

Informations de base

2011/2096(INI)

INI - Procédure d'initiative

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

Voir aussi [2015/2005\(INI\)](#)

Subject

3.20 Politique des transports en général
 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis
 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport
 3.20.15 Coopération et accords en matière de transport

Procédure terminée



Acteurs principaux


Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	GROSCH Mathieu (PPE)	12/05/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive SEHNALOVÁ Olga (S&D) MEISSNER Gesine (ALDE) CRAMER Michael (Verts /ALE) BRADBURN Philip (ECR) KOHLÍČEK Jaromír (GUE /NGL)	
Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	SONIK Bogusław (PPE)	01/06/2011
ITRE Industrie, recherche et énergie	KARIŅŠ Krišjānis (PPE)	08/06/2011
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	REGI Développement régional	OLEJNICZAK Wojciech Michał (S&D)	21/06/2011
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3098	2011-06-16
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Informations techniques	
Référence de la procédure	2011/2096(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Modifications et abrogations	Voir aussi 2015/2005(INI)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/06020

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE469.845	23/08/2011	
Amendements déposés en commission		PE472.267	21/09/2011	
Avis de la commission	ITRE	PE469.856	07/10/2011	
Avis de la commission	REGI	PE472.020	20/10/2011	
Avis de la commission	ENVI	PE472.029	15/11/2011	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0425/2011	29/11/2011	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0584/2011	15/12/2011	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Pour information	COM(2011)0144 	28/03/2011	Résumé	
Pour information	SEC(2011)0358 	28/03/2011		

Pour information	SEC(2011)0359 	28/03/2011	
Pour information	SEC(2011)0391 	28/03/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2012)162	24/04/2012	
Document de travail de la Commission (SWD)	SWD(2016)0226	04/07/2016	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	RO_CHAMBER	COM(2011)0144	07/06/2011	
Contribution	SE_PARLIAMENT	COM(2011)0144	16/06/2011	
Contribution	DE_BUNDESRAT	COM(2011)0144	29/06/2011	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2011)0144	24/10/2011	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0144	15/11/2011	

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

2011/2096(INI) - 29/11/2011 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Mathieu GROSCH (PPE, BE) faisant suite au Livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources».

Les députés saluent le Livre blanc de 2011 mais relèvent que des objectifs majeurs du Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement atteints ou ne l'ont pas été du tout. Ils formulent les recommandations suivantes :

- d'ici 2013, la Commission devrait présenter des propositions concrètes visant à **réduire de 50% d'ici 2020, par rapport à 2010, le nombre des personnes tuées et gravement blessées sur les routes**, étant entendu que ces propositions devraient accorder une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables ;
- d'ici 2014, la Commission devrait présenter une proposition qui prévoit l'**internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs**, en tenant compte de la spécificité de chaque mode de transport, tout en évitant les doubles imputations et les distorsions de marché ; les recettes générées par cette internalisation des coûts externes devraient être utilisées pour financer des investissements en faveur de la sécurité, de la recherche, des nouvelles technologies, de la protection du climat et de la réduction du bruit, ainsi que dans les infrastructures.

La Commission est également invitée à présenter :

- d'ici 2013, une proposition relative aux **conditions sociales et aux conditions de travail**, en vue de faciliter la création d'un marché européen des transports réellement intégré et, simultanément, de rendre le secteur plus attrayant pour les travailleurs ;
- d'ici 2013, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse quantitative, cohérente, de la situation actuelle en ce qui concerne **le niveau d'infrastructures, la densité du réseau de transport et la qualité des services** dans tous les États membres de l'Union.

Le rapport approuve les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources ainsi que les objectifs pour 2050 et 2030 fixés dans le Livre blanc. Les députés estiment toutefois que **des dispositions plus précises sont nécessaires pour la période allant jusqu'en 2020** pour ce qui est du financement et des défis généraux à relever. Ils invitent dès lors la Commission à élaborer des dispositions législatives qui permettent de **réduire de 20% les émissions de CO₂ et autres GES dues aux transports** (par référence aux chiffres de 2009) et d'atteindre d'ici 2020 (par rapport aux valeurs de 1990), conformément aux objectifs 20-20-20 les objectifs intermédiaires suivants:

- réduction de 20% des émissions de CO₂ dues au trafic routier,
- réduction de 20% du bruit et de la consommation d'énergie du matériel ferroviaire,

- réduction de 30% des émissions de CO₂ dues au trafic aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen,
- réduction uniforme de 30%, l'échelle de l'UE, des émissions de CO₂ et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires.

Ces objectifs énoncés devraient être considérés comme prioritaires et faire l'objet d'examen annuels.

Le rapport attire l'attention sur le potentiel encore insuffisamment exploité des transports dans de nombreux secteurs et insiste sur l'importance d'un **espace européen unique des transports** caractérisé par l'interconnexion et l'interopérabilité, qui s'appuie sur une gestion véritablement européenne des infrastructures et des systèmes de transport passant par la suppression des « effets de frontière » entre les États membres pour tous les modes de transport. Il insiste sur l'importance de la **cohésion territoriale** et, en particulier, sur les problèmes d'accessibilité auxquels se trouvent confrontées les régions ultrapériphériques, insulaires, enclavées et périphériques.

S'agissant des RTE-T, les députés soutiennent la proposition de la Commission sur le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) et [l'initiative relative aux emprunts obligataires](#) pour le financement de projets. Ils formulent les demandes suivantes :

- les États membres doivent s'engager à éliminer, d'ici 2020, les principaux goulets d'étranglement identifiés pour chaque mode de transport dans l'espace européen des transports et présenter, d'ici 2015, un plan de financement approuvé;
- la Commission doit s'engager à renforcer la stabilité du financement des projets de RTE-T, en coordination avec la politique régionale; elle doit également s'engager à soutenir des modèles et instruments de financement alternatifs ;
- la définition des priorités doit être mise en relation étroite avec les conditions régissant l'utilisation des fonds structurels régionaux, et les États membres doivent être tenus de garantir le financement de ces projets au-delà de l'échéance des programmes pluriannuels de l'Union;
- le caractère prioritaire des projets ne doit être maintenu après 2015 que si les États membres ont pris des mesures budgétaires contraignantes qui garantissent la réalisation des projets en question et que la contribution financière de l'UE se base sur le principe « use it or lose it » (utilisation obligatoire sous peine de perte définitive) ;
- le réseau européen de voies cyclables longue distance, EuroVelo, doit être inclus dans le réseau RTE-T.

Le rapport insiste sur l'importance d'une stratégie cohérente pour **réaliser la transition vers des énergies renouvelables et de substitution pour les transports**. Il demande que la priorité soit accordée à la promotion de la **logistique verte** que soient mises en place des incitations pour que les usagers choisissent une **mobilité et des modes de transport durables**, sûrs, sains et favorisant une activité physique. Les députés proposent à cet égard :

- que la Commission et les États membres présentent d'ici 2013, dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions visant à mettre en place des initiatives qui promeuvent les transports publics peu polluants, la marche et le vélo, notamment dans les villes;
- que soit présentée, d'ici 2015, une proposition relative à la mobilité urbaine qui subordonne le soutien de projets à la présentation, par les collectivités locales, de plans de mobilité durable.

Les députés estiment que les règles fondamentales régissant les droits des usagers devraient être inscrites dans une **charte des droits des passagers** couvrant tous les modes de transport et attendent dès lors de la Commission qu'elle présente, au plus tard au début de 2012, une proposition dans ce sens. Ils appellent en outre les États membres à soutenir et à œuvrer pour l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport en termes de **taxation énergétique** et de taxe à la valeur ajoutée (TVA).

Le rapport formule enfin une série de recommandations ciblées dans les domaines du transport routier, aérien, ferroviaire et maritime.

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

2011/2096(INI) - 15/12/2011 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 523 voix pour, 64 voix contre et 37 abstentions, une résolution faisant suite au Livre blanc de la Commission intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ».

Les députés saluent le Livre blanc de 2011 mais relèvent que des objectifs majeurs du Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement atteints ou ne l'ont pas été du tout. Ils formulent les recommandations suivantes :

- d'ici 2013, la Commission devrait présenter des propositions concrètes visant à **réduire de 50% d'ici 2020, par rapport à 2010, le nombre des personnes tuées et gravement blessées sur les routes**, étant entendu que ces propositions devraient accorder une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables ;
- d'ici 2014, la Commission devrait présenter une proposition qui prévoit **l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs**, en tenant compte de la spécificité de chaque mode de transport, tout en évitant les doubles imputations et les distorsions de marché ; les recettes générées par cette internalisation des coûts externes devraient être utilisées pour financer des investissements en faveur de la sécurité, de la recherche, des nouvelles technologies, de la protection du climat et de la réduction du bruit, ainsi que dans les infrastructures.

La Commission est également invitée à présenter :

- d'ici 2013, une proposition relative aux **conditions sociales et aux conditions de travail**, en vue de faciliter la création d'un marché européen des transports réellement intégré et, simultanément, de rendre le secteur plus attrayant pour les travailleurs ;
- d'ici 2013, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse quantitative, cohérente, de la situation actuelle en ce qui concerne **le niveau d'infrastructures, la densité du réseau de transport et la qualité des services** dans tous les États membres de l'Union.

Transport économe en ressources : le Parlement approuve les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources ainsi que les objectifs pour 2050 et 2030 fixés dans le Livre blanc. Les députés estiment toutefois que **des dispositions plus précises sont nécessaires pour la période allant jusqu'en 2020** pour ce qui est du financement et des défis généraux à relever. Ils invitent dès lors la Commission à élaborer des dispositions législatives qui permettent de **réduire de 20% les émissions de CO₂ et autres GES dues aux transports** (par référence aux chiffres de 2009) et d'atteindre d'ici 2020 (par rapport aux valeurs de 1990), conformément aux objectifs 20-20-20 les objectifs intermédiaires suivants:

- réduction de 20% des émissions de CO₂ dues au trafic routier,
- réduction de 20% du bruit et de la consommation d'énergie du matériel ferroviaire,
- réduction de 30% des émissions de CO₂ dues au trafic aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen,
- réduction uniforme de 30%, l'échelle de l'UE, des émissions de CO₂ et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires.

Ces objectifs énoncés devraient être considérés comme prioritaires et faire l'objet d'examen annuels.

Espace unique des transports : la résolution attire l'attention sur le potentiel encore insuffisamment exploité des transports dans de nombreux secteurs et insiste sur l'importance d'un espace européen unique des transports caractérisé par **l'interconnexion et l'interopérabilité**, qui s'appuie sur une gestion véritablement européenne des infrastructures et des systèmes de transport passant par la **suppression des « effets de frontière »** entre les États membres pour tous les modes de transport. Il insiste sur l'importance de la cohésion territoriale et, en particulier, sur les problèmes d'accessibilité auxquels se trouvent confrontées les régions ultrapériphériques, insulaires, enclavées et périphériques.

Réseaux transeuropéens (RTE-T) : les députés soutiennent la proposition de la Commission sur le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe et l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets**. Ils formulent les demandes suivantes :

- les États membres doivent s'engager à éliminer, d'ici 2020, les principaux goulets d'étranglement identifiés pour chaque mode de transport dans l'espace européen des transports et présenter, d'ici 2015, un plan de financement approuvé;
- la Commission doit s'engager à renforcer la stabilité du financement des projets de RTE-T, en coordination avec la politique régionale; elle doit également s'engager à soutenir des modèles et instruments de financement alternatifs ;
- la définition des priorités doit être mise en relation étroite avec les conditions régissant l'utilisation des fonds structurels régionaux, et les États membres doivent être tenus de garantir le financement de ces projets au-delà de l'échéance des programmes pluriannuels de l'Union;
- le caractère prioritaire des projets ne doit être maintenu après 2015 que si les États membres ont pris des mesures budgétaires contraignantes qui garantissent la réalisation des projets en question et que la contribution financière de l'UE se base sur le principe « *use it or lose it* » (utilisation obligatoire sous peine de perte définitive) ;
- le réseau européen de voies cyclables longue distance, EuroVelo, doit être inclus dans le réseau RTE-T.

Énergies renouvelables : le Parlement insiste sur l'importance d'une stratégie cohérente pour réaliser la transition vers des énergies renouvelables et de substitution pour les transports. Il demande que la priorité soit accordée à la promotion de la **logistique verte** et que soient mises en place des incitations pour que les usagers choisissent une mobilité et des **modes de transport durables**, sûrs, sains et favorisant une activité physique. Les députés proposent à cet égard :

- que la Commission et les États membres présentent d'ici 2013, dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions visant à mettre en place des initiatives qui promeuvent les transports publics peu polluants, la marche et le vélo, notamment dans les villes;
- que soit présentée, d'ici 2015, une proposition relative à la mobilité urbaine qui subordonne le soutien de projets à la présentation, par les collectivités locales, de plans de mobilité durable.

Les députés estiment que les règles fondamentales régissant les droits des usagers devraient être inscrites dans une **charte des droits des passagers** couvrant tous les modes de transport et attendent dès lors de la Commission qu'elle présente, au plus tard au début de 2012, une proposition dans ce sens. Ils appellent en outre les États membres à soutenir et à œuvrer pour l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport en termes de **taxation énergétique** et de taxe à la valeur ajoutée (TVA).

Recommandations ciblées : la résolution formule enfin une série de recommandations ciblées dans les domaines du transport routier, aérien, ferroviaire et maritime.

- **Transports routier** : i) réexamen d'ici 2013 du cadre réglementaire régissant les temps de conduite et de repos dans le secteur des transports de voyageurs et de marchandises ; ii) impulsion nouvelle à donner aux projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport routier ; iii) augmentation de 40% d'ici 2020 du nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau routier transeuropéen ; iv) soutien aux initiatives des États membres visant à promouvoir, au travers d'avantages fiscaux, la création de parcs de véhicules sûrs et peu polluants ; v) amélioration de la formation des personnes employées dans le secteur des transports, ainsi que de l'accès aux professions concernées, dans l'optique d'une amélioration des conditions de travail et des salaires.

- **Transports maritimes** : i) présentation d'une proposition sur la «ceinture bleue» d'ici 2013 ; ii) nouvelle politique européenne pour le transport maritime à courte et à moyenne distance ; iii) proposition en vue d'augmenter de 20% d'ici 2020, le nombre des connexions (plateformes) multimodales pour la navigation intérieure, les ports fluviaux et le transport ferroviaire, moyennant l'octroi d'un soutien financier adéquat ; iv)

affectation, dans le prochaine cadre financier pluriannuel pour la période 2014–2020, de 15% au moins des fonds alloués aux RTE-T à des projets qui améliorent les connexions durables et multimodales entre les ports maritimes, les ports fluviaux et les plateformes multimodales.

- **Transports aériens** : i) mise en œuvre du Ciel unique européen II et présentation, d'ici 2013, d'une proposition sur l'achèvement de l'espace aérien européen unique moyennant une réduction du nombre des blocs d'espace aérien fonctionnels; ii) mise en avant de la qualité des services et de la coordination avec les normes internationales dans toute nouvelle proposition relative à l'ouverture du marché ; iii) faire en sorte que le système européen d'échange de quotas d'émissions soit accepté à l'échelle internationale d'ici 2012, en garantissant ainsi des règles du jeu équitables au niveau international.

- **Transports ferroviaires**: i) prise en compte par la Commission, dans ses propositions visant à ouvrir davantage les marchés, des obligations incombant aux États membres quant aux transports publics de proximité ; ii) renforcement, d'ici 2015, de la promotion de l'harmonisation technique et de l'interopérabilité entre les États membres, s'agissant en particulier des règles régissant l'agrément des véhicules ; iii) présentation, d'ici au 31 décembre 2012 au plus tard, d'une proposition visant à l'ouverture du marché intérieur des transports ferroviaires de passagers, qui ne réduise pas la qualité des services de transport ferroviaire et qui préserve les obligations de service public; iv) évaluation de l'impact que l'ouverture du marché du fret ferroviaire sur le trafic de wagons isolés et présentation, le cas échéant, pour le 31 décembre 2012 au plus tard, d'une proposition visant à permettre aux États membres de soutenir cette activité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport**; développer et déployer des options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion;
- **optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales**, notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources, dès lors que d'autres innovations technologiques s'avèrent insuffisantes (pour le transport de marchandises à longue distance, par exemple);

- **utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace** en faisant usage de systèmes améliorés d'information et de gestion du trafic (tels que ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, la suppression des restrictions au cabotage, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc.

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

1. Réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains.
2. Porter à 40% la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation d'ici à 2050; réduire de 40% (si possible 50%) les émissions de CO₂ de l'UE provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, pour 2050 également.
3. En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.
4. Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.
5. Mettre en place un «réseau de base» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.
6. Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.
7. Déployer l'infrastructure modernisée de gestion du trafic aérien (SESAR) en Europe d'ici à 2020 et achever l'espace aérien européen commun. Déployer des systèmes de gestion équivalents pour les transports terrestres et par voie navigable (ERTMS, ITS, SSN et LRIT, RIS). Déployer le système européen de navigation par satellite (Galileo).
8. Pour 2020, établir le cadre d'un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal.
9. Pour 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. Dans cette perspective, l'UE a pour objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020. Veiller à ce que l'UE soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports pour tous les modes de transport.
10. Progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2011/2096(INI) - 16/06/2011

Le Conseil a tenu un **débat** sur le Livre blanc concernant les transports en mars 2011. Les ministres ont été invités à répondre à un questionnaire élaboré par la présidence, portant principalement sur l'objectif global, les points de repère et les initiatives relatives à leur mise en œuvre, tels qu'exposés dans le Livre blanc.

Les États membres ont généralement bien accueilli le Livre blanc, qu'ils considèrent comme un document très complet, qui contribue à la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE, à l'achèvement du marché intérieur et à la réduction de la dépendance à l'égard du pétrole.

Toutefois, de nombreuses délégations estiment que **l'objectif poursuivi** d'une réduction de 60% par rapport à 1990 des émissions de carbone, d'ici 2050, est très ambitieux et qu'il faudrait le considérer **comme indicatif**, et non comme contraignant. En outre, afin de préserver la compétitivité de l'UE, il conviendrait de chercher à obtenir des engagements similaires au niveau international.

Par ailleurs, plusieurs délégations ont souligné qu'il était nécessaire **d'adapter les mesures politiques aux situations spécifiques des différentes parties de l'Union** ou, plus précisément, qu'il convenait de s'attaquer aux disparités constatées entre les différents États membres en ce qui concerne le développement de l'infrastructure.

Les **principales priorités** mises en évidence par les délégations concernent notamment: i) le soutien à la recherche, à l'innovation et aux nouvelles technologies, ii) l'interconnexion des réseaux de transport au sein de l'Union et la création d'un réseau de transport transeuropéen multimodal homogène, iii) l'achèvement du marché européen unique dans le domaine des transports, iv) l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, v) le développement de nouveaux mécanismes de financement, vi) la sécurité routière, ainsi que vii) la promotion de corridors de fret multimodaux et l'intégration modale complète.

Certains États membres ont également souligné qu'il convenait d'évaluer soigneusement **les incidences économiques et les conséquences financières** des initiatives proposées.

La Commission est invitée à tenir compte des résultats de ces discussions lorsqu'elle développera des initiatives visant à créer un système de transport durable.

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

2011/2096(INI) - 04/07/2016 - Document de suivi

La Commission a présenté un document de travail sur la mise en œuvre des initiatives dans le cadre du livre blanc de 2011 sur les transports, cinq ans après sa publication. Pour rappel, la stratégie énoncée dans le Livre blanc se caractérise par quatre grands domaines d'intervention: le marché intérieur, l'innovation, les infrastructures, les aspects internationaux. Pour chacun de ces domaines, un programme de dix ans a été défini prévoyant la mise en œuvre de 40 initiatives concrètes et de 132 points d'action différents.

Le document rappelle la [résolution de 2015 du Parlement européen](#) qui a dressé le bilan du Livre blanc de 2011 et formulé des recommandations sur la mobilité durable.

Il examine les développements et initiatives dans chaque mode de transport, et se penche sur les initiatives sur les questions sociales et de la sécurité, ainsi que sur l'innovation, les infrastructures et les tendances récentes et les développements dans le secteur des transports.

Principales réalisations: la Commission précise qu'elle a réalisé **des progrès significatifs** au cours des cinq années écoulées depuis l'adoption du programme du Livre blanc dans la mesure où elle a émis des propositions ayant trait à la plupart des 40 initiatives prévues.

Sur le total des 132 points d'action annoncés dans le Livre blanc, **68 initiatives peuvent être considérées comme accomplies** par la Commission (par exemple au moyen d'une proposition législative).

En outre, plusieurs points du programme d'action ont été développés dans le cadre de diverses stratégies de la Commission pour soutenir les dix domaines prioritaires de la Commission actuelle, notamment **l'Union de l'énergie** et le **marché unique numérique**.

Cependant, les commentaires adressés par **les parties prenantes** à la Commission ont montré que la plupart d'entre elles **ne sont pas satisfaites des progrès réalisés jusqu'à présent**. Cette évaluation négative pointe la lenteur du suivi des initiatives par Commission ainsi que le **manque d'ambition** des actes adoptés par le législateur par rapport aux propositions de la Commission. Les parties prenantes insistent en particulier sur la nécessité de mieux relever les défis recensés par le biais:

- d'une plus grande attention accordée à la mise en œuvre du Livre blanc;
- d'investissements accrus et appropriés dans les infrastructures de transport ;
- de la mise en place d'un véritable **espace unique de transport européen**;
- d'une meilleure prise en compte des évolutions technologiques, et
- d'une meilleure prise en considération des **besoins des usagers** des transports et des travailleurs.

Les aspects sociaux, la numérisation et l'automatisation sont d'autres aspects importants qui nécessiteraient plus d'attention dans l'agenda de la politique des transports. Des efforts supplémentaires sont également demandés en vue d'améliorer la **sécurité routière** et de préserver la **compétitivité des opérateurs de transport européens** vis-à-vis des concurrents internationaux.