

Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	2007/2147(INI)	Procédure terminée
La politique européenne du transport durable en tenant compte des politiques européennes de l'énergie et de l'environnement		
Sujet		
3.20 Politique des transports en général		
3.60 Politique de l'énergie		
3.70 Politique de l'environnement		
3.70.20 Développement durable		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		28/02/2007
		PPE-DE ALBERTINI Gabriele	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		10/09/2007
		PSE ESTRELA Edite	
Commission européenne	ITRE Industrie, recherche et énergie		07/06/2007
		PPE-DE VLASTO Dominique	
	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire BARROT Jacques	

Evénements clés			
21/06/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
22/01/2008	Vote en commission		Résumé
29/01/2008	Dépôt du rapport de la commission	A6-0014/2008	
10/03/2008	Débat en plénière		
11/03/2008	Résultat du vote au parlement		
11/03/2008	Décision du Parlement	T6-0087/2008	Résumé
11/03/2008	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2007/2147(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/50544

Portail de documentation

Projet de rapport de la commission		PE394.217	29/10/2007	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE393.930	15/11/2007	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE394.132	22/11/2007	EP	
Amendements déposés en commission		PE396.758	13/12/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0014/2008	29/01/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0087/2008	11/03/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)2060	09/04/2008	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)2630/2	08/05/2008	EC	

La politique européenne du transport durable en tenant compte des politiques européennes de l'énergie et de l'environnement

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de M. Gabriele ALBERTINI (PPE-DE, IT) sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement.

Le rapport insiste sur l'importance du secteur des transports pour l'emploi, la croissance et l'innovation et estime qu'une mobilité garantie, sûre et abordable est indispensable à notre mode de vie.

Pour parvenir à des transports européens durables, les députés estiment qu'il est nécessaire de combiner différentes politiques, avec la participation d'un nombre sans cesse croissant d'acteurs représentant le secteur des transports, les pouvoirs publics et les citoyens. Cette combinaison de mesures devrait notamment prendre en considération:

- les progrès technologiques (mesures permettant d'améliorer l'efficacité énergétique, nouvelles règles et normes pour les moteurs et les combustibles, utilisation de nouvelles techniques et de carburants de substitution),
- les instruments de marché (redevances/tarifification fondées sur les incidences sur l'environnement ou sur les encombrements, incitations fiscales, système d'échange de droits d'émission tenant compte de la spécificité des différents modes de transport), et
- les mesures d'accompagnement pour optimiser l'utilisation des moyens de transport.

Le rapport souligne que l'UE et les États membres devraient centrer leur action sur les éléments essentiels du système, à savoir les zones métropolitaines et urbaines encombrées, les principaux axes interurbains européens et les zones sensibles du point de vue de l'environnement. Le Conseil et les États membres sont dès lors invités à intensifier les investissements dans les infrastructures et dans les systèmes de transport intelligents (SIT), qui soient axés en particulier sur:

- l'achèvement dans les plus brefs délais des projets prioritaires en ce qui concerne les réseaux transeuropéens,
- les encombrements dans les zones urbaines et sur les axes situés dans des zones sensibles,
- l'amélioration de l'intermodalité.

Les députés insistent pour que la Commission présente au plus tard en juin 2008 un modèle qui soit généralement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport et qui puisse servir de base pour le calcul futur des coûts d'utilisation des infrastructures.

Mobilité urbaine : selon les députés, le problème des encombrements urbains (auxquels sont imputables 40% des émissions de CO₂) devrait être abordé par la voie d'une stratégie de coopération et de coordination au niveau européen. Le rapport invite la Commission et les États membres à analyser la façon dont les infrastructures de transport et les tarifs applicables influencent le développement urbain et les futures demandes en matière de services de transport. Dans ce contexte, les députés estiment fondamental d'investir dans l'innovation technologique, dans une utilisation plus judicieuse des infrastructures existantes (ex : recours à la tarification) et dans de nouvelles solutions comme l'auto-partage (car-sharing) ou le covoiturage, ainsi que des dispositions en matière de travail à domicile.

Transport ferroviaire : soulignant qu'il s'agit du mode de transport consommant le moins d'énergie et produisant le moins d'émissions de CO₂, les députés invitent la Commission, les États membres et le secteur ferroviaire à :

- achever dès que possible la réalisation d'un "espace unique" ou d'un "marché unique" ferroviaire européen,
- éliminer les entraves techniques et à s'engager sur la voie d'un système européen de gestion unique du trafic ferroviaire (ERTMS) et de solutions interopérables,
- améliorer les prestations offertes et la qualité du service tant pour le transport de marchandises que pour celui de passager.

Aviation civile : bien que les compagnies aériennes aient réduit leur consommation de carburant par passager par kilomètre au cours des dix dernières années, l'incidence globale de l'aviation civile sur l'environnement a augmenté en raison de la forte croissance du trafic. Les députés demandent par conséquent:

- la prise en compte des transports aériens dans le système d'échange d'émissions,
- l'introduction d'une différenciation en fonction des émissions des droits de décollage et d'atterrissage dans les aéroports,
- la mise en œuvre l'initiative technologique conjointe "Clean Sky" visant à réduire les émissions de CO₂ et de NOx et la pollution sonore,
- la création d'un véritable ciel unique européen,
- des mesures concrètes pour remédier à l'encombrement des aéroports,
- l'amélioration de l'accès aux aéroports par rail.

Transport maritime : vu l'augmentation constante des émissions dues au transport, le rapport recommande :

- que les émissions de substances telles que le CO₂, le SO₂ et les oxydes d'azote provenant des navires soient réduites,
- qu'il soit fait appel à des sources d'énergie renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, et que leur utilisation soit encouragée,
- que les navires au mouillage soient avitaillés en combustibles à terre,
- que la possibilité de limiter les émissions grâce au système d'échange de quotas d'émission soit soigneusement examinée,
- que soit conçue une politique fluviale européenne intégrée.

La politique européenne du transport durable en tenant compte des politiques européennes de l'énergie et de l'environnement

Le Parlement européen a adopté, par 542 voix pour, 79 voix contre et 26 abstentions, une résolution sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement.

Le rapport d'initiative avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Gabriele ALBERTINI (PPE-DE, IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

La résolution rappelle que le secteur des transports doit lui aussi respecter les objectifs de l'Union européenne consistant à réduire, d'ici à 2020, la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% par rapport à 1990. Elle insiste sur l'importance du secteur des transports pour l'emploi, la croissance et l'innovation et estime qu'une mobilité garantie, sûre et abordable est indispensable à notre mode de vie.

Pour parvenir à des transports européens durables, les députés estiment qu'il est nécessaire de combiner différentes politiques, avec la participation d'un nombre sans cesse croissant d'acteurs représentant le secteur des transports, les pouvoirs publics et les citoyens. Cette combinaison de mesures devrait notamment prendre en considération:

- a) les progrès technologiques (mesures permettant d'améliorer l'efficacité énergétique, nouvelles règles et normes pour les moteurs et les combustibles, utilisation de nouvelles techniques et de carburants de substitution),
- b) les instruments de marché (redevances/tarification fondées sur les incidences sur l'environnement ou sur les encombrements, incitations fiscales, système d'échange de droits d'émission tenant compte de la spécificité des différents modes de transport), et
- c) les mesures d'accompagnement pour optimiser l'utilisation des moyens de transport et inciter les citoyens à revoir leurs habitudes.

La résolution souligne que l'UE et les États membres devraient centrer leur action sur les éléments essentiels du système, à savoir les zones métropolitaines et urbaines encombrées, les principaux axes interurbains européens et les zones sensibles du point de vue de l'environnement (ex : région alpine, mer Baltique etc.). Le Conseil et les États membres sont dès lors invités à intensifier les investissements dans les infrastructures et dans les systèmes de transport intelligents (SIT), qui soient axés en particulier sur:

- a) l'achèvement dans les plus brefs délais des projets prioritaires en ce qui concerne les réseaux transeuropéens,
- b) les encombrements dans les zones urbaines et sur les axes situés dans des zones sensibles,
- c) l'amélioration de l'intermodalité.

Les députés insistent pour que la Commission présente au plus tard en juin 2008 un modèle qui soit généralement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport et qui puisse servir de base pour le calcul futur des coûts d'utilisation des infrastructures.

Mobilité urbaine : selon les députés, le problème des encombrements urbains (auxquels sont imputables 40% des émissions de CO₂) devrait être abordé par la voie d'une stratégie de coopération et de coordination au niveau européen. La résolution invite la Commission et les États membres à analyser la façon dont les infrastructures de transport et les tarifs applicables influencent le développement urbain et les futures demandes en matière de services de transport. Dans ce contexte, les députés estiment fondamental d'investir dans l'innovation technologique, dans une utilisation plus judicieuse des infrastructures existantes (ex : taxes d'encombrement et d'accès à la route) et dans de nouvelles solutions comme l'auto-partage (car-sharing) ou le covoiturage, ainsi que des dispositions en matière de travail à domicile.

Transport ferroviaire : soulignant qu'il s'agit du mode de transport consommant le moins d'énergie et produisant le moins d'émissions de CO₂, les députés invitent la Commission, les États membres et le secteur ferroviaire à :

- a) achever dès que possible la réalisation d'un "espace unique" ou d'un "marché unique" ferroviaire européen,
- b) éliminer les entraves techniques et à s'engager sur la voie d'un système européen de gestion unique du trafic ferroviaire (ERTMS) et de solutions interopérables,
- c) améliorer les prestations offertes et la qualité du service tant pour le transport de marchandises que pour celui de passager.

Aviation civile : bien que les compagnies aériennes aient réduit leur consommation de carburant de 1 à 2% par passager par kilomètre au cours des dix dernières années, l'incidence globale de l'aviation civile sur l'environnement a augmenté en raison de la forte croissance du trafic. Les députés demandent par conséquent:

- a) la prise en compte des transports aériens dans le système d'échange d'émissions et une utilisation plus large du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR),
- b) l'introduction d'une différenciation en fonction des émissions des droits de décollage et d'atterrissage dans les aéroports,
- c) la mise en œuvre l'initiative technologique conjointe "Clean Sky" visant à réduire les émissions de CO₂ et de NO_x et la pollution sonore,
- d) la création d'un véritable ciel unique européen,
- e) des mesures concrètes pour remédier à l'encombrement des aéroports,
- f) l'amélioration de l'accès aux aéroports par rail.

Transport maritime : vu l'augmentation constante des émissions dues au transport, la résolution recommande :

- a) de réduire les émissions de substances telles que le CO₂, le SO₂ et les oxydes d'azote provenant des navires,
- b) de faire appel à des sources d'énergie renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'énergie solaire, et que leur utilisation soit encouragée,
- c) de faire en sorte que les navires au mouillage soient avitaillés en combustibles à terre,
- d) d'examiner la possibilité de limiter les émissions grâce au système d'échange de quotas d'émission,
- e) de concevoir une politique fluviale européenne intégrée.