

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.3.2011
COM(2011) 144 final

LIVRE BLANC

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

SEC(2011) 359 final
SEC(2011) 358 final
SEC(2011) 391 final

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 de base efficace pour les trajets et transports interurbains multimodaux	7
2.3. Des conditions comparables pour les déplacements 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 qui doit être fait	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 financement intelligent.....	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 leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois: ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, 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 intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir.
3. Les transports européens sont 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 présente encore d'importants goulets d'étranglement ainsi que d'autres entraves. Nous devons réexaminer ces questions – comment mieux satisfaire l'envie de voyager des Européens et la nécessité, pour notre économie, de transporter des marchandises tout en anticipant les restrictions relatives aux ressources et à l'environnement. Il faut unir les systèmes de transport des parties orientales et occidentales de l'Europe afin de refléter pleinement les besoins de transport de la quasi-totalité du continent et des 500 millions d'Européens.
5. Le *pétrole* se fera plus rare dans les prochaines décennies, provenant toujours plus souvent de sources d'approvisionnement 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. Dans le même temps, l'UE a lancé un appel, entendu par la communauté internationale, concernant la nécessité de 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 aux niveaux 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 fortes dans d'autres secteurs de l'économie, mais qu'il est impératif de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990² dans le secteur des transports, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions. D'ici à 2030, l'objectif pour les transports consistera à réduire les émissions de gaz à effet de serre

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.

d'environ 20 % par rapport 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 l'efficacité énergétique à moindre coût et les efforts politiques – le système de transport n'a pas fondamentalement changé. Les transports utilisent l'énergie de manière plus efficace mais, dans l'UE, ils dépendent toujours du pétrole et des produits pétroliers pour 96 % de leurs besoins énergétiques. Ils sont devenus plus propres mais leur volume a augmenté, de sorte qu'ils restent une source majeure de pollution sonore et atmosphérique locale.
8. Les *nouvelles technologies* développées pour les véhicules et la gestion du trafic seront capitales pour faire baisser les émissions dues aux transports, dans l'UE comme dans le reste du monde. La course à la mobilité durable concerne la planète entière. Si l'on tarde à agir et que l'on n'introduit que timidement les nouvelles technologies, on risque de condamner l'industrie européenne des transports à un déclin irréversible. Ce secteur doit faire face 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. Mais alors que d'autres régions du monde lancent des programmes ambitieux et de grande envergure en matière de modernisation des transports et d'investissement dans les infrastructures, il est crucial que les transports européens continuent à se développer et à investir pour conserver leur position concurrentielle.
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, créent des richesses ainsi que des emplois et favorisent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes. Leur planification doit s'effectuer de manière à maximiser les retombées positives pour la croissance économique et à minimiser les retombées négatives pour l'environnement.
11. Les encombrements constituent un souci majeur, surtout pour le réseau routier et les routes aériennes, et compromettent l'accessibilité. De plus, le degré de développement des infrastructures de transport diffère entre l'est et l'ouest de l'UE, nécessitant une harmonisation. Une pression de plus en plus forte s'exerce sur les ressources publiques destinées à financer les infrastructures, 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 aériens et routiers, et partiellement dans le transport ferroviaire. Le Ciel unique européen a été lancé avec succès. La sécurité et la sûreté se sont améliorées pour tous les modes de transport. De nouvelles règles ont été adoptées au niveau des conditions de travail et des droits des passagers. Les réseaux de transport transeuropéens (financés au moyen du RTE-T, des fonds structurels et du fonds de cohésion) ont renforcé la

cohésion territoriale et favorisé la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les liens et la coopération internationaux se sont resserrés. Les efforts se sont multipliés pour améliorer les performances environnementales des transports.

13. Pourtant, le système de transport n'est pas encore durable. Si l'on se projette 40 ans en avant, il est clair que le développement de ce secteur ne peut se poursuivre selon les tendances actuelles. Si nous nous en tenons à l'approche du statu quo, la dépendance des transports à l'égard du pétrole pourrait rester 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 aux encombrements augmenteraient d'environ 50 % d'ici à 2050. Pour ce qui est de l'accessibilité, l'écart se creuserait entre les zones centrales et les zones périphériques. Les coûts sociaux découlant des accidents et de la pollution sonore continueraient à s'alourdir⁴.
14. S'appuyant sur les enseignements acquis, la présente feuille de route examine d'un point de vue mondial 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 concernant les transports de demain. 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 ci-joint.

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 en soi une part importante de l'économie: au sein de l'UE, elle emploie quelque dix millions de personnes et représente environ 5 % du PIB.
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 – par exemple, une situation dans laquelle un Etat membre opérerait exclusivement pour des voitures électriques et un autre pour des biocarburants signifierait la fin de l'idée même du libre déplacement en Europe.
17. Le défi consiste à rompre 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,

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.

⁵ COM (2010) 2020.

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 l'énergie de manière plus limitée et plus propre, 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. Freiner la mobilité n'est pas une option.
19. De nouveaux modèles de transport doivent voir le jour, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers, au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les transports individuels seront de préférence réservés aux derniers kilomètres du trajet, avec des véhicules non polluants. Les technologies de l'information permettent des transferts plus simples et plus fiables. Les usagers des transports devront payer l'intégralité des coûts du transport et 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 à longue distance, par exemple);
 - utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace en faisant usage de systèmes améliorés d'information et de gestion du trafic (tels que ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, la suppression des restrictions au cabotage, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc.
20. C'est maintenant qu'il convient d'agir. Comme il faut des années pour concevoir, construire et équiper des infrastructures, et que les trains, avions et navires ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années, les choix que nous faisons aujourd'hui seront déterminants pour les transports de 2050. Nous devons agir à l'échelle européenne pour que la transformation des transports soit bel et bien définie avec nos partenaires, et non décidée à l'extérieur de l'Europe.
21. Pour résoudre les problèmes définis plus haut, les objectifs à atteindre pour 2050 seront extrêmement ambitieux – et ceux à réaliser pour 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 options technologiques qui s'offrent à chacun d'entre

⁶ COM (2011) 109.

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 particuliers.

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

22. Pour les distances intermédiaires, les technologies nouvelles sont moins avancées et les choix modaux sont 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 sont probablement pas suffisants en soi pour assurer les réductions nécessaires des émissions, et ne résoudraient pas le problème des encombrements. Elle doit s'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 et le train pour les trajets à longue distance.
23. L'intégration accrue des réseaux modaux permettra d'opérer de meilleurs 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 en mieux reliées et transformées 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 devront faciliter 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 par voie navigable), d'améliorer l'efficacité des poids lourds en développant et en adoptant 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 fret, qui soient optimisés sur le plan de l'utilisation de l'énergie et des émissions, avec un impact minimal sur l'environnement, et qui soient également attractifs pour leur fiabilité, leur faible saturation et le niveau limité de leurs coûts opérationnels et administratifs.

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.

26. Le chemin de fer est parfois perçu comme un mode de transport peu intéressant, 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 concurrentiel et de gagner une part nettement plus grande du transport de marchandises (et de passagers, voir ci-après) à moyenne et longue distance. Des investissements conséquents 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 les côtes, les points d'entrée dans les marchés européens doivent être plus nombreux et plus efficaces, évitant ainsi le trafic superflu à travers l'Europe. Les ports maritimes jouent un rôle essentiel en tant que centres logistiques et exigent des connexions efficaces à l'intérieur des terres. Leur développement est vital pour traiter les volumes accrus de marchandises qui sont acheminés par transport maritime à 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 européennes.

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

28. Les secteurs des transports maritimes et aériens ont par essence un caractère mondial. L'efficacité des aéronefs et des opérations de gestion du trafic doit continuer à être améliorée dans le secteur aérien. Ce progrès offrira un avantage concurrentiel, en plus de 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 plateforme mondiale des correspondances aériennes. 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, ce qui pourrait multiplier au moins par deux les activités de transport aérien de l'UE d'ici à 2050. Dans d'autres cas, le train (à grande vitesse) devrait absorber une bonne partie du trafic à moyenne distance. Le secteur aéronautique de l'UE devrait devenir le chef de file 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 égales soient établies à l'échelle mondiale⁸. L'UE devrait encourager, en coopérant avec l'OMI et d'autres organisation internationales, la mise en œuvre universelle de normes strictes et le contrôle de leur application, dans les domaines de la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions de travail, ainsi que l'élimination de la piraterie. Les performances environnementales de la navigation peuvent et doivent être améliorées, grâce aux technologies et à l'amélioration des carburants et des opérations: dans l'ensemble, les émissions de CO₂ de l'UE liées

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.

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 les encombrements, la qualité médiocre de l'air et l'exposition au bruit. Les transports urbains sont responsables 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 de manière substantielle à réduire sensiblement la dépendance à l'égard du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore et atmosphérique locale. Il devra être complété 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 publics, 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'intensité de 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 des transports publics et l'introduction graduelle de systèmes alternatifs de propulsion.
33. Pour les transports 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 d'émissions. L'emploi de technologies électriques, à l'hydrogène et hybrides permettrait de réduire non seulement les émissions atmosphériques mais aussi les

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

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 le matin et durant 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 pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains¹⁰.
- (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, pour 2050 également.

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

- (3) En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.
- (4) Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.
- (5) Mettre en place un «réseau de base» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.
- (6) Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

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 de l'usage 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 voie navigable (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN et LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Déployer le système européen de navigation par satellite (Galileo).
- (8) Pour 2020, établir le cadre d'un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal.
- (9) Pour 2050, se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers. Dans cette perspective, l'UE a pour objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020. Veiller à ce que l'UE soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports pour tous les modes de transport.
- (10) Progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

3. LA STRATEGIE: CE QUI DOIT ETRE FAIT

34. Pour réaliser la vision décrite ci-dessus, il faudra mettre en place un réseau efficient pour les usagers et les opérateurs des transports, déployer rapidement de nouvelles technologies et développer une infrastructure adéquate.
 - Il subsiste des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur et à une véritable concurrence en son sein. L'objectif, pour la prochaine décennie, est de créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant les entraves restantes entre modes et entre systèmes nationaux, en favorisant le processus d'intégration et en facilitant l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux. Une application rigoureuse des règles de concurrence à tous les modes de transports complétera l'action de la Commission dans ce domaine. Afin d'éviter les tensions et les distorsions, cette stratégie devra prévoir une plus grande harmonisation et une meilleure mise en œuvre des règles en matière sociale, environnementale, de sécurité et de sûreté, ainsi que des normes de service minimum et des droits des usagers.

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 58.2002), modifiée par la directive 2009/17/CE (JO L 131 du 28.5.2009).

¹⁶ Voir la directive 2005/44/CE.

- L'innovation est une composante essentielle de cette stratégie¹⁷. La recherche européenne doit porter de manière intégrée sur l'ensemble du cycle de la recherche, de l'innovation et du déploiement, en se concentrant sur les technologies les plus prometteuses et en réunissant tous les acteurs concernés¹⁸. L'innovation peut aussi promouvoir des comportements plus durables.
 - Les efforts en faveur d'un système de transport plus concurrentiel et plus durable doivent donner lieu à une réflexion sur les caractéristiques que devra présenter le réseau, et prévoir des investissements en conséquence: la politique d'infrastructure des transports de l'UE a besoin d'une vision commune et de ressources suffisantes. Le prix des transports devrait refléter leur coût, sans distorsion.
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 les détaille plus avant.

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 comme prévu; dès 2011, la Commission se penchera sur les capacités et la qualité des aéroports. Le domaine où les goulets d'étranglement restent les plus manifestes est le marché intérieur des services ferroviaires, qui doit être achevé en priorité afin de créer un **espace ferroviaire unique européen**. Il faut à cette fin lever les entraves techniques, administratives et juridiques empêchant encore l'entrée sur les marchés ferroviaires nationaux. Une meilleure intégration du marché du fret routier rendra celui-ci plus efficient et plus concurrentiel. Pour les transports maritimes, une «**ceinture bleue**», dans les mers européennes, visera à simplifier les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'UE, et un cadre approprié doit être mis en place pour les mesures européennes qui restent à prendre dans le domaine du transport par voies navigables. L'accès des marchés aux ports doit être encore 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, on sait 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 concurrence avec les priorités sociales, sur la base du dialogue social, afin de prévenir les conflits sociaux, lesquels, comme cela a déjà été le cas, peuvent entraîner d'importantes pertes économiques dans de nombreux secteurs, celui de l'aviation ayant une importance particulière à cet égard.

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.

38. La **sûreté des transports** est l'une des principales priorités de l'UE. L'approche globale de l'UE en ce qui concerne les objectifs, la législation et le suivi de la sûreté des transports aériens et maritimes doit être encore renforcée et consolidée par 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 qu'ils subissent. 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 dans les domaines où une action européenne apporterait une valeur ajoutée.
39. Il est essentiel, pour le citoyen européen, de définir un cadre pour la **sécurité des transports**. Une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile va être élaborée. Elle prévoira des adaptations aux nouvelles technologies et, bien entendu, une coopération internationale avec les principaux partenaires. Dans le domaine du transport maritime, la sécurité des navires à passagers doit faire l'objet de mesures proactives. Le système de suivi du trafic des navires et d'information SafeSeaNet sera l'élément central des outils d'information maritime servant à assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes ainsi que la protection de l'environnement à l'encontre de la pollution causée par les navires. Il apportera donc une contribution essentielle à l'environnement commun de partage de l'information pour la surveillance du domaine maritime de l'UE¹⁹ et favorisera la création d'un espace maritime commun. Pour le transport ferroviaire, il est essentiel, dans l'espace ferroviaire unique européen, d'harmoniser les certificats de sécurité et d'assurer leur surveillance. Les agences européennes pour la sécurité aérienne et pour la sécurité maritime et l'agence ferroviaire européenne, qui ont été créées au cours de la précédente décennie, jouent un rôle central à cet égard dans leurs trois domaines respectifs.
40. Si le nombre de victimes de la route a été presque divisé par deux dans l'UE au cours des dix dernières années, 34 500 personnes ont néanmoins trouvé la mort sur ses routes en 2009. Des initiatives dans le domaine de la technologie, de la répression et de l'éducation, ainsi qu'une attention particulière portée aux usagers vulnérables de la voie publique, seront nécessaires pour réduire radicalement ce chiffre.
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.
42. L'UE a déjà institué tout un ensemble de droits des passagers, qui va faire l'objet d'une nouvelle consolidation. Suite au nuage de cendres volcanique et aux

¹⁹ COM(2009) 538 et COM(2010) 584.

événements climatiques extrêmes de 2010, il est devenu manifeste que des plans de continuité de la mobilité peuvent être nécessaires pour préserver la mobilité des personnes et des biens en situation de crise. Ces événements ont aussi fait apparaître la nécessité de rendre le système de transport plus résilient par l'élaboration de scénarios et de plans d'urgence.

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. Le passage à l'après-pétrole ne peut reposer sur une solution technologique unique. Il nécessite de développer un nouveau concept de mobilité qui s'appuie sur un ensemble de technologies et sur des comportements plus durables.
44. L'innovation technologique permettra de passer plus rapidement et plus efficacement à un système européen des transports plus efficient et durable si on agit sur les trois facteurs principaux: une plus grande efficacité des véhicules, 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 des réseaux 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 de plus en plus mettre l'accent, de manière cohérente, sur le développement et le déploiement des technologies clé requises pour rendre le système européen des transports moderne, efficient et convivial. Pour être plus efficace, la recherche technologique doit être complétée par une approche systémique qui tienne compte des exigences d'infrastructure et réglementaires, qui coordonne une multiplicité d'acteurs et qui prévoit de grands projets de démonstration afin d'encourager l'adoption par le marché. La Commission va concevoir 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 outils politiques et de financement les plus appropriés et de garantir un déploiement rapide des résultats des recherches.
46. Cela concernera également le déploiement des systèmes de mobilité intelligente développés grâce à des recherches financées par l'UE, par exemple le futur système de gestion du trafic aérien (SESAR), les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et d'information ferroviaire, les systèmes de surveillance maritime (SafeSeaNet), les services d'information fluviale (SIF), le système de transport intelligent (STI) et les solutions interopérables interconnectées pour les systèmes d'information et de gestion de transport multimodal de prochaine génération (y compris les infrastructures de péage). Il sera également nécessaire d'établir un plan d'investissement pour les nouveaux services de navigation, de suivi

du trafic et de communication. Tout aussi importantes sont 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).

47. Le cadre réglementaire doit apporter un appui à l'innovation et au déploiement. 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. Des exigences de normalisation et d'interopérabilité, y compris à l'échelon international, éviteront 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 un comportement plus durable, une meilleure planification de la mobilité doit être activement encouragée. Il faudra que les informations sur tous les modes de transport, sur leur utilisation combinée et sur leur incidence environnementale soient 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, non seulement en ce qui concerne le transport des passagers, mais aussi celui des marchandises, pour lesquelles 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, est nécessaire. Les technologies de l'information peuvent également satisfaire certains besoins d'accessibilité sans mobilité supplémentaire.
49. Dans un contexte urbain, 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, est nécessaire pour réduire les encombrements et les émissions. À partir d'une certaine taille, les villes devraient être encouragées à développer des plans de mobilité urbaine qui synthétisent 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 de base» composé de corridors destiné au transport de grands volumes consolidés de marchandises et de passagers. Par une large utilisation de modes de transports plus efficaces au sein de combinaisons multimodales et par la mise en œuvre de technologies avancées et d'infrastructures d'approvisionnement en combustibles propres, ce réseau de base offrirait à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission bas.

51. En dépit de l'élargissement de l'UE, de fortes divergences subsistent entre les infrastructures des transports 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 de base, 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-Freight»). 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 de base 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 maillons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement/contournements –, à la mise à jour 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 à grande distance. Enfin, les autoroutes de la mer constitueront la dimension maritime du réseau de base.
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 la nécessité d'infrastructures dont l'incidence sur l'environnement soit 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 efficace nécessite des ressources importantes. Pour que le développement des infrastructures de l'UE satisfasse la demande de transport, il a été estimé que plus de 1 500 milliards d'EUR devaient être investis entre 2010 et 2030. L'achèvement du réseau RTE-T nécessitera environ 550 milliards d'EUR d'ici 2020, dont 215 milliards d'EUR pour la suppression des principaux goulets d'étranglement. S'ajoutent à ces chiffres les investissements dans les véhicules, l'équipement et les infrastructures de recharge, qui peuvent représenter 1 000 milliards d'EUR supplémentaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions pour le système de transports.
56. Des sources de financement diversifiées, tant publiques que privées, sont nécessaires. Il faudra 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 prévoit des fonds nationaux suffisants, ainsi qu'à l'existence de capacités de planification et de mise en œuvre appropriées. D'autres sources de financement envisageables sont des systèmes d'internalisation des coûts externes et des redevances pour l'utilisation des

infrastructures²⁰, les flux de recettes correspondants étant susceptibles de favoriser l'investissement privé dans les infrastructures.

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 efficace 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 être tels qu'ils renforcent le rôle des transports en tant qu'élément de la compétitivité européenne et des objectifs de cohésion, la charge totale, pour le secteur, devant être le reflet des coûts de transport totaux, coûts d'infrastructure et externes compris. Les avantages socioéconomiques et les externalités positives justifient un certain niveau de financement public, mais à l'avenir, les usagers des transports devront sans doute payer une plus grande fraction des coûts qu'aujourd'hui. Il est important que les incitations financières soient adéquates et cohérentes pour les usagers, les opérateurs et les investisseurs.
59. L'internalisation des externalités, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées ainsi qu'une concurrence non faussée doivent par conséquent faire partie des efforts entrepris pour aligner les choix du marché avec les besoins de durabilité (et pour tenir compte du coût économique de la «non-durabilité»). Il est également nécessaire de créer des conditions de concurrence égales entre les modes de transport qui se concurrencent directement.
60. En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, deux principaux instruments basés sur le marché sont employés: la taxation de l'énergie et les systèmes de droits d'émission. La taxation s'applique à l'heure actuelle aux carburants utilisés pour le transport terrestre, tandis que les systèmes de droits d'émission concernent l'utilisation de l'électricité et, à partir de 2012, l'aviation. Le réexamen de la directive sur la taxation des produits énergétiques sera l'occasion de mieux harmoniser ces deux types d'instruments. Dans le même temps, l'UE presse l'Organisation maritime internationale de prendre une décision sur un instrument international applicable au transport maritime, pour lequel les coûts du changement climatique ne sont pas internalisés pour le moment²².
61. Le coût des externalités locales telles que le bruit, la pollution atmosphérique et l'encombrement pourrait être internalisé par une tarification de l'utilisation des

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.

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 produits par les véhicules lourds de transport, mais les disparités entre politiques nationales en matière de péage routier subsisteront. Par ailleurs sera examinée l'adoption progressive d'un système d'internalisation harmonisé obligatoire pour les véhicules commerciaux sur l'ensemble du réseau interurbain, qui mettra fin à la situation actuelle dans laquelle les transporteurs internationaux ont besoin de l'Eurovignette, de cinq vignettes nationales et de huit systèmes de télépéage et contrats de péage différents pour pouvoir circuler sans encombre sur les routes à péage européennes.

62. Pour les voitures particulières, les péages sont de plus en plus considérés comme un moyen alternatif de générer des recettes et d'influer sur le trafic et les modes de déplacement. La Commission va élaborer des orientations pour la mise en œuvre de l'internalisation des coûts pour tous les véhicules et pour toutes les principales externalités. L'objectif à long terme est de faire payer les utilisateurs quel que soit le véhicule, sur l'ensemble du réseau, pour tenir compte au minimum des frais de maintenance de l'infrastructure, de l'encombrement et de la pollution atmosphérique et sonore.
63. En parallèle, et avant 2020, la Commission va élaborer une approche commune pour l'internalisation des coûts de la pollution sonore et locale pour l'ensemble du réseau ferroviaire.
64. De nombreux secteurs du domaine des transports 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 va examiner les propositions visant à mieux harmoniser les différentes composantes de la taxation des transports et à favoriser l'adoption rapide de véhicules propres.

3.4. La dimension extérieure

65. Le transport est intrinsèquement 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, les produits et les investissements dans le domaine des transports continue à être prioritaire. Par conséquent, le transport constitue systématiquement un volet de nos négociations commerciales (bilatérales, régionales et dans le cadre de l'OMC). Des stratégies flexibles seront adoptées 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, commissions internationales relatives aux fleuves, etc.) et, lorsqu'il y a lieu, l'acquisition du statut de membre à part entière pour l'UE; la promotion de la sécurité, de la

sûreté, de la protection de la vie privée et des normes environnementales 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 transport et d'infrastructure, y compris en ce qui concerne l'élaboration de plans de continuité 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 pourrait être employé pour étendre les règles de l'UE à d'autres pays voisins; l'achèvement de l'espace aérien européen commun, 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 internationale de notre approche: l'ouverture des marchés des transports à la concurrence libre et non faussée et aux solutions durables d'un point de vue environnemental; la poursuite de la recherche, lors des négociations internationales concernées, 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 seront précisées plus avant. La Commission élaborera les propositions législatives requises au cours de la décennie à venir et des initiatives clés seront proposées lors du mandat en cours. Chacune de ces propositions sera précédée d'une analyse d'impact approfondie qui tiendra compte de la valeur ajoutée de l'UE et du principe de subsidiarité. La Commission veillera à ce que ces actions renforcent la compétitivité des transports tout en réduisant de 60 % au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, en s'orientant par rapport aux dix objectifs qui doivent être considérés comme des 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);
- définir 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, en assurant notamment la séparation structurelle entre la gestion des infrastructures et la fourniture des services²⁶.

2. Mise en œuvre du Ciel unique européen

- Mettre en place un véritable ciel unique européen pleinement intégré et déployer le futur système SESAR de gestion du trafic aérien en respectant le calendrier arrêté;
- établir le cadre juridique et financier permettant de soutenir 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 efficace de la capacité aéroportuaire;
- clarifier et améliorer les conditions d'entrée sur le marché et fournir des services de qualité, notamment des services d'assistance en escale; faire en sorte que tous les participants à un système aéroportuaire répondent à des normes de qualité minimales;
- capacité aéroportuaire – définir une approche pour régler les problèmes futurs de capacité en prévoyant une meilleure intégration au réseau ferroviaire.

4. Une «ceinture bleue» maritime et l'accès au marché portuaire

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.

Il conviendrait de faire de l'espace maritime européen sans frontière une «ceinture bleue» où le trafic maritime serait libre, en Europe et dans les régions avoisinantes, et d'exploiter pleinement le potentiel du transport par voie d'eau;

- intégrer l'utilisation d'outils de contrôle par toutes les autorités concernées, garantir l'interopérabilité totale entre les systèmes TIC dans le secteur du transport par voie d'eau, garantir le suivi des bateaux et des marchandises («ceinture bleue») et mettre en place les dispositifs portuaires nécessaires («voies bleues»);
- définir un cadre pour l'octroi des certificats de dispense 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'attribution 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 le recours à 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 des transports routiers de marchandises, ainsi que le degré de convergence concernant, entre autres, les redevances pour l'utilisation des routes, la législation sociale et en matière de sécurité, la transposition et l'application de la législation dans les États membres, en vue d'ouvrir davantage les marchés des transports routiers; il conviendrait en particulier de poursuivre la suppression des restrictions encore en place en matière de cabotage;
- revoir les règles relatives au tachygraphe dans le but de rendre son utilisation moins coûteuse et de permettre à la police et aux agents chargés de l'application de la législation d'avoir accès au registre de l'UE relatifs aux entreprises de transport routier lorsqu'ils procèdent à des contrôles routiers; 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 l'application de la législation;
- adapter la législation sur les poids et dimensions en fonction des circonstances et des nouvelles technologies et exigences (par exemple, poids des batteries, amélioration de l'aérodynamique) et faire en sorte qu'elle facilite les opérations de transport intermodal et réduise la consommation totale d'énergie et les émissions.

7. Transport multimodal de marchandises: fret en ligne

Créer le cadre adéquat pour pouvoir suivre les marchandises en temps réel, garantir la responsabilité intermodale et promouvoir un transport de marchandises propre.

- mettre en pratique les concepts de «fenêtre unique» et de «guichet administratif unique»; en créant et en diffusant un document de transport unique électronique (lettre de transport

électronique) et en créant le cadre approprié pour le déploiement des technologies de repérage et de suivi, RFID, etc.;

- faire en sorte que les régimes de responsabilité favorisent le développement du rail, 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 mobiles des transports routiers

- Encourager et soutenir le dialogue entre les partenaires sociaux en vue d'un accord sur un code social pour les travailleurs mobiles du secteur du transport routier, en s'attaquant aussi au problème des emplois non salariés déguisés.

9. Un agenda social pour le transport maritime

- Mettre en œuvre les mesures indiquées dans l'Agenda social maritime suivant les objectifs stratégiques et recommandations de la Commission concernant la politique de transport maritime de l'UE jusqu'en 2018;
- renforcer l'application de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT) par les États du pavillon, les États du port et les pays fournisseurs de main d'œuvre;
- faire entrer 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 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 mutuellement reconnaissable 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 système d'analyse des incidences des évolutions de la réglementation sur les conditions de travail dans le secteur du transport aérien;
- définir des normes de service et de qualité minimum 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 les partenaires sociaux européens à discuter de la manière de prévenir les conflits et les interruptions du 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 différentes branches 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;
- se préoccuper de 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 de carrière, en vue de créer des emplois de qualité, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des opérateurs de transport 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 maximum de sûreté et un minimum de désagréments pour les passagers

Promouvoir des méthodes de filtrage plus efficaces qui respectent pleinement les droits fondamentaux; ces méthodes devraient faciliter la mise en place des «points de contrôle de demain», qui pourraient consister par exemple en des couloirs de sûreté, permettant de contrôler un grand nombre de passagers en créant le moins de tracas et le moins d'intrusion possible, elles 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 de solutions plus respectueuses de la vie privée dans le cadre des technologies existantes;
- définir des normes communes de performance des dispositifs de détection et 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 en matière de sûreté des transports terrestres 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 de bout en bout

- Accroître le niveau de sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement sans gêner le libre cours des échanges; il conviendrait de réfléchir à des certificats de «sûreté de bout en bout» tenant compte des systèmes déjà existants;
- organiser 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; la dimension externe (cf. initiative 40) est fondamentale.

1.4. Agir dans le sens de la sécurité des transports pour sauver des milliers de vies

16. Vers une sécurité totale sur les routes

- Harmoniser et déployer les technologies en matière de sécurité routière – comme les dispositifs d'assistance au conducteur, les limiteurs de vitesse (intelligents), les témoins de non-bouclage de la ceinture de sécurité, l'eCall, les systèmes coopératifs et les interfaces véhicules/infrastructures – et améliorer le contrôle technique, y compris pour les systèmes de propulsion alternatifs;
- mettre au point une stratégie d'action complète 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, en vue de l'adoption d'un objectif de réduction du nombre de blessés;
- mettre l'accent sur la formation et l'éducation de tous les utilisateurs; promouvoir l'utilisation d'équipements de sécurité (ceintures de sécurité, vêtements de protection, dispositifs anti-manipulation);
- prêter une attention particulière aux utilisateurs vulnérables comme 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 européenne est bonne, mais elle n'est pas la meilleure du monde. Notre objectif doit être de devenir la région du monde la plus sûre pour l'aviation. À cette fin, nous allons élaborer, sur la base des travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), une vaste stratégie européenne de la sécurité aérienne, qui portera sur les aspects suivants:

- améliorer la collecte, la qualité, l'échange et l'analyse des données en réexaminant la législation sur le compte rendu d'événements dans l'aviation civile;
- adapter aux nouvelles technologies (SESAR) le cadre réglementaire de la sécurité aérienne;
- 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 maritime utilisés dans le cadre de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la protection de l'environnement marin à l'encontre de la pollution causée par les navires;
- évaluer 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;
- évaluer la faisabilité d'un partage des fonctions des garde-côtes dans l'UE, notamment pour assurer la sécurité, la sûreté et la protection environnementale maritimes.

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 et en évaluant 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

- Rationnaliser 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

- Élaborer une interprétation uniforme du droit européen sur les droits des passagers et assurer l'harmonisation et l'effectivité de sa mise en œuvre pour garantir à la fois des conditions de concurrence égales pour les entreprises et une protection européenne normalisée pour les usagers;

- élaborer des principes communs applicables aux droits des passagers quel que soit le mode de transport (charte des droits fondamentaux), comprenant notamment le droit à l'information, et mieux préciser les droits existants; ultérieurement, envisager d'adopter un règlement-cadre européen unique couvrant les droits des passagers pour tous les modes de transport (codex de l'UE);
- améliorer la qualité du transport pour les personnes âgées et pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, notamment par une meilleure accessibilité des infrastructures;
- achever le cadre législatif existant relatif aux droits des passagers avec des mesures couvrant les passagers effectuant 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;
- parvenir à une plus grande harmonisation internationale en faisant figurer des normes de qualité de prise en charge dans les accords bi- et multilatéraux pour tous les modes de transport en vue de renforcer également les droits des passagers dans un contexte international.

22. Mobilité continue de porte à porte

- Définir les mesures nécessaires pour parvenir à une intégration plus poussée des différents modes de transport des passagers afin de rendre possibles des déplacements multimodaux continus de porte à porte;
- créer un cadre promouvant le développement et l'utilisation de systèmes intelligents d'établissement d'horaires, d'information, de réservation en ligne et de billetterie qui soient interopérables et multimodaux. Pourrait faire partie d'un tel cadre une proposition législative garantissant l'accès de prestataires de services privées aux informations sur les déplacements et aux informations en temps réel sur le trafic.

23. Plans de continuité de 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 la priorité de l'accès aux installations en 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 de recherche et de développement est très dommageable. 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 véhicules routiers, navires, péniches, matériel ferroviaire roulant et avions (notamment dans les domaines des nouveaux matériaux, des nouveaux systèmes de propulsion et des outils électroniques et de gestion permettant d'organiser et d'intégrer des systèmes de transport complexes);
- les technologies qui améliorent la sûreté et la sécurité des transports;
- les systèmes de transport et les véhicules nouveaux ou non conventionnels tels que les avions 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 nécessaires;
- des systèmes intégrés de gestion et d'information pour les transports qui facilitent la prestation de services de mobilité intelligents, une gestion du trafic permettant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules, et des systèmes d'information en temps réel pour le suivi des marchandises et la gestion des flux de marchandises; des systèmes d'information sur les passagers et les déplacements et des systèmes de réservation et de paiement;
- des infrastructures intelligentes (terrestres et spatiales) permettant de garantir un échange d'informations et une interopérabilité maximum pour les différentes formes de transports et pour 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 des recherches, par exemple:

- déploiement de systèmes de mobilité intelligente, par exemple le futur système de gestion du trafic aérien (SESAR), les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et 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 de transport multimodal de prochaine génération;
- définition et déploiement d'une plate-forme ouverte pour des équipements électroniques embarqués dans des véhicules et pouvant remplir différentes fonctions, notamment en matière de péage;
- développement d'un plan d'investissement dans 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 pour l'information et la gestion multimodales intégrées. des projets de démonstration pour l'électromobilité (et les autres combustibles de substitution), y compris les infrastructures

de recharge et de ravitaillement et des systèmes de transport intelligents, l'accent étant mis sur les zones urbaines où les seuils de pollution atmosphérique sont fréquemment dépassés;

- des partenariats pour une mobilité intelligente et des projets de démonstration de solutions durables pour le transport urbain (y compris, notamment, des démonstrations de systèmes de péage);
- des mesures visant à promouvoir l'accélération du remplacement des véhicules inefficients 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, complétées si nécessaire par des exigences d'efficacité énergétique pour couvrir 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, par une proposition, au plus tard en 2013, d'actualisation du cycle de mesure des émissions;
- des stratégies de marchés publics assurant une adoption rapide de nouvelles technologies;
- des règles sur l'interopérabilité des infrastructures de chargement des véhicules propres;
- des orientations et des normes pour les infrastructures de ravitaillement;
- des normes d'interface pour les communications d'infrastructure à infrastructure, de véhicule à infrastructure et de véhicule à véhicule;
- les conditions d'accès aux données sur les transports à des fins de sécurité et de sûreté;
- des spécifications et des conditions pour des systèmes de péage intelligent et de paiement 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 à l'existence d'alternatives au transport individuel conventionnel (moindre recours à l'automobile, marche et vélo, covoiturage, «park & drive», 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 les étiquettes et les catégories de consommation des 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 en vue de l'estimation de l'empreinte carbone de chaque passager et de chaque transport de marchandises, avec des versions adaptées à différents utilisateurs (entreprises, particuliers...), afin de permettre aux utilisateurs de faire de meilleurs choix et de 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 des mesures pour accélérer le déploiement de systèmes de transport intelligents qui favorisent 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 avions;
- étudier 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 de concurrence égales.

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 basé sur des 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 des fonds 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;
- étudier la possibilité d'un cadre d'appui européen pour la mise en œuvre progressive de plans de mobilité urbaine dans les villes européennes;

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.

- intégrer la mobilité urbaine dans un possible partenariat pour l'innovation «Villes intelligentes»;
- encourager les grandes entreprises à se doter de plans de gestion de la mobilité de leurs salariés.

32. Encadrement des péages urbains au niveau de l'UE

- Mettre en place un cadre validé pour l'installation et l'exploitation de péages urbains et de systèmes de restriction d'accès, comportant un cadre juridique, opérationnel et technique validé qui en régissent les modalités d'application aux véhicules et aux infrastructures.

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 surveiller et gérer les flux de marchandises en ville (centres de regroupement, taille des véhicules dans les centres-villes anciens, limitations 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 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 de base constitué d'infrastructures stratégiques européennes – Pour un réseau de mobilité européen

- Définir, dans de nouvelles orientations RTE-T, un réseau de base d'infrastructures stratégiques européennes intégrant les parties orientales et occidentales de l'Union européenne et donnant corps à l'espace européen unique des transports; prévoir les connexions appropriées avec les pays voisins;
- concentrer l'action de l'Europe 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 à grande échelle des technologies intelligentes et interopérables (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

(résistance aux chocs climatiques 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 de base» **des 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, comportant des services ferroviaires sur 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'innovation 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 garantissant que les projets d'infrastructures créent bien la valeur ajoutée européenne attendue, ou respectent le principe du «service rendu» et génèrent des revenus suffisants;
- simplifier les procédures pour les projets d'intérêt européen majeur, afin de garantir (i) l'achèvement de toute la procédure 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 de base des RTE-T et d'autres programmes d'infrastructures, qui intègre les stratégies d'investissement des programmes de RTE-T et des Fonds structurels et de cohésion, et tienne compte des revenus tirés des activités de transport;
- apporter le soutien de l'UE à la mise au point et au déploiement de technologies pour une utilisation plus efficace et une décarbonisation des infrastructures (nouveaux systèmes de péage et de tarification routière, systèmes de transport intelligents et programmes d'amélioration des capacités);
- lier le financement des RTE-T aux progrès allant dans le sens de l'achèvement du réseau de base des RTE-T et à la mise en commun des ressources nationales le long des corridors de circulation.

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 liés au RTE-T afin d'identifier ceux qui se prêteraient à ce mode de financement; (ii) mettre en place des modalités normalisées et prévisibles pour la passation de marchés de type PPP portant sur des projets liés au RTE-T; et (iii) réviser en conséquence les règlements sur le 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 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. Rétablir des prix justes 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 des transports en tant qu'élément de la compétitivité européenne, et à ce 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 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;
- évaluer 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 social des encombrements, des émissions de CO₂ (s'il n'est 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 efficient;
- élaborer 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, en rattachant la taxation des véhicules à leurs performances environnementales, en réfléchissant aux modifications à apporter au système actuel de TVA pour le transport de passagers et 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 des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre 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 intérieures navigables de l'UE; élaborer des mesures fondées sur des mécanismes de marché pour réduire encore les émissions de GES.

4. DIMENSION EXTERIEURE

40. Les transports dans le monde: la dimension extérieure

Le transport est intrinsèquement 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 de pays tiers en ce qui concerne les services, les produits et les investissements dans le domaine des transports reste une priorité essentielle. Par conséquent, le transport constitue systématiquement un volet de nos négociations commerciales (bilatérales, régionales et dans le cadre de l'OMC). L'UE adoptera des stratégies flexibles pour s'assurer un rôle central en matière d'établissement de normes dans le domaine des transports. À cette fin, 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 relatives aux fleuves, etc.) et s'il y a lieu, l'acquisition par l'UE du statut de membre à part entière; la promotion au niveau mondial des normes européennes de sûreté, de sécurité, de protection de la vie privée et de préservation de l'environnement; 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 des technologies du SESAR dans le monde;
- 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 sécurité avec les partenaires stratégiques, à

commencer par les États-Unis; une coopération internationale pour une évaluation commune des menaces, la formation d'officiers de pays tiers, l'organisation d'inspections conjointes, la prévention du piratage, etc.; la reconnaissance au niveau international de la notion 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 du marché, notamment lors de l'élaboration de plans visant à assurer la continuité de la mobilité;
- une coopération avec les partenaires méditerranéens pour 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 obtenir la suppression des exemptions accordées aux conférences maritimes en dehors de l'UE;
- l'utilisation des 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.
-