



Conseil économique et social

Distr. générale
17 décembre 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-seizième session

Genève, 25-27 février 2014

Point 17 de l'ordre du jour provisoire

Évolution des transports dans l'Union européenne

Évolution des transports dans l'Union européenne

Note du secrétariat

Résumé

La présente note donne au Comité des transports intérieurs: i) un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) dans le courant de 2013, qui intéressent la Commission économique pour l'Europe (CEE); et ii) des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE. Elle est destinée à compléter les renseignements qui seront communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne lors de la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs. Il y est fait mention des activités connexes de la CEE pour en montrer la pertinence et pour mettre en évidence la complémentarité entre les travaux menés par ces deux institutions dans le domaine des transports.



I. Introduction

1. Les mesures prises par l'UE en matière de transports visent à favoriser des systèmes de transports propres, sûrs et efficaces dans toute l'Europe, parce qu'ils sont la base à la fois du bon fonctionnement du marché intérieur des biens matériels et de l'exercice du droit des citoyens de circuler librement dans l'Union. On trouvera énumérées ci-dessous les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2013 par l'Union européenne dans le domaine des transports terrestres et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.

II. Infrastructure des transports

A. Lancement de la nouvelle politique des infrastructures de l'UE

2. Le nouveau cadre politique des infrastructures de l'Union européenne triple le financement qu'elle accorde aux transports pour la période 2014-2020, lequel passe à 26 milliards d'euros. Dans le même temps, il recentre le financement des transports sur un nouveau réseau principal défini avec précision. Le réseau principal constituera l'ossature des transports dans le marché unique européen. Il mettra fin aux goulets d'étranglement, permettra de moderniser l'infrastructure et de rationaliser les opérations transfrontalières de transport de voyageurs et de marchandises dans l'ensemble de l'Union européenne. Sa mise en œuvre se fera grâce à l'établissement de neuf grands couloirs de transport qui mettront en contact les États membres et les parties prenantes et permettront de concentrer l'utilisation de ressources limitées et d'obtenir des résultats concrets.

3. Le nouveau réseau principal du programme Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sera complété par un réseau étendu de liaisons qui seront connectées au réseau principal aux niveaux régional et national. L'objectif est de faire progressivement en sorte que d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens se trouve au maximum à trente minutes de ce réseau étendu.

4. Les transports sont vitaux pour l'économie européenne car sans de bonnes liaisons l'Europe ne pourra ni croître ni prospérer. Le nouveau cadre politique des infrastructures de l'Union européenne créera un réseau européen de transport efficace, qui couvrira les 28 États membres, afin de promouvoir la croissance et la compétitivité. Il reliera l'est à l'ouest et remplacera l'assemblage hétéroclite que forment actuellement les réseaux de transports par un réseau véritablement européen.

5. Sur le plan pratique, il faudra s'attaquer à cinq problèmes majeurs au niveau de l'Union européenne:

a) Les chaînons manquants, notamment à l'endroit des passages transfrontaliers, sont un des principaux obstacles à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins;

b) La qualité et la disponibilité des infrastructures diffèrent à l'intérieur des États membres et entre eux tant en termes de qualité que de disponibilité (goulets d'étranglement). Plus particulièrement, la création de nouvelles infrastructures et/ou la maintenance, la réhabilitation ou la rénovation d'infrastructures de transport existantes devraient améliorer les connexions Est-Ouest;



c) Les infrastructures de transport entre les différents moyens de transport sont fragmentées. En ce qui concerne les connexions multimodales, bon nombre de terminaux de fret, de gares de voyageurs, de ports intérieurs, de ports maritimes, d'aéroports et de nœuds urbains ne sont pas encore prêts. Le manque de capacité multimodale de ces nœuds empêche d'exploiter suffisamment le potentiel du transport multimodal et sa capacité à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et à combler les chaînons manquants;

d) Les investissements dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre d'ici à 2050 les objectifs de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports;

e) Les États membres conservent des règles et des exigences de fonctionnement différentes, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui aggrave encore les effets des goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transport.

6. Le nouveau réseau principal établira des connexions entre:

- a) 94 grands ports européens par des voies ferroviaires et routières;
- b) 38 aéroports importants par des voies ferroviaires raccordant de grandes villes;
- c) 15 000 kilomètres de voies ferrées aménagées pour la grande vitesse;
- d) 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

7. Quatre-vingt à quatre-vingt-cinq pour cent des 26 milliards d'euros du prochain exercice financier (2014-2020) seront utilisés pour financer:

a) Des projets prioritaires le long des neuf couloirs du réseau principal. Des financements seront également mis à la disposition d'un nombre limité d'autres projets concernant des tronçons du réseau principal ayant une forte valeur ajoutée pour l'Europe;

b) Des projets transversaux – la plupart dans le domaine des technologies de l'information – tels que le financement de la partie technologique Projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) ou le sous-système unifié de contrôle/commande et de signalisation et de signalisation «ERTMS» (European Rail Traffic Management System) qui doit être utilisé dans tous les grands couloirs de transport;

c) Le reste du financement pourra être mis à la disposition de projets ponctuels, notamment de projets relatifs au réseau global.

8. Selon les estimations, le volume des investissements nécessaires au fonctionnement du réseau principal pendant la période 2014-2020 s'élèverait à 250 milliards d'euros. La Commission publiera régulièrement des appels à propositions pour faire en sorte que seuls les meilleurs projets ayant une forte valeur ajoutée pour l'Union européenne reçoivent des financements de l'UE. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe triple le financement consacré par l'Union européenne aux transports, qui passe à 26 milliards d'euros pendant la période 2014-2020 et, dans le même temps, concentre le financement destiné aux transports sur un nouveau réseau principal défini avec précision.

III. Transports routiers

A. Nouvelles règles de l'Union européenne pour des camions plus sûrs et plus écologiques

9. La Commission européenne a proposé de nouvelles règles permettant aux constructeurs de concevoir des camions plus aérodynamiques, ce qui permettra de réduire la consommation de carburant de 7 à 10 %, de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la sécurité des usagers de la route vulnérables. La proposition autorise

l'utilisation de cabines de forme arrondie et les déflecteurs aérodynamiques à l'arrière des remorques. Ces mesures permettront d'améliorer de façon considérable l'aérodynamisme des véhicules et d'économiser environ 5 000 euros par an sur les coûts du carburant pour un camion long courrier typique parcourant 100 000 kilomètres.

10. Les principaux gains apportés par cette proposition sont les suivants:

a) De meilleures performances environnementales: dans l'UE, près de 96 % des besoins énergétiques des transports sont couverts au moyen du pétrole et des produits pétroliers. La réduction de 7 à 10 % de la consommation de carburant pour le transport routier long courrier sera très positive pour l'économie et pour l'environnement. En outre, la proposition autorise un poids plus élevé pour le cas spécifique où les camions (principalement pour le transport urbain) et les autobus sont équipés de nouveaux systèmes de propulsion (hybrides, électriques) alimentés par des batteries plus lourdes. Cependant, la capacité de charge des poids lourds ne sera pas modifiée;

b) Une sécurité routière renforcée: la forme cubique actuelle de l'avant de la cabine peut, en cas de collision, aggraver les blessures infligées aux usagers de la route. De plus, elle réduit le champ de vision latéral du conducteur. Le danger est particulièrement sérieux pour les cyclistes et les piétons au niveau des carrefours. Une forme plus arrondie donne un meilleur champ de vision et réduit les risques de blessures graves en cas de collision à vitesse réduite, typique de l'environnement urbain;

c) Des avantages pour les transporteurs: l'aérodynamisme plus poussé des véhicules leur permettra de réaliser des économies substantielles sur les coûts du carburant comme on l'a vu plus haut;

d) Des perspectives commerciales pour les constructeurs de véhicules: les constructeurs européens de poids lourds sont en tête sur le marché et ce secteur est un de ceux qui investissent le plus dans la recherche-développement. La conception des nouvelles cabines et déflecteurs arrière aérodynamiques offrira la possibilité de mettre au jour de nouveaux modèles pour les constructeurs, ce qui favorisera la création d'emplois et la croissance économique en Europe;

e) Des contrôles plus cohérents et une détérioration moindre des routes: jusqu'à un tiers des véhicules contrôlés sont en surcharge. Ce phénomène est à l'origine d'une détérioration des routes et de problèmes de sécurité. Grâce à des systèmes de pesage embarqués reliés aux tachygraphes numériques et à des stations de pesage dynamique placées le long des grands axes routiers, les contrôles seront plus cohérents d'un pays à l'autre;

f) La promotion du transport intermodal: les formalités administratives seront réduites, ce qui facilitera le transfert intermodal (bateau, camion, train) des conteneurs de 45 pieds.

11. La proposition doit être adoptée par le Parlement européen et les États membres avant d'acquiescer force de loi. Les nouveaux poids lourds pourraient faire leur apparition sur les routes d'ici à 2018-2020.



B. Nouvelles règles de l'Union européenne relatives au tachygraphe

12. La Commission européenne a proposé en juillet 2011 de modifier le règlement relatif au tachygraphe et d'introduire un «tachygraphe intelligent», qui utiliserait pleinement les nouvelles possibilités technologiques telles que la localisation par satellite, la communication à distance avec des agents de contrôle sur la route et la connexion entre les applications par l'interface STI. En faisant en sorte que les règles relatives au temps de conduite et au temps de repos soient mieux respectées, on devrait pouvoir améliorer la protection des conducteurs devrait s'améliorer, accroître la sécurité routière et instaurer une concurrence équitable.



13. La proposition tient également compte du fait que le tachygraphe est utilisé pour les voyages internationaux, non seulement par les transporteurs routiers de l'Union européenne mais aussi par ceux de 23 Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), non membres de l'Union européenne. La proposition d'une nouvelle législation relative au tachygraphe comprend l'établissement d'un forum sur le tachygraphe, qui serait ouvert à des experts de pays tiers utilisant le tachygraphe selon les termes prescrits par l'AETR.

14. Le nouveau règlement relatif au tachygraphe devrait être examiné en janvier 2014. S'il est adopté, la plupart de ses dispositions non techniques (y compris en ce qui concerne le Forum sur le tachygraphe) seront applicables dans un délai de deux ans après cette date et, s'agissant des nouveautés techniques relatives au tachygraphe, très probablement à partir de 2019. Un groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (Groupe d'experts de l'AETR) a été créé en 2011 (avec un mandat de deux ans arrivant à expiration le 31 décembre 2013) dans le but général de modifier l'article 22 *bis*, qui est complexe (et énonce la procédure de modification de l'appendice 1B) et d'examiner et, le cas échéant de modifier, la relation entre l'AETR et les lois de l'Union européenne. Le mandat du Groupe d'experts de l'AETR a été prolongé jusqu'à fin 2014 par le Comité exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe afin de parvenir à faire converger les positions défendues par l'Union européenne et par les Parties contractantes à l'AETR qui ne sont pas membres de l'Union européenne au sujet de l'article 22 *bis*. On trouvera des détails sur l'état d'avancement des travaux menés par le Groupe d'experts de l'AETR en 2013 dans le document ECE/TRANS/2014/14.

C. Droits des passagers voyageant par bus, autocar ou train

15. Comme suite à une proposition faite par la Commission en décembre 2008, le Conseil et le Parlement européen ont adopté le 16 février 2011 le Règlement n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. Les dispositions du Règlement sont applicables à partir du 1^{er} mars 2013. Selon les règles de l'Union européenne, les États membres sont tenus de désigner des «organismes nationaux chargés de l'application» ayant pour rôle est de vérifier que les transporteurs traitent tous les passagers conformément à leurs droits. Les passagers estimant n'avoir pas été traités correctement devraient contacter:

a) L'organisme national chargé de l'application de l'État membre dans lequel le service avait son point de départ;

b) Lorsque les services ont leur point de départ dans un pays tiers, l'organe national d'application de l'État membre sur le territoire duquel se trouve la gare routière ou l'arrêt de bus d'arrivée.

16. Selon un arrêt de la Cour européenne de justice, le droit du passager s'applique également en cas de retard et d'annulation de train causés par un cas de force majeure.

IV. Transports ferroviaires

A. Quatrième paquet ferroviaire

17. Le 30 janvier 2013, la Commission européenne a annoncé un ensemble complet de mesures visant à améliorer la qualité des services ferroviaires fournis en Europe et offrir plus de choix dans les services offerts. Le train est un élément clef du système de transports de l'Union européenne et joue un rôle décisif dans les mesures prises pour répondre à la hausse de la demande de transport, à l'encombrement des routes, à la sécurité en matière d'approvisionnement en carburant et à la réduction des émissions de carbone. Cependant, de nombreux marchés ferroviaires d'Europe sont actuellement en situation de stagnation ou de déclin. Face à cette réalité, la Commission a proposé des mesures de grande envergure pour encourager le secteur ferroviaire de l'Union européenne à innover davantage en ouvrant les marchés des passagers nationaux de l'Union européenne à la concurrence accompagnées de propositions de réformes techniques et structurelles importantes.



18. Ces propositions mettaient l'accent sur les quatre domaines clefs ci-après:

Normes et procédures d'autorisation efficaces

19. La Commission a souhaité réduire les coûts administratifs à la charge des entreprises ferroviaires et faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché. Au titre de ces nouvelles propositions, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) serait l'organe centralisé délivrant les autorisations de mise sur le marché des véhicules pour toute l'Union européenne et la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires dans l'Union européenne.

Améliorer la qualité et la disponibilité des services en permettant aux nouveaux arrivants d'exploiter les services ferroviaires

20. Pour encourager l'innovation, l'efficacité et une offre plus compétitive, la Commission a proposé que le marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs soit ouvert à de nouvelles entreprises et à de nouveaux services à partir de décembre 2019. Les entreprises pourront offrir des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs dans toute l'Europe, soit en offrant des services commerciaux concurrentiels soit en passant par une procédure d'attribution de contrats de services ferroviaires publics, qui représentent la majorité (plus de 90 %) des trajets ferroviaires de l'Union européenne et seront soumis à l'obligation de mise en concurrence.

Une structure qui tient ses promesses

21. Pour garantir l'accès de tous dans des conditions équitables aux infrastructures de chemins de fer, les gestionnaires d'infrastructures indépendants doivent administrer les réseaux d'une manière efficiente et non discriminatoire et coordonner leur action à l'échelon de l'Union européenne pour contribuer à la création d'un réseau véritablement européen. Afin que l'évolution du réseau réponde aux intérêts de tous les acteurs, et pour maximiser les économies réalisées en rationalisant les opérations, la Commission a proposé de renforcer le rôle des gestionnaires des infrastructures en leur confiant le contrôle de toutes les fonctions fondamentales du réseau ferroviaire, y compris la planification de l'investissement en matière d'infrastructures, des opérations courantes et de la maintenance, ainsi que l'établissement des horaires.

Des effectifs qualifiés

22. L'existence d'un secteur ferroviaire dynamique est dépendante d'un personnel qualifié et motivé. Au cours des dix prochaines années, le secteur ferroviaire devra faire face simultanément au défi du recrutement de nouveaux travailleurs pour remplacer un tiers de sa main-d'œuvre qui partira à la retraite et affronter un environnement nouveau et plus compétitif. L'expérience des États membres qui ont ouvert leur marché montre que ce processus devrait aboutir à la création de nouveaux emplois et à l'amélioration des conditions d'emploi. En vertu du cadre réglementaire de l'Union européenne, les États membres pourront protéger les travailleurs en exigeant que lors du transfert de contrats de services publics, les nouvelles entreprises titulaires du marché embauchent les travailleurs de l'ancien titulaire du marché, ce qui va au-delà des exigences générales de l'Union européenne en matière de transfert entre entreprises.

B. La Cour de justice de l'Union européenne demande une application correcte du droit ferroviaire

23. L'année 2013 a été marquée par des décisions historiques de la Cour sur les conditions d'accès à l'infrastructure, y compris les éléments de la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La Cour a souligné que le gestionnaire d'infrastructures devait être indépendant de tout opérateur. Elle a invité à plusieurs reprises les États membres à veiller à ce que les comptes des gestionnaires nationaux de l'infrastructure soient en équilibre et à introduire une composante liée aux résultats qualitatifs dans le système de tarification de l'infrastructure afin de récompenser la ponctualité dans le fonctionnement des trains. Les gestionnaires des infrastructures doivent limiter les redevances d'utilisation de l'infrastructure aux dépenses directes encourues par un service ferroviaire individuel à moins que les États membres autorisent des majorations que ce compartiment du marché peut supporter. Cela a déjà conduit une série de gestionnaires d'infrastructures de l'Union européenne à réduire les redevances d'utilisation de l'infrastructure; d'autres par contre n'ont pas encore appliqué les nouvelles dispositions de la Cour de justice.

C. Points importants et chiffres clefs

a) Le chiffre d'affaires du secteur ferroviaire s'élève à 73 milliards d'euros, ce qui correspond à 65 % du chiffre d'affaires du secteur aérien (112 milliards d'euros), et il emploie 800 000 personnes;

b) L'économie européenne ne peut fonctionner efficacement sans le secteur ferroviaire. Chaque année, plus de 8 milliards de mouvements de voyageurs sont effectués en train. Le transport d'environ 10 % du trafic total de marchandises dans toute l'Europe est effectué en train, ce qui représente un revenu d'environ 13 milliards d'euros;

c) À titre d'exemple, environ 130 000 trains circulent chaque année sur le corridor de fret Rotterdam-Gênes, soit l'équivalent de quelque 4 millions de poids lourds par an;

d) Les pouvoirs publics investissent chaque année des sommes énormes dans le secteur ferroviaire. En 2009, ce secteur a bénéficié de quelque 46 milliards d'euros de subventions publiques. Ce type de financement public tend à diminuer;

e) Les investissements substantiels consentis par le secteur public, notamment dans les 10 États membres qui ont récemment adhéré à l'UE où les subventions ont plus que doublé en six ans, n'ont pas permis d'augmenter la demande de services ferroviaires de manière équivalente;

f) Le secteur ferroviaire stagne ou est en déclin dans de nombreux États membres de l'Union européenne. Malgré les évolutions positives observées sur certains marchés, la part modale du transport ferroviaire de voyageurs dans le transport de voyageurs à l'intérieur de l'Union européenne s'est maintenue de manière assez constante autour de 6 %. En revanche, la part modale du transport ferroviaire de marchandises est passée de 11,5 à 10,2 %;

g) Depuis le milieu des années 1990, dans certaines parties de l'Union européenne (en particulier dans les 10 nouveaux États membres), l'insuffisance des investissements s'est traduite par une spirale du déclin, la dégradation des infrastructures et du matériel roulant ont fait perdre son attractivité au transport ferroviaire, compte tenu notamment de la forte augmentation du taux de motorisation des ménages sous l'effet d'une richesse accrue;

h) Dans de nombreux cas, les entreprises ferroviaires ont dû être renflouées et dans des pays comme l'Espagne, le Portugal ou la Bulgarie, les opérateurs historiques sont fortement endettés;

i) En 2004, l'entreprise qui exploite le secteur ferroviaire belge a dû transférer une dette de 7,4 milliards d'euros à l'État belge, soit un montant équivalent à 2 % du PIB de la Belgique. Lorsque le Réseau ferré de France (RFF) a été créé, il a assumé une partie des dettes de la SNCF s'élevant à 20,5 milliards d'euros. (L'endettement actuel de nombreuses entreprises est le résultat de l'inefficacité des structures intégrées qui les ont précédées.);

j) L'Europe doit relever des défis majeurs dans le domaine des transports: une demande de trafic à la hausse (le transport de marchandises devrait augmenter d'environ 40 % d'ici à 2030 et d'un peu plus de 80 % d'ici à 2050 (année de base: 2005). La croissance du transport de voyageurs devrait être légèrement moins importante: 34 % d'ici à 2030 et 51 % d'ici à 2050); elle devra aussi faire face à une conjonction de problèmes liés aux encombrements, à la sécurité en matière d'approvisionnement en carburant, aux émissions de CO₂ et à la nécessité de mettre en place une infrastructure de transport efficiente, apte à soutenir la croissance de l'économie européenne;

k) L'autre option, qui consisterait à accepter les évolutions négatives en cours et le déclin inexorable du transport ferroviaire européen, est inenvisageable.

D. Les trains de marchandises européens seront bientôt moins bruyants

24. L'Agence ferroviaire européenne ayant autorisé l'utilisation de semelles de frein LL innovantes sur les wagons des trains de marchandises, ces nouvelles semelles de freins moins bruyantes permettant une réduction de 50 % des émissions sonores des wagons seront introduites sur le marché de l'UE. Cette mesure, qui est l'aboutissement des travaux de mise au point et des essais techniques menés pendant de nombreuses années par les fabricants de semelles de freins et par l'Union internationale des chemins de fer, marque une étape décisive vers une réduction efficace du bruit ferroviaire dans l'UE.

25. La meilleure manière de réduire les émissions sonores à la source est la solution «roues lisses sur rails lisses». Les semelles de frein LL sont faites d'un matériau composite qui exerce un effet positif sur le chemin de la roue en le polissant, ce qui contribue à réduire le niveau de bruit. Au contraire, les semelles conventionnelles en fonte entraînent la formation d'une rugosité sur la roue, ce qui a pour effet d'augmenter les émissions sonores. En utilisant des semelles de frein composites (avec des rails de bonne qualité), on peut obtenir une réduction du bruit au passage d'un train allant jusqu'à 10 dB, ce qui équivaut à 50 % du bruit que perçoit l'oreille humaine.

E. Sécurité ferroviaire: la Commission salue les importants progrès accomplis au Conseil Transports

26. Le 10 octobre 2013, la Commission a salué l'accord «orientation générale» concernant une refonte de la directive relative à la sécurité ferroviaire conclu lors du Conseil Transports. Cette refonte était le deuxième volet du «quatrième paquet ferroviaire» proposé en janvier 2013 dans le but d'éliminer les obstacles administratifs et techniques existants en renforçant l'espace ferroviaire unique européen, contribuant ainsi à rendre le rail plus compétitif par rapport aux autres moyens de transport.

27. L'«orientation générale» comprend d'autres améliorations du cadre juridique actuel, notamment:

- a) Une clarification des rôles et des responsabilités de tous les acteurs concernés;
- b) Un nouvel article sur les obligations des autorités nationales de sécurité en matière de supervision;
- c) Des dispositions claires sur le lien entre supervision et certification.

V. Voies navigables intérieures

A. Points importants et chiffres clefs

- a) Les cinq plus grands ports de l'UE sont tous connectés à des voies navigables intérieures;
- b) Chaque année, 140 milliards de tonnes kilomètres sont acheminés par les voies navigables de l'UE;
- c) Le réseau RTE-T comprend plus de 230 ports de navigation intérieure, dont environ 75 font partie du réseau principal. Environ 40 de ces ports sont à la fois port fluvial et port maritime;
- d) Les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un bateau de navigation intérieure de gros tonnage ne représentent qu'un tiers de celles d'un véhicule de transport routier;
- e) En 2010, un tiers du volume de marchandises arrivant à Rotterdam, le plus grand port maritime de l'UE, a été réacheminé par voie navigable;
- f) Le réseau des voies navigables européen totalise 37 000 kilomètres.



B. Vers un transport par voies navigables de qualité

28. Le programme NAIADES II facilite les changements structurels à long terme dans le secteur des transports par voie navigable. Il comprend également des actions à court terme menées actuellement par la Commission pour faire face à la situation économique difficile du secteur.

29. Les mesures prévues par le programme NAIADES II sont les suivantes:

a) Améliorer la qualité des infrastructures et faciliter l'intégration de la navigation intérieure dans la chaîne logistique;

b) L'efficacité des infrastructures est la condition essentielle du bon fonctionnement du secteur du transport par voies navigables. La navigation intérieure ne peut jouer pleinement son rôle que si les voies d'eau sont bien entretenues et mieux connectées aux autres modes de transport, si les maillons manquants sont rétablis et si les goulets d'étranglement sont supprimés;

c) Grâce au mécanisme pour l'interconnexion des réseaux en Europe, la Commission soutiendra l'amélioration des infrastructures de transport par voie navigable existantes et la construction d'infrastructures nouvelles, tout en contribuant à la modernisation des raccordements avec les autres modes de transport. La mise en œuvre du RTE-T garantira que les couloirs soient aménagés en veillant à coordonner tous les modes de transport.

30. Le secteur de la navigation intérieure connaît des conditions économiques difficiles. Il est très fragmenté (80 % de la flotte est exploitée par des bateliers artisans), ce qui freine sa capacité à investir et à innover et rend difficile l'ajustement entre l'offre et la demande. On estime que l'embauche dans le secteur a baissé de 10 %. Le profil de la pyramide des âges des travailleurs se traduira par une augmentation des départs dans les dix ans à venir. Sur certains segments du marché, 50 % des travailleurs ont plus de 50 ans.

31. La Commission propose de prendre les mesures ci-après.

Supprimer les goulets d'étranglement

32. La pleine mobilisation des potentialités de développement du secteur est freinée par des goulets d'étranglement importants, qui prennent la forme d'écluses, de ponts ou de chenaux mal dimensionnés, et par l'absence de certains raccordements, par exemple entre les réseaux hydrographiques de la Seine et de l'Escaut. La Commission propose d'améliorer le transport de fret par voies navigables en mettant à niveau les écluses, les ponts et les chenaux de navigation.

Rendre l'activité moins polluante et promouvoir l'innovation

33. Par rapport à d'autres modes de transport terrestres, le transport par voie navigable est économe en énergie, sûr, très peu encombré et silencieux. La Commission proposera notamment de nouvelles normes sur les moteurs pour encourager l'investissement dans le développement des technologies à faible taux d'émission et appuyer la recherche et l'innovation.

Améliorer les raccordements avec d'autres modes de transport

34. La priorité ira à l'amélioration des liaisons entre la voie navigable, la route et le chemin de fer – en accordant une attention particulière aux raccordements dans les ports maritimes et fluviaux. Sur la base de son examen en cours des services d'information fluviale, la Commission présentera des propositions en vue d'améliorer les installations de manutention de marchandises et alléger les formalités administratives.

Investir dans une main-d'œuvre qualifiée

35. Le transport par voies navigables est dépendant d'une main-d'œuvre qualifiée. Les nouvelles propositions devraient favoriser une reconnaissance mutuelle des qualifications et des carrières et faciliter l'accès à l'emploi et la mobilité de la main-d'œuvre.

VI. Sécurité routière

A. Le nouveau permis de conduire européen

36. Près de 60 % environ de la population de l'UE détiennent un permis de conduire valide, ce qui représente environ 300 millions de citoyens. Sur ce nombre une forte proportion effectue des trajets transfrontières dans les limites de l'Union européenne à des fins privées ou professionnelles ou change de pays de résidence. Aujourd'hui l'Europe compte plus de 110 modèles différents de permis de conduire, correspondant à des habilitations et durées de validité différentes. La Commission européenne a introduit un certain nombre de modifications aux prescriptions concernant les permis de conduire applicables aux États membres de l'Union européenne dans la directive 2006/126/CE relative aux permis de conduire, ce qui incluait de nouvelles catégories de permis de conduire. Des divergences ont été mises en lumière en ce qui concerne les catégories de permis de conduire entre la Convention sur la circulation routière de 1968 et la Directive de l'EU. Un groupe d'experts informel constitué de quelques membres du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation (WP.1) a été mis en place pour étudier de près ces divergences et pour formuler des recommandations à l'adresse du WP.1 en vue d'y remédier. La question qui est en jeu est celle de la «reconnaissance mutuelle» des permis de conduire délivrés par les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière (en vertu de l'article 41 2) a) i) «Les Parties contractantes reconnaîtront tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention ... comme valable pour la conduite sur leurs territoires...»). L'introduction de durées de validité harmonisées et de règles harmonisées concernant les contrôles médicaux apportera une plus grande sécurité légale aux nombreux européens qui vont s'établir dans un autre État membre.

37. Le permis de conduire, dans de nombreux pays européens, n'ouvre pas seulement la possibilité de conduire des véhicules de catégories très diverses, mais il peut aussi servir de document d'identification. C'est pourquoi la protection contre les falsifications est une question d'importance majeure. Le nouveau permis est difficile, voire pratiquement impossible, à falsifier. Il s'appuie en outre sur un système d'échange de données électroniques à l'échelle européenne, ce qui facilitera la gestion des permis de conduire par les administrations et favorisera une détection plus efficace des cas de fraudes relatifs au permis de conduire.



38. Les règles s'appliquant à la délivrance des permis de conduire ont aussi de fortes incidences sur la sécurité routière. Sur l'arrière fond d'un bilan annuel de 30 000 décès sur les routes européennes, les nouvelles règles relatives au permis de conduire permettront de renforcer la sécurité sur les routes d'Europe. Les modifications en ce qui concernent les motocycles sont les plus importantes. Grâce à l'introduction d'un accès progressif aux motocycles pour les jeunes conducteurs, les nouvelles règles européennes devraient

permettre de mieux protéger ce groupe vulnérable d'usagers de la route. Tous les nouveaux permis pour la conduite des cyclomoteurs, motocycles, voitures particulières, tricycles et quadricycles auront une durée de validité administrative maximale de dix ans.

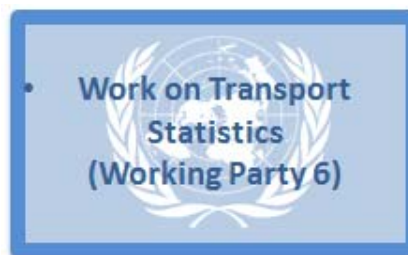
B. Sécurité routière: vers une stratégie visant à réduire l'incidence des blessures graves dans la circulation routière

39. La Commission européenne a publié un document sur cette question définissant les prochaines étapes de l'élaboration d'une stratégie complète de l'UE visant à réduire l'incidence des blessures graves en circulation routière, à savoir:

a) L'instauration d'une définition commune des blessures graves de la circulation routière;

b) Une action dans les États membres pour améliorer la collecte de données sur les accidents graves de la circulation;

c) L'instauration du principe de l'adoption d'un objectif au niveau de l'UE en ce qui concerne la réduction des blessures graves de la circulation.



40. L'absence de définitions communes et les problèmes très courants de sous-déclaration ou d'erreur de déclaration sont parmi les causes des lacunes sérieuses des informations disponibles sur l'échelle et la nature des blessures graves, qui sont insuffisantes, incomplètes et imprécises. L'erreur de déclaration, notamment, provient de l'évaluation «sur les lieux» effectuée par la police, qui le plus souvent est la seule méthode appliquée pour déterminer le degré de sévérité des blessures enregistrées dans les bases de données sur la sécurité routière.

41. Les trois étapes définies par la Commission en vue de mettre en place une stratégie cohérente de l'UE en ce qui concerne les blessures de la circulation routière sont résumées ci-après.

Établissement d'une définition commune des blessures de la circulation routière

42. L'application d'une définition commune des blessures graves dans la circulation routière est une condition préalable d'une intervention efficace. En l'absence de définition harmonisée des blessures graves, il est impossible d'apprécier exactement l'ampleur et la nature réelle de ces blessures. Il est également impossible d'effectuer des comparaisons sérieuses.

Collecte de données fiables concernant les blessures graves

43. L'objectif prioritaire est de parvenir à collecter des données plus précises sur le nombre total de personnes subissant des blessures graves dans les accidents routiers, ainsi que de mieux connaître la nature des blessures elles-mêmes. Il est indispensable de s'appuyer sur une définition commune des blessures graves, mais les données elles-mêmes peuvent être collectées de manière efficace par le biais de différents systèmes de déclaration.

Fixation d'un objectif stratégique

44. La fixation d'un objectif de réduction stratégique, réaliste et néanmoins ambitieux en ce qui concerne les blessures graves serait un complément efficace à l'actuelle stratégie de l'UE en matière de sécurité routière, telle qu'elle est envisagée dans les grandes lignes de la politique de la Commission pour 2011-2020. La fixation d'un objectif au niveau de l'UE pourrait être complétée par l'adoption d'objectifs correspondants au niveau national

par les États membres. Les États membres pourraient aussi se fixer un objectif plus ambitieux encore ou adopter des sous-objectifs, par exemple en ce qui concerne des groupes d'usagers, des régions ou des situations spécifiques en matière de circulation.

VII. Mobilité urbaine durable

A. Un cadre pour une action à l'échelle de l'UE en faveur d'une mobilité urbaine durable

45. Le 17 décembre 2013, la Commission a adopté le programme cadre de mobilité urbaine. Il servira de cadre pour le soutien de l'UE support dans le domaine de la mobilité urbaine pour l'exercice financier 2014-2020. Le programme Mobilité urbaine visera également à associer plus étroitement les États membres à une action à l'échelle de l'UE sur cette question. Plus précisément il invite les États membres à instaurer des conditions favorables permettant aux autorités de mettre en œuvre avec succès des stratégies locales en faveur d'une mobilité urbaine durable. Le programme Mobilité urbaine propose aussi des actions conjointes dans cinq domaines spécifiques: planification de la mobilité urbaine, logistique urbaine, gestion des accès urbains, mise en œuvre d'applications de Systèmes de transports urbains intelligents, et sécurité de la circulation urbaine.

46. Comme activités préparatoires au programme, la Commission avait procédé à un bilan de la mise en œuvre du Plan d'action en faveur de la mobilité urbaine, à une enquête publique et à une évaluation d'impact.

B. Dix-huit initiatives européennes sur la Mobilité urbaine durable

47. Dans le cadre de sa campagne de trois ans «Do the Right Mix», la Commission européenne a publié en 2013 une liste de noms de 18 actions de campagne devant bénéficier d'un financement. Chaque action recevra une subvention pouvant aller jusqu'à 7 000 euros, qui pourra être utilisée pour développer les activités de promotion de la mobilité urbaine viable, depuis les cours de vélo jusqu'au covoiturage, en passant par les activités récréatives s'adressant aux enfants et d'autres activités diverses.

48. Depuis le lancement de la campagne en 2012, près de 400 actions en faveur de la mobilité urbaine viable ont été enregistrées sur le site central: www.dotherightmix.eu. Les actions en cours et à venir sont représentées sur la Carte de la mobilité, présentée sous une forme nouvelle, qui offre aux participants aux campagnes une visibilité à l'échelle européenne. Le second appel aux candidatures à un financement a suscité 74 demandes de 18 pays éligibles. Le troisième et dernier appel en faveur d'un financement de la mobilité viable sera lancé en mars 2014.

C. La Commission apporte son soutien à l'initiative Civitas

49. Le programme Civitas – acronyme pour le titre anglais «cities, vitality, sustainability» – est financé par le programme-cadre de recherche de l'UE en vue d'apporter un soutien aux villes dans leurs efforts pour lancer des solutions novatrices en matière de mobilité urbaine viable. Depuis son lancement en 2002, Civitas a fourni un soutien à plus de 700 activités de démonstration dans 60 villes environ (sur un réseau total de 200 villes intéressées par les enseignements de ces activités de démonstration), pour un montant total d'investissement de plus de 200 millions d'euros de la part de l'UE. Par un effet multiplicateur, ces investissements ont permis de mobiliser un investissement supplémentaire de près d'un milliard d'euros provenant des autorités locales et régionales ainsi que de partenaires privés.

50. Le 11 décembre, la Commission européenne a lancé le programme Civitas 2020, renforçant son soutien à l'initiative dans le cadre de l'Horizon 2020. Le programme de travail préliminaire pour les années 2014 et 2015 prévoit une affectation d'au moins 100 millions d'euros au programme Civitas 2020.

51. Dès septembre 2013 une convention de subvention d'un montant de 4 millions d'euros a été conclue avec un consortium de 14 instituts de recherche, associations et compagnies de consultants d'Europe – y compris 10 PME – pour le financement d'un projet de trois ans baptisé «Civitas Capital».

52. Le projet Civitas Capital aura pour finalités:

a) De mettre en commun les connaissances existantes par l'intermédiaire de groupes chargés de questions spécifiques, qui établiront des guides des meilleures pratiques;

b) D'émettre des recommandations sur les recherches futures de R-D, que la Commission intégrera dans son programme de recherche 2014-2020;

c) D'élaborer des modules de formation et d'organiser un placement et des échanges de professionnels de la mobilité urbaine – près de 500 professionnels recevront une formation ou une offre de placement;

d) De gérer un fonds d'activité d'un montant de l'ordre de 500 000 euros pour soutenir le transfert de mesures de mobilité urbaine à d'autres villes, de manière à permettre à un plus grand nombre de villes de mettre en œuvre des mesures efficaces;

e) De créer cinq réseaux additionnels nationaux et régionaux et de poursuivre de l'exploitation des cinq réseaux existants – réseaux qui ont pour rôle de favoriser la dissémination du savoir-faire et des meilleures pratiques dans le cadre de groupements linguistiques ou géographiques;

f) De mettre en place un centre d'échange des connaissances qui sera accessible à tous les acteurs concernés par le biais du site de Civitas – sous la forme d'un point d'accès unique où tous les matériaux produits pour et par Civitas seront mis à la disposition de tous, pour assimilation et réapplication.

VIII. Réduction de la dépendance à l'égard du pétrole et lutte contre le changement climatique

A. Transports urbains – Carburants futurs des transports

53. Le secteur des transports européens est à 94 % dépendant des produits pétroliers, dont 84,3 % sont importés. Il est confronté à une insécurité croissante des approvisionnements en carburant due au fait que les produits pétroliers proviennent de régions de plus en plus instables, et aux problèmes d'une facture d'ores et déjà élevée et en augmentation pour l'importation des produits pétroliers (de l'ordre de 1 milliard d'euros par jour en 2011 par exemple) qui est la cause d'un déficit de la balance commerciale (d'environ 2,5 % du PIB). Ces faits font ressortir la nécessité pour le secteur des transports de l'Union européenne de diversifier ses sources d'approvisionnement en énergie. La stratégie de la Commission en matière de transports pour 2050, lancée en 2011, prévoit de lever la dépendance des transports de l'UE à l'égard des produits pétroliers et propose un objectif



de 60 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Elle fixe des objectifs pour les différents modes de transport, y compris des systèmes de logistique urbains neutres en CO₂ dans les principaux centres urbains d'ici à 2030, ainsi que la réduction de moitié de l'utilisation des automobiles à carburant classique dans les transports urbains d'ici à 2030, et sa suppression totale dans les villes d'ici à 2050. Elle prévoit aussi l'utilisation de 40 % de carburant à faibles émissions de CO₂ dans l'aviation d'ici à 2050 ainsi qu'une réduction des émissions de CO₂ de 40 % des navires. Ces objectifs ne peuvent pas être atteints avec les carburants classiques et ils nécessiteront l'utilisation d'une part importante des carburants alternatifs.

54. D'après les réponses sur les plans d'action nationaux en matière d'énergies renouvelables soumises à la fin de 2010, les États membres prévoyaient collectivement d'atteindre, et même de dépasser légèrement, l'objectif des 10 %. Ils prévoyaient d'utiliser environ 8,5 % de biocarburants de la première génération, 1 % de biocarburants de la deuxième génération et 1 % d'électricité d'origine renouvelable, celle-ci étant dans ce dernier cas plutôt affectée aux chemins de fer qu'aux automobiles. En ce qui concerne l'hydrogène, sa part dans ces plans était négligeable.

55. Conformément toutefois à la proposition de la Commission tendant à amender la directive sur la promotion des énergies renouvelables, du 17 octobre 2012, qui limitait l'utilisation des biocarburants de la première génération à 5 %, les États membres devront adapter leurs plans d'action pour atteindre l'objectif de 10 % en recourant à d'autres sources d'énergie renouvelable telles que le biométhane, l'électricité d'origine renouvelable et l'hydrogène.

56. Les principales solutions possibles pour les différents modes de transport sont respectivement: les gaz de pétrole liquéfiés, le gaz naturel et le biométhane (sous les formes GNC, GNL et GTL), l'électricité, les biocarburants et l'hydrogène.

57. La Commission, compte tenu de ces objectifs, propose actuellement des mesures en vue du renforcement de l'infrastructure nécessaire dans toute l'Europe, avec des normes communes d'interopérabilité. Les dispositions en ce qui concerne la couverture minimale en points de recharge ou de ravitaillement pour l'électricité, l'hydrogène ou le GNL pour les transports maritimes et les transports routiers et pour le GNC sont applicables à partir du 31 décembre 2020. Les dispositions en ce qui concerne la couverture minimale d'infrastructure pour le ravitaillement en GNL dans le domaine des transports par voie navigable devraient être mises en application au plus tard le 31 décembre 2025. Les normes techniques pertinentes pour les mêmes combustibles devraient être adoptées et appliquées avant le 31 décembre 2015. Les États membres devront veiller à ce que des informations claires et simples sur la compatibilité entre les combustibles et véhicules soient disponibles d'ici à la date où cette directive devra être transposée dans la législation nationale.

IX. Systèmes de transport intelligents

A. Le système eCall: système d'appel automatique d'urgence en cas d'accident routier deviendra obligatoire sur les véhicules à compter de 2015

58. Dans le cadre des actions menées en vue de réduire les dégâts causés par les accidents graves de la circulation dans l'Union européenne, la Commission européenne, en juin 2013, a adopté deux propositions prévoyant que, d'ici à octobre 2015, les automobiles seront munies d'un système automatique d'appel des services d'urgence en cas d'accident grave. Le système eCall appelle automatiquement le numéro 112 – numéro d'urgence unique pour l'Europe – en cas d'accident grave. Il communique alors au service d'urgence

la position du véhicule, même si le conducteur est inconscient ou hors d'état d'effectuer un appel téléphonique. D'après des estimations, il pourrait sauver jusqu'à 2 500 vies par an (MEMO/13/547).

59. Les informations transmises par le biais du système eCall permettront aux services d'urgence d'apporter une assistance plus rapide aux conducteurs et passagers de véhicules, ce qui devrait épargner des vies humaines et permettre un traitement plus prompt des blessures. On estime que le système eCall pourrait permettre de réduire le délai d'intervention des services d'urgence de 40 % en zone urbaine et de 50 % en zone rurale.



60. Outre les gains obtenus en matière de sécurité routière, le système eCall devrait aussi avoir un impact appréciable sur la réduction des encombrements causés par les accidents de la circulation et la réduction du taux d'accidents secondaires causés par la présence de sites d'accident non sécurisés. L'industrie en général serait également bénéficiaire, du fait des nombreuses entreprises qui sont associées à la fourniture de technologies, de composants et de services utilisés dans les différents aspects du système eCall, y compris les systèmes embarqués, la transmission radio des informations et les services de centrales téléphoniques de sécurité utilisés par le public. En outre, l'équipement embarqué utilisé avec le système eCall pourrait offrir des services additionnels à valeur ajoutée (tels que le suivi des véhicules volés).

B. Les systèmes de transport intelligents en zones urbaines

61. Le programme des systèmes de transport intelligents (STI) prévoit de soutenir la mise en œuvre de grands axes de la politique urbaine dans des domaines tels que l'information de transport multimodal, la gestion de la circulation, y compris la logistique urbaine, et l'informatisation des titres de transport. Une telle approche intégrée est d'une nécessité encore plus grande dans les zones urbaines, regroupant divers modes de transport et soulevant des questions mixtes, à la fois techniques et de politique générale. Bien entendu, le citoyen devrait être au centre de ces considérations.

62. Les deux plans d'action de la Commission européenne sur les systèmes de transport intelligents et sur la mobilité urbaine incluent des activités complémentaires sur les STI en zones urbaines:

a) Le plan d'action sur les STI prévoit la mise en place d'une plate-forme de collaboration STI en vue de promouvoir les initiatives à ce sujet dans le domaine de la mobilité urbaine;

b) Le plan d'action sur la mobilité urbaine offre une assistance sur les applications STI en matière de mobilité urbaine, qui pourrait prendre la forme d'un document d'orientation.

X. Publications

A. Les transports dans l'UE en chiffres

63. Cette publication offre une vue d'ensemble des statistiques annuelles les plus récentes et les plus pertinentes relatives au transport en Europe. Elle couvre l'ensemble de l'Union européenne et de ses États membres, ainsi que dans la mesure du possible les pays en voie d'adhésion et de pays candidats à l'UE ainsi que les pays de l'EFTA. Le contenu de cette publication sous forme de livre de poche provient d'un certain nombre de sources y compris Eurostat, les organisations internationales, les agences statistiques nationales et, là où aucune donnée n'était disponible, des estimations propres.

64. La publication se compose de trois parties:

- a) Une partie générale, contenant des données économiques générales et autres données utiles;
- b) Une partie transport relative au transport de personnes et de marchandises, ainsi que d'autres données relatives au transport;
- c) Une partie énergie et environnement contenant des données sur l'impact du secteur des transports sur l'environnement.

65. La plupart des tableaux présentent des données allant jusqu'à 2011; lorsqu'elles sont disponibles, les données plus récentes ont été incluses.



XI. L'élargissement et la politique extérieure en matière de transports de l'UE

66. À l'issue de six années de négociation, l'Union européenne a accueilli son vingt-huitième État membre, la Croatie, le 1^{er} juillet 2013. Ce pays, doté d'un littoral de plus de 1 000 kilomètres et de plusieurs ports maritimes importants, devrait donner une impulsion nouvelle au secteur des transports de l'UE. Dans le cadre de son programme de Partenariat oriental, l'UE a approuvé l'extension vers l'est de ses corridors de transport. Le nouveau Code douanier de l'UE permettra de compléter la transition vers un régime de déclarations douanières informatisées. L'entrée en application de ces mesures d'ici à 2015 devrait permettre d'établir d'appliquer un système de formalités douanières efficaces et facilitées dans le cas des convois ferroviaires de marchandises non accompagnés aux frontières extérieures de l'union douanière de l'UE.

XII. La coopération entre la CEE-ONU et l'Union européenne

67. L'UE et ses États membres ont été activement associés à toutes les activités du forum intergouvernemental des Nations Unies pour les transports menées avec le soutien administratif du secrétariat de la CEE-ONU, dans le cadre du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système mondialement harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social ainsi que du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires.