

# Procedure file

| Informations de base  |                |
|---|----------------|
| INI - Procédure d'initiative  | 2011/2096(INI) |
| Procédure terminée  |                |
| Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources |                |
| Voir aussi <a href="#">2015/2005(INI)</a>   |                |
| Sujet   |                |
| 3.20 Politique des transports en général  |                |
| 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis  |                |
| 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport   |                |
| 3.20.15 Coopération et accords en matière de transport  |                |

| Acteurs principaux   |   |  |                    |
|--|---|--|--------------------|
| Parlement européen   | Commission au fond  | Rapporteur(e)                            | Date de nomination |
|  | <b>TRAN</b> Transports et tourisme                                |  | 12/05/2011         |
|  |   | PPE <a href="#">GROSCH Mathieu</a>       |                    |
|  |   | Rapporteur(e) fictif/fictive             |                    |
|  |   | S&D <a href="#">SEHNALOVÁ Olga</a>       |                    |
|  |   | ALDE <a href="#">MEISSNER Gesine</a>     |                    |
|  |   | Verts/ALE <a href="#">CRAMER Michael</a> |                    |
|  |   | ECR <a href="#">BRADBOURN Philip</a>     |                    |
|  | Commission pour avis  | Rapporteur(e) pour avis                  | Date de nomination |
|  | <b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire |  | 01/06/2011         |
|  | PPE <a href="#">SONIK Bogusław</a>                                |  |                    |
| <b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales                      | La commission a décidé de ne pas donner d'avis.                   |  |                    |
| <b>REGI</b> Développement régional                           |   | 21/06/2011                               |                    |
|  | S&D <a href="#">OLEJNICZAK Wojciech Michał</a>                    |  |                    |
| <b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs | La commission a décidé de ne pas donner d'avis.                   |  |                    |
| <b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie                  |   | 08/06/2011                               |                    |
|  | PPE <a href="#">KARIŅŠ Krišjānis</a>                              |  |                    |
| Conseil de l'Union européenne                                | Formation du Conseil  | Réunion                                  | Date               |
|  | <a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>         | <a href="#">3098</a>                     | 16/06/2011         |
| Commission européenne  | DG de la Commission   | Commissaire                              |                    |
|  | <a href="#">Mobilité et transports</a>                            | KALLAS Siim                              |                    |

| Événements clés |  |                               |  |
|-----------------|--|-------------------------------|--|
| 28/03/2011      | Publication du document de base non-législatif | <a href="#">COM(2011)0144</a> |  |
| 09/06/2011      | Annnonce en plénière de la saisine de la       |                               |  |

|            |                                   |   |        |
|------------|-----------------------------------|---|--------|
|            | commission                        |   |        |
| 16/06/2011 | Débat au Conseil                  | <a href="#">3098</a>  | Résumé |
| 22/11/2011 | Vote en commission                |   |        |
| 29/11/2011 | Dépôt du rapport de la commission | <a href="#">A7-0425/2011</a>  | Résumé |
| 14/12/2011 | Débat en plénière                 |  |        |
| 14/12/2011 | Débat en plénière                 |  |        |
| 15/12/2011 | Résultat du vote au parlement     |  |        |
| 15/12/2011 | Décision du Parlement             | <a href="#">T7-0584/2011</a>  | Résumé |
| 15/12/2011 | Fin de la procédure au Parlement  |   |        |

### Informations techniques

|  |   |
|--|---|
| Référence de procédure                 | 2011/2096(INI)                            |
| Type de procédure                      | INI - Procédure d'initiative              |
| Sous-type de procédure                 | Initiative stratégique                    |
|  | Voir aussi <a href="#">2015/2005(INI)</a> |
| Base juridique                         | Règlement du Parlement EP 54              |
| Etape de la procédure                  | Procédure terminée                        |
| Dossier de la commission parlementaire | TRAN/7/06020                              |

### Portail de documentation

|   |             |                               |            |    |        |
|---|-------------|-------------------------------|------------|----|--------|
| Pour information  |             | <a href="#">COM(2011)0144</a> | 28/03/2011 | EC | Résumé |
| Pour information  |             | SEC(2011)0358                 | 28/03/2011 | EC |        |
| Pour information  |             | SEC(2011)0359                 | 28/03/2011 | EC |        |
| Pour information  |             | SEC(2011)0391                 | 28/03/2011 | EC |        |
| Projet de rapport de la commission                        |             | <a href="#">PE469.845</a>     | 23/08/2011 | EP |        |
| Amendements déposés en commission                         |             | <a href="#">PE472.267</a>     | 21/09/2011 | EP |        |
| Avis de la commission                                     | <b>ITRE</b> | <a href="#">PE469.856</a>     | 07/10/2011 | EP |        |
| Avis de la commission                                     | <b>REGI</b> | <a href="#">PE472.020</a>     | 20/10/2011 | EP |        |
| Avis de la commission                                     | <b>ENVI</b> | <a href="#">PE472.029</a>     | 15/11/2011 | EP |        |
| Rapport déposé de la commission, lecture unique           |             | <a href="#">A7-0425/2011</a>  | 29/11/2011 | EP | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, lecture unique                 |             | <a href="#">T7-0584/2011</a>  | 15/12/2011 | EP | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière |             | <a href="#">SP(2012)162</a>   | 24/04/2012 | EC |        |
| Document de suivi   |             | SWD(2016)0226                 | 04/07/2016 | EC | Résumé |

## compétitif et économe en ressources

---

Le Conseil a tenu un débat sur le Livre blanc concernant les transports en mars 2011. Les ministres ont été invités à répondre à un questionnaire élaboré par la présidence, portant principalement sur l'objectif global, les points de repère et les initiatives relatives à leur mise en œuvre, tels qu'exposés dans le Livre blanc.

Les États membres ont généralement bien accueilli le Livre blanc, qu'ils considèrent comme un document très complet, qui contribue à la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE, à l'achèvement du marché intérieur et à la réduction de la dépendance à l'égard du pétrole.

Toutefois, de nombreuses délégations estiment que l'objectif poursuivi d'une réduction de 60% par rapport à 1990 des émissions de carbone, d'ici 2050, est très ambitieux et qu'il faudrait le considérer comme indicatif, et non comme contraignant. En outre, afin de préserver la compétitivité de l'UE, il conviendrait de chercher à obtenir des engagements similaires au niveau international.

Par ailleurs, plusieurs délégations ont souligné qu'il était nécessaire d'adapter les mesures politiques aux situations spécifiques des différentes parties de l'Union ou, plus précisément, qu'il convenait de s'attaquer aux disparités constatées entre les différents États membres en ce qui concerne le développement de l'infrastructure.

Les principales priorités mises en évidence par les délégations concernent notamment: i) le soutien à la recherche, à l'innovation et aux nouvelles technologies, ii) l'interconnexion des réseaux de transport au sein de l'Union et la création d'un réseau de transport transeuropéen multimodal homogène, iii) l'achèvement du marché européen unique dans le domaine des transports, iv) l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, v) le développement de nouveaux mécanismes de financement, vi) la sécurité routière, ainsi que vii) la promotion de corridors de fret multimodaux et l'intégration modale complète.

Certains États membres ont également souligné qu'il convenait d'évaluer soigneusement les incidences économiques et les conséquences financières des initiatives proposées.

La Commission est invitée à tenir compte des résultats de ces discussions lorsqu'elle développera des initiatives visant à créer un système de transport durable.

## Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

---

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Mathieu GROSCH (PPE, BE) faisant suite au Livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources».

Les députés saluent le Livre blanc de 2011 mais relèvent que des objectifs majeurs du Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement atteints ou ne l'ont pas été du tout. Ils formulent les recommandations suivantes :

- d'ici 2013, la Commission devrait présenter des propositions concrètes visant à réduire de 50% d'ici 2020, par rapport à 2010, le nombre des personnes tuées et gravement blessées sur les routes, étant entendu que ces propositions devraient accorder une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables ;
- d'ici 2014, la Commission devrait présenter une proposition qui prévoit l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs, en tenant compte de la spécificité de chaque mode de transport, tout en évitant les doubles imputations et les distorsions de marché ; les recettes générées par cette internalisation des coûts externes devraient être utilisées pour financer des investissements en faveur de la sécurité, de la recherche, des nouvelles technologies, de la protection du climat et de la réduction du bruit, ainsi que dans les infrastructures.

La Commission est également invitée à présenter :

- d'ici 2013, une proposition relative aux conditions sociales et aux conditions de travail, en vue de faciliter la création d'un marché européen des transports réellement intégré et, simultanément, de rendre le secteur plus attrayant pour les travailleurs ;
- d'ici 2013, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse quantitative, cohérente, de la situation actuelle en ce qui concerne le niveau d'infrastructures, la densité du réseau de transport et la qualité des services dans tous les États membres de l'Union.

Le rapport approuve les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources ainsi que les objectifs pour 2050 et 2030 fixés dans le Livre blanc. Les députés estiment toutefois que des dispositions plus précises sont nécessaires pour la période allant jusqu'en 2020 pour ce qui est du financement et des défis généraux à relever. Ils invitent dès lors la Commission à élaborer des dispositions législatives qui permettent de réduire de 20% les émissions de CO<sub>2</sub> et autres GES dues aux transports (par référence aux chiffres de 2009) et d'atteindre d'ici 2020 (par rapport aux valeurs de 1990), conformément aux objectifs 20-20-20 les objectifs intermédiaires suivants:

- réduction de 20% des émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic routier,
- réduction de 20% du bruit et de la consommation d'énergie du matériel ferroviaire,
- réduction de 30% des émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen,
- réduction uniforme de 30%, à l'échelle de l'UE, des émissions de CO<sub>2</sub> et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires.

Ces objectifs énoncés devraient être considérés comme prioritaires et faire l'objet d'examen annuel.

Le rapport attire l'attention sur le potentiel encore insuffisamment exploité des transports dans de nombreux secteurs et insiste sur l'importance d'un espace européen unique des transports caractérisé par l'interconnexion et l'interopérabilité, qui s'appuie sur une gestion véritablement européenne des infrastructures et des systèmes de transport passant par la suppression des « effets de frontière » entre les

États membres pour tous les modes de transport. Il insiste sur l'importance de la cohésion territoriale et, en particulier, sur les problèmes d'accessibilité auxquels se trouvent confrontées les régions ultrapériphériques, insulaires, enclavées et périphériques.

Sagissant des RTE-T, les députés soutiennent la proposition de la Commission sur le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) et [l'initiative relative aux emprunts obligataires](#) pour le financement de projets. Ils formulent les demandes suivantes :

- les États membres doivent s'engager à éliminer, d'ici 2020, les principaux goulets d'étranglement identifiés pour chaque mode de transport dans l'espace européen des transports et présenter, d'ici 2015, un plan de financement approuvé;
- la Commission doit s'engager à renforcer la stabilité du financement des projets de RTET, en coordination avec la politique régionale; elle doit également s'engager à soutenir des modèles et instruments de financement alternatifs ;
- la définition des priorités doit être mise en relation étroite avec les conditions régissant l'utilisation des fonds structurels régionaux, et les États membres doivent être tenus de garantir le financement de ces projets au-delà de l'échéance des programmes pluriannuels de l'Union;
- le caractère prioritaire des projets ne doit être maintenu après 2015 que si les États membres ont pris des mesures budgétaires contraignantes qui garantissent la réalisation des projets en question et que la contribution financière de l'UE se base sur le principe «use it or lose it» (utilisation obligatoire sous peine de perte définitive) ;
- le réseau européen de voies cyclables longue distance, EuroVelo, doit être inclus dans le réseau RTE-T.

Le rapport insiste sur l'importance d'une stratégie cohérente pour réaliser la transition vers des énergies renouvelables et de substitution pour les transports. Il demande que la priorité soit accordée à la promotion de la logistique verte que soient mises en place des incitations pour que les usagers choisissent une mobilité et des modes de transport durables, sûrs, sains et favorisant une activité physique. Les députés proposent à cet égard :

- que la Commission et les États membres présentent d'ici 2013, dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions visant à mettre en place des initiatives qui promeuvent les transports publics peu polluants, la marche et le vélo, notamment dans les villes;
- que soit présentée, d'ici 2015, une proposition relative à la mobilité urbaine qui subordonne le soutien de projets à la présentation, par les collectivités locales, de plans de mobilité durable.

Les députés estiment que les règles fondamentales régissant les droits des usagers devraient être inscrites dans une charte des droits des passagers couvrant tous les modes de transport et attendent dès lors de la Commission qu'elle présente, au plus tard au début de 2012, une proposition dans ce sens. Ils appellent en outre les États membres à soutenir et à œuvrer pour l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport en termes de taxation énergétique et de taxe à la valeur ajoutée (TVA).

Le rapport formule enfin une série de recommandations ciblées dans les domaines du transport routier, aérien, ferroviaire et maritime.

## Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

---

Le Parlement européen a adopté par 523 voix pour, 64 voix contre et 37 abstentions, une résolution faisant suite au Livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources».

Les députés saluent le Livre blanc de 2011 mais relèvent que des objectifs majeurs du Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement atteints ou ne l'ont pas été du tout. Ils formulent les recommandations suivantes :

- d'ici 2013, la Commission devrait présenter des propositions concrètes visant à réduire de 50% d'ici 2020, par rapport à 2010, le nombre des personnes tuées et gravement blessées sur les routes, étant entendu que ces propositions devraient accorder une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables ;
- d'ici 2014, la Commission devrait présenter une proposition qui prévoit l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs, en tenant compte de la spécificité de chaque mode de transport, tout en évitant les doubles imputations et les distorsions de marché ; les recettes générées par cette internalisation des coûts externes devraient être utilisées pour financer des investissements en faveur de la sécurité, de la recherche, des nouvelles technologies, de la protection du climat et de la réduction du bruit, ainsi que dans les infrastructures.

La Commission est également invitée à présenter :

- d'ici 2013, une proposition relative aux conditions sociales et aux conditions de travail, en vue de faciliter la création d'un marché européen des transports réellement intégré et, simultanément, de rendre le secteur plus attractif pour les travailleurs ;
- d'ici 2013, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse quantitative, cohérente, de la situation actuelle en ce qui concerne le niveau d'infrastructures, la densité du réseau de transport et la qualité des services dans tous les États membres de l'Union.

Transport économe en ressources : le Parlement approuve les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources ainsi que les objectifs pour 2050 et 2030 fixés dans le Livre blanc. Les députés estiment toutefois que des dispositions plus précises sont nécessaires pour la période allant jusqu'en 2020 pour ce qui est du financement et des défis généraux à relever. Ils invitent dès lors la Commission à élaborer des dispositions législatives qui permettent de réduire de 20% les émissions de CO<sub>2</sub> et autres GES dues aux transports (par référence aux chiffres de 2009) et d'atteindre d'ici 2020 (par rapport aux valeurs de 1990), conformément aux objectifs 20-20-20 les objectifs intermédiaires suivants:

- réduction de 20% des émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic routier,
- réduction de 20% du bruit et de la consommation d'énergie du matériel ferroviaire,
- réduction de 30% des émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen,

- réduction uniforme de 30%, l'échelle de l'UE, des émissions de CO<sub>2</sub> et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires.

Ces objectifs énoncés devraient être considérés comme prioritaires et faire l'objet d'examen annuel.

Espace unique des transports : la résolution attire l'attention sur le potentiel encore insuffisamment exploité des transports dans de nombreux secteurs et insiste sur l'importance d'un espace européen unique des transports caractérisé par l'interconnexion et l'interopérabilité, qui s'appuie sur une gestion véritablement européenne des infrastructures et des systèmes de transport passant par la suppression des « effets de frontière » entre les États membres pour tous les modes de transport. Il insiste sur l'importance de la cohésion territoriale et, en particulier, sur les problèmes d'accessibilité auxquels se trouvent confrontées les régions ultrapériphériques, insulaires, enclavées et périphériques.

Réseaux transeuropéens (RTE-T) : les députés soutiennent la proposition de la Commission sur le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) et [l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets](#). Ils formulent les demandes suivantes :

- les États membres doivent s'engager à éliminer, d'ici 2020, les principaux goulets d'étranglement identifiés pour chaque mode de transport dans l'espace européen des transports et présenter, d'ici 2015, un plan de financement approuvé;
- la Commission doit s'engager à renforcer la stabilité du financement des projets de RTE-T, en coordination avec la politique régionale; elle doit également s'engager à soutenir des modèles et instruments de financement alternatifs ;
- la définition des priorités doit être mise en relation étroite avec les conditions régissant l'utilisation des fonds structurels régionaux, et les États membres doivent être tenus de garantir le financement de ces projets au-delà de l'échéance des programmes pluriannuels de l'Union;
- le caractère prioritaire des projets ne doit être maintenu après 2015 que si les États membres ont pris des mesures budgétaires contraignantes qui garantissent la réalisation des projets en question et que la contribution financière de l'UE se base sur le principe « use it or lose it » (utilisation obligatoire sous peine de perte définitive) ;
- le réseau européen de voies cyclables longue distance, EuroVelo, doit être inclus dans le réseau RTE-T.

Énergies renouvelables : le Parlement insiste sur l'importance d'une stratégie cohérente pour réaliser la transition vers des énergies renouvelables et de substitution pour les transports. Il demande que la priorité soit accordée à la promotion de la logistique verte et que soient mises en place des incitations pour que les usagers choisissent une mobilité et des modes de transport durables, sûrs, sains et favorisant une activité physique. Les députés proposent à cet égard :

- que la Commission et les États membres présentent d'ici 2013, dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions visant à mettre en place des initiatives qui promeuvent les transports publics peu polluants, la marche et le vélo, notamment dans les villes;
- que soit présentée, d'ici 2015, une proposition relative à la mobilité urbaine qui subordonne le soutien de projets à la présentation, par les collectivités locales, de plans de mobilité durable.

Les députés estiment que les règles fondamentales régissant les droits des usagers devraient être inscrites dans une charte des droits des passagers couvrant tous les modes de transport et attendent dès lors de la Commission qu'elle présente, au plus tard au début de 2012, une proposition dans ce sens. Ils appellent en outre les États membres à soutenir et à œuvrer pour l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport en termes de taxation énergétique et de taxe à la valeur ajoutée (TVA).

Recommandations ciblées : la résolution formule enfin une série de recommandations ciblées dans les domaines du transport routier, aérien, ferroviaire et maritime.

- Transports routier : i) réexamen d'ici 2013 du cadre réglementaire régissant les temps de conduite et de repos dans le secteur des transports de voyageurs et de marchandises ; ii) impulsion nouvelle à donner aux projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport routier ; iii) augmentation de 40% d'ici 2020 du nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau routier transeuropéen ; iv) soutien aux initiatives des États membres visant à promouvoir, au travers d'avantages fiscaux, la création de parcs de véhicules sûrs et peu polluants ; v) amélioration de la formation des personnes employées dans le secteur des transports, ainsi que de l'accès aux professions concernées, dans l'optique d'une amélioration des conditions de travail et des salaires.

- Transports maritimes : i) présentation d'une proposition sur la «ceinture bleue» d'ici 2013 ; ii) nouvelle politique européenne pour le transport maritime à courte et à moyenne distance ; iii) proposition en vue d'augmenter de 20% d'ici 2020, le nombre des connexions (plateformes) multimodales pour la navigation intérieure, les ports fluviaux et le transport ferroviaire, moyennant octroi d'un soutien financier adéquat ; iv) affectation, dans le prochain cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020, de 15% au moins des fonds alloués aux RTE-T à des projets qui améliorent les connexions durables et multimodales entre les ports maritimes, les ports fluviaux et les plateformes multimodales.

- Transports aériens : i) mise en œuvre du Ciel unique européen II et présentation, d'ici 2013, d'une proposition sur l'achèvement de l'espace aérien européen unique moyennant une réduction du nombre des blocs d'espace aérien fonctionnels ; ii) mise en avant de la qualité des services et de la coordination avec les normes internationales dans toute nouvelle proposition relative à l'ouverture du marché ; iii) faire en sorte que le système européen d'échange de quotas d'émissions soit accepté à l'échelle internationale d'ici 2012, en garantissant ainsi des règles du jeu équitables au niveau international.

- Transports ferroviaires : i) prise en compte par la Commission, dans ses propositions visant à ouvrir davantage les marchés, des obligations incombant aux États membres quant aux transports publics de proximité ; ii) renforcement, d'ici 2015, de la promotion de l'harmonisation technique et de l'interopérabilité entre les États membres, s'agissant en particulier des règles régissant l'agrément des véhicules ; iii) présentation, d'ici au 31 décembre 2012 au plus tard, d'une proposition visant à l'ouverture du marché intérieur des transports ferroviaires de passagers, qui ne réduise pas la qualité des services de transport ferroviaire et qui préserve les obligations de service public ; iv) évaluation de l'impact que l'ouverture du marché du fret ferroviaire sur le trafic de wagons isolés et présentation, le cas échéant, pour le 31 décembre 2012 au plus tard, d'une proposition visant à permettre aux États membres de soutenir cette activité.

## Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

cinq ans après sa publication. Pour rappel, la stratégie énoncée dans le Livre blanc se caractérise par quatre grands domaines d'intervention: le marché intérieur, l'innovation, les infrastructures, les aspects internationaux. Pour chacun de ces domaines, un programme de dix ans a été défini prévoyant la mise en uvre de 40 initiatives concrètes et de 132 points d'action différents.

Le document rappelle la [résolution de 2015 du Parlement européen](#) qui a dressé le bilan du Livre blanc de 2011 et formulé des recommandations sur la mobilité durable.

Il examine les développements et initiatives dans chaque mode de transport, et se penche sur les initiatives sur les questions sociales et de la sécurité, ainsi que sur l'innovation, les infrastructures et les tendances récentes et les développements dans le secteur des transports.

Principales réalisations: la Commission précise qu'elle a réalisé des progrès significatifs au cours des cinq années écoulées depuis l'adoption du programme du Livre blanc dans la mesure où elle a émis des propositions ayant trait à la plupart des 40 initiatives prévues.

Sur le total des 132 points d'action annoncés dans le Livre blanc, 68 initiatives peuvent être considérées comme accomplies par la Commission (par exemple au moyen d'une proposition législative).

En outre, plusieurs points du programme d'action ont été développés dans le cadre de diverses stratégies de la Commission pour soutenir les dix domaines prioritaires de la Commission actuelle, notamment [l'Union de l'énergie](#) et le [marché unique numérique](#).

Cependant, les commentaires adressés par les parties prenantes à la Commission ont montré que la plupart d'entre elles ne sont pas satisfaites des progrès réalisés jusqu'à présent. Cette évaluation négative pointe la lenteur du suivi des initiatives par la Commission ainsi que le manque d'ambition des actes adoptés par le législateur par rapport aux propositions de la Commission. Les parties prenantes insistent en particulier sur la nécessité de mieux relever les défis recensés par le biais:

- d'une plus grande attention accordée à la mise en uvre du Livre blanc;
- des investissements accrus et appropriés dans les infrastructures de transport ;
- de la mise en place d'un véritable espace unique de transport européen;
- d'une meilleure prise en compte des évolutions technologiques, et
- d'une meilleure prise en considération des besoins des usagers des transports et des travailleurs.

Les aspects sociaux, la numérisation et l'automatisation sont d'autres aspects importants qui nécessiteraient plus d'attention dans l'agenda de la politique des transports. Des efforts supplémentaires sont également demandés en vue d'améliorer la sécurité routière et de préserver la compétitivité des opérateurs de transport européens vis-à-vis des concurrents internationaux.