









Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2015/2005(INI)
Procédure terminée	
Mise en ?uvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable Voir aussi 2011/2096(INI)	
Sujet 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
	TRAN Transports et tourisme	 VAN DE CAMP Wim Rapporteur(e) fictif/fictive  APARDEL Claudia  ZŁOTOWSKI Kosma  MEISSNER Gesine  EICKHOUT Bas  LUNDGREN Peter	26/11/2014
Commission européenne	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie DG de la Commission Mobilité et transports	La commission a décidé de ne pas donner d'avis. Commissaire BULC Violeta	

Evénements clés			
15/01/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
14/07/2015	Vote en commission		
29/07/2015	Dépôt du rapport de la commission	A8-0246/2015	Résumé
08/09/2015	Débat en plénière		
09/09/2015	Résultat du vote au parlement		
09/09/2015	Décision du Parlement	T8-0310/2015	Résumé

Informations techniques	
Référence de procédure	2015/2005(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
	Voir aussi 2011/2096(INI)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/02476

Portail de documentation					
Pour information		COM(2011)0144	28/03/2011	EC	
Projet de rapport de la commission		PE551.935	30/03/2015	EP	
Amendements déposés en commission		PE554.853	22/04/2015	EP	
Amendements déposés en commission		PE554.941	24/04/2015	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0246/2015	29/07/2015	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0310/2015	09/09/2015	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2015)748	24/02/2016	EC	

Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Wim van de CAMP (PPE, NL) sur la mise en œuvre du [livre blanc de 2011 sur les transports](#): bilan et voie à suivre pour une mobilité durable.

Mise en œuvre et révision à mi-parcours du livre blanc : les députés saluent l'intention de la Commission de procéder à une révision à mi-parcours du livre blanc. Ils l'invitent à évaluer la mesure dans laquelle la liste des actions énoncée dans le livre blanc est suffisante pour atteindre ses objectifs primordiaux et à proposer des mesures législatives supplémentaires. En particulier, la Commission devrait :

- proposer, dans le prolongement de la [résolution](#) adoptée par le Parlement le 5 février 2014, des mesures visant à renforcer la réduction d'émissions, afin d'aider les États membres à atteindre l'objectif contraignant consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 40% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990;
- proposer une stratégie globale favorisant la décarbonisation des transports en vue d'atteindre l'objectif à long terme du livre blanc visant à réduire d'ici 2050 d'au moins 60% les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports

Transfert modal et comodalité : les députés estiment que la politique de mobilité durable pour l'Europe devrait se fonder sur une large palette d'instruments pour passer à un coût raisonnable aux modes de transport les moins polluants et les plus économes en énergie. C'est pourquoi ils demandent que la politique européenne des transports soit fondée sur une comodalité efficace privilégiant autant que possible les modes de transport les plus durables et les plus économes en énergie.

Infrastructures modernes et financement intelligent : la Commission est invitée à

- soumettre des propositions visant à permettre l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de passagers (mesures concrètes pour assurer une application plus large des principes de «l'utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» et mettre les modes de transport sur un pied d'égalité ; suppression le cas échéant des subventions fiscales nuisibles pour l'environnement tout en préservant la compétitivité de toutes les régions de l'Union) ;
- proposer un cadre général concernant des projets nationaux de tarification routière pour les voitures particulières et les véhicules commerciaux légers ; ce cadre ne devrait pas défavoriser les ressortissants de pays tiers et accorder la priorité à la taxation basée sur la distance. Les revenus tirés de la taxation des infrastructures devraient être affectés à la construction et à l'entretien d'infrastructures de transport sûres et à la résolution de problèmes environnementaux liés aux transports.

Les députés sont davis que l'achèvement du réseau transeuropéen de transport reste l'une des conditions préalables à un système de

transport multimodal plus durable et à une répartition plus équilibrée des marchandises et des passagers entre les modes de transports.

Le financement de l'Union devrait refléter les besoins d'investissements réels pour parachever le réseau central RTE-T d'ici à 2030. À cet égard :

- le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE), dont il faudrait augmenter la dotation, devrait stimuler les investissements dans les infrastructures en accordant la priorité aux moyens de transport durables tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance;
- le financement des infrastructures routières devrait être encouragé par le biais de divers politiques et instruments de l'Union, notamment dans les pays de la cohésion ;
- le [Fonds européen pour les investissements stratégiques](#) (FEIS) devrait accorder la priorité aux transports durables et aux projets d'infrastructure de transport d'importance capitale qui apportent une valeur sociétale, économique et environnementale forte.

Les députés réaffirment leur soutien aux instruments financiers innovants et insistent également sur la nécessité de déployer rapidement des systèmes de transport intelligents afin de permettre une utilisation plus efficace et plus sûre des véhicules et de l'infrastructure existante.

Transports durables et mobilité urbaine : soulignant que l'amélioration de l'efficacité énergétique devrait être l'une des principales priorités de la politique européenne en matière de transports, les députés appellent à :

- promouvoir l'électromobilité et des systèmes de transport public électriques (ex : autobus, voitures et vélos électriques), associés à l'introduction de sources d'énergie renouvelable dans le secteur de l'électricité;
- promouvoir l'introduction de carburants et de systèmes de propulsion de substitution;
- fixer un nouvel objectif, à savoir la multiplication par deux de l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines d'ici à 2030;
- soutenir le développement et la promotion des plans de mobilité urbaine durable;
- prendre des mesures en faveur de plans régionaux pour l'aménagement et l'élargissement des réseaux cyclistes dans les grandes régions européennes;
- analyser les effets positifs pour la société de nouvelles formes de mobilité reposant sur le modèle de l'économie partagée, notamment le covoiturage.

La Commission devrait exiger des États qu'ils créent des conditions de concurrence équitables entre, d'une part, les entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers (ex : Uber) et, d'autre part, les entreprises traditionnelles de taxi en ce qui concerne le respect de la réglementation fiscale, de la sécurité, des obligations de service public, des conditions sociales des travailleurs, etc.

Placer les gens au cur de la politique des transports : en ce qui concerne la sécurité routière, problème de société majeur, le rapport demande, entre autres :

- l'adoption d'un objectif de 40% de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020 ainsi que des mesures visant à atteindre l'objectif de sécurité routière de moins de 15.000 décès en 2020;
- des actions visant à réduire les accidents parmi les usagers vulnérables, en particulier les utilisateurs de deux-roues, les piétons en milieu urbain et les conducteurs âgés;
- une révision des règles en matière de formation et de qualification des chauffeurs professionnels;
- une proposition de révision du règlement relatif à la sécurité générale (661/2009) et du règlement relatif à la protection des piétons (78/2009) au plus tard en 2016;
- l'amélioration des mesures de sécurité applicables aux poids lourds et aux voitures, la construction de routes plus sûres et la mise au point de véhicules intelligents;
- le renforcement des exigences en matière de délivrance du permis de conduire et de formation des conducteurs;
- un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union, de 0,0, pour les conducteurs débutants, pendant les deux premières années de conduite, et pour les conducteurs professionnels.

La Commission devrait veiller à ce que les propositions d'ouverture des services dans tous les marchés des transports aillent de pair avec le respect intégral de la législation sociale de l'Union et, le cas échéant, avec des mesures de soutien visant à éviter les disparités entre conditions sociales dans les États membres.

Un système de transport compétitif, efficace, sûr, intégré et interopérable : reconnaissant que la numérisation est essentielle pour améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport, les députés invitent la Commission à mettre l'approche d'intégration (interopérabilité, interconnectivité et intermodalité) au cur du réexamen du livre blanc. Une politique européenne de la mobilité viable à long terme devrait étudier les synergies entre tous les modes, corridors et réseaux de transport.

Dans le domaine de l'aviation, l'Europe devrait préserver ses liaisons directes avec toutes les parties du monde, avec des vols directs des compagnies européennes depuis les centres de transport européens vers les destinations étrangères, et préserver l'emploi et la croissance dans le secteur européen de l'aviation.

La politique de l'Union devrait garantir un réseau de vols de connexion efficace et concurrentiel afin de renforcer les plaques tournantes européennes, de réduire les coûts à un niveau concurrentiel à l'échelle mondiale et de permettre une concurrence loyale avec les compagnies aériennes de pays tiers.

Les députés estiment que les États membres de l'Union européenne ont besoin d'une politique cohérente et commune afin d'endiguer la perte de connectivité directe entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique au profit des plaques tournantes du Golfe et de Turquie. Ils demandent par conséquent à la Commission de transposer ces objectifs dans tous les actes législatifs européens en matière d'aviation et de les appliquer dans ses négociations avec des pays tiers.

L'Union européenne devrait en outre maintenir son rôle de premier plan dans les efforts mondiaux pour réduire les émissions dues aux transports dans le cadre de la conférence sur le changement climatique de Paris en 2015 (COP21).

Le rapport formule enfin une série de recommandations en vue de l'intégration de tous les modes de transport dans la vision d'un système de transport plus efficace, durable, compétitif, accessible et pratique pour les utilisateurs et les citoyens. Il préconise, entre autres :

- la révision du règlement (CE) n° 868/2004 pour maintenir une concurrence loyale dans les relations extérieures de l'aviation de l'Union européenne, l'achèvement du marché intérieur de l'aviation, le développement cohérent d'un réseau d'aéroports de l'Union ainsi que l'adoption des mesures nécessaires pour accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen;

- le parachèvement de l'espace unique ferroviaire européen par l'adoption sans délai du quatrième paquet ferroviaire ainsi que l'adoption, par la Commission, d'une stratégie ferroviaire proposant de nouvelles mesures visant à atteindre les objectifs 2030 et 2050 de transfert modal définis dans le livre blanc;
- la fixation d'un objectif global au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour atteindre l'objectif du livre blanc relatif à une réduction d'au moins 40% des émissions de CO₂ résultant des combustibles de soute utilisés dans le transport maritime d'ici à 2050;
- l'établissement d'un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et de supprimer les barrières qui freinent le recours accru à ce mode de transport.

Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable

Le Parlement européen a adopté par 599 voix pour, 80 contre et 16 abstentions, une résolution sur la mise en œuvre du [livre blanc de 2011 sur les transports](#): bilan et voie à suivre pour une mobilité durable.

Mise en œuvre et révision à mi-parcours du livre blanc : le Parlement a salué l'intention de la Commission de procéder à une révision à mi-parcours du livre blanc. Cette révision devrait maintenir au minimum le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011 et proposer des mesures et initiatives concrètes et réalistes pour les atteindre. La Commission est invitée à évaluer la mesure dans laquelle la liste des actions énoncée dans le livre blanc est suffisante pour atteindre ses objectifs primordiaux et à proposer des mesures législatives supplémentaires. En particulier, la Commission devrait :

- proposer, dans le prolongement de la [résolution](#) adoptée par le Parlement le 5 février 2014, des mesures visant à renforcer la réduction d'émissions, afin d'aider les États membres à atteindre l'objectif contraignant consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 40% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990;
- proposer une stratégie globale favorisant la décarbonisation des transports en vue d'atteindre l'objectif à long terme du livre blanc visant à réduire d'ici 2050 d'au moins 60% les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.

Transfert modal et comodalité : la politique de mobilité durable pour l'Europe devrait se fonder sur une large palette d'instruments pour passer à un coût raisonnable aux modes de transport les moins polluants et les plus économes en énergie. C'est pourquoi le Parlement a demandé la politique européenne des transports soit fondée sur une comodalité efficace privilégiant autant que possible les modes de transport les plus durables et les plus économes en énergie.

Infrastructures modernes et financement intelligent : la Commission est invitée à :

- soumettre des propositions visant à permettre l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de passagers par l'application d'une méthodologie commune, cohérente et transparente au niveau de l'Union et la prise en considération de la spécificité de chaque mode ;
- proposer des mesures concrètes pour assurer une application plus large des principes de «l'utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», et mettre les modes de transport sur un pied d'égalité, en supprimant le cas échéant les subventions fiscales nuisibles pour l'environnement tout en préservant la compétitivité de toutes les régions de l'Union;
- proposer un cadre général concernant des projets nationaux de tarification routière pour les voitures particulières et les véhicules commerciaux légers ; ce cadre ne devrait pas défavoriser les ressortissants de pays tiers et accorder la priorité à la taxation basée sur la distance. Les revenus tirés de la taxation des infrastructures devraient être affectés à la construction et à l'entretien d'infrastructures de transport sûres et à la résolution de problèmes environnementaux liés aux transports.

Le Parlement est davis que l'achèvement du réseau transeuropéen de transport reste l'une des conditions préalables à un système de transport multimodal plus durable et à une répartition plus équilibrée des marchandises et des passagers entre les modes de transports.

Financement de l'Union : celui-ci devrait refléter les besoins d'investissements réels pour parachever le réseau central RTE-T d'ici à 2030. À cet égard :

- le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE), dont il faudrait augmenter la dotation, devrait stimuler les investissements dans les infrastructures en accordant la priorité aux moyens de transport durables tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance;
- le financement des infrastructures routières devrait être encouragé par le biais de divers politiques et instruments de l'Union, notamment dans les pays de la cohésion ;
- le [Fonds européen pour les investissements stratégiques](#) (FEIS) devrait accorder la priorité aux transports durables et aux projets d'infrastructure de transport d'importance capitale qui apportent une valeur sociétale, économique et environnementale forte.

Le Parlement a réaffirmé son soutien aux instruments financiers innovants et a insisté sur la nécessité de déployer rapidement des systèmes de transport intelligents afin de permettre une utilisation plus efficace et plus sûre des véhicules et de l'infrastructure existante.

Transports durables et mobilité urbaine : soulignant que l'amélioration de l'efficacité énergétique devrait être l'une des principales priorités de la politique européenne en matière de transports, les députés ont appelé à :

- promouvoir l'électromobilité et des systèmes de transport public électriques (ex : autobus, voitures et vélos électriques), associés à l'introduction de sources d'énergie renouvelable dans le secteur de l'électricité;
- promouvoir l'introduction de carburants et de systèmes de propulsion de substitution;
- fixer un nouvel objectif, à savoir la multiplication par deux de l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines d'ici à 2030;
- soutenir le développement et la promotion des plans de mobilité urbaine durable;
- promouvoir des initiatives incitant les usagers, notamment les jeunes, à utiliser des moyens de transport plus sûrs et viables à long terme (la marche, le cyclisme, y compris le partage et la location de bicyclettes, les transports publics, le partage de voitures, le covoiturage), qui devraient être déployés dans le cadre d'une infrastructure sûre.

La Commission devrait exiger des États qu'ils créent des conditions de concurrence équitables entre, d'une part, les entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers (ex : Uber) et, d'autre part, les entreprises traditionnelles de taxi en ce qui concerne le respect de la réglementation fiscale, de la sécurité, des obligations de service public, des conditions sociales des travailleurs, etc.

Placer les gens au cur de la politique des transports : en ce qui concerne la sécurité routière, problème de société majeur, le Parlement a demandé, entre autres :

- l'adoption d'un objectif de 40% de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020 ainsi que des mesures visant à atteindre l'objectif de sécurité routière de moins de 15.000 décès en 2020;
- des actions visant à réduire les accidents parmi les usagers vulnérables, en particulier les utilisateurs de deux-roues, les piétons en milieu urbain et les conducteurs âgés,
- une révision des règles en matière de formation et de qualification des chauffeurs professionnels;
- un réexamen de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et des efforts visant à étendre son application aux pays voisins de l'Union;
- l'amélioration des mesures de sécurité applicables aux poids lourds et aux voitures, la construction de routes plus sûres et la mise au point de véhicules intelligents;
- le renforcement des exigences en matière de délivrance du permis de conduire et de formation des conducteurs;
- un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union, de 0,0 , pour les conducteurs débutants, pendant les deux premières années de conduite, et pour les conducteurs professionnels.

La Commission devrait veiller à ce que les propositions d'ouverture des services dans tous les marchés des transports aillent de pair avec le respect intégral de la législation sociale de l'Union et, le cas échéant, avec des mesures de soutien visant à éviter les disparités entre conditions sociales dans les États membres.

Un système de transport compétitif, efficace, sûr, intégré et interopérable : reconnaissant que la numérisation est essentielle pour améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport, les députés ont invité la Commission à mettre l'approche d'intégration (interopérabilité, interconnectivité et intermodalité) au cur du réexamen du livre blanc. Une politique européenne de la mobilité viable à long terme devrait étudier les synergies entre tous les modes, corridors et réseaux de transport.

Concurrence accrue dans le domaine de l'aviation internationale : le Parlement a insisté pour que l'Europe préserve ses liaisons directes avec toutes les parties du monde, avec des vols directs des compagnies européennes depuis les centres de transport européens vers les destinations étrangères, et quelle préserve l'emploi et la croissance dans le secteur européen de l'aviation.

La politique de l'Union devrait garantir un réseau de vols de connexion efficace et concurrentiel afin de renforcer les plaques tournantes européennes, de réduire les coûts à un niveau concurrentiel à l'échelle mondiale et de permettre une concurrence loyale avec les compagnies aériennes de pays tiers.

Les députés ont plaidé pour une politique cohérente et commune afin d'endiguer la perte de connectivité directe entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique au profit des plaques tournantes du Golfe et de Turquie. Ils ont demandé par conséquent à la Commission de transposer ces objectifs dans tous les actes législatifs européens en matière d'aviation et de les appliquer dans ses négociations avec des pays tiers.

Intégration de tous les modes de transport : le Parlement a formulé une série de recommandations à cet égard dans la vision d'un système de transport plus efficace, durable, compétitif, accessible et pratique pour les utilisateurs et les citoyens. Il a préconisé, entre autres:

- la révision du règlement (CE) n° 868/2004 pour maintenir une concurrence loyale dans les relations extérieures de l'aviation de l'Union européenne, l'achèvement du marché intérieur de l'aviation, le développement cohérent d'un réseau d'aéroports de l'Union, l'adoption de mesures pour accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen, l'amélioration des négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial abordant les émissions de l'aviation internationale, ainsi qu'un réexamen de la stratégie européenne en matière de sécurité aérienne ;
- des cadres politiques nationaux efficaces destinés à développer le marché concernant l'utilisation de véhicules électriques et de carburants de substitution (électricité, hydrogène, gaz naturel (gaz naturel comprimé (GNC) et gaz naturel liquéfié (GNL)), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), les carburants synthétiques et paraffiniques et les biocarburants durables, ainsi que le déploiement rapide de l'infrastructure de réapprovisionnement en carburant/recharge ;
- le parachèvement de l'espace unique ferroviaire européen par l'adoption sans délai du quatrième paquet ferroviaire ainsi que l'adoption, par la Commission, d'une stratégie ferroviaire proposant de nouvelles mesures visant à atteindre les objectifs 2030 et 2050 de transfert modal définis dans le livre blanc;
- la fixation d'un objectif global au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour atteindre l'objectif du livre blanc relatif à une réduction d'au moins 40% des émissions de CO₂ résultant des combustibles de soute utilisés dans le transport maritime d'ici à 2050;
- l'établissement d'un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et de supprimer les barrières qui freinent le recours accru à ce mode de transport.

L'Union européenne devrait maintenir son rôle de premier plan dans les efforts mondiaux pour réduire les émissions dues aux transports dans le cadre de la conférence sur le changement climatique de Paris en 2015 (COP21).