



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2009/2096(INI)

2.2.2010

PROJET DE RAPPORT

sur un avenir durable pour les transports
(2009/2096(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Mathieu Grosch

PR_INI

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	10

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur un avenir durable pour les transports (2009/2096(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission intitulée "Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie" (COM(2009)0279),
- vu les conclusions de la présidence du Conseil des 17 et 18 décembre 2009 sur la communication de la Commission intitulée "Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie" (17692/2009),
- vu le Livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix" (COM(2001)0370),
- vu la communication de la Commission intitulée "Pour une Europe en mouvement – mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne" (COM(2006)0314),
- vu le Livre vert de la Commission sur les instruments fondés sur le marché en faveur de l'environnement et des objectifs politiques connexes (COM(2007)0140),
- vu la communication de la Commission intitulée "Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes" (COM(2008)0435),
- vu la communication de la Commission intitulée "Écologisation des transports" (COM(2008)0433),
- vu la communication de la Commission intitulée " limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés Celsius - Route à suivre à l'horizon 2020 et au-delà" (COM(2007)0002),
- vu le Livre vert de la Commission intitulé "RTE-T: un réexamen des politiques - vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports" (COM(2009)0044),
- vu la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe" (COM(2008)0886),
- vu la communication de la Commission intitulée "L'agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe" (COM(2007)0606),
- vu la communication de la Commission intitulée "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable" (COM(2006)0336),
- vu la communication de la Commission sur le transport maritime à courte distance (COM(2004)0453),

- vu la communication de la Commission sur une politique portuaire européenne (COM(2007)0616),
- vu la communication de la Commission intitulée "Vers une mobilité plus sûre, plus propre et plus performante en Europe: premier rapport sur l'initiative "Véhicule intelligent" (COM(2007)0541),
- vu la communication de la Commission intitulée "Programme d'action européen pour la sécurité routière – Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée" (COM(2003)0311),
- vu la communication de la Commission intitulée "Programme d'action européen pour la sécurité routière - bilan à mi-parcours" (COM(2006)0074),
- vu le Livre vert de la Commission intitulé "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine" (COM(2007)0551),
- vu la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour la mobilité urbaine" (COM(2009)0490),
- vu sa résolution du 12 avril 2005 sur transport maritime à courte distance¹,
- vu sa résolution du 29 septembre 2005 sur le programme d'action européen pour la sécurité routière: Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: un effort commun²,
- vu sa résolution du 18 janvier 2007 sur le programme d'action européen pour la sécurité routière — bilan à mi-parcours³,
- vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur "Pour une Europe en mouvement - mobilité durable pour notre continent"⁴,
- vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire⁵,
- vu sa résolution du 5 septembre 2007 sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable⁶,
- vu sa résolution du 11 mars 2008 sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement⁷,
- vu sa résolution du 19 juin 2008 sur le thème "Vers une mobilité plus sûre, plus propre et

¹ JO C 33E du 9.2.2006, p. 142

² JO C 227E du 21.9.2006, p. 609

³ JO C 244E du 18.10.2007, p. 220

⁴ JO C 175E du 10.7.2008, p.

⁵ JO C 175E du 10.7.2008, p.

⁶ JO C 187E du 24.7.2008, p. 154

⁷ JO C 66E du 20.3.2009, p. 1

- plus performante en Europe: premier rapport sur l'initiative 'Véhicule intelligent'¹,
- vu sa résolution du 4 septembre 2008 sur le transport de marchandises en Europe²,
 - vu sa résolution du 4 septembre 2008 sur une politique portuaire européenne³,
 - vu sa résolution du 11 mars 2009 sur l'écologisation des transports et l'internalisation des coûts externes⁴,
 - vu sa résolution du 22 avril 2009 sur le Livre vert sur l'avenir de la politique du RTE-T⁵,
 - vu sa résolution du 23 avril 2009 sur le plan d'action en faveur de systèmes de transport intelligents⁶,
 - vu sa résolution du 23 avril 2009 sur un plan d'action sur la mobilité urbaine⁷,
 - vu l'article 48 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, ainsi que de la commission du développement régional (A7-0000/2010),
- A. considérant que le secteur des transports constitue un élément essentiel pour le développement de l'Union européenne et de ses régions, qui influe directement sur la compétitivité et la cohésion sociale des régions et apporte une contribution considérable à la réalisation du marché intérieur européen,
- B. considérant que le secteur des transports pèse d'un poids considérable sur la politique économique et de l'emploi puisqu'il contribue, mesuré par rapport au PIB, à 10% de la prospérité de l'Union européenne et représente plus de 10 millions d'emplois;
- C. considérant que le secteur des transports a des incidences considérables sur la qualité de la vie et la santé des populations, mais que tout en facilitant la mobilité privée et professionnelle de la population il était responsable en 2006 de 24,6% des émissions totales de CO₂ et que cette part a augmenté depuis; considérant que la sécurité routière n'a toujours pas enregistré d'améliorations suffisantes puisqu'en 2008, 39 000 personnes sont mortes et 300 000 autres ont été grièvement blessées dans des accidents de la route,, D.
considérant que dans le cadre du paquet climatique l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 1990 et que cet objectif demeure contraignant;
- E. considérant que les objectifs fixés dans le Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement

¹ JO C 286E du 27.11.2009, p.45.

² JO C 295E du 4.12.2009, p.79.

³ JO C 295E du 4.12.2009, p.74.

⁴ Textes adoptés, P6_TA(2009)0119.

⁵ Textes adoptés, P6_TA(2009)0258.

⁶ Textes adoptés, P6_TA(2009)0308.

⁷ Textes adoptés, P6_TA(2009)0307.

atteints et qu'il est donc nécessaire de vérifier si ces objectifs doivent être maintenus ou reformulés,

- F. considérant que des problèmes de mise en œuvre, comme une mise en œuvre tardive ou incorrecte, ont gravement nui à l'efficacité de la législation européenne, et qu'il est urgent de remédier à cette situation,
- G. considérant que les travaux parlementaires doivent être organisés de manière cohérente, notamment dans les domaines qui touchent directement la politique des transports, comme l'environnement, la politique sociale et la politique de l'emploi,
- H. considérant que la crise économique et financière a frappé de plein fouet le secteur des transports mais qu'elle devrait être utilisée comme une occasion d'apporter un soutien ou une aide tourné(e) vers l'avenir au secteur des transports,
- I. considérant que les agences de transport jouent un rôle essentiel dans l'instauration progressive d'un espace des transports européen et qu'il est nécessaire que le système routier, qui est la forme de transport la plus utilisée, dispose d'une structure adéquate qui contribue à le rendre plus efficace et plus durable;
- J. considérant qu'il est vital également pour le secteur des transports de fixer des objectifs mesurables afin de mieux contrôler l'efficacité de la politique des transports, d'une part, et d'élaborer une planification sociale et économique, d'autre part,
- K. considérant que les avancées importantes réalisées dans le domaine de la recherche, des infrastructures et des techniques exigent une adaptation des instruments et des moyens financiers,
- L. considérant que l'évolution de la société et de nombreux secteurs d'activité économique entraîne une augmentation de la demande de transport et que tous les modes de transport sont concernés mais qu'il convient d'évaluer ces derniers en fonction de leur efficacité économique, environnementale, sociale et en termes d'emplois,
- M. considérant qu'à l'avenir une coopération durable sera nécessaire entre tous les modes de transport, tant en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises afin de mettre en place des chaînes de transport sûres et cohérentes sur le plan logistique,

Défis sociaux, économiques et environnementaux

1. est convaincu que l'accroissement de la population, notamment dans les villes, va se traduire par des difficultés en termes de sécurité et de capacité pour les transports et que de ce point de vue, il convient d'accorder une attention particulière au droit fondamental à la mobilité et à sa mise en œuvre; souligne à cet égard que dans les agglomérations notamment, les chaînes de transport multimodales et les moyens de transport collectifs sont porteurs d'avenir,
2. estime qu'une augmentation de la demande, y compris dans le secteur du fret, pose des difficultés en termes de capacité et de réduction de l'efficacité en raison de problèmes infrastructurels, raison pour laquelle il convient de renforcer l'utilisation co-modale et la

sécurité des usagers du transport et celle du fret,

- insiste sur le fait que la décarbonisation du transport représente l'un des principaux défis que devra relever la future politique des transports de l'UE, qui devra utiliser pour ce faire tous les moyens dont elle dispose, y compris les moyens durables, comme par exemple une combinaison de sources d'énergie, des mesures tarifaires et l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport à condition que les recettes qui en découlent soient utilisées pour améliorer le caractère durable de la mobilité; souligne qu'il faut à cet égard prioritairement mettre en place des incitations financières, sans toutefois que cela entraîne de distorsions de concurrence, au lieu d'imposer des sanctions;

Une co-modalité efficace

- constate que l'évolution du transport des personnes et des marchandises dans sa globalité ne pose pas la question du transfert de trafic mais plutôt celle de l'utilisation efficace des différents modes de transport, raison pour laquelle la politique européenne des transports doit tendre vers une co-modalité efficace;
- souligne qu'une co-modalité efficace ne devrait pas uniquement être mesurée à l'aune de critères de rentabilité mais également de critères environnementaux, sociaux et liés aux conditions de travail et à la sécurité, en tenant compte des possibilités et des situations de départ des différents modes de transport, d'une part, et des pays et régions, d'autre part;

Achèvement du marché intérieur

- demande un contrôle régulier de la législation européenne, ainsi que de sa transposition et de son application afin d'en garantir l'efficacité; demande à la Commission d'éliminer résolument les obstacles engendrés par la transposition tardive ou incorrecte de la législation européenne dans les États membres;
- constate que les transports jouent un rôle essentiel dans l'achèvement du marché intérieur ainsi que dans la liberté de circulation des citoyens et des marchandises et qu'il faudrait parvenir à une ouverture réglementée du marché, notamment dans les transports ferroviaires; cette ouverture complète du marché devra s'accompagner d'autres mesures pour éviter les distorsions de concurrence, notamment dans les domaines social, fiscal et environnemental;
- insiste sur le fait que les transports ont des répercussions sur la politique sociale, sur la politique en matière de santé et de sécurité et que dans le cadre de la création d'un espace unique des transport, les conditions de travail ainsi que les conditions de formation doivent être harmonisées et améliorées; souligne que la création de centres de formation européens et de centres d'excellence de l'UE dans les États membres peut notamment contribuer à l'amélioration de la qualité de la formation et du statut des personnes travaillant dans le secteur des transports ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle des formations;
- estime que l'efficacité de la politique des transports consiste à évaluer les programmes (comme par exemple Galileo et les STI) et, le cas échéant, à les réorienter ou à les poursuivre; il est ainsi nécessaire d'élaborer un nouveau programme pour la sécurité

routière, de dresser un bilan intermédiaire pour le programme Naiades, de mettre en œuvre le programme Open Sky et de poursuivre, sous une forme simplifiée, le programme Marco Polo;

Agences européennes

10. estime que l'interopérabilité technique, au même titre que la certification européenne et la reconnaissance mutuelle sont des éléments essentiels au bon fonctionnement du marché intérieur et que la mise en œuvre de ces éléments relève plus que jamais du mandat des diverses agences;
11. souligne que 75% des transports se font sur route et qu'il est donc nécessaire de créer une agence pour le transport routier; demande que cette agence ait pour mission de garantir le droit des citoyens à une mobilité en toute sécurité, de soutenir de nouvelles applications (comme Galileo et les systèmes de transport intelligents), d'accompagner des programmes de recherche et d'intervenir sur le plan réglementaire lorsqu'il s'agit de lever les obstacles au fonctionnement durable du marché intérieur;

Recherche et technologie

12. souligne qu'il faut encourager les systèmes intelligents dans les transports, comme notamment Galileo et les STI, dans le domaine de la recherche comme dans son application, car ils contribuent à des améliorations notables de l'environnement par une réduction des gaz d'échappement et du bruit, tout en apportant des solutions aux blocages infrastructurels, en améliorant la sécurité et - ce qui n'est pas le moindre – en renforçant l'indépendance énergétique;
13. souligne que l'harmonisation des documents de transport conformément aux normes les plus récentes en matière de communication, et leur applicabilité multimodale et internationale peut contribuer à l'amélioration sensible de la sécurité et de la logistique ainsi qu'à une forte réduction de la bureaucratie;

Fonds pour les transports et réseau de transports européen

14. met l'accent sur le fait qu'une politique des transports efficace nécessite un financement adéquat, et que les financements existants en provenance du budget de l'UE, une partie des crédits de la politique structurelle et de cohésion ainsi que des partenariats public-privé ou d'autres instruments financiers devraient servir à la création d'un fonds pour les transports; ce dernier devra servir à améliorer les infrastructures, à soutenir la recherche et la mise en œuvre des systèmes de transport intelligents et définir des critères d'octroi tenant compte de l'efficacité sur le plan environnemental, social et de la sécurité;
15. demande que la politique des transports puisse apporter un soutien financier, qui ne soit pas fondé sur des critères de concurrence, pour aider les transports ferroviaires et maritimes, la politique portuaire et les transports publics de passagers;
16. estime que la crise économique et financière peut être utilisée comme une opportunité d'aider le secteur des transports de façon ciblée et, par des aides financières, de permettre des investissements dans des transports respectueux de l'environnement, sûrs et, par

conséquent, durables;

17. est convaincu que la définition d'un réseau central européen au sein du réseau global RTE doit être évaluée en fonction de critères de développement durable non seulement au plan européen mais également au plan régional, et que les plateformes multimodales représentent également une composante essentielle de l'offre infrastructurelle car elles permettent des interconnexions efficaces entre les différents modes de transport;
18. demande que le transport fluvial, les ports de navigation intérieure et les liaisons multimodales des ports maritimes avec l'arrière-pays tiennent une plus grande place dans la politique européenne des transports;

Les transports dans le contexte international

19. souligne que la création d'un espace européen des transports constitue une priorité importante et dépend, notamment dans les secteurs aérien et maritime, d'une reconnaissance internationale dans le cadre d'accords qui restent à négocier, et que l'UE devrait jouer un rôle de plus en plus important dans les organes internationaux correspondants;

Objectifs mesurables d'ici 2020

20. demande le respect d'objectifs clairs et mesurables et propose dès lors
 - une réduction de 40% du nombre des morts et des blessés sur les routes entre 2010 et 2020;
 - un doublement du nombre des usagers des bus et tramways dans les agglomérations d'ici 2020;
 - une réduction de 20% des émissions de CO₂, par rapport aux valeurs de 2010, dans les transports urbains en appliquant des innovations et en évitant les trajets à vide,
 - une réduction de 20% de la consommation électrique des véhicules sur rail, par rapport aux valeurs de 2010,
 - dans le transport ferroviaire, l'équipement de l'ensemble des nouveaux matériels roulants et des nouvelles lignes d'un système compatible ERTMS à partir de 2011,
 - dans le transport aérien, une réduction, d'ici 2020, de 20% de la pollution dans l'ensemble de l'espace aérien de l'UE,
 - le soutien financier à la création de connexions multimodales (plateformes) pour le transport fluvial et une augmentation de 20% de leur nombre d'ici 2020;
21. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le secteur des transports joue un rôle extrêmement important dans la réalisation du marché intérieur européen. Il permettra la libre circulation des citoyens européens et des marchandises dans l'ensemble de l'Europe. Il constitue également un élément essentiel du développement de l'UE et de ses régions et exerce une influence directe sur la cohésion sociale des régions. C'est la raison pour laquelle la politique des transports ne doit pas être envisagée indépendamment des autres politiques. Le secteur des transports contribue pour 10% à la prospérité de l'UE (par rapport au PIB) et emploie plus de millions de personnes; il est toutefois responsable également d'environ 25% de l'ensemble des émissions de CO₂. Cela montre clairement que le secteur des transports est directement lié à la politique régionale, à la politique de l'environnement, à la politique économique ainsi qu'à la politique sociale et de l'emploi.

Compte tenu de l'importance primordiale du secteur des transports, il est crucial, dans le cadre de la préparation du Livre blanc qui définira les lignes directrices de la politique des transports européenne pour les dix prochaines années, de dresser le bilan des années écoulées. Le Livre blanc de 2001 avait fixé un certain nombre d'objectifs, comme le transfert du transport de passagers et de marchandises de la route vers le rail ou le transport fluvial et la réduction de moitié du nombre des tués sur les routes à l'horizon 2010. Bien que le Parlement ait adopté un bon nombre de dispositions législatives sous la forme de règlements et de directives au cours des dix dernières années, ces objectifs n'ont été qu'en partie atteints. Le rapporteur estime que cela tient également à des problèmes de transposition dans certains pays. Les raisons en sont les suivantes:

- des délais de transposition trop longs, par exemple dans le cas de la directive sur le permis de conduire dont l'application complète n'interviendra qu'en 2033,
- des exigences supplémentaires de certains États membres qui compliquent inutilement les réglementations existantes,
- l'absence de transposition ou une transposition incorrecte,
- des contrôles insuffisants réalisés par les États membres sur l'application, l'absence d'un catalogue harmonisé des infractions graves.

Le rapporteur estime que des contrôles plus stricts devraient venir à bout de ces problèmes de transposition, actuels ou hérités du passé.

.De plus, le rapporteur est convaincu du rôle primordial de la cohérence, surtout et y compris dans les travaux parlementaires. Les exemples suivants montrent l'absence de cohérence dont fait montre parfois la législation européenne:

- Une des bases de la politique des transports était, entre autres, la promotion du transport maritime à courte distance. Les décisions prises dans le cadre du paquet climatique en décembre 2008 pourraient toutefois, du fait d'une augmentation disproportionnée des coûts des carburants, conduire à un transfert du trafic de l'eau vers la route.
- Les normes Euro-VI ont certes eu pour effet de réduire les émissions de particules mais elles se sont traduites également par une hausse de la consommation de carburant. Il est évident que cette évolution va à l'encontre des exigences de la protection du climat.

- De même, il est incohérent de rappeler à l'envi la nécessité d'investir dans les RTE et, dans le même temps, de réduire précisément ces financements (de 50% inférieurs aux recommandations minimales).

Il faudra à l'avenir éviter ce manque de cohérence en procédant à une évaluation approfondie de l'efficacité, qui devra prendre en compte non seulement les incidences économiques mais également les incidences sur l'environnement, sur le marché de l'emploi et sur les aspects sociaux.

Le secteur des transports doit faire face à des défis majeurs. L'un d'entre eux est celui d'une population croissante et vieillissante. Le rapporteur estime que l'accroissement de la population pose de sérieux problèmes de sécurité et de capacité car tous les individus doivent pouvoir faire valoir leur droit fondamental à la mobilité professionnelle et privée. Ce problème est surtout un problème de mobilité urbaine. Pour respecter le droit fondamental à la mobilité, il faut, d'une part, établir des normes en matière de sécurité et, d'autre part, prendre en compte le respect de ces normes de sécurité lors de l'attribution des aides. La politique des transports doit en effet avant tout garantir la sécurité des passagers, des usagers des transports moins protégés et des usagers passifs. L'adaptation des infrastructures est, à cet égard, cruciale, comme par exemple l'adaptation de la configuration des voies de circulation aux motocyclistes et aux cyclistes.

Il convient également d'accroître l'attractivité des liaisons de transport présentant un caractère durable, par des mesures comme "le ticket unique", les réservations en ligne, une meilleure correspondance des horaires qui facilite les correspondances, une charte des droits des passagers dans tous les modes de transport et des mesures tarifaires qui préservent toutefois la subsidiarité des États membres.

Selon le rapporteur, un second défi réside dans l'augmentation de la demande de transport de marchandises. Dans ce secteur, il faut rechercher des solutions co-modales qui offriront une sécurité accrue aux usagers des transports et aux marchandises. A cet égard, la création de places de parking sûres et en nombre suffisant et le suivi des marchandises ne sont pas négligeables.

Pour relever à long terme les défis que pose le transport des personnes et des biens, les critères d'efficacité devront à l'avenir jouer un rôle déterminant. Les problèmes auxquels est confrontée la politique des transports résultent de la confluence d'aspects conflictuels relevant de l'économie, de la protection sociale, de la protection de la santé et de l'environnement ainsi que de la sécurité. Le rapporteur estime qu'à l'avenir les différents modes de transport ne devraient pas être simplement en concurrence. Ils devraient plutôt se compléter, sur la base d'une efficacité accrue avérée dans tous les domaines. Le principe du transfert modal est devenu obsolète car les progrès technologiques ont conduit à une telle différenciation des modes de transport que le transport ferroviaire ou le transport fluvial ne sont pas forcément plus respectueux de l'environnement que le transport routier. La "co-modalité efficace" devrait montrer la voie puisqu'elle ne se fonde pas sur une concurrence entre les différents modes de transport mais plutôt sur une complémentarité qui reste toutefois soumise à une évaluation de l'efficacité. Cette évaluation exige que tous les projets législatifs soient examinés au préalable sous l'angle de leur efficacité économique, environnementale, sociale et sur le plan de la sécurité.

Cette évaluation de l'efficacité devra tenir compte non seulement de la diversité des situations de départ des différents modes de transport mais également des spécificités géographiques et

de l'évaluation des transports et de la mobilité dans les régions. La promotion ou la pénalisation de certains modes de transport doivent être mesurées par rapport au critère d'efficacité, dans le respect des concepts de développement régional.

Par ailleurs, les risques que font peser les transports sur la santé et l'environnement, en particulier dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, constituent également un sérieux défi. À cet égard, la décarbonisation des transports est un objectif politique important, qui nécessitera à l'avenir un engagement renforcé. Pour atteindre cet objectif tous les moyens objectivement envisageables devront être mis en œuvre. Il convient de rappeler ici la possibilité d'internaliser les coûts externes. Cette solution ne contribuera efficacement à la réduction des gaz d'échappement et du bruit, et ainsi à la réduction des goulets d'étranglement en matière de transport, qu'à deux conditions. D'une part l'internalisation des coûts externes devra s'appliquer à tous les modes de transport et, d'autre part, les recettes qui en découleront devront servir à l'amélioration de la durabilité des infrastructures.

Le marché intérieur européen constitue également un défi. Il doit être parachevé. Il faudra procéder à l'avenir à l'ouverture complète du marché des transports ferroviaires. Les obstacles existant dans ce domaine, comme une transposition incorrecte ou tardive de la législation européenne par les États membres, ainsi que les obstacles d'ordre pratique, comme une certification exagérément onéreuse des chemins de fer, devront être levés le plus rapidement possible. Ces obstacles sont souvent purement et simplement le fruit du protectionnisme. Il convient au contraire d'encourager l'harmonisation technologique et l'interopérabilité. Les agences doivent à cet égard jouer un rôle plus important en veillant à la mise en œuvre de ces mesures.

Le rapporteur insiste également sur l'importance des systèmes de transport intelligents. Il convient de promouvoir les STI car non seulement ils améliorent la sécurité mais ils encouragent également des comportements respectueux de l'environnement en matière de mobilité. Ils contribuent à la réduction de la pollution de l'air causée par les transports et du bruit et encouragent l'indépendance énergétique.

Toutefois, l'efficacité de la politique européenne dépend également de la mesure dans laquelle les États membres sont prêts à abandonner une partie de leurs prérogatives nationales au profit de réglementations européennes, voire internationales. Il s'agit aussi bien de la politique fiscale que de la politique sociale et des dispositions sociales applicables à tous les modes de transport. Aussi, le rapporteur estime-t-il que dans le cadre d'un espace unique des transports, il est nécessaire également de créer des conditions de travail uniformes et de qualité, ce qui signifie également une harmonisation de l'éducation et de la formation. L'UE doit donner à tous les pays la possibilité de créer des centres d'excellence à la fois pour renforcer les centres de recherche et pour améliorer le niveau de formation. Cela contribuera également à améliorer la reconnaissance mutuelle des formations.

Si l'UE veut mieux se faire entendre lorsqu'il s'agit de créer des infrastructures qui font défaut ou de procéder d'urgence à des améliorations nécessaires sur des infrastructures qui font partie du réseau européen, il lui faut accroître ses moyens financiers. Un fonds pour les transports pourrait être créé et alimenté par les crédits alloués actuellement aux transports ainsi que par une partie des crédits provenant de la politique régionale. Cette augmentation des crédits alloués aux transports pourrait constituer une incitation intéressante pour la réalisation de

travaux d'infrastructure absolument indispensables pour certains modes de transport ou souhaitables car "présentant un intérêt européen".

Il ne faut pas non plus négliger les effets de la crise économique et financière sur le secteur des transports, notamment parce que le secteur des transports a clairement vivement réagi à la crise économique. Le rapporteur estime que la crise doit être considérée comme une opportunité d'aider à l'avenir le secteur des transports de manière ciblée. Des aides financières permettront d'encourager les investissements qui non seulement assureront une aide rapide mais également amélioreront la performance environnementale et la sécurité et contribueront ainsi à la durabilité du secteur des transports. Il conviendra de mettre au point non seulement des instruments nationaux mais, surtout, des instruments au niveau de la politique européenne afin de pouvoir pallier de telles crises.

De plus, le rapporteur reste convaincu qu'un réseau central européen au sein du réseau global RTE doit être créé, qui devra être évalué sur la base de critères de développement durable au niveau européen ainsi qu'au niveau régional. Il devra comporter des plateformes multimodales qui encourageront de façon efficace un transport durable puisque ces points d'interconnexion comprendront des installations logistiques permettant une connexion durable entre les différents modes de transport.

Le rapporteur estime qu'il est indispensable de définir des objectifs clairs et mesurables, ce qui facilitera le contrôle de l'efficacité dans le secteur des transports. Cela garantit également une planification sociale et économique.

Enfin, il convient de réexaminer les programmes prévus dans le domaine des transports. La politique des transports ne sera efficace que si ces programmes sont évalués et réorientés ou poursuivis, selon les cas. Il est ainsi nécessaire d'adopter un nouveau programme pour la sécurité routière, de procéder à un bilan intermédiaire du programme Naiades et de mettre en œuvre les programmes Open Sky et Marco Polo.