

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

**Évolution des transports dans l'Union européenne****Évolution des transports dans l'Union européenne****Communication de la Commission européenne et du secrétariat\****Résumé*

La présente note donne au Comité des transports intérieurs :

- a) Un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) au cours de l'année 2016 qui intéressent les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), notamment pour que le Comité les examine à la lumière de ses activités aux niveaux régional et mondial ;
- b) Des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE.

Elle est destinée à compléter les renseignements qui ont été communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne lors de la soixante-dix-huitième session du Comité. Il y est fait mention des activités connexes du Comité pour faciliter la discussion.

**I. Introduction**

1. Les politiques de l'UE en matière de transport visent à favoriser des systèmes de transport propres, sûrs et efficaces dans toute l'Europe, parce qu'ils sont essentiels à la fois au bon fonctionnement du marché intérieur des biens matériels et à l'exercice du droit des citoyens de circuler librement dans l'Union. On trouvera énumérées ci-après les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2016 par l'UE dans le domaine des transports intérieurs et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.

\* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



## **II. Infrastructures des transports**

### **A. Infrastructure RTE-T – Liaisons européennes**

2. La Commission a adopté le 4 février 2016 de nouvelles cartes représentant l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) vers l'Islande, la Norvège et les pays des Balkans occidentaux.

3. En ce qui concerne la région des Balkans occidentaux, les cartes rendent compte d'un accord important avec l'UE sur la question de la connectivité à l'échelle de la région et de l'UE dans son ensemble. Le réseau principal qui est visé servira de référence commune pour la réalisation et la coordination d'investissements et d'initiatives d'optimisation du trafic sur les axes de transport stratégiques. Ces cartes, fournies à titre indicatif, ont été élaborées avec les pays concernés et approuvées lors du sixième Sommet des Balkans occidentaux, qui s'est tenu à Vienne le 27 août 2015.

4. Des corrections ont été apportées aux cartes existantes pour l'Islande et la Norvège afin de rendre compte plus précisément du tracé du réseau au sol, conformément aux critères RTE-T. Elles s'appuient sur un accord conclu à haut niveau au sein du Comité mixte de l'Espace économique européen (EEE).

5. Un accord de haut niveau sur les cartes du réseau principal a également été conclu le 21 juin 2016 avec la Turquie et les pays du Partenariat oriental.

### **B. La Commission reçoit des demandes de financement s'élevant à 13 milliards d'euros et invite les promoteurs de projets à se servir du Plan d'investissement**

6. La Commission européenne et l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) ont clos le 17 février 2016 le deuxième appel de propositions dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF), enveloppe de plus de 7,6 milliards d'euros destinée à financer des projets de transport majeurs dans l'Union européenne. Quatre cent vingt-sept propositions de projets ont été reçues, le montant des fonds européens sollicités s'élevant au total à 12,96 milliards d'euros. Une exploitation optimale des fonds mis à disposition dans le cadre du Mécanisme fait partie intégrante du Plan d'investissement de la Commission et s'inscrit dans le programme de croissance et de création d'emplois fixé par le Président de la Commission, Jean-Claude Juncker. Les demandes présentant la plus forte valeur ajoutée au niveau européen seront retenues.

### **C. La Commission européenne injecte 6,7 milliards d'euros dans les infrastructures de transport pour stimuler l'emploi et la croissance**

7. Le 17 juin 2016, la Commission européenne a répondu sans faillir à la demande principale de son président concernant la création d'emplois et la stimulation de la croissance au sein de l'Union européenne, en dévoilant une liste de 195 projets de transport auxquels seront affectés 6,7 milliards d'euros dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

8. Cet investissement devrait permettre de libérer un cofinancement supplémentaire des secteurs public et privé, le montant global s'élevant à 9,6 milliards d'euros. Les projets sélectionnés contribueront notamment à l'informatisation et à la décarbonisation du secteur des transports, conformément au programme politique plus large de la Commission. Les États membres réunissant les conditions requises pour bénéficier du Fonds de cohésion ont reçu près de 85 % des fonds, ce qui permettra de réduire les disparités dans le domaine des infrastructures au sein de l'UE.

9. Les projets sélectionnés concernent principalement le réseau central du RTE-T. Parmi les bénéficiaires figurent de grandes initiatives telles que la réhabilitation de la section ferroviaire Brasov-Sighisoara en Roumanie, la connexion ferroviaire Aveiro-Vilar Formoso au Portugal, la réalisation d'une ligne ferroviaire à écartement normal dans le corridor de la Baltique, la mise en œuvre du programme de déploiement SESAR et la modernisation de la ligne ferroviaire E30 (section Zabrze-Katowice-Krakow) en Pologne.

10. S'agissant de la navigation intérieure, les appels de propositions dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ont permis d'appuyer un certain nombre de projets importants, notamment le projet « Fairway Danube », initiative de coopération entre sept États membres riverains du Danube visant à recenser les goulets d'étranglement physiques, le projet de nouveau pont sur la section transfrontière entre la Hongrie (Komarom) et la Slovaquie (Komarno), le projet « SWIM », consistant à mener de grands travaux de dragage pour rétablir une bonne navigabilité dans le principal secteur commun entre la Roumanie et la Bulgarie, et la mise aux normes actuelles des écluses Gabčíkovo en Slovaquie, près de la frontière avec la Hongrie.

#### **D. « TEN-T Days 2016 » : Stimulation des investissements dans les projets d'infrastructure novateurs pour les transports**

11. Du 20 au 22 juin, des ministres des États membres de l'UE et près de 3 000 spécialistes et chefs d'entreprise du secteur des transports ont participé à Rotterdam à la conférence de haut niveau sur les transports « TEN-T Days 2016 ». Cette année, il a été question du développement, de la réalisation et du financement du réseau transeuropéen de transport, et l'accent a été mis particulièrement sur le Plan d'investissement de la Commission pour l'Europe. À cette occasion, les ministres de l'UE ont adopté la Déclaration de Rotterdam, qui rend compte des principales réalisations et approuve les principales orientations de la politique en ce qui concerne les infrastructures de transport.

12. En outre, les Ministres des transports des États riverains du Danube ont signé une déclaration ministérielle dans laquelle ils réaffirment leur engagement à améliorer les conditions de navigabilité du Danube et, notamment, leur volonté de coopérer avec les organes de coordination compétents pour mettre en place des initiatives communes aux fins de la mise en œuvre efficace du Plan directeur pour le Danube.

### **III. Transports routiers et sécurité routière**

#### **A. Transports routiers : La Commission adopte des règles communes en vue de faciliter l'application de la réglementation européenne et de renforcer la sécurité routière**

13. Le 18 mars, la Commission a adopté des règles communes en vue de faciliter l'application de la réglementation européenne et de renforcer la sécurité routière. Ces règles s'appliquent aux entreprises de transport routier de marchandises ainsi qu'aux entreprises de transport routier de voyageurs. Il s'agit notamment d'une classification commune des infractions graves à la sécurité routière dans le cadre de la réglementation relative aux transports, ainsi que d'une nouvelle spécification pour les tachygraphes « intelligents » (appareils servant à enregistrer les temps de conduite des chauffeurs de camions, d'autobus et autocars) qui tire parti des nouvelles technologies numériques telles que Galileo. L'objectif visé est de renforcer la sécurité routière, de favoriser une concurrence plus loyale entre les entreprises de transport routier et de faciliter une application uniforme de la réglementation européenne dans les différents pays. L'élimination des obstacles juridiques

et techniques à l'accès au marché des transports routiers et le renforcement de l'application de la législation sociale applicable sont des priorités sur lesquelles la Commission compte faire porter ses efforts dans les mois à venir, comme indiqué dans son programme de travail pour 2016. Ces initiatives ont été examinées avec les États membres et les parties prenantes lors d'une conférence sur les transports routiers tenue le 19 avril.

14. Le règlement de la Commission portant sur la classification des infractions prévoit une classification commune des infractions graves et très graves des règles de transport routier de l'UE, lesquelles, lorsqu'elles sont confirmées, peuvent se traduire pour un transporteur routier par la perte de sa réputation, voire par la perte de la licence requise pour exploiter une entreprise de transport au sein de l'UE. Cette classification commune permettra de réduire les écarts de traitement des mêmes infractions entre les États membres et favorisera un plus grand respect des règles européennes, ce qui contribuera au renforcement de la sécurité routière et à la mise en place de conditions de concurrence et de travail équitables. Elle contribuera également à renforcer l'application des lois à l'échelle internationale, dans la mesure où les États membres seront tenus d'échanger les informations sur les infractions graves et très graves au moyen du système électronique ERRU (European Register of Road Transport Undertakings – Registre européen des entreprises de transport routier). Les États membres doivent transposer la classification commune dans leur législation nationale d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2017. La liste d'infractions qui a été adoptée n'est toutefois pas encore complète. La Commission étudie les moyens de la compléter dans le cadre des travaux d'élaboration d'un ensemble d'initiatives dans le domaine routier.

15. La nouvelle spécification pour les tachygraphes « intelligents » tire entièrement parti des dernières technologies numériques telles que les systèmes de géolocalisation Galileo et EGNOS. Les données de ces appareils seront transmises directement aux agents des forces de l'ordre alors que le véhicule sera en circulation, ce qui évitera aux transporteurs des arrêts inutiles et permettra aux forces de l'ordre d'être plus efficaces dans leur travail. Les tachygraphes seront connectés à d'autres applications télématiques (telles que des applications de gestion « intelligente » du stationnement (« smart parking ») ou d'assurance au kilomètre (« pay as you drive »)). Les lieux de départ et de destination finale des déplacements seront automatiquement enregistrés. Enfin, les tachygraphes « intelligents » permettront de franchir une étape déterminante dans le renforcement de l'application de la législation sur les transports routiers.

## **B. Sécurité routière : Les nouvelles statistiques indiquent la nécessité de refaire des efforts pour sauver des vies sur les routes de l'Union européenne**

16. Les statistiques de la sécurité routière pour 2015 publiées en mars par la Commission européenne ont confirmé que les routes européennes demeuraient les routes les plus sûres dans le monde malgré un récent ralentissement du rythme de réduction de la mortalité routière. Vingt-six mille personnes ont perdu la vie sur les routes de l'UE en 2015, soit 5 500 de moins qu'en 2010. On ne constate cependant pas d'amélioration au niveau européen par rapport à 2014. De plus, d'après les estimations de la Commission, 135 000 personnes ont été gravement blessées sur ces mêmes routes. Le coût social (réadaptation, soins de santé, dommages matériels, etc.) des accidents de la route est estimé à quelque 100 milliards d'euros au moins.

17. Le taux de mortalité moyen au niveau de l'UE pour 2015 a été de 51,5 décès dus à des accidents de la route pour un million d'habitants et a peu varié par rapport aux deux années précédentes. Ce ralentissement, qui suit une diminution notable de 8 % en 2012 et 2013, s'explique par plusieurs facteurs, notamment une plus grande interaction entre

usagers de la route non protégés et usagers motorisés dans les villes. Les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, etc.) représentent également une grande partie des 135 000 personnes que la Commission a recensées parmi les blessés. C'est la première fois que la Commission publie un tel chiffre depuis que les États membres de l'UE ont commencé à publier des données comparables et fiables sur les accidents graves de la circulation. Il s'agit là d'une première étape dans une approche européenne des accidents graves.

18. Les statistiques nationales montrent que le nombre de décès sur la route varie encore beaucoup d'un pays à l'autre de l'UE, bien que les écarts diminuent d'année en année. Certains des pays qui avaient généralement de bons résultats ont moins progressé, alors que trois des États membres qui avaient le plus grand nombre de morts sur la route ont amélioré leur situation en matière de sécurité routière.

### **C. Amélioration de la sécurité routière au niveau de l'UE**

19. Afin d'atteindre l'objectif stratégique de l'UE de diviser par deux le nombre d'accidents mortels sur les routes entre 2010 et 2020, des efforts supplémentaires s'imposent. Les États membres sont les principaux acteurs du changement puisque la plupart des initiatives quotidiennes sont prises aux échelons national et local : surveillance du respect des règles de circulation, réalisation et maintenance d'infrastructures, mais aussi éducation et campagnes de sensibilisation. La Commission européenne agit dans les domaines où elle apporte clairement une valeur ajoutée, par exemple en adoptant des textes qui permettent d'appliquer entre les pays des sanctions pour des infractions routières, ou en établissant des normes de sécurité pour les infrastructures et les véhicules. La Commission suit activement l'évolution de la situation et encourage et aide les États membres à obtenir de meilleurs résultats par la mise en commun de données, de connaissances, d'expériences et des pratiques de référence.

20. Durant la dernière décennie, les avancées technologiques ont pour beaucoup contribué à l'amélioration de la sécurité des véhicules. Les progrès remarquables qui ont été faits sur le plan de l'innovation comme sur le plan technologique offrent de grandes possibilités d'amélioration de la sécurité routière, en particulier dans les domaines de l'automatisation et de la connectivité des véhicules. Afin de faciliter l'automatisation et une meilleure gestion de la circulation, la Commission a adopté une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C), jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée (COM 2016/766). Cette stratégie doit faciliter la convergence des investissements et des cadres réglementaires au niveau de l'UE, de façon à permettre le déploiement de services bien développés dans le domaine des STI-C en 2019 et au-delà. Elle implique l'adoption du cadre réglementaire approprié au niveau européen d'ici à 2018, afin d'apporter une sécurité juridique aux investisseurs publics et privés, la disponibilité de fonds européens pour les projets, le maintien de la plateforme STI-C et une coopération internationale avec d'autres grandes régions du monde sur tous les aspects liés à la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Elle implique aussi une coordination continue, dans le cadre d'une approche d'apprentissage par la pratique, au moyen de la plateforme C-ROADS, où sont collectées les activités concrètes de déploiement menées par les États membres.

**D. Étude d'évaluation de l'application de la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**

21. Une étude d'évaluation de l'application de la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière a été réalisée en juin 2016.

22. Cette étude avait été commandée dans le but d'obtenir une évaluation indépendante et objective sur la base des questions suivantes :

a) La directive permettait-elle d'atteindre les objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de facilitation de l'application transfrontière de sanctions pour les infractions à la sécurité routière ?

b) Répondait-elle aux besoins recensés, à savoir fournir un accès aux données d'immatriculation des véhicules par un moyen électronique compatible et informer les usagers de la route des règles de circulation en vigueur sur le territoire des États membres ?

c) Formait-elle un ensemble cohérent sur le plan interne et par rapport à d'autres instruments de la politique de l'UE ?

d) Apportait-elle au niveau de l'UE une valeur ajoutée durable ?

**E. Permis de conduire : La Commission révisé les règles applicables aux conducteurs ayant une affection cardiovasculaire ou un diabète**

23. En juillet 2016, la Commission a adopté une révision des conditions de santé minimales requises pour les conducteurs ayant une affection cardiovasculaire ou un diabète. Cette question est abordée dans la directive 2006/126/CE sur les permis de conduire. L'amendement adopté vise à tenir compte des toutes dernières connaissances médicales, tout en veillant au meilleur équilibre possible entre la sécurité routière et la mobilité. Les nouvelles dispositions relatives aux affections cardiovasculaires font une distinction claire et simple entre les situations dans lesquelles un conducteur peut être autorisé à conduire son véhicule et celles dans lesquelles il peut ne pas être autorisé à le faire en raison de sa santé. Les États membres ont également le choix aujourd'hui d'étudier des dossiers individuels particuliers. S'agissant du diabète, les règles telles qu'elles ont été révisées permettent de déterminer facilement si un conducteur demeure apte à la conduite et d'éviter qu'un conducteur suivant un traitement médical approprié n'ait pas le droit de conduire.

**F. Rapport de la Commission sur l'application du règlement concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar**

24. Au mois de septembre, la Commission a adopté un rapport sur l'application du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. Cette application est satisfaisante dans son ensemble. Des efforts supplémentaires devraient cependant être faits pour informer les voyageurs sur leurs droits. En outre, certaines autorités nationales devraient surveiller plus activement le respect des dispositions du règlement, et les réunions entre la Commission, les autorités nationales, les professionnels du secteur et les organisations représentant les voyageurs devraient continuer de servir à s'assurer de l'application uniforme de ce texte.

## IV. Transport ferroviaire

### A. La Commission adopte de nouvelles règles pour l'accès aux infrastructures ferroviaires

25. En avril 2016, la Commission a adopté des règles visant à mettre en place des conditions équitables pour de nouveaux services ferroviaires tirant un meilleur parti des infrastructures ferroviaires disponibles.

26. Dans toute l'UE, les marchés des services ferroviaires se caractérisent par la présence de sociétés qui occupent une position dominante et qui dans certains cas entretiennent des relations étroites avec les gestionnaires des infrastructures. Certaines compagnies ferroviaires peuvent accaparer des infrastructures pendant de nombreuses années au moyen d'accords-cadres conclus avec les gestionnaires desdites infrastructures. Dans ce contexte, les nouvelles règles offriront aux entreprises fournissant de nouveaux services de meilleures chances d'accéder à certaines lignes importantes, ce qui se traduira par de nouvelles perspectives d'emploi et d'investissement. Les marchés ferroviaires deviendront ainsi plus concurrentiels et les entreprises s'adapteront mieux à l'évolution des besoins des expéditeurs et des voyageurs.

27. Les entreprises intéressées seront informées des créneaux disponibles et des possibilités de passer des contrats. Le règlement d'exécution de la Commission comporte des critères communs applicables à la conclusion et à la modification des accords en cas de conflit entre des demandes de créneau. Il appartient aux gestionnaires des infrastructures de faire régulièrement avec leurs clients le point sur les créneaux dont ils ont besoin, sachant que les accords visés peuvent être conclus pour une durée allant jusqu'à cinq ans ou plus. Dans le cas où plusieurs gestionnaires sont concernés par une liaison ferroviaire, ils sont censés se concerter afin de préserver l'accord-cadre dont bénéficie l'entreprise ferroviaire. Les règles de la Commission seront applicables à compter du mois de décembre 2016.

### B. Transport ferroviaire : Un accord décisif pour offrir de meilleurs services ferroviaires aux voyageurs

28. La Commission européenne s'est félicitée de l'accord auquel le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'UE sont parvenus en avril 2016 sur le quatrième paquet ferroviaire. Il s'agit d'une série de mesures destinées à promouvoir l'innovation et la concurrence sur le marché ferroviaire européen. Elles permettront notamment d'améliorer les services ferroviaires dans l'UE, au bénéfice des voyageurs, par une ouverture progressive des marchés nationaux. Le paquet ferroviaire doit être adopté par les États membres et le Parlement européen. Une fois adopté, il permettra de compléter l'espace ferroviaire unique européen et ainsi de réaliser l'objectif de la Commission de mettre en place un marché intérieur plus équitable et plus développé.

29. Le quatrième paquet ferroviaire contribuera à l'ouverture graduelle des marchés nationaux de transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence. Cette ouverture progressive apportera un certain nombre d'avantages aux voyageurs, aux autorités publiques et à l'économie européenne dans son ensemble, notamment :

a) **En relançant les marchés ferroviaires nationaux.** Durant les dernières décennies, le trafic ferroviaire a chuté de façon continue tandis que les monopoles nationaux se sont maintenus. Conformément aux dispositions du quatrième paquet ferroviaire, toutes les compagnies ferroviaires de l'UE pourront proposer des services ferroviaires sur tout le territoire de l'Union. En ce qui concerne les services

« commerciaux », les nouveaux acteurs pourront démarrer leurs activités à partir de 2020. À compter de 2023, les autorités compétentes devraient proposer des contrats de service public ferroviaire dans le cadre d'appels d'offres ouverts à toutes les entreprises ferroviaires de l'UE, sauf dans certains cas ;

b) **En incitant les entreprises ferroviaires à mieux répondre aux demandes du marché et des consommateurs.** L'ouverture des marchés favorisera l'émergence de nouveaux modèles économiques et se traduira par une offre plus large pour les consommateurs. De plus, la pression qu'exerceront les nouveaux acteurs contraindra les acteurs actuels à s'adapter et à être plus attentifs aux consommateurs. La concurrence n'étant toutefois pas une fin en soi, les États membres pourront continuer d'attribuer directement des contrats de service public ferroviaire, sous réserve que les objectifs de performance (qualité, ponctualité, etc.) soient atteints. Les voyageurs seront les bénéficiaires de ces nouvelles dispositions. En effet, l'expérience des États membres ayant déjà ouvert leur marché national révèle une augmentation des fréquences, une amélioration des services et une diminution des tarifs.

### C. **Étude sur les tarifs et la qualité des services ferroviaires aux voyageurs**

30. La Direction générale Mobilité et transports (DG MOVE) a publié en juin 2016 une étude sur les tarifs et la qualité des services ferroviaires aux voyageurs qui renseigne sur la façon dont les tarifs et les normes de qualité applicables aux services ferroviaires dans les pays membres sont établis et ont évolué. L'étude porte également sur les incidences de la libéralisation, de la concurrence et de la politique des transports sur les services ferroviaires et fait le point sur la concurrence entre le transport ferroviaire et les transports aérien et routier. Une distinction y est faite entre les services suburbains, régionaux et à longue distance, et les pays visés sont tous les États membres (à l'exception de Chypre et de Malte, qui n'ont pas de chemins de fer), ainsi que la Norvège et la Suisse.

31. Il est dit en conclusion de l'étude que les tarifs et la qualité des services dépendent en grande partie des décisions qui sont prises par les autorités compétentes aux échelons national, régional et local, plutôt que par les conditions du marché. Outre les tarifs et la qualité, la demande dépend d'un grand nombre de facteurs démographiques, géographiques et économiques. Ainsi, des pays membres dans lesquels les niveaux de prix et de service sont largement comparables peuvent avoir des niveaux de demande très différents. La concurrence ferroviaire a eu des effets positifs sur la disponibilité et la qualité des services. Néanmoins, l'offre sur les marchés libéralisés étant très large, il est important que les voyageurs puissent avoir accès à des informations de bonne qualité sur les billets qui leur sont proposés et qu'ils comprennent les conditions applicables aux offres.

### D. **Les Ministres des transports signent une déclaration concernant un plan d'action pour le fret ferroviaire empruntant le corridor Orient/Méditerranée orientale**

32. Afin d'éliminer les goulets d'étranglement et de gagner en efficacité dans le transport ferroviaire entre leurs pays, les Ministres des transports de huit pays de l'UE situés dans le corridor Orient/Méditerranée orientale ont signé le 21 juin 2016 une déclaration, à l'initiative du Coordonnateur RTE-T Mathieu Grosch, lors de la conférence « TEN-T Days » tenue à Rotterdam.

33. La « déclaration ministérielle conjointe sur les améliorations effectives visant à éliminer les goulets d'étranglement et à faciliter le trafic international dans le corridor de fret ferroviaire Orient/Méditerranée orientale » comporte un volet important, à savoir un



plan d'action constitué de propositions concrètes qui seront appliquées et de mesures qui seront réalisées au cours des mois à venir. La déclaration a été signée par tous les pays situés dans le corridor, qui s'étend du nord de l'Allemagne à la côte méridionale de la Grèce en passant par la République tchèque, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie.

34. Les principaux buts des mesures sur lesquels les Ministres des transports se sont entendus en signant la déclaration sont l'amélioration de la ponctualité et la diminution du temps de transit moyen entre les pays pour les trains de marchandises, ainsi que le renforcement de l'intérêt, du potentiel et de la compétitivité du corridor. Afin d'atteindre ces buts, il convient d'accorder autant d'importance aux initiatives nationales dans les pays visés qu'aux procédures de coordination entre les pays, de mener une coopération étroite entre toutes les parties prenantes, de recenser et diffuser les exemples de pratiques de référence et de s'engager à conclure des accords transfrontières.

35. Concrètement, le Coordonnateur a proposé une diminution notable du délai moyen de franchissement des frontières, de sorte qu'il ne dépasse pas deux heures d'attente, comme prévu dans la déclaration à l'horizon de juillet 2018. On procédera par conséquent, jusqu'au 31 décembre 2016, à une analyse approfondie des raisons des temps d'attente actuels pouvant être évités aux frontières, notamment sur les plans technique, pratique et administratif, puis on tiendra compte des résultats de cette analyse. Il s'agira par exemple de disposer plus rapidement d'une locomotive à une frontière, lorsqu'il est nécessaire de changer de locomotive pour des raisons techniques, ou d'éviter dans la mesure du possible que des contrôles techniques ou administratifs soient faits en double de part et d'autre de la frontière.

36. Les Ministres ont souligné que la capacité du corridor devait être préservée autant que possible. Ainsi, le délai applicable à la capacité de réserve devait être réduit de façon à tenir compte du marché. Il fallait également planifier à l'avance les éventuelles restrictions de capacité, maintenir la transparence des plans d'investissement pluriannuels et éviter les retards dans les travaux portant sur les infrastructures.

## **V. Voies navigables intérieures**

### **A. La Commission adopte une proposition de directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure**

37. Au mois de février, la Commission a adopté une proposition de directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. Cette proposition avait pour but de favoriser la mobilité des membres d'équipage et de leur offrir de nouvelles perspectives de carrière. La directive vise à élargir le pool de ressources humaines disponibles dans le secteur du transport par voie navigable et à contribuer ainsi à atteindre l'objectif prioritaire d'un marché intérieur plus équitable et plus développé fixé par M. Juncker. En renforçant la mobilité des travailleurs, on permet à ceux-ci de se déplacer librement, là où leurs compétences sont demandées.

38. Le 7 juin 2016, le Conseil a adopté une approche générale de la proposition. En décembre 2016, la proposition se trouvait au stade de l'adoption finale par le Parlement européen et le Conseil. La nouvelle directive devrait donc entrer en vigueur au début de l'année 2017. Les États membres de l'UE procéderont ensuite à l'approbation des mesures d'application dans leur législation nationale d'ici au milieu de l'année 2018. L'adoption de cette directive est un jalon important pour la navigation intérieure dans l'UE, car elle ouvre

de nouvelles perspectives de carrière et favorise la mobilité des professionnels du secteur. Un système commun de certificats pour tous les membres d'équipage, de l'apprenti au conducteur du bateau, est ainsi mis en place. Les titulaires de ces certificats peuvent exercer leur profession sur toutes les voies navigables de l'Europe. Afin de s'assurer d'un haut niveau de sécurité, il est prévu de fonder la reconnaissance des qualifications professionnelles sur les compétences requises pour manœuvrer des bateaux.

## **B. Voies navigables intérieures : Entrée en vigueur de la nouvelle directive sur les prescriptions techniques applicables à la navigation intérieure**

39. À la suite de son adoption par le Parlement européen et par le Conseil, la directive (UE) 2016/1629, qui établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, a été publiée au Journal officiel le 16 septembre 2016. Les nouvelles règles qu'elle contient ont pour but de renforcer la sécurité juridique, d'éviter la coexistence de niveaux de sécurité différents et de réduire les charges administratives pour le secteur. Elles permettront en outre d'éviter de fausser la concurrence et d'introduire plus facilement et plus rapidement des innovations dans toute l'Europe. Les bateaux de navigation intérieure pour lesquels on souhaitera obtenir un certificat de l'UE en vue de naviguer sur les voies navigables européennes devront satisfaire aux normes techniques élaborées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

40. Le CESNI a été créé en juin 2015 sous les auspices de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il a adopté une première norme en novembre 2015, laquelle sera incorporée dans la législation de l'UE au moyen de la directive révisée. La norme comprend, entre autres, de nouvelles dispositions applicables aux bateaux alimentés au gaz naturel liquéfié (GNL), afin de promouvoir l'utilisation de ce carburant de substitution dans la navigation intérieure. Les avantages attendus de la nouvelle directive sont les suivants : un niveau de sécurité accru pour l'équipage et les passagers, un renforcement de la sécurité du trafic et de la sécurité des manœuvres dans les ports, une réduction des émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la compatibilité de la navigation intérieure avec l'environnement, de meilleures conditions de travail, l'élimination des obstacles techniques au commerce et la mise en place de marchés ouverts dans toute l'Europe, et l'harmonisation des normes nationales. La promotion des modes de transport les plus durables que sont la navigation intérieure et le rail est essentielle pour appliquer le programme de décarbonisation de la Commission, conformément à l'Union de l'énergie et à l'accord conclu à Paris dans le cadre de la COP21.

## **C. Voies navigables intérieures : Définition des conditions de navigation satisfaisantes**

41. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a été conçu entre autres pour que les voies navigables européennes soient bien intégrées dans le système de transport européen. Les directives qui s'y rapportent indiquent que les voies navigables d'intérêt européen doivent répondre d'ici à 2030 à des conditions de navigation satisfaisantes (« good navigation status »), sans toutefois définir lesdites conditions. En 2016, la Commission européenne a lancé une étude visant à définir ces conditions avec les États membres, les commissions fluviales et les utilisateurs avant la fin de 2017. L'objectif plus large est de faire en sorte que la navigation sur les voies navigables existantes puisse se faire sans difficultés, de façon fiable et prévisible et dans le plein respect du droit de l'UE relatif à l'environnement. L'étude tiendra pleinement compte des travaux menés par la CEE dans le domaine de la navigation intérieure et suivra la même logique.

## **D. Observatoire du marché des voies navigables européennes**

42. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) observe et analyse périodiquement le secteur des transports par voie navigable pour le compte de la Commission européenne. En 2016, en collaboration avec la Commission du Danube et des organisations européennes compétentes, une nouvelle approche a été mise en œuvre pour les rapports d'observation du marché des voies de navigation intérieure, qui a permis d'obtenir une analyse de la demande de transport par voie navigable, une analyse de l'offre sur le marché de la navigation intérieure, une vue d'ensemble des conditions de navigation sur les voies navigables européennes et une analyse microéconomique du secteur. Cet effort d'analyse du marché a clairement pour but d'appuyer la promotion continue du secteur et permet d'en suivre le développement.

## **VI. Réduction de la dépendance à l'égard du pétrole et lutte contre les changements climatiques**

### **A. La Commission publie sa stratégie pour des déplacements peu polluants**

43. L'évolution générale vers une économie circulaire et à faible émission de carbone a commencé et son rythme s'accélère. Pour que l'Europe maintienne sa compétitivité et puisse répondre à l'accroissement des besoins des personnes et des biens en matière de déplacement, la Commission a élaboré une stratégie favorisant des déplacements peu polluants, qui fixe des principes directeurs clairs et équitables auxquels les États membres peuvent se conformer dans le cadre de leur préparation à l'avenir. La stratégie de l'Union de l'énergie contribue à la réalisation de cet objectif.

44. La stratégie pour des déplacements peu polluants sert de cadre aux initiatives que la Commission prévoit pour les années à venir et indique les domaines dans lesquels elle examine des options. Elle indique aussi les liens qui existent entre certaines initiatives dans des domaines connexes et les façons de réaliser des synergies. Elle devrait être considérée comme l'un des outils de la modernisation de l'économie européenne et du renforcement de son marché intérieur.

45. Les principaux éléments de cette stratégie sont les suivants :

a) Accroître l'efficacité du système de transport en tirant le meilleur parti des technologies numériques et de la tarification variable et en continuant d'encourager l'adoption de modes de transport moins polluants ;

b) Accélérer la mise en œuvre des énergies de substitution peu polluantes pour les transports, telles que les biocarburants de dernière génération, l'électricité, l'hydrogène et les carburants de synthèse renouvelables et supprimer les obstacles à l'électrification des transports ;

c) Mettre en œuvre la transition vers des véhicules non polluants. S'il est vrai que des améliorations doivent encore être apportées au moteur à combustion interne, l'Europe doit accélérer sa transition vers des véhicules polluant peu ou ne polluant pas.

46. Les villes et les autorités locales ont un rôle capital à jouer dans la mise en œuvre de cette stratégie. Déjà, elles incitent à adopter des énergies de substitution et des véhicules polluant peu, et encouragent le déplacement actif (à vélo ou à pied), l'utilisation des transports publics ou le partage de véhicules (vélo ou voiture), de façon à réduire les encombrements et la pollution.

47. Enfin, cette stratégie confirme l'engagement de l'Europe dans l'action menée au niveau mondial pour réduire les émissions provenant des transports aériens et maritimes internationaux.

48. Moyens financiers disponibles pour soutenir les initiatives : La stratégie s'appuie sur des mécanismes et des fonds existants. Le Plan d'investissement pour l'Europe du Président Juncker est très utile en la matière et des progrès importants ont déjà été réalisés en ce qui concerne des projets qui doivent être financés au moyen du Fonds européen pour les investissements stratégiques. En outre, 70 milliards d'euros sont disponibles pour les transports au titre des fonds structurels et d'investissement européens, dont 39 milliards pour soutenir la transition vers des déplacements peu polluants et 12 de ces 39 milliards pour les déplacements urbains durables et émettant peu de carbone. Dans le cadre du programme de recherche Horizon 2020, 6,4 milliards d'euros sont également disponibles pour des projets concernant des déplacements émettant peu de carbone.

49. Avantages pour les citoyens et les consommateurs européens :

a) Lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre dans les États membres, la stratégie permettra d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer les bruits, de réduire les encombrements et de renforcer la sécurité ;

b) Les consommateurs tireront parti de véhicules offrant un meilleur rendement et consommant moins d'énergie. Ils tireront également parti de l'amélioration des infrastructures pour les carburants de substitution, de l'amélioration des connexions entre les modes de transport ainsi que d'une plus grande sécurité et d'une diminution des retards grâce à la mise en œuvre des technologies numériques ;

c) Une meilleure information leur permettra de faire des choix en connaissance de cause pour leurs besoins de déplacement. Par exemple, l'étiquetage des voitures sera revu de sorte que les avantages respectifs des carburants de substitution soient plus clairs.

## **VII. Systèmes de transport intelligents**

### **A. Systèmes de transport intelligents : Mise à disposition d'orientations sur les moyens pour l'Europe de tirer le meilleur parti des voitures connectées**

50. En réponse à une invitation de la Commission, les représentants des milieux professionnels et les pouvoirs publics se sont mis d'accord sur une vision commune du déploiement coordonné des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) en Europe sur la base du programme STI-C (plateforme STI-C). Il s'agit là d'une étape importante dans l'évolution vers des voitures connectées, car les STI-C permettent aux véhicules de communiquer les uns avec les autres et avec les infrastructures, ce qui peut notamment contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction des embouteillages. Le rapport final de la première phase du programme STI-C confirme que, grâce aux STI-C, le transport routier peut tirer parti de tous les avantages de la numérisation et contribuer à réaliser le souhait du Président Juncker de créer un marché unique numérique. En conclusion du rapport, il est dit que les STI-C pourraient rapporter jusqu'à trois euros en avantages sociaux pour chaque euro investi. Le rapport donne en outre des recommandations concrètes sur des questions telles que la sécurité numérique et la confidentialité des données.

51. Sur la base du rapport final du programme STI-C, la Commission a adopté en novembre 2016 sa stratégie de déploiement des services STI-C (COM 2016/766). La stratégie européenne pour les STI-C vise une commercialisation à grande échelle de ces systèmes à compter de 2019. Ainsi, on devrait contribuer sensiblement à améliorer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et le confort de la conduite, en aidant le conducteur à prendre les bonnes décisions et à s'adapter à la circulation. La communication entre les véhicules, les infrastructures et les autres usagers de la route est également essentielle pour accroître la sécurité des futurs véhicules automatisés et assurer leur pleine intégration dans le système de transport global. En d'autres termes, la connectivité et la coopération sont des conditions préalables à une automatisation sans risques. De façon générale, la stratégie met l'accent sur les services qui peuvent facilement être mis en œuvre à court ou à moyen terme tout en offrant des avantages à long terme sur les plans de la sécurité routière, de la viabilité et de l'automatisation.

## **B. Des villes intelligentes : La Commission soutient les véhicules électriques et les services de déplacement intelligents**

52. La Commissaire européenne aux transports, Violeta Bulc, a ouvert au mois de janvier la conférence « Transport for Smart Cities 2016 », qui a réuni 200 leaders participant à un partenariat d'innovation européen dont l'objectif est d'améliorer la vie dans les villes en mettant en œuvre des solutions intégrées et viables. Elle a assisté au lancement de deux nouvelles initiatives réunissant des villes et des entreprises en vue de promouvoir la mise en œuvre à grande échelle de véhicules électriques intelligents et de services de déplacement urbain intelligents. Parmi les domaines d'application figurent la gestion intelligente de flottes de véhicules électriques et l'information en temps réel pour les déplacements.

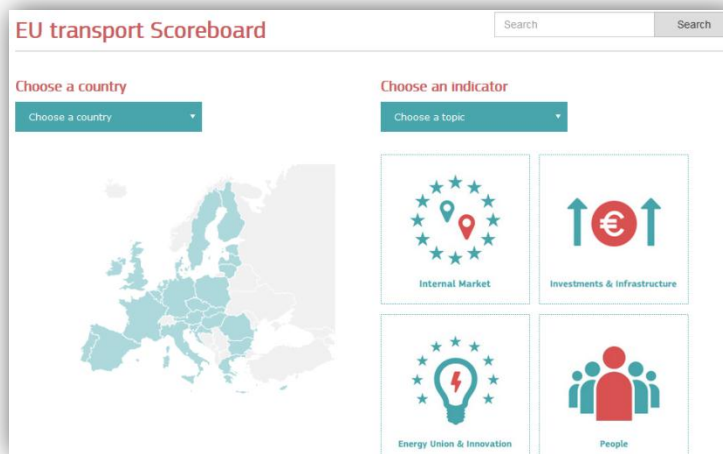
## **VIII. Publications – Documents à caractère stratégique**

### **A. Stratégie pour les transports routiers**



53. Un marché intérieur bien organisé :
- a) Accès à la profession et accès au marché des transports routiers ;
  - b) Utilisation de véhicules loués dans le transport routier ;
  - c) Accès au marché des transports par autocar et autobus.
54. Concurrence loyale et droits des travailleurs :
- a) Temps de conduite et de repos, temps de travail et travail détaché ;
  - b) Décarbonisation ;
  - c) Taxation des véhicules (Eurovignette) ;
  - d) Informatisation ;
  - e) Interopérabilité des systèmes de péage électronique (EETS).

## B. Tableau de bord sur les transports de l'Union européenne



## IX. Coopération entre la CEE et l'Union européenne

55. L'Union européenne et ses États membres ont participé activement à tous les forums intergouvernementaux des Nations Unies qui bénéficient des services du secrétariat de la CEE, comme le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du Conseil économique et social (ECOSOC), ainsi qu'au Comité des transports intérieurs et à ses organes subsidiaires.