

**Avis du Comité des régions sur le Livre blanc: Feuille de route pour un espace européen unique des transports**

(2011/C 259/02)

## LE COMITÉ DES RÉGIONS

- estime que les objectifs du Livre Blanc (LB) devraient être déclinés en objectifs à plus court terme, afin de donner aux responsables politiques un cadre d'indication clair sur les actions à mener dans le cadre de leur mandat;
- plaide pour l'internalisation totale des coûts externes de tous les modes de transports, à travers une taxation harmonisée dont les revenus seront affectés à la mise en place d'un système de transport intégré et efficient;
- souligne que les objectifs du LB en matière de report modal de la route vers le rail, le fluvial et le maritime ne sont pas suffisants, et appelle la Commission à proposer un programme plus ambitieux;
- est favorable à l'idée d'une «ceinture bleue», comme première étape vers la création d'un système fiable de services maritimes, qui devrait être complétée par une relance des autoroutes de la mer et déplore que le LB de 2011 soit moins ambitieux que celui de 2001 s'agissant du transport maritime;
- préconise des mesures de stimulation pour préparer des plans de mobilité urbaine durable, et demande que le lien entre politique de transport et aménagement du territoire soit mieux pris en compte;
- soutient le recours à des euro-obligations afin de financer les infrastructures de transport nécessaires à la réalisation du RTE-T;
- note que l'internalisation des coûts externes, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées ainsi qu'une libre concurrence non faussée doivent faire partie du futur modèle européen des transports, reposant sur l'alignement des choix du marché avec les besoins en développement durable.

<b>Rapporteur</b>	M. António COSTA (PT/PSE), Maire de Lisbonne
<b>Texte de référence</b>	Livre blanc: «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»  COM(2011) 144 final

## I. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

### LE COMITÉ DES RÉGIONS

#### Remarques générales

1. considère que le Livre Blanc 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» traite des principales questions qui sont essentielles à l'avenir de la politique européenne des transports et des systèmes de transport de notre continent. À cet égard, le Comité estime que la politique des transports proposée devrait intégrer les objectifs plus généraux fixés au sein de l'Union européenne dans le cadre de la stratégie UE 2020, ainsi que les objectifs environnementaux de développement durable conçus principalement pour lutter contre le changement climatique, et promouvoir le renforcement de la cohésion sociale et territoriale au sein de toute l'Union européenne;

2. note que les collectivités locales et régionales sont dotées de compétences importantes en matière de politique des transports. Non seulement, elles partagent la responsabilité pour des questions comme l'entretien du réseau routier, la politique de stationnement, l'accessibilité et les transports publics, mais elles veillent également au respect des normes environnementales telles que celles relatives à la qualité de l'air. Leur participation est donc indispensable dans le cadre d'une approche de gouvernance à plusieurs niveaux;

3. remarque que le Livre Blanc fait mention des villes. Le CdR propose de mentionner également, en plus des villes, les régions urbaines et/ou les agglomérations. Dans plusieurs États membres en effet, ce n'est pas tant la limite géographique de la commune qui est déterminante pour la politique de mobilité que l'agglomération urbaine;

4. estime que le Livre Blanc de 2011 est un document très ambitieux, et ce d'autant plus que, comme on pouvait s'y attendre, aucun des principaux objectifs du Livre Blanc de 2001 n'a été complètement atteint. Certains objectifs ambitieux à long terme mériteraient cependant d'être déclinés en objectifs intermédiaires à plus court terme afin de donner aux responsables politiques nationaux et régionaux un cadre d'orientation clair sur les actions à mener dans le cadre de leur mandat;

5. constate qu'il est nécessaire et justifié d'élaborer des scénarios pour l'avenir, dans la mesure où les décisions prises aujourd'hui auront une influence déterminante sur les transports dans les prochaines décennies. À cet égard, il ne faut pas oublier que les prévisions sur plusieurs décennies sont forcément très imprécises;

6. estime que l'équilibre entre les modes de transport est inextricablement lié à la question de l'internalisation des coûts

externes, et qu'il subit l'influence directe des politiques tarifaires régissant l'utilisation de l'infrastructure de transport; il soutient sans ambiguïté la vision du Livre Blanc en faveur d'un modèle transparent et applicable en général pour le calcul des coûts des infrastructures, à tous les modes de transport, et plaide pour l'internalisation totale des coûts externes et souhaite l'affectation de toutes les recettes résultant de la mise en œuvre de ces réglementations européennes allant dans le sens d'une meilleure intégration des coûts externes (dont la directive Eurovignette) à la mise en place d'un système de transport intégré et efficient, qui tienne compte de la spécificité des régions ultrapériphériques et des îles;

7. dans ce contexte, et en particulier en ce qui concerne les modes de transport aérien et maritime, estime qu'il y a lieu de trouver un équilibre entre le respect strict de la préservation de l'environnement et l'énorme coût supplémentaire que cela représente pour les îles et les régions ultrapériphériques, totalement dépendantes de ces modes de transport et, néanmoins très engagées dans la réduction des émissions;

8. se félicite que la Commission européenne encourage, de fait, le report modal de la route vers le rail, le fluvial et le maritime tout en insistant sur une internalisation complète des coûts externes de tous les modes de transport tels que la pollution atmosphérique, la congestion ou encore le bruit;

9. La Commission a précédemment fait remarquer que les coûts externes des accidents sont déjà bien internalisés à travers les primes versées aux compagnies d'assurances. Le Comité s'interroge sur cette conception, c'est pourquoi il considérerait approprié que la Commission crée des modèles de calcul d'internalisation des coûts liés aux accidents, qui prennent en compte l'ensemble des coûts générés par ceux-ci;

10. se félicite que le Livre Blanc comprenne également des mesures destinées à favoriser des comportements plus durables en matière de transport, à encourager la volonté d'adopter de nouveaux modes de transport et de nouvelles technologies, et à garantir l'acceptation de l'internalisation totale des coûts externes. L'UE a une mission importante à accomplir pour susciter la compréhension et l'adhésion à l'égard des mesures que les collectivités territoriales doivent adopter pour résoudre les problèmes de circulation dans les agglomérations;

11. regrette que l'accessibilité et la mobilité des personnes ainsi que la notion fondamentale de cohésion territoriale en matière de transports soient insuffisamment abordées par le Livre Blanc, notamment en ce qui concerne les régions périphériques, ultrapériphériques et insulaires. Or, un espace unique de transport européen ne se réalisera pas sans la garantie de conditions équitables d'accès aux territoires, pour les entreprises et les citoyens;

12. note que les travaux politiques du CdR de ces dix dernières années adoptent une position claire sur les principes et les politiques qui devraient guider l'actuelle politique des transports européens; pour cette raison, il estime qu'il convient d'accorder l'importance qu'elle mérite à cette somme de connaissances, au moment de formuler la politique européenne des transports pour les années à venir;

13. souligne par principe qu'une mobilité efficace, durable et à faibles émissions est un droit des citoyens, et en même temps un facteur déterminant pour l'économie, la prospérité et la qualité de la vie. Pour développer les infrastructures de manière plus efficace, il conviendrait d'encourager la simplification des dispositions en matière de planification.

## II. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

### Vision pour un système de transport compétitif et durable

14. se félicite de l'analyse présentée dans le Livre Blanc sur les tendances et les défis concernant le secteur du transport au cours des prochaines décennies. Un solide diagnostic des tendances qui concernent ce secteur est une condition préalable nécessaire pour élaborer les bonnes politiques en la matière. À cet égard, le Livre Blanc reflète la plupart des fractures conceptuelles qui doivent être intégrées au débat sur l'avenir du système européen de transport;

15. souhaiterait cependant, même si les transports ont une importance clef dans la compétitivité de l'Union européenne, nuancer le propos de la Commission européenne «freiner la mobilité n'est pas une option». Il est clair que les transports doivent répondre aux aspirations à la mobilité individuelle et à la réalisation des échanges économiques, mais il faudrait sensibiliser davantage, en particulier les entreprises, à la nécessité de grouper plus fréquemment les déplacements, d'exploiter le potentiel offert par la relocalisation et de recourir aux procédures et technologies qui contribuent à optimiser le trafic (par exemple, le télétravail, les vidéoconférences, l'optimisation des implantations);

16. soutient les dix objectifs en faveur d'un système de transport compétitif et économe en ressources définis par le Livre Blanc, ainsi que leur utilisation comme étalons pour parvenir à l'objectif de réduction de 60 % des gaz à effet de serre; le Comité recommande donc que cet objectif général soit également intégré à part entière dans la liste des objectifs définis par le Livre Blanc. En outre, il suggère que les objectifs proposés soient complétés par des objectifs supplémentaires ciblés sur la réduction de la dépendance à l'égard du pétrole, des émissions sonores et de la pollution atmosphérique;

17. soutient l'objectif de réduire de moitié l'utilisation des véhicules consommant du carburant conventionnel dans les transports urbains vers 2030, de les retirer des villes en 2050 et de parvenir à créer une logistique urbaine presque sans CO<sub>2</sub> vers 2030, y compris au moyen d'instruments fiscaux, tout en considérant ces mesures comme très ambitieuses. Pour cette raison, estime nécessaire de fixer des objectifs intermédiaires permettant d'établir une feuille de route de mise en œuvre des mesures, de contrôler l'application desdites mesures et d'évaluer les résultats obtenus;

18. se félicite que la Commission européenne souhaite progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et donc éliminer les distorsions préjudiciables à une concurrence juste entre les modes de transports basée sur l'internalisation de tous les coûts externes; soutient la pleine internalisation des coûts sociaux et environnementaux (y compris les accidents, la pollution de l'air, le bruit et la congestion) à travers une taxation harmonisée à l'échelle de tous les modes de transports et dont les revenus seront affectés à la mise en place d'un système de transport intégré et efficient;

19. est heureux que plusieurs des propositions faites par le CdR dans ses avis les plus récents sur la mobilité urbaine aient été intégrés au Livre blanc. À cet égard, le Comité soutient l'objectif de la Commission d'encourager l'optimisation et la réduction du transport des personnes et des marchandises au moyen de véhicules et de poids lourds au sein des villes, et convient que les importants parcs d'autobus, de taxis et de voitures de livraison des villes constituent un parfait banc d'essai pour l'introduction de véhicules propres. La Commission fait observer à juste titre que le développement et le déploiement précoce de véhicules propres peut avoir des avantages immédiats en termes de réduction de la dépendance à l'égard du pétrole, ainsi que des avantages en matière de santé, étant donné l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes;

20. soutient également l'idée de faire pencher la balance en faveur des modes de transport les plus respectueux de l'environnement tout en maintenant la nécessité d'améliorer l'efficacité générale et l'interopérabilité de tous les modes de transport. Néanmoins, les politiques actives qui opèrent une discrimination positive en faveur d'un mode de transport en particulier devraient être évaluées avec précaution, et envisagées dans le contexte d'un modèle juste et transparent d'allocation des fonds destinés au transport; autrement, il existe un risque de promouvoir des solutions de transport peu efficaces. Par ailleurs, l'utilisation de modes de transports alternatifs nécessite l'existence d'infrastructures et de services adaptés à cette fin, permettant de satisfaire les demandes actuelles;

21. en dépit des précédentes remarques, estime que les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources défini par le Livre Blanc sont manifestement très ambitieux; c'est pourquoi il considère qu'il faudrait définir également des étapes et des objectifs intermédiaires qui prennent en compte les objectifs stratégiques complémentaires déjà définis par la Commission européenne, en faisant appel pour ce faire à la coopération des collectivités locales et régionales. Ces objectifs intermédiaires devraient faire partie d'un processus de contrôle destiné à garantir le succès de la vision proposée par le Livre Blanc;

22. rappelle, avant tout, que la politique des transports de l'Union européenne doit se fonder sur la notion de l'intérêt général (équité d'accès pour tous aux moyens de transports, respect des droits sociaux, intégration des externalités ...);

23. relève que le document de travail (SEC(2011) 391) accompagnant le Livre Blanc (mais publié dans une seule langue) annonce au point 137 en relation avec le suivi du règlement 1370/2007 sur les obligations de service public en

matière de transport que «la Commission proposera une initiative pour l'introduction d'appels d'offres concurrentiels pour les contrats de services publics, destinés à assurer la fourniture efficace de services de haute qualité». Cette initiative doit respecter la possibilité pour les collectivités locales de fournir sous certaines conditions les services en régime «in house» sans mise en concurrence;

24. encourage l'Union européenne à mener à bien une véritable intégration des politiques de transports des 27 États membres (rapprochement des structures nationales, respect de la concurrence selon les principes de l'intérêt général, harmonisation fiscale, définition d'un nouveau cadre de régulation applicable aux différents niveaux de subsidiarité) dans le respect de la gouvernance multi-niveaux;

### Un espace européen unique des transports

25. souhaiterait souligner la nécessité de réduire la fragmentation du marché européen du rail, afin de créer un réseau ferroviaire efficace qui offre une qualité de service du point de vue des temps de trajet, de la fiabilité et de la capacité. À cet égard, une solution durable et rentable devrait être envisagée dans la perspective de créer un réseau de fret compétitif à l'échelon européen, qui réponde aux besoins spécifiques de ce genre de trafic. En outre, les obstacles techniques capitaux, liés par exemple à l'écartement des voies ferroviaires, devront être surmontés. De plus il est évident que le fret ferroviaire ou la navigation maritime à courte distance, et notamment l'utilisation complémentaire de ces deux modes de transport, disposent du potentiel nécessaire pour contribuer à l'intégration des économies régionales situées dans des régions éloignées des centres. Dans cette optique, et afin de garantir le bon fonctionnement de ces modes de transport durables, il est également nécessaire de développer des plateformes logistiques afin d'assurer un échange intermodal optimal ainsi que l'efficacité du système dans son ensemble, tout en évitant la multiplication d'installations logistiques ne présentant pas les caractéristiques nécessaires pour orienter le système de transport vers l'intermodalité et la comodalité;

26. soutient l'idée de renforcer une politique européenne des transports sous-tendue par une série générale et stable de règles claires et cohérentes, à l'attention des utilisateurs et des opérateurs, par le déploiement de technologies et de solution avancées en matière de transport et par la création ou le développement d'une infrastructure adéquate. Cela nécessite l'achèvement du marché unique des services de transport et la suppression des obstacles réglementaires, administratifs et techniques dans tous les modes de transport, ainsi qu'une mise en œuvre cohérente des règles en matière de concurrence, une amélioration des normes en matière de service et le renforcement des droits des utilisateurs;

27. note qu'il importe à cet égard de ne pas prendre en compte uniquement les liaisons à longue distance, mais aussi les réseaux régionaux sous-jacents. Il convient en outre de prêter une attention particulière aux régions frontalières, en prise à une problématique propre. Citons notamment les différences en matière de systèmes de paiement, de connexions techniques, d'horaires et de cadres législatifs;

28. rappelle cependant que l'ouverture des marchés du ferroviaire n'a pas encore progressé suffisamment et réclame en conséquence une amélioration et une uniformisation des conditions d'encadrement techniques et juridico-organisationnelles qui

s'appliquent au marché du transport ferroviaire. Dans le même temps, des possibilités de cofinancement devraient être créées;

29. rappelle que la libéralisation et l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché, lorsqu'elles ont lieu, doivent s'accompagner d'une mise en place de dispositions qui permettront d'accroître les parts de marché du rail (notamment normaliser les matériels, les conditions de circulation, les normes de sécurité sur les réseaux via le rôle des agences européennes) considérant que ce n'est qu'ainsi que l'on favorisera la créativité et la mise en place de services plus diversifiés au bénéfice des consommateurs et d'un véritable report modal;

30. souligne, en ce qui concerne le report modal de la route vers le rail, le fluvial et le maritime, que les objectifs du Livre Blanc visant à réduire la part des transports routiers de marchandises sur les distances supérieures à 300 km ne sont pas suffisamment ambitieux (réduction de 3 % d'ici 2030 et de 50 % d'ici 2050); partant, appelle, au-delà, la Commission européenne à proposer un programme ambitieux de créations d'autoroutes ferroviaires à l'échelle de toute l'Europe. Seul ce type d'infrastructures peut permettre d'aboutir à long terme à la suppression du trafic routier de marchandises sur les longues distances en renforçant la cohésion territoriale, notamment avec les pays de la périphérie;

31. soutient la mise en œuvre complète de l'initiative «Ciel unique européen» et l'achèvement du marché unique des services ferroviaires. Il est également favorable à l'idée d'une «ceinture bleue» comme première étape vers la création d'un système fiable de services maritimes, qui devrait être complété par la notion d'autoroutes de la mer, comprenant notamment une nouvelle vision de l'importance des navires en tant que véritables infrastructures mobiles;

32. considère qu'il faut tenir spécifiquement compte des liaisons des régions ultrapériphériques avec le continent européen et les pays tiers voisins; le déficit d'accessibilité dont souffrent traditionnellement ces régions les pénalise et les empêche tant de participer pleinement au marché unique européen que de développer leurs économies dans leurs zones d'insertion régionale;

33. déplore que le Livre Blanc de 2011 représente un recul par rapport à celui de 2001 (qui avait donné naissance aux autoroutes de la mer) s'agissant de la politique d'encouragement au transport maritime; regrette notamment que la liste d'initiatives figurant en annexe au Livre Blanc ne comporte aucune information sur l'avenir des autoroutes de la mer ni du programme Marco Polo;

34. est également d'avis que les régions qui, de par leurs caractéristiques topographiques, par exemple dans le cas des zones de montagne, subissent de manière nettement plus lourde les effets des émissions du trafic ont besoin de dispositions et de mesures particulières pour réduire son intensité et les conséquences qui y sont liées jusqu'à un seuil où il pourra être exclu qu'il produise un effet dommageable sur la santé humaine et l'environnement;

35. considère que des efforts supplémentaires devraient être consentis pour promouvoir des solutions de transports meilleures et plus efficaces, qui améliorent les liaisons entre le territoire continental européen et ses régions insulaires et ultrapériphériques, ainsi que de toutes celles-ci avec les régions situées au-delà des frontières extérieures de l'UE;

36. souhaite également souligner qu'outre le renforcement des liens entre l'est et l'ouest de l'Europe, il est essentiel de promouvoir, pour des raisons à la fois de cohésion et de compétitivité, des relations efficaces entre le centre de l'Europe et les frontières externes de l'Europe, ainsi que ses régions encore plus éloignées, qui lient l'Europe avec les zones de la Méditerranée et de l'Atlantique. À cet égard, le CdR souhaiterait souligner l'importance cruciale des ports et des aéroports et de leurs connexions avec l'intérieur des terres dans l'intégration de l'UE au sein du marché mondial, c'est-à-dire avec les régions africaines, américaines et asiatiques, ainsi que le potentiel stratégique des îles de l'Atlantique en tant que plateformes logistiques de transport;

37. observe que des efforts particuliers sont également déployés pour développer de manière ciblée les cinq grands axes de transport qui ont été définis par la Commission européenne dans le cadre des lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins. À cet égard, l'axe central doit faire l'objet d'efforts accrus de la part de l'UE et des États situés le long de celui-ci. L'objectif visant à organiser de manière plus souple le réseau de base actuellement défini dans le cadre du réseau RTE-T est approuvé. Il convient dans ce contexte d'appliquer des méthodes d'évaluation transparentes qui garantissent tout à la fois la sécurité des investissements réalisés et une actualisation et une extension continues du réseau RTE-T;

38. se félicite de la proposition de réviser la régulation des «créneaux horaires» en faveur d'une utilisation plus efficace de la capacité des aéroports. Toutefois, il est vital de considérer attentivement tous les éléments avant de prendre une décision finale, quelle qu'elle soit, concernant une nouvelle organisation des horaires, en particulier pour les aéroports situés en zone urbaine, où l'impact sur l'environnement est plus problématique;

39. souligne l'importance de mettre sur le même plan compétitivité et agenda social, en s'appuyant sur le dialogue social, afin de prévenir les conflits sociaux qui, cela a été démontré, sont cause de pertes économiques significatives dans un certain nombre de secteurs;

40. salue les initiatives proposées en vue d'améliorer la sécurité à travers une approche globale associant la politique, la législation et le contrôle de la sécurité des transports aériens et maritimes. En particulier, il est de la plus haute importance de promouvoir de meilleures méthodes d'inspection et de filtrage, qui permettent de contrôler un plus grand nombre de passagers avec un minimum de dérangement, dans le plein respect des droits fondamentaux des passagers;

41. partage la vision de la Commission sur l'objectif «zéro décès» en matière de sécurité routière, tout en reconnaissant les nombreux défis que celui-ci pose et le niveau d'ambition qu'il implique. À cet égard, il serait souhaitable d'adopter une approche différenciée, en établissant par exemple un rapport entre la densité du trafic et le nombre de victimes d'accidents de la route. Il existe en effet de grandes différences entre les villes et entre les régions en ce qui concerne le nombre de morts sur les routes et les mesures déjà adoptées. Une norme générale frapperait de manière disproportionnée les villes et les régions qui ont d'ores et déjà adopté des mesures efficaces ayant permis la réduction du nombre de décès dus aux accidents de la route. Qui plus est, la sécurité routière ne dépend pas uniquement de la technologie, mais également des comportements humains. À cet égard, le CdR recommande que les contrôles techniques périodiques des véhicules soient harmonisés, et que l'éducation à la sécurité routière fasse partie des programmes

des auto-écoles européennes. L'on pourrait également appliquer ces contrôles techniques harmonisés à d'autres domaines, par exemple aux émissions de gaz à effets de serre; la modification des modèles de comportement de la population peut également induire une diminution quantitative du trafic et apporter ainsi une contribution notable à l'amélioration de sa sécurité;

42. estime que les mesures relatives à la sécurité routière devraient reposer sur des exemples de bonnes pratiques; il devrait être possible de les ajuster et de les adapter en fonction de la situation locale. Dans ce contexte, nous souhaiterions également renvoyer à l'avis élaboré précédemment par le CdR sur les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020;

43. s'agissant du transport ferroviaire, le recours au système européen de signalisation et de gestion du trafic (ERTMS) sur toutes les lignes de chemin de fer devrait devenir la règle. Il convient à cet égard d'accorder une attention toute particulière aux tronçons transfrontaliers, sur lesquels la disparité des systèmes de sécurité est encore la cause de goulets d'étranglement;

44. dans ce domaine, il renouvelle son soutien à l'idée d'harmoniser les différentes définitions du concept de blessure grave afin de mieux suivre et évaluer l'efficacité de la politique en matière de sécurité routière. En outre, il propose l'accès aux registres des infractions au code de la route et l'interopérabilité de ces derniers, ce qui rendrait possible l'application de sanctions compte tenu des infractions commises dans d'autres États membres;

#### **Innover pour l'avenir – technologie et comportement**

45. soutient absolument le point de vue présenté par le Livre Blanc en faveur d'une stratégie européenne de recherche et d'innovation dans le domaine des transports, qui prévoit des efforts conjoints associés en matière de recherche; il exprime également son accord au sujet des domaines qu'il est nécessaire d'aborder: l'efficacité des véhicules au moyen de nouveautés dans le domaine des moteurs, des matériaux et des conceptions; une utilisation plus propre de l'énergie à travers de nouvelles sources d'énergies et de nouveaux systèmes de propulsion; ainsi qu'une amélioration de l'utilisation du réseau, et de la sécurité des opérations effectuées via les systèmes d'information et de communication;

46. se félicite de la proposition présentée dans le Livre blanc pour définir, pour tous les modes de transport, des normes appropriées en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules, en établissant des règles sur l'interopérabilité des infrastructures de chargement des véhicules propres et en élaborant des orientations et des normes pour les infrastructures de ravitaillement; tout ceci devant être fait en association avec les collectivités territoriales;

47. souligne l'importance de la politique européenne pour combattre à la source la pollution par les véhicules, au moyen de normes sur les émissions de gaz à effet de serre et sur la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que de normes visant à renforcer la sécurité active et passive des véhicules. À cet égard, il est indispensable de coordonner l'introduction de grandes améliorations techniques dans la conception des véhicules et le respect des plafonds fixés en matière d'émissions pour le bruit et la préservation de la pureté de l'air;

48. considère que les habitudes de déplacement et les comportements au volant sont des questions essentielles dans la perspective de réaliser totalement les objectifs fixés par le

Livre Blanc; pour cette raison, il se félicite de toutes les initiatives comprises dans le Livre Blanc pour sensibiliser l'opinion publique à l'existence d'alternatives au transport conventionnel individuel, et de mesures visant à améliorer les comportements des conducteurs; néanmoins, il considère qu'il reste beaucoup à faire dans le domaine des habitudes de déplacement, en particulier pour préparer le public européen de demain à adopter de nouvelles attitudes en matière de mobilité, mais également pour adapter les infrastructures de transport adéquates;

### La mobilité urbaine

49. se félicite des propositions relatives aux plans de mobilité urbaine qui figurent dans le Livre Blanc. Le développement de plans durables en matière de mobilité urbaine, au moins à destination des grandes villes, était une demande clé du CdR dans son avis sur le Livre vert;

50. note que la Commission fait observer qu'une grande partie des effets externes du système de transports se retrouve surtout dans les zones urbaines densément peuplées. Ce sont les collectivités territoriales qui savent le mieux de quelle manière résoudre ces problèmes. Il est donc important qu'elles disposent des instruments nécessaires pour le faire. Dans le respect du principe de subsidiarité, l'Union peut soutenir la tâche des collectivités territoriales en favorisant la coopération et la diffusion d'expériences, et en favorisant des changements de comportements;

51. préconise des mesures de stimulation pour préparer des plans et des audits de mobilité urbaine durable, étant entendu que les décisions doivent continuer de relever des collectivités locales et régionales concernées, conformément au principe de subsidiarité; rappelle la proposition qu'il avait émise précédemment sur l'introduction d'un nouvel instrument financier dans le cadre des perspectives financières 2014-2020 autorisant le cofinancement des plans de mobilité urbaine. La présentation d'une candidature à un audit sur la mobilité urbaine pourrait par exemple contribuer au processus de création d'un prix européen annuel destiné à récompenser les initiatives remarquables susceptibles d'être reproduites. Celui-ci s'inscrirait dans le cadre d'un système paneuropéen comparable à celui du «drapeau bleu» qui serait accordé par exemple aux zones urbaines qui parviennent à atteindre un faible niveau de pollution et de congestion, comme le CdR l'avait proposé par le passé;

52. est convaincu que les villes bien aménagées qui adoptent des processus de production plus efficaces et éliminent les solutions de transport superflues favorisent une plus grande accessibilité aux biens, aux personnes et aux services. C'est pourquoi il recommande que l'aménagement urbain et la planification de la mobilité soient traités de manière plus intégrée;

53. suit avec intérêt les initiatives locales prévoyant l'introduction de systèmes de péage urbains et de restrictions d'accès, et soutient l'introduction de normes techniques communes garantissant l'interopérabilité afin d'éviter que ces initiatives locales ne posent de nouveaux obstacles techniques à la libre circulation dans l'espace de l'Union européenne;

54. souligne le rôle clé des solutions techniques et organisationnelles telles que des technologies de l'information pour soutenir les nouveaux modèles en matière de mobilité, reposant sur l'utilisation combinée de tous les modes de transports pour les voyageurs comme pour le fret (par exemple, des systèmes de

billetterie électronique intermodaux, les documents à fournir pour le fret intermodal, l'orientation électronique, le suivi des marchandises et la transmission de l'information en temps réel) afin d'optimiser l'utilisation des transports légers existants (mutualisation des véhicules, développement des véhicules électriques sur les courtes distances, partage des véhicules, covoiturage, architecture des transports et des correspondances, utilisation des bus et des tramway en priorité), la gouvernance du système local et régional des transports étant un enjeu majeur occulté dans le Livre Blanc;

55. recommande une stratégie destinée à évoluer vers une logistique urbaine «zéro émissions», qui réunirait les aspects de l'aménagement du territoire, de l'accès au rail et au transport maritime et fluvial, des normes de chargement et de technologie des véhicules, à travers la promotion des marchés publics conjoints pour les véhicules à faibles émissions dans les parcs de véhicules commerciaux (voitures de livraison, taxis, bus, etc.);

56. demande que le lien entre la dimension urbaine de la politique des transports et la notion, plus large, de l'aménagement du territoire soit mieux prise en compte afin d'améliorer non seulement les transports urbains et les infrastructures mais aussi afin de lutter contre l'étalement urbain et de repenser les relations entre la ville et son environnement direct (urbain/rural); il importe, dans ce contexte, de mettre l'accent sur le renforcement du transport public de passagers de courte distance;

### L'infrastructure moderne, une tarification et des financements intelligents

57. dans le cadre du réexamen de la politique du RTE-T, soutient la création d'un réseau de base constitué d'infrastructures stratégiques européennes intégrant toutes les régions de l'Union européenne ainsi que les principaux points de référence pour les transports et la logistique, et dessinant un espace européen unique des transports, dans lequel il convient d'éliminer les goulets d'étranglement et de prévoir les connexions nécessaires avec le marché mondial;

58. note que l'objectif déclaré dans le Livre Blanc ne peut être intégralement réalisé si les financements nécessaires ne sont pas mis à disposition, en gardant à l'esprit la spécificité régionale de la cohésion des différents États membres et les engagements pris dans le cadre du Pacte de stabilité et de croissance. Il convient de noter que le Livre Blanc évite le sujet des ressources budgétaires et non budgétaires à attribuer à la politique des transports de l'UE et aux infrastructures. À cet égard, le CdR soutient la proposition de recourir à un emprunt européen ou à des euro-obligations en tant qu'instruments principaux destinés à financer les infrastructures de transport nécessaires. Le CdR rappelle que cet investissement massif devra être impulsé par une réelle volonté politique au plus haut niveau sans quoi les ambitions de la politique européenne des transports indispensables à la compétitivité régionale resteront un vœu pieux;

59. note que la politique de cohésion a ses propres objectifs, fait partie d'une approche intégrée du développement régional, et qu'il n'est pas souhaitable que son budget soit utilisé pour financer la politique européenne des réseaux de transport. Il est cependant nécessaire de favoriser la cohérence entre les projets d'infrastructures financés par la politique de cohésion et les objectifs de la politique européenne des transports;

60. insiste sur la nécessité d'examiner les ressources prévues pour l'infrastructure de transport proposée dans le futur budget de l'Union, et de continuer à encourager l'engagement du secteur privé d'une manière plus transparente. En outre, le Comité est également favorable à la promotion de nouveaux instruments de financement pour le secteur du transport, en particulier à travers l'initiative des emprunts obligataires pour le financement de projets;

61. note que l'internalisation des externalités, l'élimination des distorsions fiscales et des subventions injustifiées ainsi qu'une libre concurrence non faussée doivent faire partie du futur modèle reposant sur l'alignement des choix du marché avec les besoins en développement durable; c'est pourquoi le Comité soutient une approche de tarification et de financement intelligents qui vise l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires, de la pollution locale et du bruit dans les ports et aéroports, ainsi que le coût de la pollution atmosphérique en mer, et demande que soit étudiée la possibilité d'une internalisation obligatoire des coûts pour toutes les voies intérieures navigables de l'UE. Le fait qu'il y ait peu d'alternatives de transports vers ou à partir des territoires insulaires et ultrapériphériques sera pris en compte dans la détermination de la tarification à appliquer à l'internalisation des externalités du transport;

62. insiste toutefois sur la nécessaire prise en compte des contraintes spécifiques des régions périphériques dans les dispositifs futurs d'internalisation des coûts externes (Eurovignette et

ses suites). Tout dispositif qui ne tiendrait pas compte du handicap de distance pénaliserait en effet les acteurs et les agents économiques des territoires éloignés;

63. souligne qu'en dépit de l'importance de cette mesure, les objectifs fixés pour 2016 et 2020 semblent très ambitieux et, compte tenu des expériences passées et actuelles (par exemple la législation sur l'Eurovignette), très difficiles à mettre en œuvre;

#### **La dimension extérieure**

64. soutient totalement la dimension extérieure du Livre Blanc; à cet égard, souligne l'importance de l'extension des règles du marché intérieur via les travaux menés au sein des organisations internationales, la promotion au niveau mondial des normes européennes de sûreté, de sécurité, de protection de la vie privée et de préservation de l'environnement à travers la coopération bilatérale et multilatérale, et en approfondissant le dialogue sur les transports avec les principaux partenaires;

65. appelle la Commission européenne à mieux développer le concept de la dimension internationale du système de transports européens et demande à la Commission européenne d'intégrer totalement la dimension méditerranéenne et atlantique des transports, qui a un impact certain sur le développement des transports dans l'Union européenne et constitue dès lors un moyen essentiel de renforcer l'indispensable coopération entre les deux rives de la Méditerranée et une insertion concurrentielle et durable sur le marché mondial.

Bruxelles, le 30 juin 2011.

*La présidente*  
*du Comité des régions*  
Mercedes BRESSO