

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.7.2011
COM(2011) 144 final/2

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2011)144 final du 28.3.2011
Concerne la version française

LIVRE BLANC

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

{SEC(2011) 358}
{SEC(2011) 359}
{SEC(2011) 391}

TABLE DES MATIÈRES

LIVRE BLANC Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources	1
1. Préparer l'Espace européen des transports pour l'avenir.....	3
2. Vision pour un système de transport compétitif et durable	5
2.1. Croissance des transports et appui à la mobilité, tout en atteignant l'objectif de réduction de 60 % des émissions	5
2.2. Un réseau principal efficace pour les trajets et transports interurbains multimodaux..	7
2.3. Des conditions comparables pour les déplacements de longue distance et le transport intercontinental de marchandises	8
2.4. Des transports propres pour les déplacements urbains et les navettes domicile-travail	9
2.5. Dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources: points de repère pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre.....	10
3. La stratégie: ce qu'il faut faire pour la mettre en œuvre	11
3.1. Un espace européen unique des transports	12
3.2. Innover pour l'avenir – technologies et comportements	14
3.3. Infrastructures modernes et tarification et financement intelligents.....	15
3.4. La dimension extérieure	18
4. Conclusion	19

1. PREPARER L'ESPACE EUROPEEN DES TRANSPORTS POUR L'AVENIR

1. Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens, qui peuvent jouir de la possibilité de se déplacer librement. Les transports contribuent à la croissance économique et à la création d'emplois: ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur dimension générale, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement.
2. La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester pleinement intégrée dans l'économie mondiale et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir.
3. Le système européen des transports est à la croisée des chemins. Les défis du passé existent toujours, mais de nouveaux s'y ajoutent.
4. Le *marché intérieur des transports* est loin d'être achevé et fait face encore à d'importants goulets d'étranglement ainsi qu'à d'autres entraves. Ces questions doivent être examinées pour satisfaire le besoin de mobilité des Européens et répondre à la nécessité, pour notre économie, de transporter des marchandises, en intégrant les contraintes en termes de ressources et de protection environnementale. Il faut unifier les systèmes de transport des parties orientale et occidentale de l'Europe pour prendre pleinement en compte les besoins de transport du continent dans sa quasi-totalité et des 500 millions d'Européens.
5. Le *pétrole* se fera plus rare dans les prochaines décennies et les sources d'approvisionnement, de plus en plus souvent incertaines. Comme l'indiquait récemment l'Agence internationale de l'énergie (AIE), plus la décarbonisation tardera au niveau mondial, plus les prix du pétrole augmenteront. En 2010, la facture des importations pétrolières avoisinait 210 milliards d'euros pour l'UE. Si nous ne résolvons pas cette dépendance à l'égard du pétrole, notre capacité à nous déplacer – de même que notre sécurité économique – pourrait être gravement affectée, avec d'importantes conséquences pour l'inflation, la balance commerciale et la compétitivité globale de l'économie européenne.
6. Par ailleurs, l'UE a lancé un appel, repris par la communauté internationale, pour réduire sensiblement les *émissions de gaz à effet de serre*, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C. Dans l'ensemble, cet objectif suppose que d'ici à 2050, l'UE réduise ses émissions de 80 à 95 % par rapport au niveau de 1990, dans le cadre des réductions auxquelles l'ensemble des pays développés doit parvenir. L'analyse de la Commission¹ indique que l'on peut obtenir des réductions plus importantes dans d'autres secteurs de l'économie, mais que dans le secteur des transports, il est impératif de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990². En effet, ce secteur 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

¹ Voir la communication de la Commission intitulée «Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050», COM(2011)112.

² Ce chiffre correspond à des réductions d'émissions d'environ 70 % par rapport aux niveaux de 2008.

à leur niveau de 2008. Compte tenu de la hausse notable des émissions dues aux transports ces vingt dernières années, le niveau obtenu serait encore supérieur de 8 % aux chiffres de 1990.

7. Depuis la première grande crise pétrolière il y a 40 ans – et malgré les progrès techniques, les possibilités d'améliorer à moindre coût l'efficacité énergétique ainsi que les initiatives politiques entreprises – le système de transport n'a pas fondamentalement changé. Les transports sont énergétiquement plus efficaces mais, dans l'UE, ils dépendent toujours du pétrole et des produits pétroliers pour 96 % de leurs besoins. Ils sont devenus plus propres mais leur volume a augmenté, de sorte qu'ils restent encore une source majeure de pollution sonore et de pollution atmosphérique locale.
8. Les *nouvelles technologies* développées pour les véhicules et la gestion du trafic sont capitales pour faire baisser les émissions dues aux transports, dans l'UE comme dans le reste du monde. Le défi d'une mobilité durable est à l'échelle planétaire. Si l'on tarde à agir et sans une introduction accélérée des nouvelles technologies, l'industrie européenne des transports risque d'être condamnée à un déclin irréversible. Elle doit faire face en effet à une concurrence croissante sur les marchés mondiaux des transports, qui connaissent une croissance rapide.
9. De nombreuses entreprises européennes sont dans le peloton de tête mondial dans le domaine des infrastructures, de la logistique, des systèmes de gestion du trafic et de la fabrication de matériel de transport. D'autres régions du monde lancent néanmoins des programmes ambitieux et de grande envergure en matière de modernisation des transports et d'investissement dans les infrastructures: il est crucial de continuer à développer et à investir dans les systèmes de transports en Europe pour conserver un avantage concurrentiel.
10. Les *infrastructures* conditionnent la mobilité. Pour parvenir à transformer les transports en profondeur, il faut pouvoir s'appuyer sur un réseau adéquat et l'utiliser de manière plus rationnelle. Globalement, les investissements dans les infrastructures de transport ont une incidence positive sur la croissance économique. Les infrastructures contribuent à la richesse et créent des emplois. Elles favorisent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes. Leur planification doit permettre de maximiser les retombées positives pour la croissance économique et à réduire au minimum les retombées négatives pour l'environnement.
11. La congestion constitue un souci majeur, surtout pour le réseau routier et le trafic aérien; elle compromet l'accessibilité. En outre, le degré de développement des infrastructures de transport diffère entre l'est et l'ouest de l'UE et doit être encore mis à niveau. Le financement des infrastructures est confronté à une pression de plus en plus forte sur les ressources publiques et une nouvelle approche s'impose en matière de financement et de tarification.
12. 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 aérien et routier, et dans une moindre mesure 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. Le réseau transeuropéen de transport (financé au moyen du budget RTE-T, des fonds structurels et du fonds de cohésion) a renforcé la cohésion territoriale et favorisé la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les liens internationaux se sont resserrés, de même que la coopération internationale. Les efforts se sont multipliés pour améliorer les performances environnementales des transports.

13. Pour autant, le système de transport n'est pas encore durable. Si l'on se projette 40 ans en avant, il est clair que le développement du secteur ne peut se poursuivre selon les tendances actuelles. Dans une approche statu quo, la dépendance des transports à l'égard du pétrole pourrait ne rester que légèrement inférieure à 90 %³, 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 à la congestion 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'alourdir⁴.
14. S'appuyant sur les leçons du passé, la présente feuille de route examine de manière globale l'évolution du secteur des transports, les défis qu'il devra relever et les initiatives à envisager. La partie 2 présente la vision de la Commission des transports du futur. La partie 3 décrit les mesures clés qui permettront de faire aboutir cette vision; elles sont résumées à l'annexe I et décrites plus amplement dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent livre blanc.

2. VISION POUR UN SYSTEME DE TRANSPORT COMPETITIF ET DURABLE

2.1. Croissance des transports et appui à la mobilité, tout en atteignant l'objectif de réduction de 60 % des émissions

15. L'adoption de mesures déterminées offre d'importants avantages. L'industrie des transports représente à elle seule une part importante de l'économie: au sein de l'UE, elle emploie quelque dix millions de personnes et représente environ 5 % du PIB.
16. 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. La cohérence au niveau de l'UE est vitale. À titre d'exemple, une situation dans laquelle un Etat membre opérerait exclusivement pour des voitures électriques et un autre pour des biocarburants mettrait à mal le concept même de la mobilité en Europe.

³ Même dans ce scénario, l'utilisation des biocarburants et de l'électricité serait légèrement en hausse par rapport à aujourd'hui.

⁴ L'annexe 3 contient une description de la manière dont les transports pourraient évoluer jusqu'en 2050 si aucune mesure n'est prise pour modifier les tendances (scénario de référence): «Scénario de référence (2010-2050)» de l'analyse d'impact relative au Livre blanc sur les transports.

17. Le défi réside dans la rupture de la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité. Conformément à l'initiative phare «Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources» présentée dans la stratégie «Europe 2020»⁵ et au nouveau plan d'efficacité énergétique 2011⁶, la politique européenne des transports a pour objectif premier de favoriser la mise en place d'un système permettant de soutenir le progrès économique européen, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser moins d'énergie et avoir davantage recours à des énergies propres. Ils doivent mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes.
18. Restreindre la mobilité n'est pas une option.
19. De nouveaux modèles de transport conçus pour acheminer ensemble davantage de marchandises et de passagers, au moyen de modes de transport ou de combinaisons de modes plus efficaces, doivent voir le jour. Les transports individuels seront de préférence réservés aux derniers kilomètres d'un trajet, avec des véhicules propres. Les technologies de l'information permettront des transferts plus simples et plus fiables. Les usagers des transports devront assumer l'intégralité des coûts du transport mais bénéficieront en contrepartie d'une diminution des encombrements, d'informations plus complètes, d'un meilleur service et d'une sécurité accrue. 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 de longue distance, par exemple);
 - utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace à travers des 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.
20. C'est maintenant qu'il convient d'agir. Des années sont nécessaires pour concevoir, construire et équiper des infrastructures. Les trains, les avions et les navires ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années. Les choix que nous faisons donc aujourd'hui seront déterminants pour les transports en 2050. Nous devons agir à l'échelle européenne afin d'assurer que la transformation des transports est élaborée avec nos partenaires, et non décidée à l'extérieur de l'Europe.

⁵ COM (2010) 2020.

⁶ COM (2011) 109.

21. Pour résoudre les problèmes identifiés ci-dessus, les objectifs à atteindre en 2050 seront extrêmement ambitieux – et ceux à réaliser déjà à l'horizon 2020/2030 afin de garantir que nous allons dans la bonne direction, représentent également de grands défis. Les possibilités de transformation du fonctionnement des transports varient en fonction des secteurs, selon les options technologiques qui s'offrent à chacun d'eux. Dans les chapitres qui suivent, la vision de la Commission distingue donc trois grands secteurs: les transports de moyenne distance, les transports de longue distance et les transports urbains. Le succès dépendra de nombreux acteurs – l'UE, les Etats membres, les régions et les villes auront un rôle à jouer, mais aussi les entreprises, les partenaires sociaux et les citoyens.

2.2. Un réseau principal efficace pour les trajets et transports interurbains multimodaux

22. Pour les distances intermédiaires, le développement de nouvelles technologies est moins avancé et les choix entre modes de transport plus limités qu'en ville. Or c'est là que l'action de l'UE peut avoir les retombées les plus directes: les contraintes liées à la subsidiarité ou à des accords internationaux sont moins nombreuses. L'utilisation de véhicules plus économes en énergie et l'emploi de carburants plus propres ne suffisent probablement pas à assurer les réductions des émissions nécessaires, et ne résoudraient pas le problème des encombrements. Il faut l'accompagner d'une consolidation de grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Cela implique l'usage accru de services de transport par autobus, autocar, train et avion pour les passagers et le recours, pour les marchandises, à des solutions multimodales reposant sur la navigation maritime et fluviale et le train pour les trajets de longue distance.
23. L'intégration accrue des réseaux modaux permettra d'offrir un meilleur choix entre les modes de transport: les aéroports, les ports, les gares ferroviaires et routières ainsi que les stations de métro devront être de mieux interconnectés et transformés en plateformes de correspondances multimodales pour les passagers. Des systèmes d'information en ligne et des systèmes électroniques de réservation et de paiement intégrant tous les moyens de transport faciliteront les déplacements multimodaux. Un ensemble adéquat de droits des passagers doit accompagner l'usage plus étendu des transports collectifs.
24. Les expéditions de fret à courte et moyenne distance (moins de 300 km environ)⁷ continueront à se faire principalement par camion. Il importe donc, en plus d'encourager les autres solutions de transport (par rail et voies navigables), d'améliorer l'efficacité des poids lourds en développant et en déployant de nouveaux moteurs et des carburants plus propres, en employant des systèmes de transport intelligents et en prenant d'autres mesures en vue d'améliorer les mécanismes de marché.
25. Sur les distances plus longues, les options permettant de décarboniser les transports routiers sont plus limitées et la multimodalité des transports de marchandises doit présenter un intérêt économique pour les transporteurs. Il faut une co-modalité efficace. L'UE a besoin de corridors spécialement développés pour le transport de

⁷ Plus de la moitié (en poids) de l'ensemble des marchandises transportées par route parcourt des distances inférieures à 50 km, et plus des trois quarts correspond à des distances inférieures à 150 km.

fret, qui soient d'une part optimisés sur le plan de l'utilisation de l'énergie et des émissions, avec un impact minimal sur l'environnement, et qui soient d'autre part également attractifs de par leur fiabilité, leur faible saturation et le niveau réduit de leurs coûts opérationnels et administratifs.

26. Le chemin de fer est parfois perçu comme un mode de transport peu attractif, surtout pour le fret. Pourtant, des exemples dans certains Etats membres démontrent qu'il peut offrir un service de qualité. La difficulté consiste à assurer des changements structurels lui permettant d'être réellement compétitif et de prendre une part nettement plus grande du transport de marchandises (et de passagers, voir ci-après) de moyenne et longue distances. Des investissements significatifs seront indispensables pour étendre ou moderniser la capacité du réseau ferroviaire. Il faudrait progressivement introduire du matériel roulant neuf, équipé de freins silencieux et de couplages automatiques.
27. Sur le littoral, les points d'entrée dans les marchés européens doivent être plus nombreux et plus efficaces, évitant ainsi un trafic superflu à travers l'Europe. Les ports maritimes jouent un rôle essentiel en tant que centres logistiques et exigent des connexions efficaces vers l'intérieur des terres. Leur développement est vital pour traiter les volumes accrus de marchandises qui sont acheminés par transport maritime de courte distance à l'intérieur de l'UE mais aussi avec le reste du monde. Les voies de navigation intérieure dont le potentiel n'est pas totalement utilisé ont un rôle croissant à jouer, notamment pour transporter des marchandises vers l'intérieur des terres et pour relier les mers d'Europe.

2.3. Des conditions comparables pour les déplacements de longue distance et le transport intercontinental de marchandises

28. Les transports maritime et aérien ont par essence un caractère mondial. Dans le secteur aérien, l'efficacité des aéronefs et des opérations de gestion du trafic doit continuer à être améliorée. Ce progrès offrira un avantage concurrentiel, tout en contribuant à réduire les émissions de polluants. Il faut toutefois veiller à ne pas imposer de charges excessives pour les opérations de l'UE, qui pourraient compromettre le rôle de l'UE en tant que "hub" aérien au niveau mondial. La capacité des aéroports doit être optimisée et, le cas échéant, développée pour faire face à la demande croissante de déplacements à destination et en provenance de pays tiers et de régions européennes mal reliées. Les activités de transport aérien de l'UE pourraient en effet être multipliées au moins par deux d'ici à 2050. Dans d'autres cas, le train (à grande vitesse) devrait absorber une grande partie du trafic de moyenne distance. Le secteur aéronautique de l'UE devrait devenir pionnier en matière d'utilisation de carburants pauvres en carbones afin d'atteindre l'objectif de 2050.
29. Le secteur maritime a tout autant besoin que des conditions de concurrence équitables soient établies à l'échelle mondiale⁸. L'UE devrait encourager, en coopération avec l'OMI et d'autres organisations internationales, la mise en œuvre universelle et le contrôle de normes strictes dans les domaines de la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions de travail, ainsi que

⁸ L'UE a développé une politique maritime intégrée qui place le transport maritime dans un contexte plus large de gouvernance, de compétitivité et de stratégies régionales. Voir COM(2009) 540.

l'élimination de la piraterie. Les performances environnementales de la navigation peuvent et doivent être améliorées, grâce aux technologies, à l'amélioration des carburants et à des opérations plus performantes: dans l'ensemble, les émissions de CO₂ de l'UE liées aux transports maritimes devront être réduites, d'ici à 2050, de 40 % (et si possible de 50 %) par rapport aux niveaux de 2005.

2.4. Des transports propres pour les déplacements urbains et les navettes domicile-travail

30. Dans les villes, le passage à des transports moins polluants est plus facile du fait que les exigences sont moindres en ce qui concerne le rayon d'action des véhicules et que la densité de population est plus élevée. Les villes offrent un choix de transports publics plus large, ainsi que la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo. Elles sont les plus touchées par la congestion, la qualité médiocre de l'air et l'exposition au bruit. Le transport urbain est responsable d'un quart environ des émissions de CO₂ dues aux transports et 69 % des accidents routiers se produisent dans les villes. Le retrait progressif des véhicules utilisant des «carburants traditionnels»⁹ de l'environnement urbain contribuera à réduire sensiblement la dépendance à l'égard du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la pollution sonore et atmosphérique locale. Il faudra le compléter par le développement d'infrastructures appropriées pour ravitailler ou recharger les nouveaux véhicules.
31. Si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services minimales, il sera possible d'accroître la densité et la fréquence du service, créant ainsi un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics. La gestion de la demande et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo devraient devenir une partie intégrante de la mobilité urbaine et de la conception des infrastructures.
32. Il conviendrait d'encourager l'utilisation de véhicules plus petits, plus légers et plus spécifiques pour le transport routier de passagers. Les grands parcs d'autobus urbains, de taxis et de fourgonnettes se prêtent particulièrement bien à l'introduction d'alternatives en matière de systèmes de propulsion et de carburants. Ils pourraient jouer un rôle majeur dans la réduction de l'empreinte carbone des transports urbains, tout en fournissant un banc d'essai pour de nouvelles technologies et en offrant une possibilité de mise sur le marché accélérée. La tarification routière et la suppression des distorsions fiscales peuvent également encourager l'utilisation de transports publics et l'introduction graduelle de systèmes alternatifs de propulsion.
33. Pour le transport de marchandises, il faudra organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet. L'objectif est de raccourcir le plus possible la partie individuelle des livraisons, qui est la partie la plus «inefficace» du trajet. L'utilisation de systèmes de transport intelligents contribue à la gestion du trafic en temps réel, réduisant les délais de livraison et les encombrements au niveau de la distribution locale. Ces derniers kilomètres pourraient être effectués par des camions urbains produisant peu

⁹ L'expression «utilisant des carburants traditionnels» renvoie aux véhicules équipés de moteurs non hybrides à combustion interne.

d'émissions. L'emploi de technologies électriques, à l'hydrogène et hybrides permettrait de réduire non seulement les émissions atmosphériques mais aussi les nuisances sonores, de sorte qu'une part plus importante du transport de marchandises en zones urbaines pourrait s'effectuer de nuit. Cette solution réduirait les problèmes d'encombrement des routes aux heures de pointe de la matinée et de l'après-midi.

2.5. Dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources: points de repère pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre

Développer et déployer de nouvelles options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion

- (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 d'ici à 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ dans les grands centres urbains d'ici à 2030¹⁰.
- (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 %¹¹) les émissions de CO₂ de l'UE provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, d'ici à 2050.

Optimiser la performance des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie

- (3) 30 % du transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km devrait être transféré 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 et ce, grâce à des 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 existant d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers de moyenne distance devrait s'effectuer par train.
- (5) Mettre en place un «réseau de principal» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne d'ici à 2030, avec l'objectif d'un réseau de haute qualité et de grande capacité d'ici à 2050, incluant des services d'information correspondants.
- (6) D'ici à 2050, connecter tous les aéroports du réseau principal au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes du réseau principal soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, si possible, au système de navigation intérieure.

¹⁰

Cette mesure réduirait aussi considérablement les autres émissions nocives.

¹¹

Voir la communication de la Commission intitulée «Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050», COM(2011) 112.

Accroître l'efficacité des transports et permettre un usage plus efficace des infrastructures à l'aide de systèmes d'information et de mesures d'incitation fondées sur le marché

- (7) Déployer l'infrastructure modernisée de gestion du trafic aérien (SESAR¹²) 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 voies navigables (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN et LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Déployer le système européen de navigation par satellite (Galileo).
- (8) D'ici à 2020, établir le cadre d'un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal.
- (9) D'ici à 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro mort» sur les routes. 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 pionnier au niveau mondial en matière de sûreté et de sécurité pour tous les modes de transport.
- (10) Progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»; 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.

3. LA STRATEGIE: CE QU'IL FAUT FAIRE POUR LA METTRE EN ŒUVRE

34. Mettre en œuvre la vision décrite ci-dessus requiert l'établissement d'un cadre efficace pour les usagers et les opérateurs des transports, le déploiement rapide de nouvelles technologies et le développement d'une infrastructure adéquate.
 - Des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur et à une véritable concurrence dans celui-ci subsistent. L'objectif, pour la prochaine décennie, est de créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant, d'une part, les entraves restantes entre modes et entre systèmes nationaux, et d'autre part, 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 complètera l'action de la Commission dans ce domaine. Cette stratégie devra amener à un degré plus élevé de convergence et de respect des règles sociales, environnementales, de

¹² Conformément au plan directeur européen en matière d'ATM:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Conformément au plan de déploiement européen d'ERTMS: voir la décision C(2009) 561 de la Commission.

¹⁴ Conformément au plan de mise en œuvre EasyWay 2: voir la décision C(2010) 9675 de la Commission.

¹⁵ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002), modifiée par la directive 2009/17/CE (JO L 131 du 28.5.2009).

¹⁶ Voir la directive 2005/44/CE.

sécurité et de sûreté, des standards de service minimaux et des normes applicables aux droits des usagers; ce afin d'éviter les tensions et les distorsions.

- L'innovation est une part essentielle de cette stratégie¹⁷. La recherche européenne doit, de manière intégrée, porter 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 concernés¹⁸. L'innovation peut aussi promouvoir des comportements plus durables.
- Les efforts en faveur d'un système de transport plus compétitif 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'infrastructures de transports de l'UE a besoin d'une vision commune et de ressources suffisantes. Le prix des transports devrait refléter ce coût, sans distorsion.

35. L'annexe I de la présente communication comporte une liste des initiatives prévues. Le document de travail des services de la Commission joint à la présente communication en fournit les détails.

3.1. Un espace européen unique des transports

36. L'espace européen unique des transports devra faciliter les déplacements des citoyens et le transport des marchandises, réduire les coûts et rendre les transports plus durables. Le **ciel unique européen** doit être mis en œuvre selon le calendrier prévu. Dès 2011, la Commission s'attaquera à la question des capacités et de la qualité des aéroports. Le secteur où les goulets d'étranglement restent les plus importants est le marché intérieur des services ferroviaires. Il doit être achevé en priorité afin de créer un **espace ferroviaire unique européen**. À cette fin, il conviendra de lever les entraves techniques, administratives et juridiques empêchant encore l'accès aux marchés ferroviaires nationaux. Une meilleure intégration du marché du fret routier le rendra plus efficient et plus compétitif. Pour les transports maritimes, le projet «**blue belt**» couvrant les mers européennes, visera à simplifier les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'UE. Un cadre approprié pour la définition de mesures européennes dans le domaine du transport par voies navigables devra être créé. L'accès au marché des ports devra encore être amélioré.
37. L'ouverture des marchés doit aller de concert avec **des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail**, les ressources humaines étant un élément essentiel de tout système de transport de qualité. Par ailleurs, il est clair qu'à l'avenir, le secteur des transports fera face à de sérieuses pénuries de main-d'œuvre, notamment qualifiée. Il importera d'aligner les priorités en matière de compétitivité avec celles de l'agenda social. L'objectif est, sur la base du dialogue social, de prévenir les

¹⁷ Voir les communications de la Commission «Une Union de l'innovation», COM(2010) 546, et «Une stratégie numérique pour l'Europe», COM(2010) 245/2.

¹⁸ Les politiques en matière de véhicules propres et économes en énergie s'inspireront de la communication COM(2010) 186 de la Commission, qui définit une approche technologiquement neutre pour les carburants de substitution, que les véhicules concernés soient électriques, à hydrogène et à pile à combustible, ou équipés de moteurs à combustion interne.

conflits sociaux qui ont déjà entraîné d'importantes pertes économiques dans de nombreux secteurs, comme celui de l'aviation.

38. La **sûreté des transports** est une priorité pour l'Union européenne. Dans le domaine de la sûreté des transports aérien et maritime, l'approche globale de l'UE dans la définition de la politique, de la législation et du contrôle de sa mise œuvre doit être consolidée et renforcée par le biais de la coopération avec les principaux partenaires internationaux. En ce qui concerne les passagers, les méthodes d'inspection/filtrage doivent être améliorées afin de garantir des niveaux de sûreté élevés tout en réduisant autant que possible les désagréments. En ce qui concerne le fret provenant de l'extérieur de l'UE, une approche fondée sur les risques devrait être envisagée. Par ailleurs, il est nécessaire de définir une approche européenne adéquate en matière de sûreté des transports terrestres, là où une action européenne apporterait une valeur ajoutée.
39. Pour le citoyen européen, il est essentiel de définir un cadre pour la **sécurité des transports**. Une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile sera élaborée. Elle prévoira l'adaptation aux nouvelles technologies et également la coopération internationale avec les principaux partenaires. Dans le domaine du transport maritime, la sécurité des navires à passagers devra être traitée en priorité. Le système d'information et de suivi du trafic des navires SafeSeaNet deviendra l'élément clé des outils d'information destinés à assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes ainsi que la protection de l'environnement en cas de pollution causée par les navires. Il apportera donc une contribution essentielle à la création d'un système commun de partage de l'information pour la surveillance du domaine maritime de l'UE¹⁹ et favorisera le développement d'un espace maritime commun. S'agissant du transport ferroviaire, l'harmonisation des certificats de sécurité et leur surveillance sont essentielles à un espace ferroviaire unique européen. Les agences européennes pour la sécurité aérienne et pour la sécurité maritime ainsi que l'agence ferroviaire européenne, qui ont été créées au cours de la précédente décennie, jouent un rôle central à cet égard dans leurs domaines respectifs.
40. Si le nombre de victimes de la route dans l'UE a été quasiment divisé par deux au cours des dix dernières années, 34 500 personnes ont néanmoins trouvé la mort sur les routes en 2009. Des initiatives dans le domaine du développement technologique, du contrôle de l'application des règles et de l'éducation, seront nécessaires pour réduire radicalement ce chiffre, de même qu'une attention particulière à apporter aux usagers vulnérables.
41. La **qualité, l'accessibilité et la fiabilité des services de transport** gagneront en importance au cours des années à venir, notamment du fait du vieillissement de la population et de la nécessité de promouvoir les transports publics. Les principales caractéristiques de la qualité de ces services sont des fréquences suffisantes, un niveau de confort adapté, un accès aisé, une fiabilité élevée et l'intégration intermodale. La disponibilité d'informations sur les temps de trajet et les parcours alternatifs est également importante pour assurer une mobilité continue de porte à porte, tant pour les passagers que pour les marchandises.

¹⁹

COM(2009) 538 et COM(2010) 584.

42. L'UE a déjà institué un corps de règles pour les droits des passagers. Il devra faire l'objet d'une consolidation. Suite au nuage de cendres volcanique et aux conditions climatiques sévères en 2010, il est devenu évident que des plans de continuité pour la mobilité sont nécessaires pour préserver la mobilité des personnes et des biens en situation de crise. Ces événements ont aussi fait apparaître la nécessité d'élaborer des scénarios et des plans d'urgence afin de rendre le système de transport plus adaptable.

3.2. Innover pour l'avenir – technologies et comportements

Une stratégie européenne de recherche, d'innovation et de déploiement de solutions dans le domaine des transports

43. La phase "après-pétrole" ne peut pas reposer sur une solution technologique unique. Un nouveau concept de mobilité, fondé sur un ensemble de technologies et sur des comportements plus durables devra être défini.
44. L'innovation technologique permettra de passer plus rapidement et à moindre coût à un système européen de transport plus efficace et durable en agissant sur trois facteurs principaux: des véhicules plus efficaces, grâce à des innovations dans les moteurs, les matériaux et la conception; une utilisation plus propre de l'énergie grâce à de nouveaux carburants et systèmes de propulsion; une meilleure utilisation du réseau et un fonctionnement plus sûr grâce aux systèmes d'information et de communication. Les synergies avec d'autres objectifs de durabilité, tels que la réduction de la dépendance à l'égard du pétrole, la compétitivité de l'industrie automobile européenne et les avantages pour la santé publique, notamment par une amélioration de la qualité de l'air dans les villes, plaident fortement en faveur d'un renforcement des efforts de l'UE en vue d'accélérer le développement et le déploiement rapide de véhicules propres.
45. Les politiques en matière de recherche et d'innovation dans le domaine des transports devraient davantage mettre l'accent, sur le développement et le déploiement cohérents des technologies clé requises pour rendre le système européen des transports efficace, moderne, et convivial. Pour être plus efficace, la recherche technologique doit s'inscrire dans une approche systémique qui tienne compte des exigences liées à l'infrastructure et au cadre réglementaire, qui coordonne de multiples acteurs et de grands projets de démonstration afin d'encourager l'adoption par le marché. La Commission définira une stratégie d'innovation et de déploiement pour le secteur des transports, en coordination étroite avec le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET) afin de déterminer quels sont les instruments les plus appropriés tant sur le plan de la gouvernance que sur le plan financier et de garantir un déploiement rapide des résultats de la recherche.
46. Cette stratégie couvrira également le déploiement de systèmes de mobilité intelligente élaborés dans le cadre de projets de recherche financés par l'UE, tels que le futur système de gestion du trafic aérien (SESAR), le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les systèmes d'information ferroviaire, les systèmes de surveillance maritime (SafeSeaNet), les services d'information fluviale (SIF), les systèmes de transport intelligents (STI) et les systèmes de gestion et d'information interconnectés et interopérables pour le transport multimodal de

future génération (y compris pour les péages). Un plan d'investissement pour de nouveaux services de navigation, de gestion du trafic et de communication sera également nécessaire. La recherche et l'innovation dans le domaine des technologies de propulsion des véhicules et des carburants de substitution (initiative européenne concernant les voitures vertes, Clean Sky) sont tout aussi importantes.

47. L'innovation et le déploiement doivent être soutenus par un cadre réglementaire approprié. La vie privée et les données à caractère personnel devront faire l'objet d'une protection adéquate compte tenu de la généralisation de l'utilisation des technologies de l'information. Les exigences de normalisation et d'interopérabilité, éviteront, y compris à l'échelon international, la fragmentation technologique et permettront aux entreprises européennes de tirer pleinement profit de l'ensemble du marché européen des transports et de bénéficier d'opportunités commerciales dans le monde entier.

Modèles de mobilité innovants

48. Les nouveaux concepts de mobilité ne peuvent être imposés. Pour promouvoir des comportements plus durables, une meilleure planification de la mobilité doit être vivement encouragée. Les informations sur tous les modes de transport, sur leur utilisation combinée et sur leur incidence environnementale devront être largement diffusées, tant en ce qui concerne les passagers que les marchandises. Il est essentiel de mettre en place un système de billetterie intermodal intelligent, conforme à des normes européennes communes et respectant les règles européennes de concurrence. Pour le transport des passagers, mais aussi celui de marchandises, une meilleure planification électronique des itinéraires intermodaux, un environnement juridique adapté (documents obligatoires, assurance et responsabilité tenant compte de l'intermodalité) et des informations en temps réel sur la livraison, y compris pour les envois plus petits, sont nécessaires. Les technologies d'information et de communication peuvent également satisfaire certains besoins d'accessibilité sans mobilité supplémentaire.
49. En milieu urbain, la réduction des encombrements et des émissions impose une stratégie mixte reposant sur des considérations urbanistiques, des systèmes de tarification adéquats, des transports publics efficaces ainsi que des infrastructures pour les déplacements non motorisés et pour l'approvisionnement des véhicules propres. À partir d'une certaine taille, les villes devraient être encouragées à développer des plans de mobilité urbaine qui intègrent tous ces éléments. Ces plans devraient être pleinement conformes aux plans de développement urbain intégrés. Un cadre à l'échelon de l'UE sera nécessaire pour assurer l'interopérabilité des systèmes de péage urbains et interurbains.

3.3. Infrastructures modernes et tarification et financement intelligents

Un réseau européen pour la mobilité

50. L'Europe a besoin d'un «réseau principal» composé de corridors et destiné au transport de grands volumes consolidés de marchandises et de passagers. Ce réseau principal offrira à la fois une efficacité élevée et de faibles niveaux d'émission grâce à une large utilisation de modes de transports plus efficaces au sein de

combinaisons multimodales et à la mise en œuvre de technologies avancées et d'infrastructures d'approvisionnement en combustibles propres.

51. En dépit de l'élargissement de l'UE, de fortes divergences subsistent entre les infrastructures de transport de l'Est et l'Ouest de l'UE. Il faut y mettre fin: le continent européen doit être unifié, y compris en ce qui concerne ses infrastructures.
52. Au sein de ce réseau principal, les outils électroniques doivent être largement déployés afin de simplifier les procédures administratives, de permettre un suivi des marchandises et d'optimiser les horaires et les flux de trafic («e-fret»). L'adoption de ces outils doit être encouragée en imposant leur déploiement pour les infrastructures RTE-T et par une intégration progressive des systèmes modaux.
53. Le réseau principal doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques. La priorité doit être donnée à la mise en place des chaînons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement/contournements – à la remise à niveau des infrastructures existantes, au développement de terminaux multimodaux dans les ports maritimes et fluviaux et aux centres de regroupement logistique dans les villes. Les connexions train/avion doivent être améliorées pour les déplacements de longue distance. Enfin, les autoroutes de la mer constitueront la dimension maritime du réseau principal.
54. La sélection des projets pouvant bénéficier de financements européens doit être le reflet de cette vision et mettre davantage l'accent sur la valeur ajoutée européenne. Les projets cofinancés devraient également tenir compte de l'exigence d'infrastructures dont l'impact sur l'environnement est aussi faible que possible, qui résistent aux effets potentiels du changement climatique et qui améliorent la sécurité et la sûreté des utilisateurs.
55. Un réseau de transport efficient requiert des ressources importantes. Le développement des infrastructures de l'UE doit satisfaire la demande de transport; pour cela 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 transport.
56. Des sources de financement diversifiées, tant publiques que privées, sont indispensables. Il conviendra de mieux aligner les financements des fonds de cohésion et structurels avec les objectifs de la politique des transports, les États membres devant veiller à ce que leur planification budgétaire prévoie des fonds nationaux suffisants, ainsi qu'à l'existence de capacités de planification et de mise en œuvre appropriées. D'autres sources de financement sont envisageables, telles que les systèmes d'internalisation des coûts externes et les redevances pour

l'utilisation des infrastructures²⁰, qui en générant des flux de recettes additionnelles sont susceptibles de rendre l'investissement privé dans les infrastructures plus attractif.

57. Pour attirer les capitaux privés, il faudra en outre un cadre réglementaire amélioré et des instruments financiers innovants. Les procédures d'évaluation et d'autorisation des projets doivent être menées d'une manière efficiente et transparente qui limite les délais, les coûts et les incertitudes. De nouveaux instruments de financement tels que les emprunts obligataires pour le financement de projets²¹ peuvent faciliter la mise en place de partenariats public-privé à une plus grande échelle.

Parvenir à des prix qui reflètent les coûts et éviter les distorsions

58. Les prix jouent un rôle fondamental dans de nombreuses décisions ayant des effets à long terme sur le système de transports. Les tarifs et les taxes doivent être restructurés afin de mieux tenir compte des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur». Ils doivent d'une part étayer le rôle des transports dans la promotion de la compétitivité européenne et des objectifs de cohésion, d'autre part, ils doivent refléter le coût global du transport, y inclus les coûts d'infrastructure ainsi que les coûts externes. Les avantages socioéconomiques et les effets externes justifient un certain niveau de financement public. À l'avenir, néanmoins, les usagers des transports devront sans doute payer une plus grande partie des coûts induits. Il est important que les incitations financières soient adéquates et cohérentes pour les usagers, les opérateurs et les investisseurs.
59. L'internalisation des coûts externes, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées ainsi qu'une concurrence libre et non faussée doivent par conséquent participer aux efforts entrepris pour aligner les choix du marché sur les besoins de durabilité (et pour refléter aussi les coûts économiques de la «non-durabilité»). L'internalisation également nécessaire pour créer des conditions équitables entre modes de transport qui sont en concurrence directe.
60. Pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, deux instruments principaux fondés sur le marché sont en application: la fiscalité de l'énergie et les systèmes d'échange de droits d'émission. La taxation s'applique à l'heure actuelle aux carburants utilisés pour le transport terrestre, tandis que les systèmes d'échange de droits d'émission s'appliquent à l'utilisation de l'électricité et, à partir de 2012, à l'aviation. Le réexamen de la directive sur la fiscalité des produits énergétiques permettra de mieux harmoniser ces deux types d'instruments. Par ailleurs, l'UE œuvre pour qu'une décision soit prise au sein de l'Organisation maritime internationale quant à un instrument global applicable au transport maritime. Actuellement ce mode de transport n'internalise pas encore les coûts du changement climatique²².

²⁰ Dans l'annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes (SEC(2008) 227, accompagnant COM(2010) 435), la Commission a présenté un modèle commun pour la tarification de tous les coûts externes dans tous les secteurs du transport.

²¹ COM(2010) 700.

²² Voir aussi le considérant 3 de la directive 2009/29/CE.

61. Le coût des externalités locales telles que le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion pourrait être internalisé par la tarification de l'usage des infrastructures. La récente proposition de la Commission visant à modifier la directive dite «Eurovignette» est un premier pas en direction d'une plus grande internalisation des coûts générés par les poids lourds, mais les disparités entre politiques nationales en matière de péage routier subsisteront. Une étape ultérieure consistera à introduire progressivement un système d'internalisation harmonisé qui soit obligatoire pour les véhicules commerciaux sur l'ensemble du réseau interurbain. Ce système mettra fin à la situation actuelle où les transporteurs internationaux doivent se procurer l'Eurovignette, cinq vignettes nationales et sont soumis à huit systèmes de télépéage et contrats de péage différents pour pouvoir circuler librement sur les routes à péage européennes.
62. Pour les voitures particulières, les péages routiers sont de plus en plus considérés comme un moyen alternatif de générer des recettes, d'agir sur le trafic et les comportements des usagers. La Commission élaborera des orientations pour l'application de coûts d'internalisation pour tous les véhicules et pour les principales externalités. L'objectif à long terme est de faire payer les usagers, sur l'ensemble du réseau, quel que soit le véhicule, et ce pour refléter à tout le moins les frais de maintenance de l'infrastructure, les coûts de la congestion, de la pollution atmosphérique et sonore.
63. En parallèle, et avant 2020, la Commission élaborera une approche commune pour l'internalisation des coûts de la pollution sonore et locale sur l'ensemble du réseau ferroviaire.
64. De nombreux secteurs du transport bénéficient d'un traitement fiscal avantageux par rapport au reste de l'économie: avantages fiscaux pour les voitures de société, exonération de la TVA et de la taxe énergétique pour le transport maritime et aérien international, etc. D'une manière générale, ces dispositions créent des incitations incompatibles avec les efforts réalisés en vue d'améliorer l'efficacité du système de transport et de réduire ses coûts externes. La Commission examinera les propositions visant à mieux harmoniser les différentes composantes de la fiscalité des transports et à encourager l'introduction rapide de véhicules propres.

3.4. La dimension extérieure

65. Le transport est par nature international. Aussi, la plupart des mesures envisagées dans la présente feuille de route sont liées à des défis concernant le développement du transport au-delà des frontières européennes. L'ouverture des marchés des pays tiers en ce qui concerne les services de transport, les produits et les investissements continue d'être une priorité. Par conséquent, le transport sera systématiquement un volet de nos négociations commerciales (négociations bilatérales, régionales et dans le cadre de l'OMC). Des stratégies adaptées seront mises en place pour assurer la reconnaissance du rôle central de l'UE en matière d'établissement de normes dans le domaine des transports.
66. À cette fin, la Commission mettra l'accent sur les actions suivantes:
- l'extension des règles du marché intérieur via les travaux menés au sein des organisations internationales (OACI, OMI, OTIF, OSJD, CEE/NU, commissions

internationales fluviales, etc.) et, lorsque cela est approprié, obtenir le statut de membre à part entière pour l'UE; la promotion de normes européennes en matière de sécurité, sûreté, de protection de la vie privée et de protection environnementale partout dans le monde par une coopération bilatérale et multilatérale; l'approfondissement du dialogue sur les transports avec les principaux partenaires;

- l'extension à nos voisins immédiats de notre politique en matière de transports et d'infrastructures, y compris en ce qui concerne l'élaboration de plans de contingence de la mobilité, afin de parvenir à une meilleure intégration des marchés²³; un cadre de coopération inspiré par le Traité instituant une communauté des transports avec les Balkans occidentaux afin d'étendre les règles de l'UE à d'autres pays voisins; l'achèvement de l'espace aérien commun européen, couvrant 58 pays et un milliard d'habitants²⁴; la coopération avec les partenaires méditerranéens à la mise en œuvre d'une stratégie maritime méditerranéenne afin de renforcer la sécurité, la sûreté et la surveillance maritimes²⁵; la promotion du déploiement des technologies SESAR, ERTMS et ITS dans le monde, et l'établissement de partenariats internationaux pour la recherche et l'innovation;
- la promotion de notre approche à l'échelle internationale: l'ouverture des marchés des transports à la concurrence libre et non faussée et aux solutions durables d'un point de vue environnemental; la recherche, lors de négociations internationales, d'une plus grande ouverture du marché des transports.

4. CONCLUSION

67. Il ne sera possible de transformer le système européen des transports qu'en combinant une multitude d'initiatives à tous les niveaux. Les différentes actions et mesures exposées dans la présente feuille de route doivent être mises en œuvre. La Commission élaborera les propositions législatives nécessaires, au cours de la décennie à venir, et des initiatives clés seront déjà 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'action européenne et du principe de subsidiarité. La Commission veillera à ce que ces actions renforcent la compétitivité des transports tout en réduisant de 60 % au moins, d'ici 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, avec comme ligne directrice les dix objectifs qui doivent être nos points de repère.
68. La Commission invite le Parlement européen et le Conseil à approuver la présente *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, ainsi que la liste des actions qui y est jointe.

²³ Voir aussi la communication de la Commission COM(2009) 301 sur le partenariat Union européenne-Afrique.

²⁴ Y compris l'espace aérien euro-méditerranéen (voir la communication de la Commission intitulée «Un partenariat pour la démocratie et une prospérité partagée avec le sud de la Méditerranée», COM(2011) 200) ainsi que d'autres pays voisins.

²⁵ Voir COM (2011) 200.

Annexe I: Liste des initiatives

1. UN SYSTEME DE MOBILITE EFFICACE ET INTEGRE

1.1. Un espace européen unique des transports

1. Un véritable marché intérieur des services ferroviaires

- Ouvrir le marché intérieur du transport ferroviaire de passagers à la concurrence, y compris par l'obligation d'attribuer les contrats de services publics dans le cadre d'appels d'offres concurrentiels.
- Mettre en place une autorisation unique par type de véhicule et une certification unique en matière de sécurité pour les entreprises ferroviaires, en renforçant le rôle de l'Agence ferroviaire européenne (AFE).
- Développer une approche intégrée de la gestion des corridors de fret, portant notamment sur les redevances d'accès aux voies.
- Garantir un accès réel et non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services ferroviaires connexes, notamment par le truchement de la séparation structurelle entre la gestion des infrastructures et la fourniture des services²⁶.

2. Achèvement du Ciel unique européen

- Réaliser véritablement un ciel unique européen sans obstacles et déployer selon le calendrier établi le futur système SESAR de gestion du trafic aérien.
- Etablir le cadre juridique et financier approprié en soutien de la politique du Ciel unique européen et consolider les relations entre l'Union européenne et Eurocontrol.

3. Capacité et qualité des aéroports

- Réviser le règlement sur les créneaux horaires pour favoriser une utilisation plus efficiente de la capacité aéroportuaire.
- Clarifier et améliorer les conditions d'entrée sur le marché; fournir des services de qualité, en ce compris les services d'assistance en escale; garantir que tous les acteurs d'un système aéroportuaire répondent à des normes de qualité minimales.
- Capacité aéroportuaire – définir une approche pour régler les problèmes futurs de capacité, en ce compris une meilleure intégration avec le réseau ferroviaire.

²⁶

Les options retenues en matière de séparation structurelle devront viser à assurer le développement de la concurrence, la poursuite des investissements et l'efficacité de la prestation des services par rapport aux coûts.

4. Un «blue belt» maritime et l'accès au marché des ports

L'espace maritime européen sans frontière devrait évoluer vers un «blue belt» où le trafic maritime serait libre, en Europe et dans les régions avoisinantes, afin d'exploiter pleinement le potentiel de la navigation maritime et fluviale.

- Synchroniser l'utilisation des outils de contrôle entre les autorités concernées, garantir l'interopérabilité totale des systèmes de technologies d'information et de communication (TIC) dans le secteur de la navigation maritime et fluviale, garantir le suivi des navires et des marchandises transportées («blue belt») et mettre en place les équipements portuaires adéquats («blue lanes»).
- Etablir un cadre pour l'octroi de dispenses de certificats de pilotage dans les ports de l'UE.
- Réexaminer les restrictions à la prestation de services portuaires.
- Renforcer la transparence en matière de financement des ports et clarifier l'affectation des financements publics aux différentes activités portuaires afin d'éviter toute distorsion de concurrence.

5. Un cadre adapté à la navigation intérieure

- Mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et supprimer les barrières qui freinent une plus grande utilisation de ce mode de transport; analyser et définir les mesures nécessaires et les mécanismes requis pour leur mise en œuvre, en les inscrivant dans un contexte européen plus large.

6. Transport de marchandises par route

- Réexaminer la situation du marché du transport routier de marchandises, ainsi que le degré de convergence concernant notamment entre autres les redevances pour l'usage des infrastructures routières, la législation sociale et en matière de sécurité, la transposition et le respect de la législation dans les États membres, en vue d'ouvrir davantage les marchés des transports routiers. En particulier, poursuivre la suppression des restrictions en matière de cabotage.
- Revoir les règles relatives au tachygraphe afin de rendre son utilisation plus efficace et plus efficace, donner à la police et aux contrôleurs l'accès au registre des entreprises de transport routier existant au niveau de l'UE, lors des contrôles au bord des routes; harmoniser les sanctions en cas d'infractions à la réglementation de l'UE dans le secteur du transport professionnel; harmoniser la formation des agents chargés de faire appliquer la législation.
- Adapter la législation relative aux poids et dimensions des poids lourds aux nouvelles circonstances, technologies et besoins (poids des batteries, meilleure performance aérodynamique, etc.) de manière à faciliter le transport intermodal, la réduction de la consommation globale d'énergie et des émissions.

7. Transport multimodal de marchandises: «e-fret»

Créer le cadre adéquat pour assurer le suivi des marchandises en temps réel, garantir des règles de responsabilité sur un parcours intermodal et promouvoir un transport de marchandises propre.

- Mettre en pratique les concepts de «point d'entrée unique» et de «guichet administratif unique»; au moyen notamment d'un document de transport unique électronique (lettre de transport électronique) et d'un cadre approprié pour le déploiement de technologies de repérage et de suivi, RFID, etc.
- S'assurer que les régimes de responsabilité favorisent le développement du transport ferroviaire, de la navigation intérieure et du transport intermodal.

1.2. Promouvoir des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail

8. Code social pour les travailleurs exécutant des activités mobiles de transport routier

- Encourager et soutenir le dialogue entre les partenaires sociaux en vue d'un accord sur un code social pour les travailleurs exécutant des activités mobiles de transport routier, couvrant notamment le problème des faux indépendants.

9. Un agenda social pour le transport maritime

- Mettre en œuvre les mesures indiquées dans l'Agenda social maritime selon des objectifs stratégiques et les recommandations de la Commission concernant la politique de transport maritime de l'UE jusqu'en 2018.
- Renforcer l'application par les États du pavillon, par les États du port et par les pays fournisseurs de main d'œuvre de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT).
- Inclure l'ensemble ou une partie du personnel navigant dans le champ d'application de plusieurs directives européennes concernant le droit du travail, ou leur octroyer un niveau de protection équivalent par d'autres moyens.
- Actualiser la directive sur la formation des gens de mer (2008/106/CE) suite à la révision de la convention maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'Organisation maritime mondiale; établir un cadre de reconnaissance mutuelle pour la formation des travailleurs portuaires dans les différents domaines d'activité des ports.

10. Un secteur de l'aviation responsable sur le plan social

- Établir un mécanisme pour analyser l'incidence des développements de la réglementation sur les conditions de travail dans le secteur du transport aérien.
- Définir des normes minimales de service et de qualité pour les travailleurs au niveau européen pour l'ensemble de la chaîne de valeur du transport aérien (y compris la gestion du trafic aérien et l'assistance en escale); encourager le dialogue social pour prévenir les

conflits et les interruptions de service minimum dans l'ensemble de la chaîne de valeur du transport aérien.

11. Une analyse de l'approche de l'UE en matière d'emplois et de conditions de travail dans tous les modes de transport

- Évaluer les méthodes de dialogue social en place dans les différents segments du secteur des transports afin d'améliorer ce dialogue et de le rendre plus efficace.
- Garantir la participation des salariés, notamment dans le cadre des comités d'entreprise européens, au sein des sociétés transnationales actives dans le secteur.
- Œuvrer à la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution des carrières, en vue de créer des emplois de qualité, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des transporteurs de l'UE.

1.3. Des transports sûrs

12. Sûreté du fret

- Mettre en œuvre le plan d'action sur le renforcement de la sûreté du fret aérien; définir, si nécessaire, de nouvelles règles en matière de filtrage des marchandises transportées par air et renforcer la sûreté du fret dans les ports.
- Mettre en place dans toute l'UE un système de guichet unique pour la sûreté du fret aérien.

13. Un haut niveau de sûreté et un minimum de désagréments pour les passagers

Promouvoir des méthodes d'inspection/filtrage plus efficaces qui respectent pleinement les droits fondamentaux. De telles méthodes devraient faciliter la mise en place de «points de contrôle de demain», par exemple des couloirs de sûreté, permettant de contrôler un grand nombre de passagers en créant le moins de désagréments et le moins d'intrusion possible. Ces méthodes devraient également favoriser la sûreté dans d'autres zones vulnérables telles que les grandes plateformes de correspondance.

- Favoriser, notamment grâce à des financements, la mise au point de technologies plus efficaces et respectueuses de la vie privée (scanners, dispositifs de détection de nouvelles substances explosives, puces intelligentes, etc.), ainsi que des solutions plus respectueuses de la vie privée dans le cadre des technologies existantes.
- Définir des normes communes de performance des dispositifs de détection ainsi que des procédures de certification pour les équipements de détection.

14. Sûreté des transports terrestres

- Travailler en collaboration avec les États membres sur la sûreté des transports terrestres, en mettant en place, dans un premier temps, un groupe d'experts permanent et en prenant des mesures supplémentaires lorsqu'une action au niveau de l'UE apporte une valeur ajoutée. Les questions de sûreté urbaine feront l'objet d'une attention particulière.

15. Sûreté d'un bout à l'autre

- Accroître le niveau de sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement sans gêner le libre cours des échanges. Des certificats de «sûreté d'un bout à l'autre» en tenant compte des systèmes déjà existants devraient être envisagés.
- Réaliser une évaluation conjointe de la sûreté couvrant tous les modes de transport.
- Intégrer les effets potentiels des attaques terroristes et criminelles dans la préparation des plans de continuité de la mobilité (cf. initiative 23).
- Poursuivre la coopération internationale dans la lutte contre le terrorisme et les autres activités criminelles comme la piraterie. Dans ce contexte, la dimension externe (cf. initiative 40) est fondamentale.

1.4. Agir en faveur de la sécurité des transports: sauver des milliers de vies

16. Vers une vision «zéro mort» sur les routes

- Harmoniser et déployer les technologies en matière de sécurité routière – comme les dispositifs d'assistance au conducteur, les limiteurs (intelligents) de vitesse, les systèmes de rappel de bouclage de la ceinture de sécurité, l'eCall, les systèmes coopératifs et les interfaces véhicules/infrastructures. Améliorer les contrôles techniques, y compris pour les systèmes de propulsion alternatifs.
- Mettre au point une stratégie d'action globale relative aux blessés de la route et aux services d'intervention d'urgence, comportant des définitions communes et une classification harmonisée des dommages corporels et des décès afin de parvenir à définir un objectif de réduction du nombre de blessés.
- Mettre l'accent sur la formation et l'éducation de tous les usagers; promouvoir l'utilisation d'équipements de sécurité (ceintures de sécurité, vêtements de protection, dispositifs anti-manipulation).
- Prêter une attention particulière aux usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, notamment grâce à des infrastructures et des technologies des véhicules plus sûres.

17. Une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile

La sécurité aérienne en Europe est élevée, mais elle n'est pas la meilleure du monde. L'objectif doit être de devenir la région du monde la plus sûre pour l'aviation. À cette fin, il convient d'élaborer une vaste stratégie européenne de la sécurité aérienne, sur la base des travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), qui portera sur les aspects suivants:

- améliorer la collecte, la qualité, l'échange et l'analyse des données en réexaminant la législation sur les rapports d'incidents dans l'aviation civile;
- adapter le cadre réglementaire de la sécurité aérienne aux nouvelles technologies (SESAR);

- veiller à ce que la stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation soit mise en œuvre de manière cohérente dans tous les secteurs de l'aviation;
- promouvoir la transparence et l'échange d'informations sur la sécurité avec l'OACI et les autres partenaires internationaux dans le domaine de l'aviation, notamment dans le cadre de l'initiative «Global Safety Information Exchange»; coopérer en matière de sécurité avec les pays hors UE, notamment les États-Unis, sur des aspects tels que la convergence réglementaire, la reconnaissance mutuelle et l'assistance technique;
- élaborer, au niveau de l'UE, un système de gestion de la sécurité qui prévoit des objectifs et des méthodes de mesure en matière de performances de sécurité, afin de déceler les risques et d'améliorer de manière continue les niveaux de sécurité.

18. Des transports maritimes plus sûrs

- Coopérer avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de moderniser la législation dans le domaine de la sécurité des navires à passagers.
- Faire de SafeSeaNet le système de base pour tous les outils d'information utilisés dans le cadre de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la protection de l'environnement marin en cas de pollution causée par les navires;
- Evaluer la faisabilité de la création d'un registre de l'UE et d'un pavillon de l'UE pour le transport maritime et fluvial. Fondamentalement, le signe «UE» serait un label de qualité certifiant la sécurité, la sûreté et la qualité environnementale d'un navire, ainsi que le degré élevé de qualification professionnelle de son personnel.
- Evaluer la faisabilité d'un partage des fonctions des garde-côtes dans l'UE, notamment pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection de l'environnement marin.

19. Sécurité ferroviaire

- Mettre progressivement en place une approche sectorielle pour la certification de la sécurité dans le secteur du transport ferroviaire, sur la base des approches existantes applicables aux gestionnaires d'infrastructures et aux entreprises ferroviaires, le but étant d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre une norme européenne.
- Renforcer le rôle de l'Agence ferroviaire européenne dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne la supervision des mesures nationales de sécurité, arrêtées par les autorités de sécurité nationales, et l'harmonisation progressive de ces mesures.
- Améliorer les procédures de certification et de maintenance des composants critiques pour la sécurité servant à fabriquer le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires.

20. Transport des marchandises dangereuses

- Rationaliser les règles pour le transport intermodal des marchandises dangereuses afin d'assurer l'interopérabilité des différents modes de transport.

1.5. Qualité et fiabilité des services

21. Droits des passagers

- Développer une interprétation uniforme de la législation européenne en matière de droits des passagers; assurer sa mise en œuvre harmonisée et effective afin de garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises et un standard minimum de protection pour les Européens.
- Élaborer des principes communs applicables aux droits des passagers quel que soit le mode de transport (charte des droits des passagers), notamment le droit à l'information et la clarification des droits existants; voire, à un stade ultérieur, l'adoption d'un règlement-cadre européen unique couvrant les droits des passagers pour tous les modes de transport (code de l'UE).
- Améliorer la qualité du transport pour les personnes âgées ainsi que pour les passagers à mobilité réduite et les personnes souffrant d'un handicap ce, notamment par une meilleure accessibilité aux infrastructures.
- Compléter le cadre législatif existant par des mesures permettant de couvrir les passagers pour des déplacements multimodaux, avec des titres de transport intégrés ayant fait l'objet d'un seul contrat d'achat, et en cas de faillite d'un opérateur de transport.
- Renforcer les droits des passagers au niveau international par une plus grande harmonisation via l'inclusion de normes de qualité de prise en charge dans les accords internationaux pour tous les modes de transport.

22. Mobilité continue de porte à porte

- Définir les mesures nécessaires en vue d'une intégration accrue des différents modes de transport afin d'offrir aux passagers la possibilité de déplacements multimodaux continus de porte à porte.
- Créer un cadre en faveur du développement et de l'utilisation de systèmes intelligents, interopérables et multimodaux, pour la programmation des horaires, l'information, la réservation en ligne et la billetterie. Ce cadre pourrait être assorti d'une proposition législative garantissant l'accès des prestataires de services privés à l'information en temps réel sur les déplacements et le trafic.

23. Plans de continuité pour la mobilité

- Assurer la mise en place de plans de mobilité garantissant la continuité des services en cas de perturbations graves. Ces plans devraient notamment couvrir les questions de l'accès prioritaire aux installations en bon état de fonctionnement, de la coopération entre gestionnaires d'infrastructures, opérateurs, autorités nationales et pays voisins, et de l'adoption temporaire ou de l'assouplissement de règles spécifiques.

2. INNOVER POUR L'AVENIR – TECHNOLOGIES ET COMPORTEMENTS

2.1. Une stratégie européenne de recherche et d'innovation dans le domaine des transports

24. Une feuille de route technologique

La fragmentation des efforts européens en matière de recherche et de développement est très préjudiciable. Les domaines où des efforts européens communs sont les plus susceptibles d'apporter une valeur ajoutée sont les suivants:

- des véhicules propres, sûrs et silencieux pour tous les modes de transport, notamment les véhicules routiers, les navires, les péniches, le matériel ferroviaire roulant et les aéronefs (en particulier par l'utilisation de nouveaux matériaux, de nouveaux systèmes de propulsion et d'outils électroniques et de gestion permettant d'organiser et intégrer des systèmes de transport complexes);
- des technologies permettant d'améliorer la sûreté et la sécurité des transports;
- des systèmes de transport et des véhicules nouveaux ou non conventionnels tels que les aéronefs sans personnel à bord ou les systèmes non conventionnels de distribution de marchandises;
- une stratégie durable pour des carburants de remplacement, y compris les infrastructures appropriées;
- des systèmes intégrés de gestion et d'information facilitant la prestation de services de mobilité intelligents, la gestion du trafic permettant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules, le suivi et la gestion en temps réel des flux de marchandises; ainsi que des systèmes d'information, de réservation et de paiement pour les passagers;
- des infrastructures intelligentes (terrestres et spatiales) permettant de garantir le plus haut niveau d'échange d'informations et d'interopérabilité entre les différentes formes de transports et la communication entre infrastructures et véhicules;
- des innovations pour une mobilité urbaine durable, dans le prolongement du programme CIVITAS, et des initiatives pour les systèmes de péage urbain et de restriction d'accès.

25. Une stratégie pour l'innovation et le déploiement

Identification des stratégies d'innovation, y compris en ce qui concerne les instruments de gouvernance et de financement à mettre en œuvre, propres à assurer le déploiement rapide des résultats de la recherche, par exemple:

- le déploiement de systèmes de mobilité intelligente, par exemple le futur système de gestion du trafic aérien (SESAR), le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les systèmes d'information ferroviaire, les systèmes de surveillance maritime (SafeSeaNet), les services d'information fluviale (SIF), le système de transport intelligent (STI) et les systèmes d'information et de gestion pour le transport multimodal de future génération;

- la définition et le déploiement d'une plate-forme ouverte pour des équipements électroniques embarqués dans des véhicules, pouvant remplir différentes fonctions, notamment en matière de tarification routière;
- le développement d'un plan d'investissement en faveur de nouveaux services de navigation, de suivi du trafic et de communication permettant d'intégrer les flux d'information, les systèmes de gestion et les services de mobilité sur la base d'un Plan européen multimodal intégré d'information et de gestion. Des projets de démonstration pour l'électromobilité (et les autres combustibles de substitution) – en ce compris les infrastructures de recharge et de ravitaillement ainsi que les systèmes de transport intelligents –, l'accent étant mis sur les zones urbaines où les seuils de pollution atmosphérique sont souvent dépassés;
- les partenariats pour une mobilité intelligente et des projets de démonstration de solutions durables pour le transport urbain (notamment pour les systèmes de péage);
- des mesures visant à promouvoir l'accélération du remplacement des véhicules inefficaces et polluants.

26. Un cadre réglementaire pour des transports innovants

Définition d'un cadre réglementaire adéquat prévoyant, selon le cas, des mesures de normalisation ou de régulation:

- des normes appropriées pour les émissions de CO₂ des véhicules pour tous les modes de transport, accompagnées si nécessaire par des exigences d'efficacité énergétique couvrant tous les types de systèmes de propulsion;
- des normes de niveaux d'émission de bruit pour les véhicules;
- des mesures garantissant une réduction des émissions de CO₂ et des émissions polluantes en conditions de conduite réelle, au moyen d'une proposition, au plus tard en 2013, d'actualisation du cycle de mesure d'émissions;
- des stratégies de marchés publics assurant une intégration rapide de nouvelles technologies;
- des règles en matière d'interopérabilité des infrastructures pour le rechargement des véhicules propres;
- des lignes directrices et des normes pour les infrastructures de ravitaillement;
- des normes relatives à l'interface pour les communications entre infrastructures, entre véhicules et infrastructures et entre véhicules;
- les conditions d'accès aux données sur les transports à des fins de sécurité et de sûreté;
- des spécifications pour des systèmes de tarification et de paiement intelligents dans le domaine des transports;
- une meilleure mise en œuvre des règles et des normes en vigueur.

2.2. Promouvoir un comportement plus durable

27. Informations sur les voyages

- Sensibiliser les passagers à l'existence d'alternatives au transport individuel conventionnel (moindre recours à l'automobile, marche et vélo, covoiturage, «parc-relais», billetterie intelligente, etc.).

28. Étiquetage des véhicules en ce qui concerne les émissions de CO₂ et la consommation de carburant

- Réexaminer la directive «étiquetage» pour la rendre plus efficace. Il s'agira notamment d'envisager d'étendre son champ d'application aux véhicules utilitaires légers et de catégorie L et d'harmoniser l'étiquetage et les catégories de consommation des véhicules dans les différents États membres.
- Favoriser l'adoption de pneus économes en carburant, sûrs et à faible niveau de bruit, au-delà des normes en vigueur en matière de réception²⁷.

29. Calcul de l'empreinte carbone

- Promouvoir les systèmes de certification des émissions de gaz à effet de serre pour les entreprises et élaborer des normes européennes communes afin d'estimer l'empreinte carbone de chaque passager et de chaque opération de transport de marchandises, avec des versions adaptées aux différents utilisateurs (entreprises, particuliers...), afin de leur permettre de faire les meilleurs choix possibles et faciliter la commercialisation de solutions de transport plus propres.

30. Conduite écologique et limitations de vitesse

- Inclure des exigences de conduite économique dans les futures révisions de la directive sur le permis de conduire et prendre les mesures nécessaires pour accélérer le déploiement de systèmes de transport intelligents favorisant la conduite écologique. Les techniques d'économie de carburant devraient également être développées et promues pour les autres modes de transport, par exemple la descente continue pour les aéronefs.
- Etudier les démarches envisageables pour limiter la vitesse maximale des véhicules utilitaires légers afin de réduire la consommation d'énergie, de renforcer la sécurité routière et d'assurer des conditions équitables.

2.3. Pour une mobilité urbaine intégrée

31. Plans de mobilité urbaine

- Mettre en place au niveau européen des procédures et des mécanismes de soutien financier pour la préparation d'audits sur la mobilité urbaine et de plans de mobilité urbaine, et dresser un tableau de bord européen de la mobilité urbaine fondé sur des

²⁷

Y compris l'adoption de toutes les mesures de mise en œuvre de la directive (CE) n° 1222/2009 sur l'étiquetage des pneumatiques. Cette adoption permettrait de parvenir à une économie de carburant de 5 % sur l'ensemble du parc de l'UE d'ici à 2020.

objectifs communs; étudier la possibilité, pour les villes d'une certaine taille, d'une approche contraignante fondée sur des normes nationales correspondant aux orientations de l'UE.

- Lier l'octroi des fonds de développement régional et de cohésion à la présentation par les villes et les régions d'un certificat d'audit valable, établi de manière indépendante, confirmant leurs performances en termes de mobilité urbaine et la viabilité de leur plan de mobilité.
- Etudier la possibilité d'un cadre de soutien européen pour la mise en œuvre progressive de plans de mobilité urbaine dans les villes européennes.
- Intégrer la mobilité urbaine dans un éventuel partenariat pour l'innovation «Villes intelligentes» ("Smart Cities").
- Encourager les grandes entreprises à se doter de plans de gestion de la mobilité de leurs salariés.

32. Encadrement de la tarification urbaine au niveau de l'UE

- Mettre en place un cadre juridique, opérationnel et technique pour l'installation et l'exploitation d'une tarification urbaine et de systèmes de restriction d'accès, applicables aux véhicules et aux infrastructures, y compris les modalités de mise en œuvre.

33. Définition d'une stratégie pour une logistique urbaine à émissions quasi nulles d'ici à 2030

- Définir des orientations fondées sur les meilleures pratiques, afin de mieux suivre et gérer les flux de marchandises en ville (centres de regroupement, taille des véhicules dans les centres-villes historiques, restrictions réglementaires, créneaux de livraison, utilisation du potentiel de transport par voie d'eau).
- Définir une stratégie en vue d'une «logistique urbaine à taux d'émission zéro», tenant compte de l'aménagement du territoire, des accès ferroviaires et fluviaux, des pratiques commerciales et de l'information des entreprises, des modes de tarification et des normes technologiques des véhicules.
- Promouvoir l'achat public groupé de véhicules à faible taux d'émission pour les flottes commerciales (camions de livraison, taxis, bus, etc.).

3. INFRASTRUCTURES MODERNES ET FINANCEMENT INTELLIGENT

3.1. Infrastructures de transport: cohésion territoriale et croissance économique

34. Un réseau principal constitué d'infrastructures stratégiques européennes – Pour un réseau de mobilité européen

- Définir, dans de nouvelles orientations RTE-T, un réseau principal d'infrastructures stratégiques européennes intégrant les parties orientales et occidentales de l'Union européenne, qui soit le fondement de l'espace européen unique des transports; prévoir les connexions appropriées avec les pays voisins.

- Concentrer l'action de l'Union européenne sur les composantes du réseau RTE-T présentant la plus grande valeur ajoutée européenne (maillons transfrontaliers manquants, points de connexion intermodale et principaux goulets d'étranglement).
- Déployer des technologies intelligentes et interopérables à grande échelle (SESAR, ERTMS, RIS, systèmes de transport intelligents - STI, etc.) afin d'optimiser la capacité et l'utilisation des infrastructures.
- Veiller à ce que les infrastructures de transport financées par l'UE tiennent compte des impératifs d'efficacité énergétique et des contraintes liées au changement climatique (résilience au changement climatique de l'ensemble des infrastructures, stations de ravitaillement/rechargement pour véhicules propres, choix des matériaux de construction, etc.).

35. Des corridors de fret multimodaux pour des réseaux de transport durable

- Créer dans le cadre du «réseau principal» des structures pour les corridors de fret multimodaux, afin de synchroniser les investissements et les travaux d'infrastructure et de permettre la fourniture de services de transport efficaces, innovants et multimodaux, y compris des services ferroviaires de moyenne ou longue distance.
- Soutenir le transport multimodal et l'acheminement par wagons isolés, favoriser l'intégration des voies navigables dans le système de transport et promouvoir l'écinnovation dans le transport de fret; soutenir la mise en service de véhicules et de navires neufs et la remise en état des anciens.

36. Critères d'évaluation ex-ante des projets

- Introduire des critères d'évaluation ex-ante pour s'assurer de la valeur ajoutée européenne des projets d'infrastructures, qu'ils respectent le principe du «service rendu» et génèrent des revenus suffisants.
- Rationaliser les procédures pour les projets d'intérêt européen majeur, afin de garantir (i) l'achèvement de tout le cycle des procédures dans un délai raisonnable; (ii) un schéma de communication qui cadre avec la mise en œuvre du projet; (iii) une planification intégrée tenant compte des questions environnementales dès les premiers stades de la procédure de planification.
- Intégrer dans le processus d'évaluation ex-ante une vérification de la faisabilité d'un PPP, afin que cette option soit analysée de manière approfondie avant toute demande de financement de l'UE.

3.2. Un cadre de financement cohérent

37. Un nouveau cadre de financement pour les infrastructures de transport

- Élaborer un cadre de financement des infrastructures assorti de conditions suffisantes pour soutenir l'achèvement du réseau principal du RTE-T et d'autres programmes d'infrastructures, qui intègre les stratégies d'investissement du programme RTE-T et des Fonds structurels et de cohésion, et tienne compte des revenus générés par les activités de transport.

- Apporter le soutien de l'UE au développement et au déploiement de technologies pour une utilisation plus efficace et une décarbonisation des infrastructures (nouvelle tarification du réseau routier et nouveaux systèmes de péage, systèmes de transport intelligents et programmes d'amélioration des capacités).
- Lier le financement au titre des RTE-T aux progrès allant dans le sens de l'achèvement du réseau principal des RTE-T et à la mise en commun des ressources nationales le long des corridors.

38. Engagement du secteur privé

- Mettre en place un cadre propice au développement des PPP: (i) instaurer une procédure formelle d'examen approfondi des projets RTE-T afin d'identifier ceux qui se prêteraient à ce mode de financement; (ii) mettre en place graduellement des modalités normalisées et prévisibles pour la passation de marchés de type PPP portant sur des projets RTE-T; et (iii) réviser en conséquence la réglementation RTE-T afin de tenir compte des procédures de passation de marchés de type PPP et de leurs mécanismes de paiement.
- Dans le cadre de la coopération établie entre les services de la Commission et l'EPEC, inciter les États membres à recourir davantage aux PPP, en tenant compte cependant du fait que tous les projets ne s'y prêtent pas, et apporter aux États membres l'expertise nécessaire.
- Participer à la conception de nouveaux instruments financiers pour le secteur des transports, et notamment à l'initiative de l'UE en faveur d'emprunts obligataires pour le financement de projets.

3.3. Etablir un niveau de prix correct et éviter les distorsions

39. Améliorer la tarification et la fiscalité

Phase I (jusqu'en 2016)

Remanier les tarifs et les taxes de manière à renforcer le rôle du transport en tant qu'élément de la compétitivité européenne. Faire en sorte que la charge globale supportée par le secteur reflète le coût total du transport, y compris les coûts d'infrastructure et les coûts externes;

- Réviser la fiscalité des carburants, en indiquant clairement le type d'énergie et la teneur en CO₂.
- Introduire progressivement une redevance d'utilisation de l'infrastructure obligatoire pour les poids lourds, en remplaçant les redevances existantes par un système basé sur une structure tarifaire commune et sur des éléments tels que la récupération des coûts liés à l'usure, au bruit et à la pollution locale.
- Evaluer les systèmes de péage routiers existants et leur compatibilité avec les traités UE; définir des orientations pour l'application aux véhicules routiers de l'internalisation des coûts, consistant à intégrer le coût de la congestion, des émissions de CO₂ (si pas inclus dans les taxes sur les carburants), de la pollution locale, du bruit et des accidents; offrir des incitations aux États membres qui lancent des projets pilotes pour la mise en œuvre de dispositifs correspondant à ces orientations.

- Poursuivre l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport appliquant des principes communs, en tenant compte des spécificités de chacun.
- Créer un cadre permettant d'affecter une partie des recettes à la mise en place d'un système de transport intégré et efficace.
- Elaborer des orientations clarifiant les possibilités de financement public pour les différents modes et infrastructures de transport, lorsque cela est nécessaire.
- Réexaminer, le cas échéant, la fiscalité des transports, (i) en liant la taxation des véhicules à leurs performances environnementales, (ii) en reflétant les modifications à apporter au système actuel de la TVA pour le transport de passagers et (iii) en revoyant le système d'imposition des voitures de société afin d'éliminer les distorsions et de favoriser l'utilisation généralisée de véhicules propres.

Phase II (2016 à 2020)

- En s'appuyant sur les résultats de la phase I, parvenir à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris les coûts liés au bruit, à la pollution locale et à la congestion en ajout à la récupération obligatoire des coûts d'usure); internaliser le coût de la pollution locale et du bruit dans les ports et aéroports, ainsi que le coût de la pollution atmosphérique en mer, et étudier la possibilité d'une internalisation obligatoire des coûts sur toutes les voies navigables de l'UE; élaborer des mesures fondées sur des mécanismes de marché pour réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre.

4. DIMENSION EXTERIEURE

40. Les transports dans le monde: la dimension extérieure

Le transport est par nature international. C'est pourquoi la plupart des mesures envisagées dans le présent livre blanc concernent des aspects liés au développement des transports au-delà des frontières européennes. L'ouverture des marchés des pays tiers en ce qui concerne les services de transport, les produits et les investissements continue d'être une priorité. Par conséquent, le transport sera systématiquement un volet de nos négociations commerciales (négociations bilatérales, régionales et dans le cadre de l'OMC). Des stratégies adaptées seront mises en place pour assurer la reconnaissance du rôle central de l'UE en matière d'établissement de normes dans le domaine des transports. La Commission mettra l'accent sur les objectifs suivants:

- l'extension des règles du marché intérieur via les travaux menés au sein des organisations internationales (OMC, OACI, OMI, OTIF, OSJD, CEE/NU, commissions internationales fluviales, etc.) et lorsque cela est approprié, l'obtention du statut de membre à part pour l'UE; la promotion des normes européennes en matière de sécurité, de sûreté, de protection de la vie privée et de préservation de l'environnement partout dans le monde; l'approfondissement du dialogue sur les transports avec les principaux partenaires;
- l'achèvement de l'espace aérien européen commun, couvrant 58 pays et un milliard d'habitants; la conclusion d'un accord global sur les services aériens avec les principaux partenaires économiques (Brésil, Chine, Inde, Russie, Corée du Sud, etc.) et l'élimination,

dans les pays tiers, des restrictions à l'investissement dans les transports aériens; la promotion du déploiement de la technologie SESAR;

- la promotion, dans le cadre des enceintes multilatérales et des relations bilatérales, de politiques axées sur l'efficacité énergétique et sur les objectifs du présent livre blanc en matière de changement climatique;
- l'utilisation continue des leviers multilatéraux (OACI, OMI et OMD) et bilatéraux pour lutter contre le terrorisme, éventuellement dans la perspective d'accords internationaux et d'un renforcement du dialogue sur la sûreté avec les partenaires stratégiques, à commencer par les États-Unis; une coopération internationale pour une évaluation commune des menaces, la formation de fonctionnaires de pays tiers, l'organisation d'inspections conjointes, la prévention de la piraterie en mer, etc.; la reconnaissance au niveau international de la notion UE de «système de sûreté à guichet unique»;
- la mise en place d'un cadre de coopération permettant d'étendre à nos voisins immédiats notre politique en matière de transports et d'infrastructures, afin d'améliorer l'interconnexion des infrastructures et l'intégration accrue des marchés, y compris l'élaboration de plans de continuité pour la mobilité;
- la coopération avec les partenaires méditerranéens en vue de la mise en œuvre d'une stratégie maritime méditerranéenne de renforcement de la sécurité, de la sûreté et de la surveillance maritimes;
- l'adoption de mesures appropriées pour parvenir à la suppression des exemptions accordées aux conférences maritimes en dehors de l'UE;
- l'établissement de partenariats de recherche et d'innovation pour trouver des réponses communes aux problèmes d'interopérabilité des systèmes de gestion de transport, d'adoption de carburants pauvres en carbone, de sûreté et de sécurité.