caractéristiques en matière de sécurité, de normalisation, de consommation électrique, d'incidences sur l'environnement et de prix s'améliorent. De même, le Conseil indique qu'il faut aussi améliorer les performances environnementales et le rendement énergétique des véhicules à combustion interne, notamment par un recours accru aux **biocarburants** de deuxième génération et aux carburants gazeux. En effet, ceux-ci devraient rester prédominants à court et à moyen terme (les véhicules électriques et, dans une perspective à moyen terme, les véhicules à hydrogène constituant une technologie fort prometteuse) ;

- pour accélérer l'acceptation par le marché de véhicules propres et économes en énergie, le Conseil appelle les autorités concernées à mettre en place un **cadre de soutien favorable** destiné à instaurer la confiance des entreprises. Dans ce contexte, l'Union européenne devrait jouer un rôle de premier plan en soutenant le déploiement des systèmes de propulsion alternatifs et des véhicules économes en énergie, ainsi que leur acceptation par les consommateurs, tout en tenant compte du principe de subsidiarité.

En ce qui concerne le **plan d'action présenté dans la communication**, le Conseil souligne la nécessité de :

- mettre l'accent sur la recherche en ce qui concerne les technologies innovantes de stockage et de conversion de l'énergie, telles que les batteries, les piles à combustible et les infrastructures nécessaires correspondantes ;
- soutenir les améliorations décisives apportées aux moteurs à combustion interne, ainsi que d'autres changements radicaux en matière d'amélioration de la performance des véhicules classiques ;
- simplifier et rationaliser les règles administratives pour l'obtention de subventions de recherche européennes ;
- **dégager des moyens financiers importants** grâce notamment au financement de la BEI et aux subventions de recherche européennes.

Le Conseil invite la Commission à consulter les États membres et les parties prenantes et à présenter rapidement des **lignes directrices sur d'éventuelles mesures financières incitant les consommateurs à acheter des véhicules verts**, en vue de stimuler l'adoption par le marché de véhicules propres et économes en énergie, sans donner de préférence à aucune technologie particulière. Il appelle également les autorités locales, régionales et nationales à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'une main-d'œuvre compétente et qualifiée soit disponible dans le secteur des systèmes de propulsion alternatifs et des technologies économes en énergie.

Parallèlement, le Conseil engage les organismes européens de normalisation à élaborer à titre prioritaire, d'ici au milieu de l'année 2011, une **solution harmonisée pour l'interopérabilité entre les véhicules électriques et les infrastructures de recharge** et à se pencher sur les risques de sécurité et la compatibilité électromagnétique. Les organismes européens de normalisation devraient prendre en compte les solutions techniques existantes et les travaux actuellement menés au sein des organismes internationaux de normalisation tout en encourageant, au niveau international, les normes de l'UE. Le Conseil salue au passage l'intention de la Commission de lancer, en 2011, un projet de démonstration sur **l'électromobilité à l'échelle européenne** qui pourrait intégrer, par-delà les frontières, des projets pilotes nationaux.

Le Conseil invite enfin la Commission à présenter des propositions pour la mise en œuvre des actions prévues dans la communication et par conséquent :

- que la Commission procède à une consultation approfondie afin de proposer des actes législatifs (accompagnés d'analyses d'impact) et des lignes directrices en la matière,
- que le processus CARS 21 soit relancé, avec un mandat révisé, associant davantage les parties prenantes,
- que l'on tire les enseignements des stratégies nationales et des projets pilotes régionaux lancés par des villes et régions européennes en la matière,
- que la Commission rende compte chaque année de la mise en œuvre de la stratégie au Conseil, indépendamment du réexamen obligatoire qui doit être réalisé en 2014,
- que le Conseil s'engage à adopter rapidement les mesures législatives envisagées.

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 17/12/2009

La présidence a présenté un projet de conclusions concernant la communication de la Commission relative à un avenir durable pour les transports. Le débat a montré que, bien que le texte fasse l'objet d'un très large accord, tous les États membres n'étaient pas en mesure d'en accepter l'ensemble des éléments. La présidence a dès lors élaboré les conclusions ci-après sous sa propre responsabilité :

- le Conseil accueille avec satisfaction la communication de la Commission intitulée « Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie » et la décision de celle-ci d'entamer les préparatifs en vue d'actualiser et de renouveler la politique européenne des transports pour la décennie à venir (2010-2020) ;
- la situation économique et financière actuelle permet de tirer un certain nombre d'enseignements et il est nécessaire de préparer le secteur des transports à relever les défis à venir, tout en facilitant la reprise économique et, lorsque la croissance reviendra ;
-

il est nécessaire de mieux exploiter tous les modes de transport et de prendre des mesures concrètes pour encourager le passage à l'utilisation de ceux qui sont les plus économes en énergie et les plus respectueux de l'environnement, ainsi qu'une utilisation plus efficace de tous les modes de transport et une intermodalité sans rupture de continuité ;

- la Commission doit continuer de promouvoir un système de transport plurimodal pleinement intégré, en particulier par la révision de la politique en matière de RTE-T, le programme Marco Polo et le programme d'action Naïades, et d'autres politiques communautaires qui peuvent avoir des incidences positives sur le système de transport, tout en tenant compte de la nécessité d'atténuer les différences qui existent actuellement au sein de l'UE, des besoins des États membres situés à la périphérie de l'UE, ainsi que des principaux flux de trafic transnationaux;
- la politique en matière de RTE-T devrait accorder toute l'attention voulue à l'achèvement en temps utile de projets prioritaires et à leur intégration effective dans le réseau global, aux points d'interconnexion (ports, aéroports), aux connexions intermodales (par exemple les connexions entre le rail, la route, les voies de navigation intérieure, les ports et les aéroports), aux corridors multimodaux verts, aux liaisons d'infrastructure manquantes, aux tronçons transfrontaliers, à la suppression des goulets d'étranglement, aux interconnexions avec les pays et régions voisins, et à la poursuite de l'extension des corridors existants;
- des mécanismes de financement appropriés, provenant de sources communautaires et autres, devraient être considérés comme un élément important pour assurer la mise en œuvre efficace des projets d'infrastructures de transport. Le Conseil est favorable au principe général d'internalisation et de mise en œuvre des coûts extérieurs dans tous les modes de transport;
- il faut mettre un terme à la dépendance du secteur des transports à l'égard des combustibles fossiles et de réduire les émissions de gaz à effets de serre, notamment par l'introduction de technologies innovantes et à haut rendement énergétique pour les véhicules et d'instruments de gestion de la circulation. Le Conseil préconise une approche globale incluant des mesures telles que les systèmes de conduite et les carburants alternatifs, le recours à la mobilité électrique et aux infrastructures concernées, et le passage à des sources d'énergie renouvelable, tout en tenant compte des spécificités de chaque mode de transport;
- il faut encourager la mise en place de mesures destinées à faciliter la mobilité et à améliorer l'accessibilité, à réduire les émissions et les encombrements et à favoriser la compétitivité de l'Union européenne grâce au développement et au déploiement généralisé d'instruments de gestion de la circulation et de systèmes de transport intelligent dans tous les modes de transport, lorsque ces instruments et systèmes constituent la solution la plus efficace;
- il est nécessaire d'œuvrer en faveur de la modification des comportements individuels, notamment par la mise en place de campagnes de communication et de sensibilisation, en vue de faire face aux problèmes environnementaux et d'améliorer la sécurité dans tous les modes de transport. La Commission est invitée à présenter le quatrième programme d'action en matière de sécurité routière (2011-2020) ;
- la sécurité et la sûreté des usagers et des travailleurs du secteur des transports devrait demeurer une priorité.

Le Conseil invite la Commission à veiller à la bonne mise en œuvre de l'acquis communautaire et des projets existants et à adopter, s'il y a lieu, des mesures supplémentaires. Il importe d'élaborer des instruments législatifs et non législatifs plus flexibles, dans le respect des principes de subsidiarité, de transparence et d'une meilleure réglementation, tout en s'attachant à alléger les charges administratives. En outre, la future politique européenne des transports devrait être élaborée en concertation et en coopération avec l'ensemble des acteurs concernés.

La Commission est invitée à informer le Conseil des progrès du processus d'élaboration du prochain livre blanc, qui devrait être présenté d'ici fin 2010 /début de 2011.

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 06/07/2010 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 554 voix pour, 34 voix contre et 82 abstentions, une résolution sur un avenir durable pour les transports, 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 ».

La résolution souligne que le secteur des transports constitue un élément essentiel pour le développement de l'Union européenne qui influe directement sur la compétitivité et la cohésion sociale des villes et des régions et apporte une contribution considérable à la réalisation du marché unique européen,

Les transports exercent une fonction triple – économique, sociale et de cohésion territoriale – fondamentale pour l'intégration européenne, Le secteur représente 10% de la prospérité de l'Union (considérée en termes de produit intérieur brut) et plus de 10 millions d'emplois et jouera un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la [stratégie Europe 2020](#). Il a également des incidences considérables sur l'environnement et sur la qualité de la vie et la santé des citoyens.

La crise économique et financière qui a frappé de plein fouet le secteur devrait donner l'occasion d'apporter un soutien ou une aide tournée vers l'avenir au secteur des transports, notamment en encourageant les modes de transport durables et les investissements. Les députés jugent également vital pour le secteur de fixer des objectifs mesurables afin de mieux contrôler l'efficacité de la politique des transports et de pouvoir définir des orientations de planification sociale et économique.

Défis sociaux, économiques et environnementaux : de manière générale, le Parlement estime 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. Il estime 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.

La résolution 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.

La résolution 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 : le Parlement 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.

La résolution 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.

Soulignant que 75% des transports se font par la route, le Parlement demande que l'on examine la pertinence d'une **agence chargée du transport routier**, notamment pour améliorer la sécurité routière et garantir le droit fondamental des citoyens à une mobilité en toute sécurité par de nouvelles applications (comme Galileo ou des technologies appropriées équivalentes de systèmes de transport intelligents) ainsi que par des programmes de recherche.

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 : le Parlement plaide pour un **programme en matière de recherche et de technologie pour le secteur des transports**. Il estime 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.

La résolution 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 Parlement 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 **mécanisme destiné à coordonner l'utilisation des différentes sources de financement** pour les transports, des crédits disponibles au titre de la politique structurelle et de cohésion ainsi que des partenariats public-privé ou d'autres instruments financiers, telles que les garanties ;
- 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 ERTMS, 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.

La Commission est invitée à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs et de les communiquer chaque année au Parlement.