

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Document de séance*

FINAL  
**A6-0190/2007**

15.5.2007

## **RAPPORT**

sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent"  
(2006/2227(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Etelka Barsi-Pataky

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	10
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENERGIE.....	14
PROCÉDURE .....	18

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent" (2006/2227(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne" (COM(2006)0314),
  - vu la synthèse de la Présidence finlandaise sur l'examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne, qui prend en considération les travaux du Conseil "Transports" réuni le 12 octobre 2006 (référence du Conseil 13847/06 TRANS 257),
  - vu l'article 45 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0190/2006),
- A. considérant que la communication de la Commission intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports" publié en 2001 par la Commission européenne au terme d'une large consultation des parties intéressées se fonde sur une approche actualisée et qu'elle est conforme aux objectifs de Lisbonne qui s'inscrivent dans le cadre de la stratégie européenne pour le développement durable, ce que le Parlement accueille avec faveur,
- B. considérant que le Parlement reconnaît l'acquis dans certains domaines de la politique des transports, non sans souligner qu'il importe de poursuivre les efforts, en ce qui concerne, par exemple:
- la mise en place du marché unique des services de transport grâce à l'interconnexion des réseaux d'infrastructure, la poursuite de politiques promouvant l'interopérabilité, la garantie d'accès au marché à l'effet d'assurer l'indispensable perméabilité transfrontalière et la mise en œuvre de mesures spécifiques remédiant aux handicaps géographiques des régions périphériques et des pays situés aux frontières extérieures de l'Union,
  - la cohésion entre les citoyens et les régions, grâce aux instruments de la politique des transports,
  - des mesures visant à atténuer les incidences négatives du secteur des transports sur l'environnement,
  - l'évaluation permanente et l'amélioration de la sécurité, eu égard notamment à l'importance socio-économique de celle-ci, pour tous les modes de transport, qu'il s'agisse du transport aérien, maritime, fluvial, ferroviaire ou routier,

- l'amélioration de la qualité des services et la protection des consommateurs pour tous les moyens de transport, à l'effet de réaliser l'objectif de création du marché intérieur,
  - la garantie des droits fondamentaux des passagers à travers la garantie d'un service universel, en coopération avec les États membres,
  - la mise en œuvre effective des normes relatives aux conditions de travail,
- C. considérant que le Parlement demande instamment que la politique européenne des transports relève les défis suivants:
- la demande, en matière de transports, croît plus rapidement que prévu, et a même augmenté davantage que le PIB,
  - la compétitivité de l'économie européenne suppose plus que jamais un système de transport durable efficace et fiable, le transport devant être considéré comme faisant partie intégrante de la croissance et de la compétitivité européennes,
  - s'agissant d'un système de transport intégré, le récent élargissement a donné lieu à de nouveaux défis,
  - les effets défavorables des gaz à effet de serre sur les changements climatiques se sont accrus, en raison notamment du rôle de ce secteur sur les changements climatiques,
  - les prix de l'énergie, notamment pour ce qui est des combustibles fossiles utilisés dans les transports, continuent d'évoluer à la hausse,
  - le potentiel dans le domaine de l'innovation et des nouvelles technologies s'est considérablement accru,
  - la mondialisation a engendré de nouvelles activités,
  - la sécurité et la protection des infrastructures de transport contre les actes de terrorisme prennent une importance croissante,
  - dans le domaine des transports, les problèmes de criminalité et le vol organisé de véhicules et de cargaisons sont en augmentation,
  - les grandes agglomérations éprouvent de plus en plus de difficultés à assurer la fluidité du trafic des personnes et des marchandises,
- D. considérant que le secteur des transports représente quelque 7 % du PIB européen et que les recettes des transports sont en augmentation constante; soulignant que des transports efficaces, outre qu'ils contribuent à la croissance économique, sont aussi indispensables sous l'angle des investissements viables des points de vue commercial et économique à réaliser dans les technologies disponibles; que la congestion des transports s'est aggravée et coûte à l'Union européenne environ 1 % du PIB, cependant que le secteur des transports représente quelque 5 % de l'emploi, plus de 10 millions de personnes étant occupées dans les secteurs relevant des transports; que l'évaluation à mi-parcours fournit au Parlement européen l'occasion d'explicitier les objectifs de la politique des transports sans ambiguïté,

en mettant l'accent sur des objectifs précis visant une mobilité durable,

1. souligne la nécessité d'une interconnexion pragmatique, axée sur la coopération, dans le domaine du transport et dans d'autres domaines des politiques communautaires ou nationales, notamment l'énergie, l'environnement et l'innovation; souligne que ces politiques doivent intégrer les exigences de la protection du climat aussi; considère que seule une approche intégrée est de nature à mener à des résultats en matière de réduction du nombre de victimes et des émissions ainsi que d'amélioration de la sécurité et de l'environnement, comme prévu notamment par CARS 21; fait observer qu'il importe de fournir aux citoyens en tant qu'usagers des transports, une information ciblée et de les encourager à adopter des comportements plus responsables; propose d'intégrer pleinement la politique des transports dans la stratégie de Lisbonne et de la prendre en compte dans l'évaluation et les recommandations que les États membres présentent chaque année dans les plans nationaux afin de mesurer et comparer les progrès,
2. convient sans réserve que la législation communautaire – conformément au principe "mieux légiférer" et au principe de subsidiarité – doit privilégier des domaines nouveaux tels que les transports urbains, où des dispositions législatives et des actions positives ne doivent être adoptées au niveau de l'UE que lorsque cela apporte incontestablement une valeur ajoutée, se substituant aux formalités anarchiques découlant de vingt-sept législations nationales sur la même question; invite la Commission et les États membres à assurer l'application et le respect de la législation européenne existant dans le domaine des transports; demande en outre à la Commission de s'assurer, à intervalles réguliers, de l'efficacité des mesures visant à atteindre les objectifs prévus et, le cas échéant, d'adopter les remèdes qui s'imposent;
3. déplore les conditions de mise en œuvre de la politique des transports de l'Union par le Conseil et appelle de ses vœux une plus grande rapidité de décision en son sein, dans le cadre de la procédure législative, ainsi que des transpositions nationales plus rapides et mieux coordonnées; demande à la Commission de tout mettre en œuvre pour y veiller;
4. rappelle que les ressources communautaires affectées au financement des projets de transport transeuropéens restent limitées et que la valeur ajoutée du programme TEN-T ne pourra être concrétisée que si l'ensemble du réseau est réalisé; met l'accent sur le financement des infrastructures (en particulier là où les problèmes de congestion sont notables), les tronçons transfrontaliers et les plaques tournantes; considère que, s'agissant des investissements prioritaires, les progrès sont plus lents que prévu; souligne que les grands projets TEN-T – supervisés par les coordinateurs – doivent être sélectionnés en fonction de la faisabilité financière et, en particulier, de la volonté des États membres et des régions concerné(e)s sur ce plan, ainsi que de la faisabilité opérationnelle et de l'état d'avancement de la planification technique, afin d'assurer que les déclarations d'intention se traduisent dans les programmes d'investissement à incorporer au budget des États membres; considère que ces projets devraient apporter une plus-value paneuropéenne en mettant en place un réseau transeuropéen interconnecté et interopérable à l'effet d'éviter la création d'un ensemble disparate de réseaux nationaux;
5. souligne que l'inertie financière en matière d'infrastructures constitue un risque non négligeable pour la croissance économique européenne; demande à la Commission de

présenter des propositions sur la mise en place éventuelle de formules de financement nouvelles ou novatrices – non sans tenir compte du rapport sur l'avenir des ressources propres de l'Union européenne – et de prévoir des ressources supplémentaires pour les transports et les travaux de recherche afférents dans le contexte de la révision du cadre financier en 2008; souligne qu'il s'agit notamment de trouver des sources de financement des investissements dans le domaine des transports, en particulier pour assurer une imputation équitable des charges fondée sur le principe de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur, étant entendu que le produit devrait être réinvesti dans le secteur des transports; estime que la Commission et les États membres devraient examiner ensemble les problèmes financiers à long terme de la construction des TEN-T et de leur viabilité, en ne perdant pas de vue que le délai de construction représentera au moins deux périodes septennales et que le cycle de vie des infrastructures nouvelles sera de plusieurs décennies;

6. se félicite de la création du Fonds de garantie mais attend d'autres initiatives analogues, notamment lorsque les PBB pourront, dans un cadre juridique approprié, jouer un rôle en matière de financement, sous réserve toutefois de la viabilité économique et de la rentabilité; souligne le rôle que la BEI peut jouer, à condition que cela soit compatible avec la participation étendue du système financier et bancaire européen aux projets d'infrastructure et de transport;
7. fait observer que l'extension géographique de l'Union lui a permis d'acquérir une diversité plus grande encore, dont il faut tenir compte avant de légiférer, les études d'impact devant informer l'Union européenne des éventuelles incidences sur chaque État membre, et plus particulièrement sur les "nouveaux"; invite les institutions de l'UE et les États membres à tout mettre en œuvre pour exploiter pleinement les ressources affectées au développement des transports; estime que des progrès qualitatifs peuvent être accomplis grâce aux transports combinés et aux transports "intelligents", dans des régions où les ressources et les infrastructures font défaut;
8. convient qu'il est nécessaire d'adopter une approche plus réaliste que par le passé et d'utiliser les capacités limitées de façon rationnelle; souligne qu'il importe d'utiliser les modes de transport dans une optique d'efficacité et avec imagination, isolément ou en combinaison (comodalité); souligne que le développement des transports combinés doit aller dans le sens d'une réduction de l'incidence des transports sur l'environnement; fait observer que les différents moyens de transport devraient évoluer en fonction de leurs mérites propres dans le respect des normes environnementales, en supportant leurs coûts propres, ce qui permettrait d'améliorer la mobilité grâce à une efficacité accrue de tous les moyens de transport; souligne que la comodalité permet une utilisation optimale et durable des ressources grâce à la gestion de la mobilité dans le domaine de la logistique et en combinant différents modes, ce qui pourrait permettre de réduire le trafic tout en dégageant des excédents de capacités au profit de l'ensemble du système;
9. considère que l'achèvement rapide du réseau TEN-T est la meilleure manière de créer les conditions d'une comodalité accrue; fait observer que sur différents marchés, le passage d'un mode à l'autre est indispensable pour réduire l'impact environnemental des transports, et qu'il est en outre de nature à réduire les embouteillages; fait observer que le passage à un mode plus favorable à l'environnement tel que chemin de fer, autocar ou autobus,

transports par mer ou par voies navigables intérieures, est souhaitable, l'accent devant être mis sur les moyens de transport peu utilisés, qui ont donc un potentiel important;

10. fait observer que, sans remettre en question l'acquis des projets TEN-T, les mesures conventionnelles ont atteint leurs limites; insiste, par conséquent, sur le rôle que peuvent jouer les systèmes de transport intelligents, les innovations technologiques et les investissements dans le domaine de la télématique pour accroître l'efficacité des transports, limiter les embouteillages et améliorer la sécurité et le bilan environnemental des dispositions transitoires; fait observer que les avantages des systèmes dits "intelligents" et des innovations technologiques (SESAR, ERTMS, SIF, Galileo, etc.) doivent être exploités; souligne que la tâche principale qui incombe à la Communauté et aux entreprises consiste à soutenir le marché des nouvelles solutions innovantes et à mettre en place les conditions juridiques et techniques appropriées, y compris faciliter l'application des nouvelles technologies par le biais des marchés publics;
11. fait observer que la mondialisation a engendré de nouveaux défis dans le secteur de la logistique, qui représente un élément crucial de la compétitivité de l'économie européenne; souligne que la politique européenne des transports doit intégrer le secteur de la logistique dans le développement des ports et dans l'intégration entre ces derniers, ainsi que le développement de plateformes logistiques; souscrit à l'élaboration d'une stratégie générale pour le transport des marchandises; préconise le recours à des solutions multimodales dans le secteur de la logistique ainsi qu'un système modulaire européen, la création d'infrastructures de connexion et l'utilisation de l'informatique de pointe; considère que cette stratégie devrait se fonder sur l'idée que le transport de marchandises est foncièrement une activité commerciale, de sorte que la réglementation devrait se limiter à créer un environnement favorable à l'efficacité du transport;
12. souligne la nécessité de la coopération et d'accords entre l'Union européenne et les pays tiers, à titre individuel et dans le cadre d'organisations internationales, dans le domaine des transports, de l'énergie, de l'environnement et de la sécurité, et exprime le souhait de prendre part activement à ces négociations et accords;
13. se félicite des actions figurant dans le guide référence pour les années à venir:
  - souligne l'importance de la politique maritime, en particulier d'une stratégie de transport intégré dans ce domaine, y compris une politique portuaire, laquelle devrait faire partie du traité,
  - souligne l'importance des projets "autoroutes de la mer",
  - attire l'attention sur les progrès réalisés dans le domaine de l'aviation, notamment les systèmes d'échange d'émissions, et approuve le développement du programme SESAR,
  - fait observer qu'un schéma global commun en matière de développement des aéroports est nécessaire pour éviter le galvaudage des crédits,
  - approuve la poursuite du programme Marco Polo,

- insiste sur la nécessité d'accélérer les programmes Galileo et ERTMS,
- se félicite des progrès accomplis en ce qui concerne les projets eSafety et RFID,
- se félicite des progrès accomplis en ce qui concerne le projet Naïades et demande à la Commission et aux États membres de présenter des propositions concernant la réalisation des actions de ce programme; se félicite des progrès du RIS,
- attend de la Commission qu'elle présente en 2008 un schéma polyvalent, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes, et ce à titre de point de départ pour le calcul des frais d'infrastructure; ce schéma devrait s'assortir d'une étude d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie d'application du schéma à tous les modes de transport,
- invite la Commission à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre la directive 2004/52/CE sur l'interopérabilité des systèmes de payage routier électronique dans la Communauté et de présenter un rapport sur la mise en œuvre de cette directive avant la fin de 2007,
- réclame une étude de faisabilité – tenant compte du rapport sur l'avenir des ressources propres de l'Union – à l'effet d'assurer un financement sûr et durable,
- souligne la nécessité d'accorder la priorité, dans la mise en œuvre du septième programme-cadre, aux projets et programmes relatifs aux systèmes intelligents et à la logistique, y compris la sécurité routière, les transports urbains et la technologie des moteurs propres,
- réclame des normes européennes en matière de qualité et d'interopérabilité pour les biocarburants,
- souligne la nécessité du programme relatif à l'efficacité énergétique,
- souligne l'importance du Livre vert sur les transports urbains et espère que des moyens spécifiques seront mis à disposition pour aider les transports publics urbains à passer à l'intermodalité, pour développer les systèmes de gestion du trafic et créer les conditions permettant de récompenser les usagers qui utilisent les solutions de remplacement,
- souligne qu'il importe d'adopter des mesures supplémentaires en faveur des transports durables dans les régions montagneuses et les régions à forte densité de population à la suite de la signature, par le Conseil Transports du 11 décembre 2006, du protocole relatif aux transports joint à la Convention alpine,
- suggère la présentation d'un Livre vert sur le tourisme européen et la réalisation d'une étude d'impact sur les législations qui ont une incidence patente sur le tourisme européen,

14. souligne que, alors que la politique des transports de l'Europe réunifiée a été et est continuellement confrontée à de nouveaux défis, l'examen à mi-parcours du Livre blanc



sur les transports publié en 2001 n'a pas fixé les objectifs et les réponses à long terme concernant une approche intégrée de la future politique européenne des transports; invite donc la Commission à se mettre au travail immédiatement pour élaborer, pour l'après 2010, une politique des transports européenne bien conçue, susceptible de répondre aux nouveaux défis de façon durable;

15. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Contexte

Cinq ans après la publication du Livre blanc de 2001 intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", cet examen à mi-parcours est une occasion non négligeable de dresser le bilan et de définir de nouvelles pistes et des éléments fondamentaux dans le secteur des transports.

Tout en reconnaissant les acquis de la législation européenne en matière de transport, votre rapporteur estime qu'une législation plus dynamique est indispensable pour atteindre les principaux objectifs fixés par le Livre blanc. Par conséquent, le programme de travail pour les prochaines années, qui propose de nouveaux objectifs précis, est accueilli avec faveur (guide de référence).

Selon votre rapporteur, la politique en matière de transport comporte deux points faibles, à savoir la transposition et la mise en œuvre de la législation; dans certains cas, celles-ci accusent un retard important. L'examen à mi-parcours du Livre blanc ne prend pas suffisamment en considération ce problème et ne contient donc pas de proposition ni de solution précise pour y remédier. Il s'agit d'une insuffisance grave de l'examen à mi-parcours.

Les principaux objectifs qui avaient été fixés en 2001 restent d'actualité, même si nombre d'entre eux ont été légèrement modifiés compte tenu de nouvelles circonstances ou parce qu'ils ne se sont pas traduits par des progrès suffisants.

L'examen à mi-parcours souligne à juste titre que le transport, en tant que service, joue un rôle essentiel dans l'économie et la société car il en fait partie intégrante. Ces objectifs placent la politique des transports de l'Union au cœur de l'agenda de Lisbonne, et apportent une orientation générale – principe "mieux légiférer", développement durable, approche flexible et pragmatique – afin de répondre aux exigences du secteur des transports.

Il convient de prendre en considération la nouvelle donne qui s'est dessinée après 2001. Ainsi, on peut citer le contexte international, la mondialisation, le dernier élargissement et celui à venir, l'évolution globale du marché intérieur et la compétitivité de l'économie européenne, qui requièrent l'adoption d'une approche plus large et plus souple.

Votre rapporteur est persuadé que si la politique européenne des transports n'est pas redéfinie et réadaptée pour être en mesure de relever ces nouveaux défis, les embouteillages de plus en plus nombreux, les pressions qui pèsent sur l'environnement et les problèmes de durabilité sociale représenteront des entraves majeures à la croissance économique et à la prospérité de l'Europe.

À travers ce rapport d'initiative, votre rapporteur souhaiterait mettre en exergue les questions fondamentales qui se posent dans les divers secteurs et que la Communauté doit placer au centre de ses préoccupations. Il est demandé au Conseil et à la Commission de proposer des solutions plus concrètes qui répondent à ces questions et de les considérer comme les clés des nouveaux défis auxquels est confrontée la politique européenne des transports.

## Principaux points du rapport

1. Les lacunes qui caractérisent la transposition et l'application de la législation en matière de transports constituent l'une des principales entraves à la réussite de la politique des transports. Cette situation ne peut perdurer et on ne pourra y remédier que si la coopération est renforcée à tous les niveaux.

En outre, il est nécessaire de procéder à une interconnexion pragmatique, fondée sur la coopération, entre le secteur des transports et d'autres secteurs, tels que l'énergie, l'environnement et l'innovation, et de l'intégrer à la législation. Cette interconnexion doit être lancée par la Commission.

2. Votre rapporteur souscrit pleinement à l'objectif "mieux légiférer"; la législation européenne doit privilégier les domaines où une telle législation est nécessaire et des mesures ne doivent être prises au niveau communautaire que si elles apportent une valeur ajoutée évidente. La Commission est engagée à intervenir plus vigoureusement pour assurer la transposition et le respect de la législation européenne existante en matière de transport.

3-4. En ce qui concerne le financement, il est indispensable que l'Europe se dote de mesures novatrices et courageuses, qui proposent des solutions différentes aux divers modes de transport. Le financement des infrastructures et le soutien politique à la mise en œuvre de projets européens majeurs font généralement défaut. La demande en matière de transports croît plus rapidement que prévu. Ce manque de dynamisme risque fortement, à terme, de nuire à l'économie européenne. L'Europe doit dès lors mettre en place des axes de transport fondés sur une tarification concertée, l'interopérabilité et des règles opérationnelles, qui doivent être financés sans délai.

Par conséquent, votre rapporteur estime qu'il incombe aux institutions de l'UE de trouver une solution au cours du réexamen par la commission temporaire sur les défis politiques et les moyens budgétaires de l'Union élargie (FINP) en 2008 au plus tard. Les travaux de préparation doivent débiter dès que possible. Il s'agit en premier lieu d'élaborer d'autres formules de financement innovantes.

Il convient de reconnaître le succès que représente la directive "Eurovignette", qui propose d'affecter les recettes provenant des taxes au financement des infrastructures de transports. Le Parlement attend les résultats de l'analyse de la Commission sur l'internalisation des coûts externes.

5. Votre rapporteur estime qu'il convient de prendre en considération les perspectives qui s'offrent à la politique des transports, ainsi que les tâches qui lui incombent à la suite de la réunification de l'Europe en 2004 et en 2007.

Le dernier élargissement de l'Union européenne lui a permis d'acquérir une diversité plus grande encore. La législation communautaire et les différentes mesures politiques doivent répondre aux divers besoins des États membres et se fonder sur des études d'impact mettant en lumière les éventuelles incidences sur chaque État membre, et plus particulièrement sur les "nouveaux", le cas échéant. Des progrès qualitatifs et, dès lors que cela s'avère possible, des

avancées significatives en la matière, doivent être accomplis grâce aux transports combinés et aux transports "intelligents". Les transports combinés peuvent déboucher sur une utilisation optimisée et un développement rationnel de tous les modes de transport. Le recours au cofinancement communautaire apparaît indispensable dans ces cas précis.

Il est essentiel que les institutions de l'UE et les États membres mettent tout en œuvre pour exploiter pleinement les crédits alloués aux transports dans le cadre du Fonds de cohésion et soutiennent les investissements dans les transports durables au moyen des crédits affectés à l'environnement dans le cadre du Fonds de cohésion.

Il est également de l'intérêt des entreprises d'État des nouveaux États membres d'étudier ces contributions financières, qui ne sont pas considérées comme des aides d'État.

6. La politique des transports à venir devra optimiser le potentiel offert par chaque mode de transport pour atteindre les objectifs en matière de transports propres et efficaces.

Votre rapporteur souhaiterait attirer l'attention sur le succès remporté par le transfert modal grâce au programme Marco Polo et à d'autres législations qui l'ont précédé. Toutefois, le transfert modal est une solution parmi d'autres et il ne faut pas en attendre plus que ce qu'il peut offrir. Votre rapporteur préconise le recours à des solutions plus flexibles et plus concurrentielles permettant une utilisation optimale de chaque mode de transport au sein de l'ensemble du système, dans l'intérêt de celui-ci.

7. Votre rapporteur attire l'attention sur l'importance des systèmes de transports "intelligents", qu'il reconnaît pleinement. Le potentiel des technologies doit être renforcé afin de rendre les transports plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. Par ailleurs, il convient d'accorder une place à ces systèmes dans la politique européenne des transports, sans toutefois nourrir des espoirs excessifs.

Une question fondamentale se pose dans ce domaine, à savoir comment créer un marché adapté à ces nouvelles solutions innovantes? La Communauté doit travailler en étroite coopération avec les entreprises afin d'y répondre. Votre rapporteur se félicite du guide de référence sur l'application de Galileo mais estime que de nouveaux progrès sont nécessaires pour que les systèmes intelligents fassent partie intégrante de la gestion quotidienne des transports, en particulier en matière de logistique et de gestion de la sécurité (SESAR, ERTMS, SIF, eCall).

8-9. Votre rapporteur convient que l'Europe doit intégrer la dimension logistique dans sa politique des transports. Étant donné que la logistique constitue une activité essentiellement commerciale, la Communauté se doit de mettre en place les conditions-cadre appropriées.

Il convient d'intégrer davantage la dimension mondiale du secteur des transports à la politique générale de la Communauté en matière de transports et de renforcer les liens avec les pays tiers et les organisations extracommunautaires. Désormais, Galileo couvre la planète; les transports aériens et maritimes offrent des exemples probants, qui s'inscrivent dans le contexte international (accords de l'OMI et de l'OIT, modalités d'application des droits d'émission, accord entre les États-Unis et l'Union européenne dans le secteur de l'aviation).

10. Le guide de référence répertoriant les principales actions pour les prochaines années est accueilli avec faveur. Il serait souhaitable de respecter les délais indiqués mais nous souhaiterions mettre l'accent sur certains points du rapport. Le rapport devrait se pencher sur le principe de subsidiarité, et de plus en plus de voix s'élèvent pour réclamer des exemples de bonnes pratiques en matière de transport urbain. Nous nous joignons à cette demande. Votre rapporteur souhaiterait attirer l'attention sur le fait que l'examen à mi-parcours ne mentionne pas certains moyens de transport, à savoir les autobus, les motocyclettes et les bicyclettes, et qu'il conviendrait de combler cette lacune.

28.2.2007

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENERGIE**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent"  
(2006/2227(INI))

Rapporteur pour avis: Satu Hassi

### **SUGGESTIONS**

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. salue la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent", qui fait le point sur son livre blanc de 2001 relatif aux transports et sur l'objectif d'une politique des transports plus durable sur les plan économique, environnemental et social;
2. rappelle l'importance de la politique européenne des transports aussi bien dans le cadre de la stratégie de Lisbonne rénovée que de la stratégie de développement durable révisée et se félicite de la proposition récente du Conseil "Transports", à l'initiative de la présidence allemande, de renforcer le rôle de la politique des transports lors de l'adoption des conclusions du prochain Conseil européen de printemps;
3. réaffirme la nécessité de réduire considérablement la quantité de CO<sub>2</sub> émise par chaque véhicule, mais aussi par l'ensemble du secteur des transports;
4. recommande d'appliquer au transport de passagers la "stratégie d'évitement" adoptée dans le secteur du fret;
5. invite instamment la Commission à définir clairement le terme de "comodalité" et à redoubler d'efforts pour opérer un transfert modal au profit de modes de transport plus sûrs, plus économiques et plus respectueux de l'environnement, tels que le transport ferroviaire et le transport par voie navigable;
6. demande instamment à la Commission de présenter des propositions législatives efficaces relatives au cabotage afin d'ouvrir les marchés des transports et, partant, d'améliorer leur efficacité, ce qui permettra de réduire les émissions et les embouteillages;

7. invite la Commission à privilégier un nombre plus restreint de projets TEN-T, axés sur la viabilité à long terme, l'élargissement de l'UE et l'interopérabilité transfrontalière;
8. demande à la Commission d'accorder la priorité, dans le septième programme-cadre, aux projets et programmes liés aux systèmes de transport intelligents et à la logistique, à la sécurité routière, au transport urbain et aux carburants de substitution, ainsi qu'à y encourager les États membres et les autres acteurs;
9. demande instamment que les investissements dans les infrastructures et l'utilisation optimale des ressources du secteur des transports dans les États membres figurent parmi les priorités de la politique européenne des transports;
10. souligne la nécessité d'internaliser progressivement tous les coûts externes dans le prix du transport, d'appliquer le principe du "pollueur-payeur" et d'encourager la concurrence loyale, en particulier dans les secteurs routier et aérien; dans ce contexte, invite la Commission à mettre au point, d'ici à la fin 2007, une méthode d'internalisation des coûts externes et à proposer ensuite une nouvelle directive "Eurovignette 3" fixant des redevances minimales pour l'utilisation de l'ensemble du réseau routier de l'UE;
11. demande instamment à la Commission et aux États membres d'examiner de près les futures étapes de l'imposition du trafic routier en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>; souligne que les recettes des péages routiers doivent être réinvesties dans la modernisation des infrastructures et que toutes les retombées économiques de l'internalisation des coûts externes dans le prix du transport doivent être soigneusement évaluées;
12. invite la Commission à prendre d'autres mesures en faveur du transport durable dans les zones montagneuses et densément peuplées, à la suite de la signature du protocole d'application de la Convention alpine dans le domaine des transports par le Conseil "Transports" du 11 décembre 2006;
13. note que les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent plus rapidement dans le secteur des transports que dans tous les autres secteurs, ce qui a pour effet de neutraliser les réductions d'émissions des autres secteurs; juge par conséquent indispensable de fixer des limites contraignantes pour les émissions de CO<sub>2</sub> par les nouveaux véhicules et des objectifs stricts pour les émissions de CO<sub>2</sub> par l'ensemble du parc automobile, éventuellement par le biais d'un système distinct d'échange d'émissions individuelles de CO<sub>2</sub> (PETS) pour le transport routier;
14. prend acte du rôle que les biocarburants peuvent jouer dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports; invite la Commission à garantir l'existence de normes européennes de qualité et d'interopérabilité pour les biocarburants;
15. demande instamment la mise en place d'un système d'"étiquetage du transport" qui indiquerait les émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre pour toutes les formes de transport;
16. souligne que le système modulaire européen permet non seulement de réduire les émissions, mais aussi d'améliorer l'efficacité des opérations logistiques grâce à la diminution des embouteillages ainsi que la sécurité routière grâce à la réduction du nombre de véhicules sur les routes;

17. invite les États membres à encourager d'autres solutions durables pour le transport sur courte distance et le transport urbain, telles que la marche, la bicyclette, les transports publics et le covoiturage, ainsi qu'à prendre des dispositions permettant de chiffrer le coût des émissions de CO<sub>2</sub>;
18. invite instamment la Commission à poursuivre ses efforts visant à réduire l'impact climatique du transport aérien, y compris par l'introduction d'une taxation du kérosène et de la TVA sur les billets d'avion dans l'UE; réaffirme que tout système d'échange d'émissions relatif au transport aérien doit prendre en considération l'ensemble des répercussions de ce dernier sur le climat et empêcher les éventuels bénéfices exceptionnels engrangés à la suite de ventes aux enchères;
19. invite la Commission à intégrer les économies d'énergie (par la gestion de la vitesse) et la protection du climat (par le renforcement de la coopération avec les services météorologiques) dans la gestion du trafic aérien et, en particulier, le projet SESAR;
20. prie instamment la Commission et les États membres d'adopter des mesures supplémentaires et d'améliorer le cadre juridique, de façon à promouvoir une meilleure efficacité des services ferroviaires (transfrontaliers) de fret et de transport de passagers en Europe, ainsi que des services de transport maritime et fluvial, en vue de faciliter la comodalité.



## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent
<b>Numéro de procédure</b>	2006/2227(INI)
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 28.9.2006
<b>Coopération renforcée – date de l'annonce en séance</b>	
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Satu Hassi 4.10.2006
<b>Rapporteur pour avis remplacé</b>	
<b>Examen en commission</b>	22.1.2007      27.2.2007
<b>Date de l'adoption</b>	27.2.2007
<b>Résultat du vote final</b>	+:            21 -:            1 0:            14
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Jan Březina, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Werner Langen, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Alexander Alvaro, Etelka Barsi-Pataky, Danutė Budreikaitė, Philip Dimitrov Dimitrov, Robert Goebbels, Satu Hassi, Gunnar Hökmark, Lambert van Nistelrooij, Esko Seppänen
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>	

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	"Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent"				
<b>Numéro de procédure</b>	2006/2227(INI)				
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance de l'autorisation	TRAN 28.9.2006				
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 28.9.2006	ENVI 28.9.2006	EMPL 28.9.2006	ECON 28.9.2006	BUDG 28.9.2006
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	ENVI 3.10.2006	EMPL 10.7.2006	ECON 24.10.2006	BUDG 26.2.2007	
<b>Coopération renforcée</b> Date de l'annonce en séance					
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Etelka Barsi-Pataky 5.9.2006				
<b>Rapporteur(s) remplacé(s)</b>					
<b>Examen en commission</b>	22.11.2006	24.1.2007	27.3.2007		
<b>Date de l'adoption</b>	8.5.2007				
<b>Résultat du vote final</b>	+ 31 - 4 0 0				
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard				
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Zsolt László Becsey, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool				
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Den Dover, Árpád Duka-Zólyomi, Béla Glattfelder, Robert Goebbels				
<b>Date du dépôt</b>	15.5.2007				
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>					