

Jeudi 15 décembre 2011

Espace européen unique des transports

P7_TA(2011)0584

Résolution du Parlement européen du 15 décembre 2011 sur la feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Le Parlement européen,

- vu le Livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),
- vu sa résolution du 12 février 2003 sur le Livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" ⁽¹⁾,
- vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur le thème "Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent" ⁽²⁾,
- vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports ⁽³⁾,
- vu sa résolution du 21 octobre 2010 sur la politique maritime intégrée – Évaluation des progrès accomplis et nouveaux défis ⁽⁴⁾,
- vu sa résolution du 5 juillet 2011 sur le cinquième rapport sur la cohésion de la Commission et la stratégie pour la politique de cohésion après 2013 ⁽⁵⁾,
- vu sa résolution du 6 juillet 2011 sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté ⁽⁶⁾,
- vu sa résolution du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011–2020 ⁽⁷⁾,
- vu les communications de la Commission intitulées "Un Réseau pour les citoyens" (COM(1995)0601) et "Plan d'action pour la mobilité urbaine" (COM(2009)0490),
- vu la communication de 1995 de la Commission intitulée "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" (COM(1995)0691) et la communication de 1998 sur les transports et le CO₂ (COM(1998)0204), que la Commission devrait maintenant republier,
- vu la stratégie Europe 2020,
- vu l'acquis communautaire dans le domaine des transports,
- vu l'article 48 de son règlement,

⁽¹⁾ JO C 43 E du 19.2.2004, p. 250.

⁽²⁾ JO C 175 E du 10.7.2008, p. 556.

⁽³⁾ JO C 351 E du 2.12.2011, p. 13.

⁽⁴⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0408.

Jeudi 15 décembre 2011

- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, ainsi que de la commission du développement régional (A7-0425/2011),
- A. considérant que la politique européenne des transports influe directement, dans nombre de situations, sur la vie quotidienne des citoyens européens et que ces derniers profiteraient grandement d'un véritable espace européen unique des transports supprimant toutes les barrières entre modes de transport et systèmes nationaux, sans distorsions de concurrence ni dumping social;
- B. considérant que le secteur des transports revêt une importance majeure pour le développement de l'Union européenne, de ses régions et de ses villes, tant il est vrai qu'il représente quelque 5 % du PIB et qu'il emploie quelque 10 millions de personnes; considérant qu'il est capital de maintenir la capacité de développement et d'innovation de l'Union dans des secteurs, comme la mobilité, le transport et la logistique, qui sont déterminants pour la position de l'Europe en tant que pôle industriel et économique et pour sa compétitivité à l'échelle mondiale; considérant que les petites et moyennes entreprises jouent un rôle particulièrement important dans le secteur des transports;
- C. considérant que la future politique européenne des transports et de la mobilité devrait intégrer les objectifs 20-20-20 à l'horizon 2020 en tant que base principale des décisions à prendre en la matière;
- D. considérant que les transports peuvent apporter une contribution significative à la stratégie Europe 2020, notamment en ce qui concerne l'emploi, la croissance économique durable, la recherche, l'énergie, l'innovation et l'environnement, étant entendu que la sécurité et la protection de l'environnement doivent être promues de manière plus cohérente et faire l'objet d'une coordination plus étroite;
- E. considérant que certains objectifs du dernier Livre blanc n'ont pas été réalisés et qu'il convient dès lors de procéder régulièrement à l'examen et à l'évaluation des objectifs fixés;
- F. considérant que les modes de transport ne sont pas en concurrence mais qu'ils doivent se compléter dans le cadre d'une comodalité efficace servant de principe directeur à une répartition modale rationnelle;
- G. considérant que ce n'est pas par la voie législative, mais uniquement en tirant parti d'une infrastructure fonctionnelle, d'avantages et d'atouts intrinsèques ainsi que d'incitations, que les objectifs en matière de transfert modal pourront être réalisés;
- H. considérant qu'il est essentiel d'assurer avec succès le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), de connecter de manière effective les réseaux de transport de toutes les régions de l'Union et d'éliminer les disparités entre les niveaux de développement des infrastructures dans les États membres de l'Union,
- I. considérant que le secteur des transports et les infrastructures transfrontalières restent exposés à de nombreux obstacles historiques et géographiques (écartements de voie différents ou barrières infranchissables formées par des massifs montagneux tels que les Alpes, les Pyrénées ou les Carpates) qui génèrent des "effets frontières", dont certains peuvent être facilement éliminés et qu'il convient dès lors de réduire;
- J. considérant que les différences entre les régions d'Europe (situation périphérique, infrastructure, paysage, densité de population, situation socio-économique) engendrent des problèmes très différents qui appellent des solutions flexibles;

Jeudi 15 décembre 2011

- K. considérant que l'ouverture des marchés des transports doit être subordonnée au développement de l'ensemble des garanties réglementaires nécessaires pour s'assurer qu'il en résultera une meilleure qualité des services, de la formation et des conditions d'emploi;
- L. considérant que l'Union doit fixer des normes cohérentes pour tous les modes de transport, en particulier en ce qui concerne la sécurité, la technologie, la protection de l'environnement et les conditions de travail, tout en tenant compte du fait que dans les secteurs où des règles mondiales s'appliquent de fait, une réglementation efficace peut passer par les forums internationaux concernés;
- M. considérant que la législation adoptée dans le domaine des transports doit être transposée, mise en œuvre et appliquée de manière correcte, cohérente et rapide;
1. salue le Livre blanc de 2011 mais relève que des objectifs majeurs du Livre blanc de 2001 n'ont été que partiellement atteints ou ne l'ont pas été du tout, et propose:
- que la Commission présente d'ici 2013, sur la base du rapport sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020, et dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions concrètes visant à réduire de 50 % d'ici 2020, par rapport à 2010, le nombre des personnes tuées et gravement blessées sur les routes, étant entendu que ces propositions devraient accorder une attention particulière aux usagers de la route les plus vulnérables et indiquer, dans chaque cas, les résultats escomptés en termes de réduction du nombre d'accidents;
 - que la Commission présente, d'ici 2014, une proposition qui prévoit l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs, en tenant compte de la spécificité de chaque mode de transport, tout en évitant les doubles imputations et les distorsions de marché; les recettes générées par cette internalisation des coûts externes devraient être utilisées pour financer des investissements en faveur de la sécurité, de la recherche, des nouvelles technologies, de la protection du climat et de la réduction du bruit, dans le contexte d'une mobilité durable, ainsi que dans les infrastructures;
2. invite la Commission à soumettre, d'ici 2013, une proposition relative aux conditions sociales et aux conditions de travail, en vue de faciliter la création d'un marché européen des transports réellement intégré et, simultanément, de rendre le secteur plus attrayant pour les travailleurs; il conviendrait de baser cette proposition sur une analyse approfondie de l'état actuel des conditions sociales et des conditions de travail pour l'ensemble des modes de transport et du degré d'harmonisation entre les législations des États membres, ainsi que sur une évaluation des incidences des développements sur le marché du travail dans le secteur des transports sur la période allant jusqu'en 2020; cette proposition devrait accroître l'emploi et améliorer la situation des travailleurs dans l'ensemble du secteur des transports et tenir compte des nouvelles technologies et des services logistiques susceptibles d'être utilisés pour améliorer les services de transport, en général, et ceux destinés aux personnes handicapées, en particulier;
3. demande à la Commission de présenter d'ici 2013, sur la base des informations communiquées par les États membres, une analyse quantitative, cohérente, de la situation actuelle en ce qui concerne le niveau d'infrastructures, la densité du réseau de transport et la qualité des services dans tous les États membres de l'Union; cette analyse fournira une vue d'ensemble de la situation actuelle dans l'UE-27, mettra en évidence les disparités en matière de développement des infrastructures de transport entre les États membres et leurs régions, donnera un aperçu des modalités selon lesquelles les infrastructures de transport, tous modes confondus, sont actuellement financées et esquissera les priorités futures en matière d'investissements;
4. est conscient de la contribution importante que le secteur des transports apporte à la politique industrielle, à la compétitivité et à la balance commerciale de l'Union; constate qu'en 2009, les exportations de machines et d'équipements de transport ont totalisé 454,7 milliards d'euros, soit 41,5 % de l'ensemble des exportations de l'UE-27; ajoute que, la même année, l'Union a réalisé ses principaux excédents commerciaux dans le secteur des machines et équipements de transport (112,6 milliards d'euros), et dans celui des services de transport (21,5 milliards d'euros);

Jeudi 15 décembre 2011

5. approuve les dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources ainsi que les objectifs pour 2050 et 2030 fixés dans le Livre blanc; estime toutefois que des dispositions plus précises sont nécessaires pour la période allant jusqu'en 2020 pour ce qui est du financement – au regard de la situation économique des différents États membres – et des défis généraux que les transports doivent relever dans les domaines de l'énergie et de l'environnement, et invite dès lors la Commission à élaborer des dispositions législatives qui permettent de réduire de 20 % les émissions de CO₂ et autres GES dues aux transports (par référence aux chiffres de 2009) et d'atteindre d'ici 2020 (par rapport aux valeurs de 1990), conformément aux objectifs 20-20-20 et en coopération avec les partenaires internationaux, les objectifs intermédiaires suivants:

- réduction de 20 % des émissions de CO₂ dues au trafic routier;
- réduction de 20 % du bruit et de la consommation d'énergie du matériel ferroviaire;
- réduction de 30 % des émissions de CO₂ dues au trafic aérien dans l'ensemble de l'espace aérien européen;
- réduction uniforme de 30 %, l'échelle de l'UE, des émissions de CO₂ et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des navires;

et demande que tous les objectifs énoncés dans le présent paragraphe soient considérés comme prioritaires et fassent dès lors l'objet d'examen annuels;

6. souligne qu'il convient de tendre vers l'achèvement du marché intérieur européen des transports en ouvrant davantage les réseaux et les marchés de transport, en tenant compte des aspects économiques, liés à l'emploi, environnementaux, sociaux et territoriaux, et invite la Commission à veiller à ce que ses propositions relatives à l'ouverture des services sur tous les marchés de transport ne conduisent pas à un dumping social, à une baisse de la qualité des services ou à la formation de monopoles ou d'oligopoles; souligne qu'il demeure urgent d'établir des orientations pour les aides d'État en faveur des ports maritimes;

7. attire l'attention sur le potentiel encore insuffisamment exploité des transports dans de nombreux secteurs et insiste sur l'importance d'un espace européen unique des transports caractérisé par l'interconnexion et l'interopérabilité, qui s'appuie sur une gestion véritablement européenne des infrastructures et des systèmes de transport passant par la suppression des "effets de frontière" entre les États membres pour tous les modes de transport, afin de renforcer la compétitivité et d'accroître l'attrait de l'Union européenne dans son ensemble; insiste sur l'importance de la cohésion territoriale et, en particulier, sur les problèmes d'accessibilité auxquels se trouvent confrontées les régions ultrapériphériques, insulaires, enclavées et périphériques, et sur la nécessité de bonnes liaisons entre les États membres et leurs pays voisins;

8. souligne qu'une modalité efficace en matière de mobilité des voyageurs et de transport des marchandises tout au long de la chaîne des services de transport et de logistique, mesurée à l'aune de la rentabilité, de la protection de l'environnement, de la sécurité énergétique, des conditions sociales, de santé et de travail ainsi que des aspects de sécurité, et tenant compte de la cohésion territoriale et de l'environnement géographique dans les différents pays et les différentes régions, doit constituer le fil directeur de la future politique des transports; estime que les modes de transport doivent se compléter et interagir et qu'il convient de se référer aux paramètres indiqués ci-dessus pour définir la répartition modale actuelle et future dans les pays et les régions, en fonction de leurs possibilités respectives; estime en outre qu'il convient d'encourager systématiquement l'utilisation de modes de transport durables, aussi pour les petites et moyennes distances;

9. note la forte dépendance de l'Union à l'égard des importations de combustibles fossiles, dont les livraisons en provenance de sources extérieures à l'Union comportent des risques non négligeables pour la sécurité économique de l'Union et la flexibilité de ses options de politique extérieure, et invite la Commission à définir et à évaluer régulièrement la sécurité des approvisionnements énergétiques externes de l'Union;

Jeudi 15 décembre 2011

10. souligne qu'il importe de développer les infrastructures de transport dans les nouveaux États membres, y compris dans le domaine routier, afin de mettre en place un espace européen unique des transports et de relier leurs réseaux de transport à ceux des pays voisins; invite la Commission à prendre en compte les nécessités de développement des infrastructures de transport dans les nouveaux États membres dans son futur cadre financier pluriannuel, en sorte que, d'ici 2025, les infrastructures de transport des nouveaux États membres atteignent le niveau des autres États membres;

11. salue et soutient la proposition de la Commission sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets et demande aux États membres de mettre en place le réseau principal, sachant que le schéma des RTE-T devrait prévoir un nombre limité de projets durables apportant une valeur ajoutée européenne et bénéficiant d'un financement accru et réaliste; demande instamment:

- que les États membres s'engagent à éliminer, d'ici 2020, les principaux goulets d'étranglement identifiés pour chaque mode de transport dans l'espace européen des transports et à encourager, si nécessaire, leur contournement par la mise en place d'une infrastructure intermodale aux points de départ et d'arrivée d'un trajet, à accorder la priorité aux projets transfrontaliers entre tous les États membres, sans négliger les connexions avec les pays voisins, et à présenter, d'ici 2015, un plan de financement approuvé;
- que la Commission s'engage à renforcer la stabilité du financement des projets de RTE-T, en coordination avec la politique régionale;
- que la Commission s'engage à soutenir des modèles et instruments de financement alternatifs, s'agissant notamment d'emprunts obligataires pour le financement de projets, et à prévoir, dans ses propositions relatives à l'internalisation des coûts externes, un recours accru aux recettes ainsi dégagées pour le financement de projets RTE-T;
- que, pour garantir l'efficacité et la visibilité à long terme de l'action de l'UE dans le cadre des RTE-T, la définition des priorités soit mise en relation étroite avec les conditions régissant l'utilisation des fonds structurels régionaux, et que les États membres soient tenus de garantir le financement de ces projets au-delà de l'échéance des programmes pluriannuels de l'Union;
- que le caractère prioritaire des projets ne soit maintenu après 2015 que si les États membres ont pris des mesures budgétaires contraignantes qui garantissent la réalisation des projets en question et que la contribution financière de l'UE se base sur le principe «use it or lose it» (utilisation obligatoire sous peine de perte définitive),
- que le réseau européen de voies cyclables longue distance, EuroVelo, soit inclus dans le réseau RTE-T;

12. souligne que la création d'infrastructures de transport adéquates et la garantie de bons niveaux d'accès à celles-ci permettront à toutes les régions de devenir économiquement plus fortes et d'attirer davantage d'investissements directs, ce qui renforcera à long terme tant leur propre compétitivité que la position concurrentielle de l'Union dans son ensemble, assurera le bon développement du marché unique et permettra d'atteindre l'objectif qu'est la cohésion territoriale;

13. rappelle que les réseaux de transport jouent un rôle de premier plan dans les politiques d'aménagement du territoire; souligne l'importance particulière, pour la dynamisation du développement local, des grandes infrastructures de transport telles que les lignes ferroviaires à grande vitesse; estime que les macro-régions et les stratégies en faveur de leur développement sont à même de jouer un rôle plus actif dans la mise en œuvre d'une politique des transports cohérente, efficace et durable; rappelle qu'il importe d'élaborer, de planifier et de mettre en œuvre des stratégies conjointes en matière d'infrastructures de transport et qu'il est nécessaire de diffuser les meilleures pratiques dans le domaine des transports; souligne que les citoyens et les entreprises de l'Union tireront un bénéfice direct d'un espace européen unique des transports dont les objectifs consistent à réduire le temps et les ressources consacrés au transport de marchandises et de voyageurs, ainsi qu'à aboutir à une intégration plus poussée des marchés;

Jeudi 15 décembre 2011

14. relève que les mêmes normes de sécurité adaptées au risque, harmonisées au niveau européen, doivent valoir pour tous les modes de transport de voyageurs et de marchandises, et demande que soit présentée une proposition sur le financement des coûts liés à la mise en conformité avec cette exigence; estime que, dans le secteur des transports maritimes et aériens, la coordination internationale devrait être un préalable et que les règles en vigueur devraient être réexaminées et, au besoin, révisées d'ici 2015, et être progressivement intégrées dans les accords avec les pays tiers;

15. insiste sur l'importance d'une stratégie cohérente pour réaliser la transition vers des énergies renouvelables et de substitution pour les transports, et souligne qu'il serait possible d'atteindre les objectifs fixés en combinant les formes d'énergie et en exploitant les possibilités d'économies d'énergie existantes; fait observer que cette transition requiert des infrastructures spécifiques et des incitations correspondantes et que les objectifs de réduction devraient être formulés d'une manière qui soit technologiquement neutre;

16. demande que soit présentée, d'ici 2015, une proposition relative à la mobilité urbaine qui, dans le respect du principe de subsidiarité, subordonne le soutien de projets à la présentation, par les collectivités locales, de plans de mobilité durable axés sur des chaînes logistiques efficaces pour le transport de voyageurs et de marchandises dans les zones urbaines et en agglomération, qui contribuent à réduire les volumes de trafic, les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit, qui respectent les normes et objectifs de la politique européenne des transports, qui soient adaptés aux besoins des villes et régions avoisinantes et qui ne créent pas de nouvelles barrières sur le marché; propose un échange des bonnes pratiques dans le domaine de l'innovation et de la recherche portant sur des concepts durables de mobilité urbaine;

17. souligne que le comportement des usagers des transports est déterminant et demande que soient mises en place des incitations pour qu'ils choisissent une mobilité et des modes de transport durables, sûrs, sains et favorisant une activité physique; invite la Commission et les États membres à présenter d'ici 2013, dans le respect du principe de subsidiarité, des propositions visant à mettre en place des initiatives qui promeuvent les transports publics peu polluants, la marche et le vélo, notamment dans les villes, l'objectif étant de doubler le nombre de leurs usagers; estime dès lors qu'il est important de développer des infrastructures sûres pour les piétons et les cyclistes, en particulier dans les villes, et d'améliorer l'interopérabilité entre les services de transport, de promouvoir l'introduction d'un document unique de transport et la mise en place d'un système intégré de billets électroniques pour les déplacements multimodaux, établissant également des liens entre le transport longue distance et le transport local; rappelle que l'accessibilité des transports et des tarifs abordables sont essentiels pour la mobilité sociale et qu'il conviendrait de s'attacher davantage à concilier les objectifs de durabilité et les besoins sociaux lors de la planification des politiques de transport de l'avenir;

18. estime que les règles fondamentales régissant les droits des usagers devraient être inscrites dans une charte des droits des passagers couvrant tous les modes de transport et attend dès lors de la Commission qu'elle présente, au plus tard au début de 2012, une proposition dans ce sens qui tienne compte des spécificités de chaque mode de transport et de l'expérience acquise et qui contienne un chapitre sur les droits des voyageurs handicapés; demande, dans le même temps, que ces droits fassent l'objet d'une interprétation uniforme et soient appliqués et mis en œuvre de manière cohérente, sur la base de définitions et d'orientations claires, et que leur gestion soit assurée de manière transparente; souligne en outre la nécessité d'une législation portant sur la question des frais supplémentaires pour tous les modes de transport;

19. souligne la nécessité d'une politique des transports intégrée couvrant la totalité de la chaîne de valeur du transport et de la logistique en vue de relever de façon satisfaisante les défis en matière de transport et de mobilité, en particulier ceux qui se posent dans les zones urbaines; préconise de renforcer la coordination entre les décideurs politiques des institutions européennes et de mettre en place un forum européen sur la logistique et la mobilité qui permette un dialogue et une consultation permanents avec les entreprises de logistique et les fournisseurs et usagers de services de transport;

20. demande que la priorité soit accordée à la promotion de la logistique verte et à l'amélioration de la gestion de la mobilité;

Jeudi 15 décembre 2011

21. affirme qu'un système multimodal durable pour la logistique du transport de voyageurs et de marchandises requiert la mise à disposition de plateformes et terminaux intermodaux, l'intégration de la planification et de la logistique, ainsi qu'une éducation et une formation professionnelle intégrées;

22. souligne que l'Union doit rester en pointe de l'innovation technologique afin de promouvoir l'efficacité, la durabilité et l'emploi; demande que soit financé un programme de recherche et de développement dédié à la mobilité durable et sécurisée, assorti d'une stratégie de mise en œuvre spécifique, d'un calendrier et d'un contrôle financier efficace, l'objectif étant:

- de maintenir la position dominante de l'Union en tant que site de production et de recherche, et ce pour tous les modes de transport, l'accent étant plus particulièrement mis sur la décarbonisation des transports, la réduction des émissions et du bruit, la sûreté et la sécurité;
- de créer des systèmes efficaces, intelligents, interopérables et interconnectés à l'appui des systèmes SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, SIF, SafeSeaNet, LRIT et STI;
- de trouver des solutions axées sur la pratique, avec la participation d'un groupe d'experts économiques, scientifiques, politiques et sociaux;
- de poursuivre l'initiative "e-safety" (sécurité électronique) pour accroître la sécurité routière et développer les infrastructures nécessaires en vue de l'introduction du système d'appel d'urgence «e-Call» tout en respectant les règles relatives à la protection des données;

23. estime qu'il convient de réduire les obstacles bureaucratiques pour tous les modes de transport et demande dès lors une simplification et une harmonisation plus poussées des documents de transport et de logistique, en particulier pour le fret, et la présentation, d'ici 2013, d'une proposition visant à uniformiser les documents de fret et électroniques, également afin de promouvoir le fret multimodal;

24. souligne la nécessité d'améliorer et de normaliser les instruments de contrôle, s'agissant par exemple des radars de vitesse, des dispositifs embarqués et des systèmes et moyens de communication, et demande que soit présentée, d'ici 2013, une proposition sur la reconnaissance mutuelle et l'interopérabilité de ces instruments; souligne la nécessité de renforcer la coordination et la coopération entre les autorités nationales aux fins de poursuites transfrontalières et de garantir une plus grande convergence dans l'application des normes de sécurité routière;

25. insiste sur le fait que d'éventuelles modifications et une normalisation des unités de chargement, tenant compte des unités utilisées dans le transport mondial et des dimensions des véhicules de transport, doivent servir à optimiser le transport multimodal et offrir des avantages démontrables sous la forme d'économies de combustibles, de réduction des émissions et d'amélioration de la sécurité routière;

26. propose que les États membres n'autorisent le recours au système modulaire européen sur certains itinéraires que lorsque les infrastructures en place et les exigences de sécurité en vigueur le permettent et qu'ils informent la Commission de l'octroi de cette autorisation;

27. souligne l'importance des diverses agences européennes du secteur des transports et demande que de nouveaux efforts soient consentis pour renforcer leur dimension européenne;

28. appelle les États membres à soutenir et à œuvrer pour l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport en termes de taxation énergétique et de taxe à la valeur ajoutée (TVA);

Jeudi 15 décembre 2011

29. demande, en ce qui concerne les transports routiers:

- que le cadre réglementaire régissant les temps de conduite et de repos dans le secteur des transports de voyageurs et de marchandises, ainsi que sa mise en œuvre, fassent l'objet d'un réexamen d'ici 2013, et que l'interprétation de l'application et du contrôle des règles soit harmonisée, en tenant compte de la position du Parlement européen sur l'harmonisation des sanctions applicables dans le secteur du transport routier; estime qu'il est également nécessaire d'harmoniser les restrictions visant les transports de marchandises à travers l'Union européenne;
- que les délais prévus soient respectés et qu'une impulsion nouvelle soit donnée aux projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport routier;
- que le nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau routier transeuropéen soit globalement augmenté de 40 % d'ici 2020, par rapport aux chiffres de 2010, et que des améliorations qualitatives leur soient apportées (normes d'hygiène);
- que la Commission soutienne les initiatives des États membres visant à promouvoir, au travers d'avantages fiscaux, la création de parcs de véhicules sûrs et peu polluants;
- que la Commission établisse avant la fin de 2013, un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers qui contienne une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, et notamment supprimer les restrictions imposées au cabotage;
- que la formation et le perfectionnement des personnes employées dans le secteur des transports, y compris celles qui fournissent aux voyageurs des services liés au transport, ainsi que l'accès aux professions concernées, soient améliorés, dans l'optique d'une amélioration des conditions de travail et des salaires ainsi que pour accroître l'attrait de ces professions;
- qu'une méthodologie normalisée soit élaborée au niveau de l'Union pour le calcul de l'empreinte carbone des opérations de transport et de logistique afin d'éviter la prolifération d'approches nationales, et qu'un soutien soit accordé aux initiatives industrielles visant à encourager le calcul des empreintes carbone, en particulier pour le transport routier de marchandises;

30. demande, en ce qui concerne les transports maritimes:

- qu'une proposition sur la "ceinture bleue" soit présentée d'ici 2013, afin de simplifier les formalités à accomplir pour les navires opérant entre les ports de l'Union et d'exploiter le potentiel des autoroutes de la mer en mettant en place un véritable marché unique pour les transports maritimes intra-UE, dans le respect de la législation en vigueur dans le domaine de l'environnement et de la protection de la nature;
- que des initiatives soient prises pour garantir que la réduction des émissions de soufre rejetées par les navires ne se traduise pas par un transfert modal marquant un retour en arrière;
- qu'une nouvelle politique européenne soit introduite pour le transport maritime à courte et à moyenne distance, en vue de mettre à profit les capacités inutilisées des voies navigables et de réaliser les objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports,

Jeudi 15 décembre 2011

- que l'on continue à soutenir le programme "Naiades", conformément à la législation en vigueur dans le domaine de l'environnement et la protection de la nature, avec un programme de suivi destiné à garantir la poursuite de l'actuel programme "Naiades" à compter de 2014;
- qu'une proposition soit présentée en vue d'augmenter de 20 % d'ici 2020, par rapport aux chiffres de 2010, le nombre des connexions (plateformes) multimodales pour la navigation intérieure, les ports fluviaux et le transport ferroviaire, moyennant l'octroi d'un soutien financier adéquat, et que le programme Marco Polo soit prolongé au-delà de 2013, afin d'exploiter efficacement le potentiel du transport maritime;
- que, dans le prochain cadre financier pluriannuel pour la période 2014–2020, 15 % au moins des fonds alloués aux RTE-T soient consacrés à des projets qui améliorent les connexions durables et multimodales entre les ports maritimes, les ports fluviaux et les plateformes multimodales, l'accent étant mis sur les projets de transport par voie navigable;
- que, compte tenu du caractère international des transports maritimes, l'harmonisation de la formation dans ce secteur intervienne, d'ici 2012, conformément à une norme internationale et, en particulier, que la proposition de la Commission modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer soit rapidement adoptée afin d'incorporer dans la législation de l'UE les amendements de 2010 à la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, qu'une proposition sur la reconnaissance mutuelle des conditions-cadres applicables à la formation des travailleurs portuaires soit présentée d'ici la fin de 2013 et qu'une stratégie soit élaborée en vue de recruter des jeunes pour les professions maritimes;

31. demande, en ce qui concerne les transports aériens:

- que la Commission et les États membres promeuvent la mise en œuvre du Ciel unique européen II, sachant que le déploiement du projet SESAR jouera un rôle important à cet égard, et que la Commission présente, d'ici 2013, une proposition sur l'achèvement de l'espace aérien européen unique moyennant une réduction du nombre des blocs d'espace aérien fonctionnels;
- que la Commission renforce la coordination entre les dispositions relatives au Ciel unique et les projets SESAR et Galileo, ainsi que l'initiative "Clean Sky", en vue d'appliquer de manière plus efficace les mesures d'économie d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- que la qualité des services et la coordination avec les normes internationales soient mises en avant dans toute nouvelle proposition relative à l'ouverture du marché;
- que la Commission et les États membres mettent tout en œuvre pour que le système européen d'échange de quotas d'émissions soit accepté à l'échelle internationale d'ici 2012, en garantissant ainsi des règles du jeu équitables au niveau international;
- que des efforts soient activement fournis en vue de développer un "checkpoint of the future" pour les contrôles de sécurité applicables aux voyageurs et au fret;

32. demande, en ce qui concerne les transports ferroviaires:

- que la Commission, dans ses propositions visant à ouvrir davantage les marchés, tienne compte des obligations incombant aux États membres quant aux transports publics de proximité ainsi que des services existants, dans le but d'améliorer les niveaux actuels de services tout en garantissant une concurrence plus équitable et en prévenant le dumping social;

Jeudi 15 décembre 2011

- que la promotion de l'harmonisation technique et de l'interopérabilité entre les États membres, s'agissant en particulier de l'harmonisation des règles régissant l'agrément des véhicules, soit renforcée d'ici 2015, en sorte que la procédure de certification ne puisse s'étaler sur plus de deux mois, selon des conditions financières transparentes, et que les compétences et les moyens financiers de l'Agence ferroviaire européenne soient adaptés en conséquence en 2012;
 - qu'un nouvel élan, bien conçu, soit donné à l'infrastructure ferroviaire, à la réduction du bruit et au plan d'action de l'ERTMS sur la période allant jusqu'en 2020;
 - que la Commission présente, d'ici au 31 décembre 2012 au plus tard, une proposition de directive contenant des dispositions sur les relations entre la gestion des infrastructures et les opérations de transport, et une proposition visant à l'ouverture du marché intérieur des transports ferroviaires de passagers, qui ne réduise pas la qualité des services de transport ferroviaire et qui préserve les obligations de service public;
 - que, dans l'intérêt d'une organisation plus efficace des chemins de fer, les autorités réglementaires nationales puissent agir de manière indépendante et voient leurs pouvoirs renforcés, et qu'elles conduisent entre elles une coopération plus étroite au sein d'un réseau européen, et que la Commission soumette, d'ici 2014, une proposition visant à soutenir davantage cet objectif et à instituer une autorité réglementaire européenne;
 - qu'une plus grande attention soit accordée à la formation et au perfectionnement sur la base de normes élevées ainsi qu'à la promotion de la reconnaissance transfrontalière des diplômes et des qualifications;
 - que la Commission évalue l'impact que l'ouverture du marché du fret ferroviaire a eu sur le trafic de wagons isolés et, s'il ressort que le volume de ce trafic a régressé, qu'elle soumette, pour le 31 décembre 2012 au plus tard, une proposition visant à permettre aux États membres de soutenir cette activité, compte tenu de ses avantages économiques, sociaux et environnementaux;
33. reconnaît que l'industrie ferroviaire européenne est de plus en plus exposée à la concurrence, sur le marché européen, de fournisseurs de pays tiers; s'inquiète des barrières significatives qui empêchent les fournisseurs européens de participer aux procédures d'adjudication de marchés publics dans les pays tiers;
34. demande à la Commission d'identifier, de mesurer et d'évaluer, dans le cadre des études d'impact portant sur les propositions législatives, les possibilités de création d'"emplois verts" ainsi que les mesures pour assurer leur promotion;
35. demande à la Commission et aux États membres de présenter une stratégie conjointe d'information, de communication et de consultation de toutes les parties prenantes avec, en particulier, la participation des citoyens concernés, sur les besoins, la planification, le développement et le financement des infrastructures nécessaires pour la croissance, la mobilité, le développement et l'emploi, conformément aux engagements pris dans le cadre de la stratégie Europe 2020;
36. étant donné que les entités locales et régionales disposent de compétences importantes dans le domaine de la politique des transports, estime que leur participation à travers une approche de gouvernance à multi-niveaux est essentielle;
37. demande que la Commission dresse chaque année un bilan des objectifs du Livre blanc, des progrès réalisés et des résultats obtenus, et qu'elle fasse tous les cinq ans rapport au Parlement sur la mise en œuvre du Livre blanc;
38. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.
-