

L'Europe à la croisée des chemins

Le transport durable: une nécessité



Cette publication est éditée dans toutes les langues officielles de l'Union européenne: allemand, anglais, danois, espagnol, finnois, français, grec, italien, néerlandais, portugais et suédois.

Commission européenne
Direction générale de la presse et de la communication
Publications
B-1049 Bruxelles

Manuscrit terminé en juin 2003
Illustration de la couverture: Sami Sarkis, Getty Images

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2003

ISBN 92-894-5927-1

© Communautés européennes, 2003
Reproduction autorisée

Printed in Belgium

IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE

L'Europe à la croisée des chemins

Le transport durable: une nécessité



Sommaire

Trouver un juste équilibre	3
Préserver la compétitivité de l'économie	5
La dimension européenne des transports	6
Calculer les coûts	10
Le choix de la durabilité	13
Le transport au service des usagers	19
Conclusion: changer les choses	22
Pour plus d'informations	22

Trouver un juste équilibre

Quoi de plus naturel pour nous, Européens, que la mobilité? Grâce à la voiture, aux tarifs avantageux du train et de l'avion et à la disparition des contrôles aux frontières nationales, nous pouvons nous déplacer librement, quelle que soit la durée de notre voyage. Depuis la suppression des frontières à l'intérieur de l'Union européenne (UE) et la création du marché unique, les produits les plus variés sont transportés en quantités croissantes à travers l'Europe, à une vitesse jamais atteinte auparavant.

Les frontières naturelles n'ont pas disparu d'elles-mêmes et les marchés nationaux ne se sont pas ouverts par enchantement. Tout cela, nous le devons à l'Union européenne. Le mar-

ché unique repose sur quatre libertés fondamentales: la liberté de mouvement des marchandises, des services, des personnes et des capitaux.

L'UE a aboli les contrôles aux frontières des personnes et des marchandises en provenance et à destination d'un pays de l'UE. Elle a également ouvert les marchés nationaux du transport routier et aérien et, dans une moindre mesure, du transport ferroviaire. Le nombre de personnes et de marchandises transportées, notamment par route et par air, a fortement augmenté.

*Aller au travail
en transports publics
peut être un vrai plaisir.*





© Colin Grant, Millipost 92 / Noni Pays Media

Le rail peut-il gagner du poids?

Mais la mobilité a un prix. Notre demande croissante de transport a engendré des problèmes qui constituent précisément une menace pour la mobilité. Chaque jour, 7 500 km d'autoroutes européennes sont paralysées par des embouteillages. Les encombrements sur les routes et dans les aéroports alourdissent de 6 % la facture énergétique de l'UE et aggravent la pollution en proportion. Bref, nos schémas actuels en matière de croissance des transports ne sont pas compatibles avec le principe de durabilité.

Les solutions existent pourtant. Des mesures peuvent être prises aux niveaux national, régional et local pour améliorer les services de transport public ou faire payer l'accès à des zones saturées, comme c'est désormais le cas lorsque l'on veut pénétrer en voiture dans le centre-ville de Londres ou de Gênes.

Mais c'est à l'échelle de l'UE que le plus gros du travail doit s'accom-

plir: comment mieux équilibrer les différents modes de transport? Comment mieux utiliser les réseaux existants? Un des objectifs de l'UE est de faire en sorte que davantage de voyages longue distance sur route et de voyages courte distance par avion soient effectués en train, mais il est indispensable pour cela d'améliorer les chemins de fer européens.

Il faut ensuite intégrer dans un tout cohérent les divers réseaux de transport régionaux et nationaux, et encourager les trajets combinés route-rail, route-mer, rail-mer et air-rail, tant pour les personnes que pour les marchandises. Il convient, enfin, de mettre en œuvre de grands projets d'infrastructures de transport à l'échelle européenne, comme les réseaux transeuropéens (RTE), qui vont acquérir encore plus d'importance avec l'adhésion des nouveaux États membres en 2004, dont les réseaux de transport sont souvent moins développés.

Préserver la compétitivité de l'économie

Nous dépendons de modes de transport sûrs, fiables, confortables et rapides pour aller tous les jours au travail, pour voyager à des fins professionnelles ou privées et pour acheminer les produits, qui déterminent en grande partie notre mode de vie. Nous avons besoin de systèmes de transport efficaces pour préserver la compétitivité de notre économie et garantir le bon fonctionnement du marché unique.

Mais les transports, c'est aussi un secteur économique à part entière, qui fournit environ 10 % de notre richesse, mesurée au moyen du produit intérieur brut (PIB). Les transports représentent environ 1 000 milliards d'euros par an et emploient plus de 10 millions de personnes.

La croissance des transports va de pair avec la croissance économique et la prospérité. Ainsi, alors que le télétravail entraîne une réduction des déplacements professionnels, cette baisse est compensée par la croissance des voyages d'agrément et du tourisme. Par ailleurs, les méthodes de production modernes fondées sur la fourniture «juste-à-temps» des composants et des pièces détachées a entraîné une augmentation de la fréquence des trajets.

La politique de l'Union européenne a stimulé la croissance des transports. Outre la suppression des frontières physiques, l'UE a adopté toute une série de mesures pour soutenir le marché unique et promouvoir les échanges. On pense à la politique de concurrence, qui permet de fournir davantage de marchandises à des prix plus bas, et aux mesures visant à encourager la coopération transfrontière entre les entreprises ou à amener les États membres à reconnaître réciproquement leurs normes techniques. La suppression des quantités maximales de marchandises pouvant être achetées dans un autre pays à des fins de consommation privée a permis d'augmenter le nombre de ces voyages transfrontaliers effectués par les amateurs de bonnes affaires.

Dans le secteur du transport lui-même, l'UE a ouvert les marchés nationaux à la concurrence, en traitant chaque mode de transport tour à tour: route, rail, air, mer et navigation intérieure.

Le but était de mettre en place un secteur des transports dynamique dont puissent profiter les citoyens, les entreprises et les pouvoirs publics. Ce sont les intérêts des utilisateurs qui modèrent la politique des transports de l'UE.

La dimension européenne des transports

Chaque pays de l'Union européenne est libre de développer ses propres infrastructures et réseaux de transport. L'UE intervient lorsqu'une action commune est nécessaire pour préserver les quatre libertés fondamentales ou lorsque l'absence de coordination des politiques nationales risque d'entraîner une discrimination entre les opérateurs de transport de certains États membres de l'UE.

Dès le début de son existence, l'UE a été chargée de mettre en œuvre une politique commune des transports. Cette responsabilité est inscrite dans le traité de Rome de 1957. Mais il a fallu attendre 1985 – année marquée par une intensification des efforts en

vue de la réalisation du marché unique ainsi que par un arrêt historique de la Cour de justice européenne – pour que les États membres de l'UE commencent à tenir effectivement compte de cet aspect. Depuis l'adoption du traité de Maastricht, en 1992, l'UE dispose de réelles compétences pour prendre des mesures dans le domaine des transports.

Depuis 1992, l'Union a mis en œuvre sa politique des transports avec un certain succès, notamment en ouvrant le transport routier et le transport aérien à la concurrence.

Transport routier

En 1988, c'est-à-dire avant Maastricht, l'UE a commencé à harmoniser les documents de transit pour les poids lourds et les marchandises traversant les frontières internes de l'UE, et à réduire les formalités administratives à un seul formulaire, avant de supprimer totalement les contrôles. Puis les poids lourds d'un pays ont été autorisés à embarquer et à débarquer des marchandises dans un autre pays, de manière à ne plus effectuer des retours à vide sur les lignes internationales. Les horaires de travail des chauffeurs ont également été harmonisés.

Les premières mesures ont ensuite été prises pour instaurer en Europe un système destiné à faire payer l'utilisation des infrastructures routières. Dans les pays ne pratiquant pas le péage, les chauffeurs utilisant les autoroutes devaient acheter une «eurovignette».

Cette période a coïncidé avec une augmentation spectaculaire de l'utilisation de la voiture. Aujourd'hui, 80 % des déplacements sont effectués en voiture, 8 % en bus, 6 % en train et 5 % en avion. Tous les ans, 3 millions de véhicules supplémentaires circulent sur les routes de l'UE. S'il est probable que cette tendance va s'atténuer dans la plupart des pays au cours des prochaines années, il n'en sera sans doute pas de même dans les nouveaux États membres d'Europe centrale et orientale, où l'achat de voitures va continuer de croître jusqu'à ce qu'ils aient rattrapé le niveau d'immatriculation des autres pays.

Transport aérien

Le transport aérien a connu une croissance rapide. Au cours des vingt dernières années, le trafic de passagers a augmenté de plus de 7 % en moyenne par an. En libéralisant les marchés nationaux, l'UE a permis aux compagnies aériennes d'exploiter des lignes en dehors de leur pays d'origine et aux nouveaux arrivants d'entrer en concurrence avec les compagnies aériennes en place. Cela a permis aux clients de disposer d'un choix plus large et d'abaisser les prix. On estime qu'entre 85 et 90 % des passagers de l'UE voyagent avec des billets à tarif réduit.

L'essor du trafic aérien a entraîné une saturation de certains aéroports et une surcharge des systèmes de contrôle aériens. Il en résulte des retards au départ et à l'arrivée et une augmentation de la pollution due à la consommation supplémentaire de carburant durant l'attente au sol ou dans les airs. Les retards coûtent entre 1,3 et 1,9 milliard d'euros par an aux compagnies aériennes.

Transport ferroviaire

Le rail est en déclin. Depuis 1970, sa part de marché est passée de 10 à 6 % pour le transport de passagers et de 21 à 8 % pour les marchandises. Les trains internationaux de marchandises traversent l'UE à seulement 18 km/h en moyenne. Le réseau dispose de capacités de réserve, mais la circulation des trains de passagers et de marchandises sur des portions de voies communes entraîne des ralentissements.

Le principal problème du chemin de fer, c'est qu'il ne peut pas concurrencer la route. Le rail est non seulement plus lent, mais aussi moins fiable en ce qui concerne le respect des horaires. À cela s'ajoute que les réseaux ferroviaires nationaux fonctionnent selon des normes différentes et qu'ils ne sont pas suffisamment intégrés.

Cependant, le rail présente aussi l'avantage unique d'être sûr et non polluant. Les infrastructures ferroviaires couvrent une grande partie du territoire de l'UE et sont généralement en bon état. En relançant le rail, on pourrait réellement délester le transport routier et aérien.

L'Union européenne a pris les premières mesures en ce sens en mars 2003, avec l'entrée en vigueur de la nouvelle législation autorisant les opérateurs ferroviaires privés à concurrencer les compagnies publiques dans le secteur du transport de marchandises. La concurrence portera tout d'abord sur 50 000 km de grandes lignes, qui supportent entre 70 et 80 % du trafic ferroviaire de l'UE. D'autres services de transport de marchandises suivront en 2008.



Une péniche comme celle-ci peut transporter des marchandises jusqu'aux confins de l'Europe et diminuer les encombrements en délestant la route pendant une bonne partie du trajet.

Navigation maritime et fluviale

Le transport maritime et fluvial fait figure à bien des égards de parent pauvre. La flotte maritime européenne a décliné ces dernières années en raison de la concurrence des pavillons de complaisance, c'est-à-dire de compagnies immatriculées dans des pays dans lesquels les normes de sécurité et la qualification des équipages sont inférieures à celles exigées dans l'UE.

Cela dit, avec l'arrivée de dix nouveaux membres, la flotte de l'UE élargie va représenter 26 % de la marine marchande mondiale.

Par ailleurs, 41 % des marchandises transportées dans l'UE sont acheminées par bateau via des liaisons maritimes courte distance et cette proportion est en augmentation. Comme dans le transport routier et aérien, l'UE a ouvert les marchés nationaux de la navigation à la concurrence de navires originaires d'autres États membres.

Le réseau de navigation intérieure est sous-exploité, alors qu'il constitue un moyen de transport sûr, fiable, paisible et peu consommateur d'énergie. Une péniche transporte à elle seule le tonnage de 110 poids lourds. Une plus grande utilisation des liaisons maritimes courte distance et des voies de navigation intérieure permettrait de résoudre en partie l'encombrement des routes et de pallier les lacunes (ou le manque d'efficacité) des infrastructures ferroviaires.

Malgré la libéralisation des différents modes de transport et l'intégration des marchés nationaux dans le marché unique européen, on déplore l'absence d'une politique des transports globale et cohérente. Par ailleurs, les États membres de l'UE ont continué de financer en priorité la route au détriment du rail. Il en résulte les principaux problèmes suivants:

- encombrements et goulets d'étranglement;
 - effets nocifs pour l'environnement et la santé;
 - fragmentation des systèmes de transport et absence de connexions entre les réseaux régionaux et nationaux.
- prédominance du transport routier par rapport aux autres modes de transport;

Réseaux transeuropéens de transport

Envisagés dès les années 80, les réseaux transeuropéens (RTE), qui englobent les transports mais aussi l'énergie, figurent parmi les grands objectifs du traité de Maastricht. L'objectif consiste à mettre en place des liaisons transeuropéennes pour tous les modes de transport (route, rail, air, mer, navigation intérieure, etc.), en insistant particulièrement sur les projets transfrontaliers de grande envergure destinés à relier les différents réseaux nationaux entre eux. Une liste de quatorze projets prioritaires a été établie. Ces projets doivent être achevés pour 2010.

Le programme a été lent à démarrer. En 2003, seuls trois des quatorze projets prévus étaient terminés. Il s'agit du pont et du tunnel d'Øresund, reliant le Danemark et la Suède, et de l'aéroport de Malpensa en Italie. Les coûts extrêmement élevés de cette première tranche de projets (400 milliards d'euros) expliquent partiellement cette situation.

Les brise-glaces de la Baltique sont aussi rapides que les trains de marchandises qui sillonnent l'Europe. L'UE prend des mesures pour accélérer le transport de marchandises.



Calculer les coûts

Les transports ne peuvent plus croître ainsi. Les problèmes d'encombrement concernent aujourd'hui la route, l'avion, le rail. Il en résulte des retards, des désagréments, une augmentation de la pollution et des coûts, ainsi qu'une baisse de la qualité des services et de la compétitivité de l'économie européenne.

Outre les bouchons quotidiens, l'engorgement du transport routier peut entraîner, sous certaines conditions climatiques, une pollution de l'air urbain dangereuse pour la santé. Par ailleurs, la saturation des routes dans de nombreuses régions industrielles de l'UE pose des problèmes de sécurité.

Un chemin long et difficile

En 2003, Londres a rejoint la liste des villes européennes ayant mis en place un système électronique de péage pour accéder au centre-ville en voiture pendant les heures de pointe. L'UE finance des projets pilotes dans plusieurs villes (d'Helsinki, Göteborg et Édimbourg au nord à Gênes et Rome au sud). Ces projets englobent le marquage électronique des véhicules, les caméras électroniques et les systèmes de positionnement par satellite. Ce type de «tarification routière» représente un des moyens de traiter le problème urgent des encombrements urbains. Mais il n'existe pas de solutions faciles ou rapides. Les villes d'Europe ont commencé à adopter toute une série de mesures:

- application de redevances et de taxes afin d'inciter les usagers à choisir des modes de transport économiques et non polluants;
- encourager les personnes à prendre les transports publics, pour autant que ces derniers offrent des services rapides, confortables et bon marché;
- soutenir l'emploi de véhicules propres, tels que des bus fonctionnant au gaz, dans un nombre croissant de zones urbaines.

L'UE finance un programme de recherche destiné à rassembler toutes ces expériences et à diffuser les informations, les méthodes et les bonnes pratiques dans l'ensemble de l'Union.



Alors que le réseau ferroviaire dispose de capacités de réserve, environ 20 % des grandes lignes (soit 16 000 km) constituent des goulets d'étranglement. Dans les principaux aéroports européens, 35 % des vols sont retardés d'au moins quinze minutes.

Plusieurs facteurs contribuent à aggraver les encombrements. Citons notamment le manque de connexion entre les réseaux de transport, l'exploitation incomplète des capacités et le fait que les coûts ne soient pas correctement imputés aux utilisateurs.

Il n'y a pas en Europe un système de contrôle aérien unique, mais 26 sous-systèmes dotés de 58 centres de contrôle en route, ce qui est trois fois plus qu'aux États-Unis, pour une superficie comparable.

Les réseaux ferroviaires nationaux sont généralement mal reliés les uns

aux autres et présentent des normes techniques et des systèmes de signalisation différents. Les trajets combinés recourant à plus d'un mode de transport (route-rail, rail-air, etc.), sont sous-représentés. Par ailleurs, le coût de construction et de maintenance des infrastructures de transport n'est pas toujours correctement couvert par le prix payé par l'utilisateur. Cet argument est souvent avancé dans le cas du transport routier.

Les encombrements et les retards augmentent la consommation de carburant et la pollution. Au niveau de l'UE, les transports sont responsables de 28 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), le principal gaz à effet de serre, dont 84 % proviennent des véhicules routiers et 13 % des avions. Et si les émissions de CO₂ dues aux autres sources régressent pour la plupart, conformément à l'engagement pris par l'UE au titre du protocole de

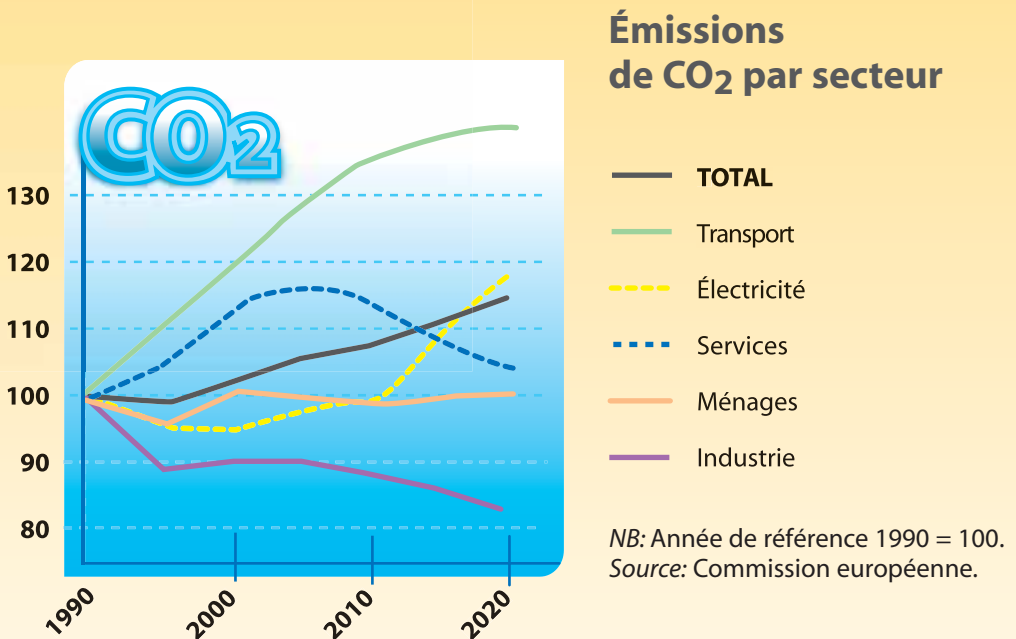
Agir ensemble pour sortir de la zone rouge.

Kyoto, celles dues aux transports sont en augmentation. D'ici à 2010, elles seraient approximativement de 40 % plus élevées qu'en 1990, malgré l'objectif global de l'UE de réduire les gaz à effet de serre de 8 % au cours de cette période.

Cependant, la pollution ne se limite pas aux émissions des véhicules à moteur. Elle englobe les nuisances sonores des avions et les marées noires provoquées par le naufrage de

cargos, telles que celles occasionnées par le naufrage de l'*Erika* et celui du *Prestige*, qui ont pollué les côtes françaises et espagnoles.

Le coût des accidents, non seulement en termes économiques, mais aussi en pertes humaines, doit aussi être pris en compte. Alors qu'en Europe l'avion constitue le mode de transport le plus sûr, plus de 40 000 personnes meurent encore tous les ans sur les routes de l'UE.



L'évolution des émissions dues aux transports doit changer si l'UE veut réduire la pollution de l'air conformément à l'accord international signé à Kyoto.

Le choix de la durabilité

En matière de transport, les solutions sont aussi évidentes que les problèmes. Les mesures proposées ci-après peuvent être appliquées séparément, mais la plupart devront être combinées:

- redynamiser les chemins de fer et d'autres modes de transport pouvant se substituer à la route;
- faire basculer le transport de marchandises par route vers d'autres modes de transport, notamment le rail, mais aussi le transport maritime courte distance et la navigation intérieure;
- inciter les voyageurs à prendre le train plutôt que l'avion pour les courts trajets (inférieurs à 400 km);
- encourager le transport combiné, tant pour les passagers que pour les marchandises;
- dans le cadre des projets de réseaux transeuropéens, axer les efforts sur la suppression des principaux goulets d'étranglement aux frontières, notamment ceux concernant le rail (traversée des Alpes ou des Pyrénées par exemple);
- imputer plus directement le prix d'utilisation des infrastructures et des équipements aux usagers;
- réduire la pollution et les sources de pollution et renforcer la sécurité.

Dans une économie de marché démocratique comme l'Union européenne,

Marco Polo à la rescousse

Un des moyens de délester les routes consiste à mettre en place un transport de marchandises porte-à-porte exploitant deux ou plusieurs modes de transport au sein d'une chaîne intégrée. Chaque mode de transport a ses points forts et ses points faibles sur le plan de la capacité, de la flexibilité, de la consommation d'énergie, de la sécurité et des effets sur l'environnement. Il faut donc combiner les modes selon leurs atouts, afin de disposer d'une chaîne de transport globalement plus efficace, moins coûteuse et plus durable.

Une autre solution consiste à transférer le transport de marchandises de la route vers d'autres modes. Marco Polo, un programme de l'UE proposé en 2002, a pour but d'inciter à transférer une partie du transport de marchandises routier vers le transport maritime courte distance, le rail et la navigation intérieure. L'idée est de financer des projets portant sur des services de marchandises non routiers et à soutenir le lancement de services ou d'équipements présentant un intérêt stratégique transfrontalier. Doté d'un budget de 115 millions d'euros, le programme Marco Polo sera appliqué de 2003 à 2007.

ces solutions, quoique souhaitables, ne peuvent pas être imposées par une directive européenne ou appliquées par décret gouvernemental. C'est pourquoi, pour décongestionner les routes, il faut prendre des mesures incitatives (investissements axés sur d'autres modes de transport et application de tarifs reflétant le coût réel de l'utilisation des routes, par exemple) et encourager le passage du transport routier vers d'autres modes de transport.

Le rééquilibrage des modes de transport demandera néanmoins des actions aux niveaux national et local: mise en place de transports publics rapides, efficaces, bon marché et sûrs; aménagement des horaires de travail et d'école afin de répartir le trafic de pointe; adoption de mesures financières pour encourager les investissements dans le secteur des transports. La politique économique et la politique de concurrence doivent également être mises en phase avec ces objectifs.

Jusqu'à présent, les activités de transport dans l'UE ont eu tendance à croître parallèlement à la croissance économique globale, comme si les deux étaient indissociablement liés. Il ne doit plus en être ainsi. Le produit intérieur brut (PIB) de l'Union européenne devrait augmenter de 40 à 50 % entre 1998 et 2010: le transport ne peut pas croître dans les mêmes proportions.

Pour briser le lien entre le taux de croissance économique et le taux de croissance du secteur des transports, l'Europe doit exploiter plus intensément et plus efficacement les capacités et les réseaux de transport existants. Si elle y parvient, la Commission européenne estime que, entre 1998 et 2010, le trafic routier de marchandises augmentera de seulement 38 % et le trafic routier de personnes de seulement 21 %.

Le rail va-t-il saisir sa chance?

Le délestage du trafic routier de personnes et de marchandises dépendra principalement de l'amélioration des chemins de fer, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises. Les usagers doivent avoir confiance dans la fiabilité et la ponctualité du rail. L'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires nationaux en 2003 fait partie de cette stratégie. Il convient par ailleurs de mettre progressivement en place un réseau de grandes lignes exclusivement affectées aux services de marchandises, afin de conférer à ce secteur la même importance commerciale qu'au transport de personnes.

Le coût des avantages présentés par la route

Le transport routier offre aux usagers des services rapides, efficaces, souples et bon marché. Au total, 44 % des marchandises transportées dans l'UE le sont par route.

Le secteur est toutefois soumis à une concurrence féroce qui pousse certains transporteurs à baisser illégalement les prix pour gagner des parts de marché ou à ignorer la législation sociale et les lois relatives à la sécurité. La législation sociale doit être renforcée, de même que les contrôles portant sur la sécurité. La tarification routière est un autre moyen de réguler la place occupée par la route au sein des différents modes de transport. Elle permet de faire en sorte que le prix d'utilisation des routes reflète le coût total de construction et de maintenance des infrastructures, de résoudre les encombrements, de respecter les normes environnementales et de réduire les accidents.

Les autoroutes de la mer

Le transport maritime courte distance peut servir à mettre en place des autoroutes maritimes à proximité des goulets d'étranglement terrestres. Ces autoroutes pourraient ensuite être intégrées dans les réseaux transeuropéens, près du réseau routier et ferroviaire. Il faudrait améliorer les

connexions entre les ports et les réseaux ferroviaires et de navigation intérieure, ainsi que les services portuaires. Les investissements dans de nouveaux équipements de transbordement pourraient intégrer les voies de navigation intérieure dans ces structures de transport.

La liberté, c'est aussi libérer les villes européennes du poids des embouteillages.



© Reif Brundner / Van Pays Media

Transport rapide

En 2000, une entreprise italienne a lancé un service de transbordeur qui permet de transporter en douze heures des camions complets (et non seulement des conteneurs ou des remorques) de Gênes à Barcelone. Rapide et fiable, ce service a rencontré un grand succès. Combinant la capacité du transport maritime et la flexibilité de la route, il permet aux entreprises de transport d'éviter certaines des autoroutes les plus chargées d'Europe pour un prix compétitif. Il y a cependant un problème: les taxes portuaires qui risquent de mettre en péril la viabilité financière de ce service.

À ciel unique, règles identiques

L'existence d'un système de gestion du trafic aérien commun à l'Europe peut renforcer l'efficacité du transport aérien. L'actuelle disparité des systèmes nationaux entraîne des retards et des surcoûts. La création d'un «ciel unique européen», telle qu'elle a été proposée par la Commission européenne, permettra de restructurer l'espace aérien européen d'après les flux de trafic, et non plus d'après les frontières nationales. Les avantages sont évidents:

- les avions suivront des itinéraires directs, ce qui fera gagner du temps et de l'argent aux compagnies aériennes et permettra de réduire les incidences sur l'environnement;
- la meilleure coordination transfrontière réduira les retards de manière significative;
- la meilleure coopération entre les civils et les militaires permettra d'atténuer les plus gros problèmes d'encombrements au cœur de l'Europe.

La réforme dans les airs sera accompagnée de réformes au sol, avec notamment l'adoption de nouvelles règles concernant l'attribution de créneaux d'atterrissage et de décollage, ainsi que la révision des taxes aéroportuaires afin de dissuader les compagnies aériennes de regrouper les vols à certaines heures de la journée.

Combiner les modes

Il est indispensable de combiner les différents modes de transport pour offrir de meilleures liaisons (ce que les spécialistes appellent l'«intermodalité») et mettre en place des solutions de rechange au transport routier. Certains grands ports disposent de terminaux de marchandises ultramodernes et de bonnes liaisons par chemin de fer ou par canaux qui intègrent les différents modes de transport. Bien que le transport intermodal ne représente qu'une petite partie des marchandises transportées (entre 2 et 4 % par an) sa croissance annuelle est d'environ 10 %.

Le secteur des marchandises profitera de l'harmonisation technique et de la capacité des systèmes à fonctionner ensemble, notamment en ce qui concerne le transport de conteneurs. Le rôle que le transport combiné rail-route peut jouer dans le délestage des principales liaisons nord-sud traversant les Alpes dépendra en partie de la capacité du rail à relever ce défi.

Des équipements ferroviaires seront installés dans les aéroports européens afin que les passagers puissent plus facilement combiner les voyages en avion et en train.

Des mesures sont également prises pour développer des services de billetterie et de bagages intégrés, afin d'inciter les passagers à utiliser le transport combiné.

Une combinaison gagnante

Il devient de plus en plus fréquent de commencer ou de terminer un voyage en avion par un voyage en train. Les voyageurs commencent à s'habituer à cette formule. L'accord passé entre Air France et la compagnie de chemin de fer Thalys, qui exploite des trains à grande vitesse entre Bruxelles et Paris, permet à tous les clients d'Air France venant de Bruxelles, pour prendre un avion moyen ou long courrier à Paris, de voyager dans un train Thalys. Les passagers ont une place réservée à bord du train et ils voyagent avec leur billet d'avion. Un premier enregistrement des bagages peut être effectué à la gare de Bruxelles. On prévoit à terme de mettre en place des services permettant un enregistrement complet.



© Karl Sier / Noni Pops Media



© Paul Barton / Noni Pops Media

Deux modes de déplacement non polluants.

Aux grands maux les grands remèdes

Les besoins d'investissement en infrastructures augmentent au fur et à mesure de l'expansion de l'Union européenne. Avec l'élargissement, il faudra tout particulièrement veiller aux tronçons du RTE s'étendant aux nouveaux États membres, si l'on veut éviter d'importants goulets d'étranglement. L'adhésion à l'Union va entraîner un accroissement des échanges commerciaux et des déplacements que les structures actuelles ne sont souvent pas aptes à supporter.

Dans les autres pays de l'Union, le programme concernant les RTE doit être relancé. Plusieurs projets prioritaires supplémentaires ont été définis: transport combiné rail-route entre le sud de l'Allemagne et Vienne; liaisons ferroviaires grande vitesse en Italie et en Espagne; extension de la navigation sur certains fleuves, comme le

Danube; projet Galileo de radionavigation.

Il convient de trouver de nouveaux types de financement pour les RTE. La Commission européenne envisage d'augmenter de 10 à 20 % le plafond de financement actuel pour les projets visant à éliminer les goulets d'étranglement ferroviaires dus à des obstacles naturels et ceux existant aux frontières des nouveaux États membres. La constitution de partenariats financiers publics-privés doit également être encouragée. Lorsque les financements publics ou privés ne sont pas suffisants, la différence pourrait être comblée par de nouvelles mesures de tarification des infrastructures. Des mécanismes ont été proposés pour que les recettes des péages autoroutiers puissent couvrir d'autres coûts que les coûts d'exploitation et de développement du réseau routier concerné.



Les tramways sont indispensables aux transports publics praguais.

Le transport au service des usagers

Réduire les encombrements, les retards et la pollution, mieux répartir les passagers et les marchandises entre les différents modes de transport, financer et mettre en œuvre dans les délais les projets pluriannuels concernant les RTE, toutes ces actions profiteront à l'ensemble des usagers, professionnels, consommateurs, instances nationales, régionales ou locales. Tous les États membres de l'UE, les anciens comme les nouveaux, en profiteront également.

Les institutions de l'UE et les instances nationales n'ont pas l'intention de réduire de manière arbitraire le nombre de véhicules circulant sur les routes d'Europe. Ce qu'elles veulent, c'est garantir l'avenir du transport routier car c'est sur lui que reposent la mobilité des personnes et le bien-être économique. On ne peut pas forcer l'utilisateur à réduire ses déplacements en voiture, on ne peut que l'inciter à le faire.

L'utilisation rationnelle de la voiture est possible pour peu que les instances nationales et locales proposent des solutions de remplacement, c'est-à-dire des transports publics de qualité, rapides, sûrs, confortables et propres.

Des prix équitables

Outre l'utilisation rationnelle de la voiture (et des camions), il convient également d'imputer directement aux usagers certains coûts qui sont endossés jusqu'à présent par l'ensemble de la société. Le prix payé par les usagers ne reflète pas, par exemple, le coût total des infrastructures, des encombrements, des nuisances pour l'environnement et des accidents, mais ces problèmes concernent aussi d'autres modes de transport.

Rester en contact grâce à Galileo

Le projet Galileo est un système européen de navigation par satellite qui repose sur un réseau de trente satellites et des stations terrestres recouvrant toute la superficie du globe. Galileo permet de localiser des objets partout dans le monde, jusqu'à une distance d'un mètre. Le projet, qui coûte entre 3,2 et 3,4 milliards d'euros et qui sera opérationnel en 2008, est le premier système de positionnement et de navigation par satellite conçu exclusivement à des fins non militaires. Il va concurrencer le système de positionnement global (GPS) américain, qui détient jusqu'à présent un monopole de fait. Bien que Galileo ait des applications dans d'autres secteurs, le transport sous toutes ses formes (air, mer, route ou rail) constitue son domaine de prédilection.

Il faudrait instaurer un système équitable qui traite de la même manière tous les opérateurs et les modes, un système dans lequel le prix d'utilisation des routes, des aéroports, des ports, des réseaux ferroviaires et des voies navigables varierait en fonction de certains paramètres:

- catégorie d'infrastructure;
- heure de la journée;
- distance parcourue;
- dimension et poids du véhicule;
- autres facteurs ayant des répercussions sur les encombrements, l'environnement et l'endommagement des infrastructures en question.

Les recettes ainsi engrangées seraient utilisées pour financer des investisse-

ments dans de nouveaux projets d'infrastructures de transport.

Améliorer les normes de sécurité routière

Tous les jours, 112 personnes meurent en moyenne sur les routes de l'UE, soit plus de 40 000 par an. Le coût humain et économique qui en résulte est inacceptable. En termes purement économiques, les accidents de la route coûtent à l'UE 2 % de son PIB par an.

La Commission européenne s'est fixé comme objectif de diminuer de moitié le nombre des tués de la route d'ici à 2010. Il faut pour cela que les pays de l'UE harmonisent les peines infligées en cas d'excès de vitesse ou de conduite sous l'emprise de l'alcool, qu'ils améliorent la signalisation et continuent de perfectionner les normes de sécurité des véhicules.

La plus courte distance entre deux points est la ligne droite

Aujourd'hui, la circulation des avions commerciaux est limitée à certains couloirs afin d'éviter l'espace aérien militaire. Les avions doivent donc souvent faire de longs détours avant de parvenir à destination ou faire la queue pour utiliser un couloir. Les propositions relatives au ciel unique européen se fondent sur le principe de l'espace aérien à itinéraire libre, qui alloue les itinéraires sur la base de la capacité disponible, et non selon l'usage civil et militaire. Ce nouveau concept permettra aux opérateurs de choisir les meilleurs itinéraires, tant sur le plan de l'espace que sur celui du temps, et de réduire ainsi la durée des trajets. La zone englobant l'Angleterre, les pays du Benelux et la France en profiteront tout particulièrement, car c'est dans cette région que se produisent les deux tiers des retards.



Mars 2003: des volontaires nettoient une plage après la catastrophe du Prestige.

Améliorer la sécurité maritime

À la suite des grandes marées noires qui ont pollué les côtes françaises et espagnoles, les gouvernements de l'UE ont décidé d'adopter des mesures pour réduire à l'avenir les risques de ce type de pollution. Ces mesures comprennent:

- un contrôle plus strict des navires accostant dans les ports de l'UE;
- l'application de sanctions pénales et financières aux navires responsables de graves pollutions aux hydrocarbures à la suite d'une négligence, ou qui libèrent volontairement du pétrole ou des déchets dans la mer;
- l'élimination accélérée des pétroliers à simple coque, pour les remplacer par des pétroliers à double coque;

- l'interdiction, entre-temps, de transporter du fuel lourd dans des pétroliers à simple coque.

Les droits et les devoirs des usagers

Grâce à la politique menée par l'UE dans le domaine des transports, les citoyens disposent de services de transport de haute qualité à des prix abordables. Ils ont également acquis des droits importants. L'UE a adopté une charte concernant les droits des passagers. Cette charte permet d'être indemnisé en cas d'accident et de sur-réservation et instaure un droit à l'information. La Commission européenne souhaite que la charte soit étendue à d'autres modes de transport et que les devoirs des usagers y figurent également.

Conclusion: changer les choses

La politique européenne des transports fait apparaître clairement trois points:

- les problèmes, nombreux, ont été identifiés;
- les solutions sont évidentes mais difficiles à appliquer;
- il convient d'adopter une approche globale impliquant tous les acteurs, aux niveaux local, national et européen.

L'adhésion de dix nouveaux pays est à la fois un pari et une chance. Selon la Commission européenne, il faudra investir 90 milliards d'euros d'ici à 2015 pour éliminer les principaux goulets d'étranglement transfrontaliers entre les nouveaux États membres et l'UE. Bien que les réseaux de transport d'Europe centrale et orientale aient toujours privilégié le rail par rapport à la route, cette tendance s'est inversée au fur et à mesure que ces pays ont adopté l'économie de marché, le transport de marchandises ayant rapidement basculé du rail vers la route. Le rail y représente aujourd'hui 40 % du trafic de marchandises. En ciblant les investissements, la Commission vise à maintenir cette proportion à 35 % en 2010.

La politique des transports européenne est à un carrefour. L'avenir dépend de

l'utilisation rationnelle des transports routiers, du passage de la route vers le rail (et l'eau) et de l'air vers le rail, sans qu'il y ait de pertes sur le plan de la compétitivité, de l'efficacité, de la vitesse ou du confort, ainsi que du recours renforcé au transport combiné et de la réduction de la pollution due aux transports.

Le transport ne peut respecter les exigences du développement durable qu'à certaines conditions:

- une volonté politique et la détermination à résoudre les problèmes ensemble;
- une nouvelle approche des transports urbains qui permette une utilisation rationnelle des voitures particulières;
- l'amélioration de la qualité des services afin de compenser l'augmentation du coût de la mobilité;
- des moyens appropriés pour financer les infrastructures et éliminer les goulets d'étranglement;
- une cohérence entre la politique européenne des transports et les autres politiques clés, telles que la politique économique et environnementale, fiscale, sociale budgétaire, et l'aménagement du territoire.

Pour plus d'informations



Les priorités de la politique de l'UE en matière de transports ont été présentées par la Commission européenne dans un livre blanc, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, paru en 2001 (ISBN 92-894-0342-X). Ce document peut être consulté sur le site Europa à l'adresse suivante: <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l24007.htm>.

Toutes les informations et documents concernant l'UE sont disponibles sur le site Europa à l'adresse suivante: http://europa.eu.int/pol/trans/index_fr.htm.

Commission européenne

L'Europe à la croisée des chemins

Le transport durable: une nécessité

Série: *L'Europe en mouvement*

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes

2003 – 22 p. – 16,2 x 22,9 cm

ISBN 92-894-5927-1

Grâce aux transports, les citoyens peuvent profiter directement de tous les avantages offerts par l'Union. Les personnes et les marchandises peuvent passer sans entrave d'un pays à l'autre. Le coût abordable des transports permet de se déplacer librement à des fins professionnelles et privées, que ce soit par route, rail, air et mer. Jamais les produits qui façonnent notre mode de vie n'ont été transportés à travers l'Europe avec autant de rapidité, en aussi grande quantité et avec une telle variété. Mais, comme l'explique la brochure, le transport est victime de son propre succès. Les encombrements, les retards et la pollution menacent aujourd'hui la mobilité. Il faut que cela change. C'est ce à quoi s'emploie la politique des transports de l'UE.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne



Des informations dans toutes les langues de l'Union européenne peuvent être obtenues sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).



Des centaines de centres d'information locaux sont répartis dans toute l'Europe. Vous pouvez trouver l'adresse du centre le plus proche de chez vous en consultant ce site web:

http://europa.eu.int/comm/relays/index_fr.htm.



Europe *Direct* est un service qui répond à vos questions sur l'Union européenne que vous pouvez joindre par le numéro gratuit: **00 800 6 7 8 9 10 11** [à partir de pays non-UE par le numéro payant (32-2) 299 96 96] ou par courrier électronique via <http://europa.eu.int/europedirect>.

Pour obtenir des informations et des publications concernant l'Union européenne en langue française, vous pouvez vous adresser aux:

REPRÉSENTATIONS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Représentation en France

288, boulevard Saint-Germain
F-75007 Paris
Internet: <http://europa.eu.int/france>
Pour obtenir des publications:
«Sources d'Europe»
Centre d'information sur l'Europe
Le Socle de la Grande-Arche
F-92044 Paris-la Défense Cedex
Tél. (33) 141 25 12 12
Internet: <http://www.info-europe.fr>

Représentation à Marseille

CMCI
2, rue Henri-Barbusse
F-13241 Marseille Cedex 01
Tél. (33) 491 91 46 00
Fax (33) 491 90 98 07

Représentation en Belgique

Rue Archimède 73
B-1000 Bruxelles
Tél. (32-2) 295 38 44
Fax (32-2) 295 01 66
Internet: <http://europa.eu.int/comm/represent/be/>
E-mail: represent-bel@cec.eu.int

Représentation au Luxembourg

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
L-2920 Luxembourg
Tél. (352) 43 01-34925
Fax (352) 43 01-34433
Internet: <http://europa.eu.int/luxembourg>
E-mail: BURLUX@cec.eu.int

BUREAUX DU PARLEMENT EUROPÉEN

Bureau pour la France

288, boulevard Saint-Germain
F-75007 Paris
Tél. (33) 140 63 40 00
Fax (33) 145 51 52 53
Minitel: 3615-3616 EUROPE
Internet: <http://www.europarl.eu.int/paris>
E-mail: EPParis@europarl.eu.int

Antenne de Strasbourg

1, avenue du Président-Robert-Schuman
BP 1024 F
F-67070 Strasbourg Cedex
Tél. (33) 388 17 40 01
Fax (33) 388 17 51 84
Internet: <http://www.europarl.eu.int/>
E-mail: epstrasbourg@europarl.eu.int

Antenne de Marseille

2, rue Henri-Barbusse
F-13241 Marseille
Tél. (33) 491 91 46 00
Fax (33) 491 90 95 03
Internet: <http://www.europarl.eu.int/marseille>
E-mail: epmarseille@europarl.eu.int

Bureau pour la Belgique

Rue Wiertz
B-1047 Bruxelles
Tél. (32-2) 284 20 05
Fax (32-2) 230 75 55
Internet: <http://www.europarl.eu.int/brussels>
E-mail: epbrussels@europarl.eu.int

Bureau pour le Luxembourg

Bâtiment Robert Schuman
Place de l'Europe
L-2929 Luxembourg
Tél. (352) 43 00-22597
Fax (352) 43 00-22457
Internet: <http://www.europarl.eu.int>
E-mail: EPLuxembourg@europarl.eu.int

Des représentations ou des bureaux de la Commission européenne et du Parlement européen existent dans tous les États membres de l'Union européenne. Des délégations de la Commission européenne existent dans d'autres pays du monde.

L'Union européenne



- États membres de l'Union européenne
- Nouveaux États membres prévus pour 2004
- Pays candidats

FR



Grâce aux transports, les citoyens peuvent profiter directement de tous les avantages offerts par l'Union. Les personnes et les marchandises peuvent passer sans entrave d'un pays à l'autre. Le coût abordable des transports permet de se déplacer librement à des fins professionnelles et privées, que ce soit par route, rail, air et mer. Jamais les produits qui façonnent notre mode de vie n'ont été transportés à travers l'Europe avec autant de rapidité, en aussi grande quantité et avec une telle variété. Mais, comme l'explique la brochure, le transport est victime de son propre succès. Les encombrements, les retards et la pollution menacent aujourd'hui la mobilité. Il faut que cela change. C'est ce à quoi s'emploie la politique des transports de l'UE.

7

14

16

NA-47-02-365-FRC

ISSN 1022-8225



Office des publications

Publications.eu.int

ISBN 92-894-5927-1



9 789289 459273 >