

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

A6-0014/2008

29.1.2008

RAPPORT

sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement
(2007/2147(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Gabriele Albertini

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	11
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE.....	17
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE.....	21
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION	25

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement (2007/2147(INI))

Le Parlement européen,

- vu les conclusions de la présidence du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007 concernant l'adoption, par le Conseil européen, d'un "Plan d'action du Conseil européen (2007-2009) - Une politique de l'énergie pour l'Europe" (7224/07),
- vu la communication de la Commission "Une politique portuaire européenne" (COM(2007)0616),
- vu la communication de la Commission "Vers un réseau ferroviaire à priorité frêt" (COM(2007)0608),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises" (COM(2007)0140),
- vu la communication de la Commission "L'Agenda de l'UE pour le transport de marchandises: renforcer l'efficacité, l'intégration et le caractère durable du transport de marchandises en Europe" (COM(2007)0606),
- vu le "Livre vert: vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine" présenté par la Commission (COM(2007)0551),
- vu le "Livre vert sur les instruments fondés sur le marché en faveur de l'environnement et des objectifs politiques connexes" présenté par la Commission (COM(2007)0140),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle. Position de la Commission en ce qui concerne le rapport final du groupe de haut niveau "CARS 21". Contribution à la stratégie de l'UE pour la croissance et l'emploi" (COM(2007)0022),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers" (COM(2007)0019),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés Celsius. Route à suivre à l'horizon 2020 et au-delà" (COM(2007)0002),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Une politique de l'énergie pour l'Europe" (COM(2007)0001),
- vu la communication de la Commission intitulée: "Feuille de route pour les sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables au 21^e siècle: construire un avenir plus durable" (COM(2006)0848),

- vu la communication de la Commission intitulée: "Rapport sur les progrès accomplis en matière d'utilisation de biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les États membres de l'Union européenne" (COM(2006)0845),
 - vu la communication de la Commission intitulée: "Plan d'action pour l'efficacité énergétique: réaliser le potentiel" (COM(2006)0545),
 - vu la communication de la Commission intitulée: "Pour une Europe en mouvement – mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne" (COM(2006)0314),
 - vu sa résolution du 24 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers¹,
 - vu sa résolution, du 5 septembre 2007, sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable²,
 - vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur "Pour une Europe en mouvement - mobilité durable pour notre continent"³,
 - vu sa position en première lecture du 5 septembre 2006 concernant la proposition de directive du Conseil relative aux taxes sur les voitures particulières⁴,
 - vu la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures⁵,
 - vu la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Directive Eurovignette)⁶,
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A6-0014/2008),
- A. considérant que le développement durable, objectif transversal de l'Union européenne, vise à améliorer constamment la qualité de vie et le bien-être sur notre planète pour les générations actuelles et futures,
- B. considérant qu'un tiers environ de la consommation totale d'énergie dans l'UE-25 est liée au secteur des transports, à l'exclusion des transports maritimes et des pipelines, et que le

¹ Textes adoptés, P6_TA(2007)0469.

² Textes adoptés, P6_TA-PROV(2007)0375.

³ Textes adoptés, P6_TA(2007)0345.

⁴ JO C 305 E du 14.12.2006, p. 85.

⁵ JO L 157 du 9.6.2006, p. 8.

⁶ JO L 187 du 20.7.1999, p.42.

transport routier est, avec une part de 83 %, le plus gros consommateur d'énergie,

- C. considérant que 70 % de la demande de pétrole dans l'UE-25 est imputable au secteur des transports, que celui-ci dépend à hauteur de 97 % des carburants fossiles, et que la part de l'énergie électrique (dont une bonne partie est produite par les centrales nucléaires) se réduit à 2 % et celle des biocarburants à 1 %,
- D. considérant que l'efficacité énergétique des divers modes de transports s'est notablement améliorée au cours des dernières années, ce qui a permis de réduire sensiblement leurs émissions respectives de CO₂ par km; considérant toutefois que ces améliorations ont été contrecarrées par les effets d'un accroissement constant de la demande dans le secteur des transports,
- E. considérant par conséquent que, dans l'ensemble, les émissions sont en constante augmentation dans le secteur des transports: pour la seule année 2005, ce secteur a contribué à hauteur de 24,1 % aux émissions totales de gaz à effet de serre (CO₂, CH₄, N₂O) de l'UE-27 et que, selon les prévisions de la Commission, la demande énergétique dans ce secteur augmentera d'au moins 30 % entre aujourd'hui et 2030,
- F. considérant que grâce au progrès technique et aux efforts importants consentis par l'industrie automobile, les émissions nocives dues au transport routier ont diminué, en particulier grâce à l'utilisation de catalyseurs, de filtres pour particules fines et d'autres techniques qui ont contribué à réduire les émissions de NO_x et de particules polluantes dans une proportion de 30 à 40 % au cours des quinze dernières années; considérant néanmoins qu'en dépit de ces améliorations, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ prévus par l'accord volontaire conclu entre les constructeurs automobiles n'ont été qu'en partie atteints,
- G. considérant que 40 % des émissions de CO₂ et 70 % des autres émissions polluantes produites par les véhicules automobiles sont dus au trafic urbain et que les encombrements de la circulation routière, concentrés principalement dans les zones métropolitaines, coûtent à l'UE quelque 1 % du PIB,
- H. considérant que 70 % des projets prioritaires de transport transeuropéen approuvés en 2004 concernent le transport ferroviaire et le transport naval, dont on sait qu'ils sont les moins polluants,
- I. considérant que dans les conclusions susmentionnées de la Présidence du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007, l'UE a pris, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici 2020 par rapport à 1990,
 - 1. est d'avis que la mobilité a été une des plus grandes réalisations et un des plus grands défis du XX^e siècle et que des transports durables devraient développer un juste équilibre entre des intérêts différents et souvent opposés en essayant de concilier le droit fondamental des citoyens à la mobilité, l'importance que revêt le secteur des transports des points de vue de l'économie et de l'emploi, la responsabilité en matière d'environnement local et mondial, ainsi que le droit des citoyens à la sécurité, à la qualité de la vie et à la santé;

2. insiste sur l'importance du secteur des transports pour l'emploi, la croissance et l'innovation et estime qu'une mobilité garantie, sûre et abordable est indispensable à notre mode de vie; considère par conséquent que, même si les exigences d'une mobilité durable du point de vue de l'environnement sont primordiales, il est peu probable que les citoyens adhèrent à des mesures trop draconiennes¹;
3. est d'avis que pour parvenir à des transports européens durables des points de vue de l'énergie et de l'environnement, il est nécessaire de combiner différentes politiques qui viennent à l'appui l'une de l'autre et se contrebalancent, avec la participation d'un nombre sans cesse croissant d'acteurs représentant le secteur des transports, les pouvoirs publics et les citoyens; est en effet convaincu que seul un juste dosage des différentes mesures peut atténuer les effets défavorables des différentes actions tout en contribuant à mieux les faire accepter par les citoyens;
4. estime que cette combinaison de mesures devrait notamment prendre en considération:
 - a) les progrès technologiques (mesures permettant d'améliorer l'efficacité énergétique, nouvelles règles et normes pour les moteurs et les combustibles, utilisation de nouvelles techniques et de carburants de substitution),
 - b) les instruments de marché (redevances/tarifification fondées sur les incidences sur l'environnement ou sur les encombrements, incitations fiscales, système d'échange de droits d'émission tenant compte de la spécificité des différents modes de transport), et
 - c) les mesures d'accompagnement pour optimiser l'utilisation des moyens de transport et des infrastructures et pour inciter les entreprises et les citoyens à revoir leurs habitudes;
5. souligne qu'il est important pour l'UE et pour les États membres de centrer leur action sur les éléments essentiels du système:
 - a) les zones métropolitaines et urbaines encombrées, où s'effectuent la plupart des déplacements,
 - b) les principaux axes interurbains européens, où sont concentrés la plupart des échanges commerciaux internes à l'UE et internationaux, et
 - c) les zones sensibles du point de vue de l'environnement (la région alpine, la mer Baltique, etc.);
6. attire l'attention sur sa résolution susmentionnée du 24 octobre 2007² sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ en faveur de l'établissement d'un cadre législatif visant à réduire à 125 g de CO₂/km les émissions des véhicules neufs grâce à des améliorations techniques apportées au moteur des véhicules et à parvenir à une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km grâce à d'autres perfectionnements techniques et à une plus large utilisation des biocarburants;

¹ Voir "Attitudes sur les questions relatives à la politiques des transports de l'UE", Eurobaromètre Flash n° 206b, Politique des transports de l'UE;

² *Textes adoptés*, P6_TA(2007)0469.

7. souligne à cet égard qu'il est également important de recourir à des instruments du marché pour promouvoir les véhicules économes en carburant et peu polluants, tels que des exonérations fiscales, une réforme des taxes sur les véhicules automobiles qui tienne compte des émissions polluantes et de l'efficacité du point de vue de la consommation de carburant, des incitations à la mise hors circulation des véhicules les plus polluants et à l'acquisition de voitures neuves à faibles émissions, autant de mesures importantes qui contribueraient simultanément à couvrir les frais supportés par les constructeurs automobiles du fait des obligations qui leur sont imposées par le nouveau cadre législatif;
8. presse par conséquent le Conseil et les États membres de donner des preuves de la détermination qu'ils ont exprimée lors du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007:
 - a) en adoptant la proposition susmentionnée de directive concernant les taxes sur les voitures particulières (COM(2005)0261) pour établir un lien entre la taxation des voitures et les émissions polluantes ainsi que leur consommation de carburant, et
 - b) en réformant dès maintenant en ce sens leur régime fiscal afin d'encourager davantage l'utilisation de véhicules moins polluants;
9. fait sienne la question soulevée par la Commission dans le Livre vert précité sur les instruments de marché utilisés aux fins de la politiques d'environnement et à d'autres fins connexes quant à la possibilité d'encourager et de suivre de plus près les réformes de la tarification des transports et de la fiscalité de l'environnement au niveau national par la voie d'une procédure de coordination et d'échange d'expériences et de bonnes pratiques; l'invite à prendre des initiatives en ce sens;
10. demande au Conseil et aux États membres d'intensifier les investissements dans les infrastructures et dans les systèmes de transport intelligents (SIT), qui soient axés en particulier sur:
 - a) l'achèvement dans les plus brefs délais des projets prioritaires en ce qui concerne les réseaux transeuropéens, qui sont de la plus haute importance pour la logistique du transport du fret et pour une politique européenne de transport durable,
 - b) les encombrements dans les zones urbaines et sur les axes situés dans des zones sensibles, et
 - c) l'amélioration de l'intermodalité;
11. insiste pour que la Commission présente au plus tard en juin 2008 un modèle qui soit généralement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport et qui puisse servir de base pour le calcul futur des coûts d'utilisation des infrastructures; fait observer que ce modèle doit, conformément à la directive 2006/38/CE, être accompagné d'une analyse des effets de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie d'application progressive de ce modèle à tous les modes de transport; attend de la Commission qu'elle présente, parallèlement à cette initiative, des propositions législatives, en commençant par la révision de la directive sur l'Eurovignette;

12. est convaincu que le problème des encombrements urbains, auxquels sont imputables 40 % des émissions de CO₂ et 70 % des autres émissions polluantes provenant des véhicules, doit être abordé, toujours dans le respect du principe de subsidiarité, de manière plus ambitieuse par la voie d'une stratégie de coopération et de coordination au niveau européen;
13. invite la Commission et les États membres à analyser la façon dont les infrastructures de transport et les tarifs applicables influencent le développement urbain et les futures demandes en matière de services de transport;
14. estime à cet égard qu'une politique de mobilité urbaine efficace doit être fondée sur une démarche aussi globale que possible qui permette de combiner les solutions les mieux adaptées à chaque problème; est convaincu que les zones urbaines offrent des potentialités raisonnables d'un point de vue économique pour de nouvelles mesures de transfert modal en faveur des transports publics et des déplacements à pied et à bicyclette; estime fondamental, dans ce contexte, d'investir dans l'innovation technologique (utilisation accrue des systèmes de transport intelligents - SIT), dans une utilisation plus judicieuse des infrastructures existantes, en particulier par des mesures de gestion de la demande (recours à la tarification - *congestion charge* et *road pricing*) et, enfin, dans de nouvelles solutions destinées à optimiser l'utilisation des voitures particulières, comme l'auto-partage (*car-sharing*) ou le covoiturage (*carpooling*), ainsi que des dispositions en matière de travail à domicile;
15. insiste sur l'importance de mesures modérées (*light measures*) pour des transports qui s'inscrivent davantage dans la durée et estime important que les citoyens puissent effectuer des choix en connaissance de cause en ce qui concerne les moyens de transport et le mode de conduite; demande que les consommateurs soient mieux informés et que les campagnes de sensibilisation et d'incitation à une révision des comportements en faveur de moyens ou de modes de transport qui soient davantage viables soient intensifiées;
16. estime que le transport ferroviaire, mode de transport consommant moins d'énergie et produisant moins d'émissions de CO₂ (notamment grâce à l'utilisation d'électricité d'origine nucléaire), offre un potentiel important à exploiter, non seulement pour la logistique du transport de marchandises mais aussi pour le transport de passagers;
17. à cet égard, invite la Commission, les États membres et le secteur ferroviaire:
 - a) à achever dès que possible la réalisation d'un "espace unique" ou d'un "marché unique" ferroviaire européen,
 - b) à éliminer à cette fin les entraves techniques et à s'engager sur la voie d'un système européen de gestion unique du trafic ferroviaire (ERTMS) et de solutions interopérables, et
 - c) à améliorer les prestations offertes et la qualité du service tant pour le transport de marchandises que pour celui de passagers;
18. estime que, bien que les compagnies aériennes aient réduit leur consommation de carburant de 1 à 2 % par passager par kilomètre au cours des dix dernières années et que

les émissions sonores des aéronefs aient considérablement diminué, l'incidence globale de l'aviation civile sur l'environnement a augmenté en raison de la forte croissance du trafic; demande par conséquent:

- a) que les transports aériens soient pris en compte dans le système d'échange d'émissions et que le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) soit plus largement utilisé,
- b) que soit introduite une différenciation en fonction des émissions des droits de décollage et d'atterrissage dans les aéroports,
- c) que soit mise en œuvre l'initiative technologique conjointe "Clean Sky" visant à réduire les émissions de CO₂ et de NO_x et la pollution sonore,
- d) qu'il soit mis fin à la fragmentation de l'espace aérien européen par la création d'un véritable ciel unique européen,
- e) que des mesures concrètes soient prises pour remédier à l'encombrement des aéroports, et
- f) que l'intégration combinée et logistique des aéroports soit améliorée en facilitant leur accès par rail;

19. constate une augmentation constante des émissions dues au transport maritime et recommande tout particulièrement:

- a) que les émissions de substances telles que le CO₂, le SO₂ et les oxydes d'azote provenant des navires soient réduites,
- b) qu'il soit fait appel à des sources d'énergie renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, et que leur utilisation soit encouragée,
- c) que les navires au mouillage soient avitaillés en combustibles à terre,
- d) que la possibilité de limiter les émissions grâce au système d'échange de quotas d'émission soit soigneusement examinée¹, sans pénaliser le transport maritime, qui est le plus respectueux de l'environnement (avec le transport par voies navigables intérieures), ni favoriser d'autres modes de transport qui portent davantage atteinte à l'environnement, et
- e) que soit conçue une politique fluviale européenne intégrée, approuvant, partant, des initiatives telles que NAIADES (Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables) qui améliore encore le transport par voies navigables intérieures et son bilan environnemental;

20. demande à la Commission et aux États membres d'investir dans la modernisation des infrastructures portuaires, tant dans les ports maritimes de l'Union européenne que dans

¹ Voir la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.1.2003, p. 32).

les ports situés sur les voies navigables intérieures, afin que puisse se mettre en place le transfert rapide des marchandises et des passagers grâce à un système de transport intermodal, permettant ainsi de réduire la consommation énergétique dans le domaine des transports;

21. estime essentiel d'améliorer la logistique, les facteurs de charge dans le transport de marchandises et l'intermodalité; est dès favorable au plein achèvement du marché intérieur des transports et invite instamment la Commission à concrétiser dès que possible son plan d'action susmentionné pour la logistique du transport de marchandises en Europe, en plaçant l'accent en particulier sur le développement du concept des "corridors verts";
22. invite la Commission et les États membres à investir davantage dans la recherche dans le domaine des transports, afin d'ouvrir la voie au développement de technologies plus efficaces du point de vue énergétique et réduisant les émissions de CO₂; invite la Commission à augmenter nettement, lors de la révision 2009 du cadre financier pluriannuel, l'effort financier global en faveur de la R&D sur l'environnement, l'énergie et les transports;
23. approuve les initiatives de la Commission visant à créer un lien davantage étroit entre le transport durable et le tourisme, comme l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement, par exemple l'utilisation combinée des transports publics et de la bicyclette;
24. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le secteur des transports se trouve aux prises avec des difficultés sans précédent: croissance continue de la demande, préoccupations suscitées par l'approvisionnement en carburants fossiles au niveau mondial, trafic urbain et axes interurbains de plus en plus encombrés et, enfin, effets néfastes des transports sur l'environnement, sur la santé humaine et sur le changement climatique.

Eu égard au débat actuel, en Europe et ailleurs, ainsi qu'aux diverses communications et propositions de la Commission en faveur d'un transport européen plus viable des points de vue de l'environnement et de la consommation d'énergie, votre rapporteur est convaincu que ce secteur doit répondre à des demandes ambitieuses et de grande portée.

Il est en effet demandé au secteur des transports de réduire les émissions provenant des différents modes de transport, de mettre fin à une dépendance presque totale vis-à-vis des carburants fossiles, d'intensifier la recherche dans les énergies renouvelables et d'établir de nouvelles normes pour ces nouveaux moteurs et sources d'énergies, d'investir dans des infrastructures nouvelles ou modernisées - les réseaux transeuropéens, en premier lieu - et dans les systèmes de transport intelligents, de réorganiser nos villes dans le sens d'une mobilité urbaine durable, de fixer un "juste" prix pour les transports par la voie de péages et de redevances et, enfin, d'encourager le transfert intermodal et d'améliorer l'interopérabilité. Sur la base de ces demandes, le rapporteur s'est posé les questions suivantes: par où commencer? Quelles sont les mesures les plus prometteuses? Disposons-nous des moyens financiers nécessaires pour tous ces projets? Ces mesures recueilleront-elles l'adhésion des citoyens?

Votre rapporteur est convaincu que seul un ensemble de mesures bien dosées est la solution adéquate à cet égard. D'après la littérature scientifique et diverses études effectuées récemment, il est nécessaire, pour réduire notablement les émissions provenant des transports, de combiner différentes politiques qui viennent à l'appui l'une de l'autre et se contrebalancent, ce qui implique la participation d'un nombre sans cesse croissant d'acteurs dans ce secteur.

Votre rapporteur est d'avis que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et la pollution de l'air dus aux transports en Europe, il est indispensable de coordonner et de combiner différentes politiques (*policy mix*) qui englobent tous les modes de transport et prévoient des objectifs très ambitieux en ce qui concerne l'efficacité des carburants, des normes améliorées pour les véhicules automobiles et les combustibles, une réduction de la demande pour les transports routiers et aériens par une politique de tarification et, enfin, des changements logistiques et une modification du comportement des citoyens.

Cette démarche repose essentiellement sur trois piliers: les innovations technologiques (nouvelles techniques et carburants de substitution), la tarification (réforme du système de taxation du secteur des transports afin de tenir compte des incidences sur l'environnement, par exemple: Eurovignette, taxe sur les carburants fossiles) et des mesures d'accompagnement pour optimiser l'utilisation des véhicules automobiles et des infrastructures et pour inciter les citoyens à changer d'habitudes.

En ce qui concerne le premier pilier, les dernières propositions, qui ont été amplement débattues, ont trait aux améliorations techniques en ce qui concerne tant les moteurs que les carburants. Il existe en effet un large consensus sur le fait que les investissements dans l'innovation technologique offrent le meilleur rapport efficacité-coût. Il convient par conséquent de proposer de nouvelles normes pour les moteurs et les combustibles. Néanmoins, pour éviter que le coût de ces investissements ne soit supporté principalement par l'industrie et par les citoyens, il faut insister pour qu'une démarche globale soit adoptée, c'est-à-dire une combinaison de diverses politiques menées parallèlement, qui viennent à l'appui l'une de l'autre et se contrebalancent, avec la participation d'un nombre sans cesse grandissant d'acteurs. Cette démarche globale devrait tenir compte de tous les moyens de réduire les émissions de CO₂, comme les infrastructures, le comportement des usagers, les biocarburants et la technologie des véhicules.

Les États membres sont invités à remplir le rôle qui leur incombe pour relever ce défi (deuxième pilier). Les récentes propositions législatives qui ont été faites au niveau européen pour réduire les émissions et encourager la mobilité durable devraient s'accompagner de l'adoption de mesures concrètes par les États membres en ce qui concerne les réformes fiscales, les mesures incitatives en matière d'environnement et les investissements dans les infrastructures. Or, il faut malheureusement constater à cet égard une certaine résistance ou, pour le moins, un manque d'ambition.

Pour ce qui est des infrastructures, troisième point, force est de constater qu'une importance grandissante est accordée aux projets routiers au détriment des projets ferroviaires. L'achèvement des réseaux transeuropéens semble encore lointain, et la contribution de l'UE est minime par rapport aux efforts que les États membres devront consentir. Par conséquent, ceux-ci sont invités à faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de ne pas compromettre tout le fonctionnement et la "raison d'être" des réseaux transeuropéens de transport.

En revanche, en ce qui concerne l'utilisation des infrastructures mêmes, il est urgent de définir un modèle qui soit généralement applicable pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport et qui servira ultérieurement de base pour l'élaboration d'une proposition relative à l'internalisation de ces coûts sous la forme de péages ou de tarifs.

Enfin, il convient de ne pas oublier le rôle que jouent, dans ce contexte, l'utilisation de systèmes de transport "intelligents", laquelle devrait être sensiblement renforcée non seulement avec l'introduction de feux de signalisation intelligents, mais aussi grâce à une réforme plus vaste du système de transport en ce sens, ainsi que le recours à des instruments de marché visant à orienter la demande vers des modèles ou des modes de transport plus viables.

Votre rapporteur est convaincu qu'il serait peu judicieux de vouloir agir sur tous les fronts en même temps et qu'il faut se concentrer sur les aspects les plus critiques: zones urbaines et métropolitaines encombrées, grands axes interurbains européens et zones sensibles du point de vue de l'environnement.

Les politiques visant à améliorer la qualité de l'air devraient être axées surtout sur les zones urbaines et métropolitaines, ainsi que sur les zones particulièrement sensibles du point de vue de l'environnement, où les incidences peuvent être particulièrement importantes. En revanche, étant donné que le CO₂ et, plus généralement, les émissions de gaz à effet de serre sont

étroitement liés à la demande globale dans le secteur des transports, les politiques en la matière devront être centrées principalement sur les zones urbaines et sur les grands axes interurbains.

Sur ce point également, votre rapporteur est d'avis qu'il est préférable d'accorder la priorité à des mesures susceptibles de produire un effet à court terme, en essayant par conséquent de maximiser et d'améliorer l'utilisation des réseaux de transport existants, et ce:

- a) par une amélioration de l'efficacité des carburants pour tous les modes de transport;
- b) un ajustement des prix en sorte que, aussi bien pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, les citoyens doivent prendre en considération le coût intégral des déplacements et les conséquences de leurs décisions;
- c) l'adoption de mesures novatrices fondées sur le système d'échange de droits d'émission;
- d) des politiques visant à encourager le transfert intermodal en faveur des transports publics, de la bicyclette et de la marche dans les zones urbaines, ainsi que des initiatives tendant à favoriser le transfert de la route vers le rail pour le transport de marchandises, notamment par la voie de la tarification et de mesures souples;
- e) une meilleure organisation des transports routiers;
- f) une politique incitant les usagers de la route à adopter un comportement plus responsable;
- g) une politique d'ensemble pour l'utilisation des transports terrestres et la planification de ceux-ci.

Enfin, votre rapporteur est convaincu que la mobilité urbaine, en particulier le problème des encombrements urbains, responsables de 40 % des émissions de CO₂ et de 70 % des autres émissions polluantes provenant des véhicules automobiles, requiert une attention particulière. Malgré la complexité des problèmes liés à la mobilité (encombrements, accidents, pollution, bruit, transports publics souvent peu compétitifs, temps perdu en déplacements, etc.) et du long chemin qui reste à parcourir pour parvenir à une planification des transports urbains qui soit efficace et s'inscrive dans la durée, votre rapporteur est persuadé que les zones urbaines offrent des possibilités raisonnables d'un point de vue économique pour l'adoption de mesures ultérieures de transfert intermodal et de gestion de la demande (*congestion charge* et *road pricing*). Il s'agit de mesures d'intervention réversibles et modifiables dans le temps qui permettent, par exemple, de renforcer les mesures visant à dissuader les usagers de recourir aux modes de transports les plus polluants au fur et à mesure que d'autres options leur seront offertes. À cet égard, il est primordial de surveiller les effets de ces mesures et de publier les résultats obtenus afin de favoriser un échange de bonnes pratiques. Des progrès importants peuvent être accomplis en ce sens au niveau européen, comme en témoigne, pour ne citer qu'un exemple, le système de péage urbain introduit à Londres. Le fait que cette politique a été aussi largement débattue, suivie et évaluée a non seulement incité d'autres villes à adopter la même mesure mais a également et surtout contribué à une amélioration progressive de ce système. Cette expérience a servi à d'autres zones urbaines en montrant ce qu'il faut faire pour plus d'efficacité, quels sont les facteurs de succès, comment vaincre les résistances des citoyens et, surtout, pour dépasser le stade "expérimental" que comporte l'application de la

plupart des politiques nouvelles.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels
		Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes
		Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of “Eurovignette” Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC)
		Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region)
	Road pricing in urban areas	Internalisation of external costs of transport
Tradable mobility credits	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes	
Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas
	Harmonised regulation systems	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Rail efficiency	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail passenger services quality	Increase technical unit efficiency of rail
	Intermodal facility for passengers	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for freight	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Rail capacity	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks	

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing
		Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.

22.11.2007

AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

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

sur la politique européenne du transport durable en tenant compte des politiques européennes de l'énergie et de l'environnement
(2007/2147(INI))

Rapporteur pour avis: Edite Estrela

SUGGESTIONS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire 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. est profondément inquiet de la hausse de 32,1 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports entre 1990 et 2005, alors que les autres secteurs ont vu leurs émissions réduites de 9,5 %; souligne en particulier que les émissions causées par l'aviation internationale et le transport maritime (secteurs qui ne sont pas concernés par le protocole de Kyoto) ont augmenté respectivement de 90 % et de 50 % au cours de la même période et représentaient en 2005 23 % des émissions dues aux transports et 6,3 % de l'ensemble des émissions¹;
2. est favorable au processus législatif en cours visant à inclure l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission et à la législation similaire en préparation pour le secteur maritime; attire toutefois l'attention sur le fait que l'éventuelle mise en place d'un système d'échange de quotas d'émission pour le transport maritime ne devrait pas pénaliser ce mode de transport, qui est le plus respectueux de l'environnement (avec le transport par voies navigables intérieures), ni en favoriser d'autres qui portent davantage atteinte à l'environnement;
3. invite la Commission à procéder à une évaluation exhaustive de la viabilité technique et économique et des implications pour l'environnement de l'utilisation de combustibles

¹ <http://reports.eea.europa.eu>.

alternatifs dans les transports aériens, les transports maritimes et les transports par voies navigables, qui peuvent contribuer à améliorer l'efficacité énergétique de ces transports;

4. considère que les coûts relatifs aux infrastructures, aux émissions de gaz à effet de serre, aux accidents et au bruit devraient être inclus dans le prix des transports, afin d'inciter les usagers à opérer des choix plus propices au développement durable; rappelle à la Commission qu'elle est tenue, d'après la directive 2006/38/CE, de présenter, le 10 juin 2008 au plus tard, un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes, lequel doit servir de base pour le calcul des frais d'infrastructure;
5. souligne que l'UE doit soutenir financièrement la mise en œuvre de projets prioritaires dans le cadre des réseaux transeuropéens, y compris le système européen de gestion du trafic ferroviaire, et fixer des lignes directrices appropriées pour les aides d'État dans le secteur ferroviaire; note que, pour que l'UE satisfasse à ses engagements et poursuive les objectifs définis dans le cadre du protocole de Kyoto, il est absolument crucial d'étendre et de développer le soutien financier et d'autres formes d'aide, ainsi que des mécanismes et des politiques qui encouragent un report modal continu vers ce mode de transport dans les États membres, tant au niveau des passagers que du fret;
6. suggère la création d'un encadrement propre à promouvoir le caractère durable du transport ferroviaire, à travers une politique de l'environnement plus dynamique qui, par exemple, privilégie l'utilisation de l'électricité obtenue à partir de sources renouvelables;
7. souligne l'importance de réaliser des plans d'action nationaux favorisant la recherche de moyens de transport produisant des émissions de gaz à effet de serre plus faibles par les consommateurs, comme le proposait sa résolution du 23 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers¹; invite instamment la Commission à inclure cette suggestion dans une future stratégie européenne en faveur du transport durable;
8. insiste sur le fait que permettre l'utilisation de biocarburants ne peut être considéré que comme une mesure supplémentaire et que seule la combinaison de différentes mesures, telles que le report modal vers des moyens de transport plus efficaces, l'efficacité énergétique accrue des véhicules, l'évitement du trafic, une meilleure logistique, la mise en place de systèmes intelligents de contrôle des trafics routier et aérien et des incitations fiscales, est susceptible d'assurer aux générations futures un système de transport durable;
9. note que la promotion de systèmes de transport public, de transport ferroviaire et de transport par voie navigable sûrs, respectueux de l'environnement, efficaces et abordables, ainsi que le covoiturage et la promotion intensive de la mobilité non motorisée, doublés de politiques en faveur d'une réduction de la demande globale de transport motorisé, sont des étapes importantes sur la voie d'une réduction de l'impact environnemental négatif du transport; demande instamment à la Commission et aux États membres d'exiger l'introduction, dans toutes les villes de l'UE, de plans de mobilité urbaine assortis de mesures spéciales visant à faciliter et à promouvoir l'utilisation de la bicyclette et d'autres modes de transport écologiques;

¹ P6_TA-PROV(2007)0469.

10. invite les États membres à promouvoir des campagnes d'information et de sensibilisation, destinées notamment aux jeunes générations, afin d'obtenir de réels changements dans les modèles comportementaux, élément clé d'une stratégie de transport ambitieuse, durable et orientée vers le long terme;
11. souligne la nécessité d'adopter des plafonds d'émission de CO₂ ambitieux et contraignants pour les véhicules automobiles, afin qu'ils consomment moins de carburant et soient plus abordables pour tous les utilisateurs, et d'encourager, au moyen des mesures les plus efficaces, la production consciencieuse et durable de carburants non fossiles provenant de la biomasse, qui induisent une baisse sensible des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux carburants fossiles, en tenant compte des conséquences sur la production alimentaire, la biodiversité, les normes pertinentes de l'OIT, les ressources hydriques, le changement d'affectation des terres et la déforestation;
12. confirme qu'une flotte automobile renouvelée est essentielle pour réduire au maximum les émissions de CO₂; considère que les États membres devront utiliser les instruments du marché pour promouvoir la rénovation de leurs flottes;
13. demande un engagement plus responsable de la part des acteurs du marché des transports (par exemple, dans les partenariats public-privé) qui puisse faire office de "force motrice" dans la réalisation des objectifs en matière d'environnement;
14. apporte son soutien aux recherches qu'il conviendra de mener à ces fins dans le contexte du 7^e programme-cadre et encourage la Commission à se mettre en quête de partenariats public-privé en matière de recherche et de développement, afin de concevoir la technologie nécessaire à un transport durable et respectueux de l'environnement; attire l'attention sur le fait qu'une exploitation meilleure et accrue de nouvelles technologies existantes plus respectueuses de l'environnement apporterait une valeur ajoutée immédiate à la politique européenne du transport;
15. considère que le développement de combustibles alternatifs et renouvelables, comme l'hydrogène et les cellules de combustible, dont il est prévu qu'ils remplacent de manière viable les technologies actuelles des systèmes moteurs, est fondamental pour renforcer la prédominance technologique de l'Europe dans ce domaine;
16. rappelle que les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle important dans la promotion de la durabilité des transports lors de l'acquisition de véhicules pour leur réseau de transport public.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	22.11.2007
Résultat du vote final	+ : 37 - : 0 0 : 0
Membres présents au moment du vote final	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Suppléants présents au moment du vote final	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle

15.11.2007

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE

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

sur la politique européenne du transport durable en tenant compte des politiques européennes de l'énergie et de l'environnement
(2007/2147(INI))

Rapporteur pour avis: Dominique Vlasto

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. estime que la Commission a une réelle opportunité de faire converger ses politiques de l'environnement et de l'énergie pour parvenir à l'objectif de durabilité des transports et contribuer à limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés Celsius;
2. note que plusieurs initiatives récentes ont été lancées dans le secteur des transports, mais qu'il s'agit encore de mesures spécifiques et morcelées ; estime qu'il serait nécessaire de les structurer pour en faire une véritable politique des transports durables ; souligne qu'une bonne gouvernance sera une clé du succès de cette politique;
3. rappelle que la Commission doit proposer (selon sa communication au Parlement et au Conseil du 7 février 2007 (COM(2007)0022)) des mesures en vue d'atteindre, par une approche intégrée, un objectif de réduction des émissions de CO₂/km pour les voitures particulières et les véhicules légers ; souhaite qu'elle présente une méthodologie claire et adaptée pour fixer ces objectifs, sans omettre la diminution des émissions de NO_x et de particules (Euro VI, pour limiter les émissions polluantes des véhicules utilitaires lourds);
4. invite instamment les États membres à parvenir à un accord au sein du Conseil sur la proposition de directive, présentée par la Commission, concernant les taxes sur les voitures particulières, selon laquelle les voitures particulières seraient taxées en fonction de leurs émissions de substances polluantes (y compris le CO₂), ou à mettre en application les mesures proposées au niveau national;
5. estime que la prise en compte de tous les coûts afférents aux infrastructures, aux

émissions, aux accidents et au bruit dans le coût des transports contribuera à inciter les usagers à faire un choix qui s'inscrive davantage dans la durée;

6. estime qu'il convient que les États membres encouragent la formation des salariés pour inciter les constructeurs automobiles à fabriquer des voitures plus économes en énergie;
7. souligne que des objectifs de réduction des émissions devraient être fixés pour les poids lourds; estime urgent d'améliorer leur efficacité énergétique, y compris leurs performances environnementales lors de leur utilisation, et d'intensifier la R&D concernant ces véhicules;
8. estime qu'une plus grande sensibilisation des usagers par un meilleur étiquetage concernant l'efficacité énergétique et les émissions de substances polluantes contribue à améliorer la viabilité des transports; attend par conséquent une modification de la directive 1999/94/CE sur l'étiquetage des voitures particulières concernant la consommation et les émissions, qui devrait tenir compte des meilleures pratiques actuelles;
9. demande à la Commission de mettre en place un groupe de travail réunissant des représentants des producteurs, distributeurs et utilisateurs afin de préparer et promouvoir les biocarburants de "deuxième génération" qui ménagent l'environnement;
10. souligne la place toujours croissante de l'automobile dans les déplacements urbains et périurbains, qui représentent ainsi plus de 50% des émissions totales des voitures particulières; se félicite du Livre vert sur les transports urbains et invite la Commission à présenter une initiative visant spécifiquement les transports urbains et la question de la prise en compte de la protection du climat, des économies d'énergie, de la santé publique, dans le contexte de la mobilité durable dans les villes;
11. insiste sur l'importance que revêt la mise en application des plans d'action nationaux pour inciter les usagers à utiliser les modes de transport les moins polluants, presse la Commission de prendre en considération cette suggestion dans le cadre d'une future stratégie européenne pour des transports écologiquement viables;
12. souligne que le processus de prise de décision, la planification, la construction et l'entretien des infrastructures de transports doivent être pris en compte dans la politique des transports durables, étant des sources de pollution de l'air, des sols et de l'eau et d'atteintes à l'environnement; souligne que l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes ainsi que leur gestion doivent être prises en considération en priorité;
13. souhaite que l'effort financier global en faveur de la R&D sur l'environnement, l'énergie et les transports, qui atteint 8 400 000 000 EUR dans le septième programme-cadre de recherche de développement (PCRD), soit substantiellement augmenté par des contributions nationales, par les partenariats public-privé et par la coopération internationale;
14. souligne qu'un degré de priorité plus élevé devrait être attribué à la question des transports (y compris les transports de surface qui sont écologiquement viables et les transports aériens) dans le contexte du septième PCRD et qu'il convient d'intensifier les

efforts pour réduire les coûts environnementaux et sociaux dus aux méfaits des transports routiers et aériens en ce qui concerne le changement climatique et la santé publique;

15. demande à la Commission, lors du réexamen du budget pluriannuel qui interviendra en 2009, d'augmenter nettement les fonds alloués à la recherche et au développement en faveur des techniques qui permettent de réduire les émissions de CO₂ dans le secteur automobile d'ici la fin de 2010;
16. encourage la création de l'entreprise commune "Clean Sky", une initiative technologique conjointe dont les objectifs consistent notamment à réduire les émissions de CO₂ de 50%, le NO_x de 80% et les nuisances sonores de 50%(voir la proposition, présentée par la Commission le 13 juin 2007, de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune "Clean Sky" (COM(2007)0315)) ;
17. invite la Commission à encourager davantage les projets de R&D des PME et micro-entreprises travaillant sur les transports durables, dans le 7ème PCRD, dans le CIP mais aussi via EUREKA et la mise en place de 'clusters' spécialisés;
18. regrette qu'il n'y ait pas de projet majeur dans la construction navale, notamment pour succéder à "InterSHIP" (6ème PCRD) ; estime que le programme LeaderSHIP 2015 devrait contenir des objectifs d'efficacité énergétique, à définir avec l'industrie, pour produire des navires compétitifs plus propres (voir la communication de la Commission du 21 novembre 2003 concernant le programme LeaderSHIP 2015 (COM(2003)0717));
19. encourage la Commission à intensifier la recherche sur les navires durables, économes en énergie et moins polluants, tant pour la navigation intérieure que pour la navigation en mer, notamment en ce qui concerne l'amélioration de leur conception, leurs moteurs, l'utilisation des énergies renouvelables telles que l'énergie solaire et l'énergie éolienne, ainsi que les possibilités d'adaptation ultérieure; souligne que la R & D consacrés à des navires mieux adaptés aux cours d'eau dans le cas de la navigation intérieure peuvent permettre dans une large mesure d'éviter des coûts d'infrastructure et des atteintes à l'environnement;
20. note que la demande pour les navires de plaisance et le transport de passagers à courte distance par voie d'eau augmente dans l'Union; souhaiterait que l'industrie de la plaisance et le secteur du transport de passagers à courte distance par voie d'eau soient sensibilisés aux enjeux du transport durable pour préparer leurs futurs navires; attire l'attention de la Commission, des États membres, des pouvoirs locaux et des opérateurs sur ces options intéressantes.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	12.11.2007
Résultat du vote final	+ : 36 - : 0 0 : 0
Membres présents au moment du vote final	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, András Gyürk, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierak, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Eva Lichtenberger

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	22.1.2008
Résultat du vote final	+ : 41 - : 6 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zile, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	