

Mercredi 9 septembre 2015

P8_TA(2015)0310

Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports**Résolution du Parlement européen du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

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 l'audition publique intitulée «Livre blanc sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable» tenue par la commission des transports et du tourisme le 17 mars 2015,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 22 avril 2015 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Progrès et défis»,
- vu sa résolution 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 ⁽¹⁾,
- vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports ⁽²⁾,
- vu sa résolution du 12 juillet 2007 sur le thème «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent» ⁽³⁾,
- 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» ⁽⁴⁾,
- vu le livre blanc de la Commission intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» (COM(2001)0370),
- vu la conférence COP21 sur le climat prévue en décembre 2015 à Paris,
- vu le train de mesures sur l'Union de l'énergie et sa communication intitulée «Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique» (COM(2015)0080),
- vu les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 sur le cadre pour l'énergie et le climat à l'horizon 2030,
- vu la communication de la Commission intitulée «Stratégie pour un marché unique numérique en Europe» (COM(2015)0192),
- vu la communication de la Commission intitulée «Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources» (COM(2013)0913),
- vu sa résolution du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- vu l'article 52 de son règlement,

⁽¹⁾ JO C 168 E du 14.6.2013, p. 72.

⁽²⁾ JO C 351 E du 2.12.2011, p. 13.

⁽³⁾ JO C 175 E du 10.7.2008, p. 556.

⁽⁴⁾ JO C 43 E du 19.2.2004, p. 250.

⁽⁵⁾ JO C 56 E du 26.2.2013, p. 54.

Mercredi 9 septembre 2015

- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A8-0246/2015),
- A. considérant que le livre blanc sur les transports fixe un programme ambitieux pour la transformation du système de transport européen et la création d'un véritable espace européen unique des transports;
- B. considérant que le secteur des transports constitue un moteur de l'économie européenne, occupant près de 10 millions de personnes et représentant environ 5 % du PIB, qui devrait rester primordial dans la génération de la croissance économique et la création d'emplois et la promotion de la compétitivité, du développement durable et de la cohésion territoriale;
- C. considérant que les transports forment un secteur où l'Europe est un leader mondial, tant dans les activités de fabrication que de transport, et qu'il est essentiel que les transports européens continuent à se développer, à investir et à se renouveler de manière durable pour conserver leur suprématie technologique au niveau mondial, continuer à exporter leurs normes dans le monde entier et maintenir leur position concurrentielle dans tous les modes de transport au sein d'une économie mondialisée que caractérise de plus en plus l'émergence de nouveaux acteurs et modèles commerciaux puissants;
- D. considérant que la numérisation, l'urbanisation, la mondialisation et le changement démographique bouleversent les fondements mêmes de notre société, et qu'il convient de changer nos paradigmes en matière de politique de transports afin de relever les défis de l'avenir;
- E. considérant que le transport est à la base de la libre circulation des personnes, des biens et des services sur laquelle repose le projet de marché unique et que cette libre circulation est à la fois un puissant vecteur d'intégration de l'Union et un facteur clé de la performance de l'industrie et du commerce européens;
- F. considérant que les transports restent presque entièrement dépendants des carburants fossiles et qu'ils constituent le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au cours des 25 dernières années, croissance qui aurait pu être bien plus importante encore sans la récente récession économique;
- G. considérant qu'il existe un besoin urgent d'améliorer l'efficacité énergétique du système de transports et de rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole et des sources d'énergies fossiles d'une manière efficace en termes de coût sans sacrifier sa compétitivité ni freiner la mobilité et ce dans le cadre des objectifs fixés en la matière par le livre blanc;
- H. considérant que les biocarburants avancés, et en particulier les biocarburants produits à partir de la transformation de déchets et de résidus selon la hiérarchie du traitement des déchets⁽¹⁾, recèlent un potentiel inexploité de réduire la dépendance du système de transport européen à l'égard du pétrole et de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant du secteur des transports;
- I. considérant qu'il est essentiel d'assurer avec succès le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dans le cadre des calendriers convenus, de connecter de manière efficace les réseaux de transport de toutes les régions de l'Union en reliant les régions géographiquement périphériques au centre de l'Union et d'éliminer les disparités entre les niveaux de développement des infrastructures, notamment entre les régions de l'est et de l'ouest de l'Union européenne;
- J. considérant que les investissements dans les infrastructures de transport ont une incidence positive sur la croissance économique, la création d'emplois et les échanges et qu'il est donc essentiel de supprimer les obstacles qui entravent les investissements privés dans les infrastructures de transport;
- K. considérant que les infrastructures de transport requièrent généralement un financement sur le long terme et que le niveau de l'investissement a récemment chuté en raison du manque de confiance entre les législateurs, les porteurs de projets et le secteur financier;

⁽¹⁾ Tels que définis à l'article 4 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives.

Mercredi 9 septembre 2015

- L. considérant que, depuis de nombreuses années, on observe un grave manque d'investissement dans toute l'Union dans les infrastructures de transports publics, et que, par ailleurs, l'amélioration des infrastructures destinées aux piétons, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite fait partie des objectifs de l'Union et nécessite un financement supplémentaire;
- M. considérant que l'un des principaux objectifs du livre blanc devrait être de faire des personnes, et de leurs droits en tant que passagers, l'objectif central de la politique des transports;
- N. considérant que l'innovation et les systèmes de transport intelligents devraient jouer un rôle majeur dans le développement d'un système de transport européen moderne, efficace, durable et pratique qui soit accessible à tous;
- O. considérant que les réseaux multimodaux et l'intégration des différents modes et services de transport sont susceptibles d'améliorer les liaisons de transport de passagers et de fret ainsi que l'efficacité des transports, contribuant ainsi à réduire les émissions de carbone et autres émissions nocives;
- P. considérant que la création d'un véritable espace européen unique des transports ne sera possible sans une mise en œuvre effective de la législation européenne par les États membres et, le cas échéant, une simplification du cadre réglementaire existant, qui apportera une clarté juridique pour l'application de la législation;
- Q. considérant qu'il est nécessaire de supprimer tous les obstacles résiduels, les incompatibilités techniques et les procédures administratives lourdes qui empêchent la réalisation d'un système de transport entièrement intégré, ainsi que de lutter contre les nouvelles mesures que fixent les États membres et qui entravent la libre circulation des biens et des services;
- R. considérant qu'une plus grande ouverture du marché doit s'accompagner de conditions de travail, d'emplois de qualité, de normes de service élevées et d'une concurrence équitable dans tous les États membres;
- S. considérant qu'il ressort du dernier rapport de la Commission européenne sur la sécurité routière dans l'Union européenne ⁽¹⁾ que le nombre de morts sur les routes a diminué de 1 % en 2014, ce qui est bien inférieur à la baisse de 8 % observée en 2012 et à nouveau en 2013;

Mise en œuvre et révision à mi-parcours du livre blanc

1. se félicite de l'intention de la Commission de procéder à une révision à mi-parcours du livre blanc dans le but d'évaluer les progrès accomplis et de proposer d'autres mesures pour atteindre ses objectifs; estime que, bien qu'il soit trop tôt pour évaluer pleinement l'incidence de plusieurs mesures politiques prises depuis l'adoption du livre blanc, un bilan doit être dressé pour obtenir une vue d'ensemble de l'état d'avancement de la mise en œuvre des 40 initiatives et des 131 points d'action repris dans son annexe;
2. réaffirme son soutien envers les objectifs fixés dans le livre blanc et les «Dix objectifs concernant un système de transport compétitif et économe en ressources: points de repère pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre»; souligne que la révision à mi-parcours devrait maintenir au minimum le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011 et proposer des mesures et initiatives concrètes, réalistes factuelles pour accroître, accélérer et rationaliser les efforts pour les atteindre; invite la Commission à évaluer la mesure dans laquelle la liste des actions énoncée dans le livre blanc est suffisante pour atteindre ses objectifs primordiaux et à proposer des mesures législatives supplémentaires;
3. demande à la Commission de mettre à jour les objectifs de réduction des émissions définis dans le livre blanc conformément à la résolution adoptée le 5 février 2014 par le Parlement sur le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 ⁽²⁾ et aux conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 sur le cadre pour l'énergie et le climat à l'horizon 2030, et de proposer des mesures visant à renforcer la réduction d'émissions, afin d'aider les États membres à atteindre l'«objectif contraignant consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990» («dans les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) et dans les secteurs qui n'en relèvent pas s'élevant respectivement à 43 et 30 % d'ici à 2030 par rapport à 2005»);

⁽¹⁾ Sécurité routière dans l'Union européenne, Commission européenne, mars 2015.

⁽²⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2014)0094

Mercredi 9 septembre 2015

4. souligne que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixé pour 2030 devrait être défini à un niveau permettant d'atteindre l'objectif à long terme du livre blanc visant à réduire d'ici 2050 d'au moins 60 % les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports; dans ce contexte, appelle la Commission à proposer une stratégie globale favorisant la décarbonisation des transports;

Principes généraux: transfert modal et comodalité

5. souligne qu'une politique de mobilité durable pour l'Europe doit se fonder sur une large palette d'instruments pour passer à un coût raisonnable aux modes de transport les moins polluants et les plus économes en énergie; insiste sur le fait que le rééquilibrage des modes de transport n'est pas une fin en soi mais est nécessaire pour déconnecter la mobilité des effets négatifs du système actuel des transports tels que les encombrements, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents et le changement climatique; a conscience du fait que la politique de transfert modal n'a jusqu'à présent guère donné satisfaction; souligne dès lors que tous les modes de transport doivent être rendus plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces du point de vue énergétique afin d'instaurer un niveau élevé tant de mobilité que de protection de l'environnement;

6. estime que le développement du transport de passagers et de marchandises dépend en grande partie du recours efficace aux différents modes de transport, et que la politique européenne des transports devrait dès lors se fonder sur une comodalité efficace privilégiant autant que possible les modes de transport les plus durables et les plus économes en énergie; est convaincu que cela permettra une réaffectation optimale entre les différents modes de transport et assurera une interopérabilité au sein et entre les modes, favorisera des transports et des chaînes logistiques plus durables, et améliorera la fluidité du trafic entre les modes et les nœuds;

Infrastructures modernes et financement intelligent

7. invite la Commission à soumettre des propositions visant à permettre l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de passagers, par l'application d'une méthodologie commune, cohérente et transparente au niveau de l'Union et la prise en considération de la spécificité de chaque mode, notamment une analyse cohérente des externalités qui ont déjà été internalisées afin d'éviter une double imposition; demande des mesures concrètes pour assurer une application plus large des principes de «l'utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», et mettre les modes de transport sur un pied d'égalité, en supprimant le cas échéant les subventions fiscales nuisibles pour l'environnement tout en préservant la compétitivité de toutes les régions de l'Union;

8. invite la Commission à proposer un cadre général concernant des projets nationaux de tarification routière pour les voitures particulières et les véhicules commerciaux légers qui ne devrait pas défavoriser les ressortissants de pays tiers et accorder la priorité à la taxation basée sur la distance; invite les États membres à affecter les revenus tirés de la taxation des infrastructures à la construction et à l'entretien d'infrastructures de transport sûres et à la résolution de problèmes environnementaux liés aux transports;

9. souligne que l'achèvement du réseau transeuropéen de transport reste l'une des conditions préalables à un système de transport multimodal plus durable, efficace et fluide et à une répartition plus équilibrée des marchandises et des passagers entre les modes de transport; insiste sur le fait que la sélection des projets admissibles au financement européen doit s'axer sur les neuf corridors de réseau central, sur l'achèvement des liaisons manquantes, et plus particulièrement les tronçons transfrontaliers, sur l'élimination des goulets d'étranglement, sur la modernisation de l'infrastructure existante, sur des solutions innovantes de transport, sur l'interopérabilité, ainsi que sur le développement de terminaux multimodaux et de nœuds urbains; elle devrait également placer davantage l'accent sur la valeur ajoutée européenne, sur le développement d'infrastructures pour la connectivité des régions périphériques, insulaires, montagneuses et ultrapériphériques, et sur le soutien aux projets reliant le réseau transeuropéen de transport aux réseaux d'infrastructures de pays voisins et candidats;

10. est d'avis que le financement de l'Union doit refléter les besoins d'investissements réels pour parachever le réseau central RTE-T d'ici à 2030 et que l'instrument qui constitue le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et d'autres moyens de financement devraient stimuler les investissements dans les infrastructures de transport selon les critères définis dans les orientations en matière de RTE-T et les MIE en accordant la priorité aux moyens de transport durables tels que le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance; souligne que les projets cofinancés devraient tenir compte de la nécessité d'infrastructures qui profitent à l'Union en termes de compétitivité et de cohésion économique, sociale et territoriale, et qui ont une incidence sur l'environnement aussi faible que possible, qui résistent aux effets possibles du changement climatique et qui protègent la santé et la sécurité des utilisateurs;

Mercredi 9 septembre 2015

11. demande une augmentation importante de la dotation financière du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et plus de compétences européennes pour la préparation, la mise en œuvre et le financement des plans de transports transnationaux et des infrastructures;

12. souligne que la qualité de l'infrastructure routière, qui a une incidence directe sur la sécurité routière, varie considérablement au sein de l'Union et que plus de 90 % des accidents de la route mortels dans les États membres se produisent en ville ou sur des routes de campagne; souligne qu'il convient d'encourager davantage le financement efficace des infrastructures de ce type par le biais de divers politiques et instruments de l'Union, notamment dans les pays de la cohésion; met également en évidence le besoin d'une maintenance appropriée de l'infrastructure existante, y compris pour le réseau routier secondaire;

13. souligne que le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) proposé par la Commission comme élément du plan d'investissement pour l'Europe de Juncker devrait accorder la priorité au transports durables et aux projets d'infrastructure de transport d'importance capitale qui apportent une valeur sociétale, économique et environnementale forte, et cibler des projets qui encouragent la création d'emplois de qualité, la croissance à long terme, la compétitivité, l'innovation et la cohésion territoriale, y compris des projets urbains et ferroviaires durables, conformément aux priorités et à la législation politiques de l'Union (orientations RTE-T et MIE); à cet égard, estime qu'il convient d'accorder une plus grande attention aux nouveaux modes de financement tels que les partenariats public-privé et les concessions; insiste sur le fait que le processus de sélection des projets à financer par le FEIS devrait être transparent et impliquer les parties concernées du secteur public et du secteur privé;

14. estime que le FEIS devrait être alimenté au premier chef par des ressources non affectées dans le budget de l'Union et uniquement en dernier ressort par des fonds non utilisés de programmes relevant de la rubrique 1a du cadre financier pluriannuel (CFP) 2014-2020; souligne que le financement du fonds de garantie devrait être réexaminé dans le cadre de l'examen à mi-parcours 2016 du CFP et que, sur la base de l'analyse des taux de performance et d'exécution des différents programmes, des solutions de remplacement devraient être élaborées en matière de financement afin d'éviter au maximum le redéploiement des fonds de la rubrique 1a au cours de la période 2016-2020; insiste sur le fait que le Parlement européen et le Conseil devraient également étudier les possibilités de compenser dans la mesure du possible les redéploiements à partir de programmes de l'Union définis dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle comme source de financement du FEIS au cours des années précédant l'examen à mi-parcours du CFP;

15. réaffirme son soutien aux instruments financiers innovants, qui permettent une optimisation des dépenses publiques en facilitant la mobilisation des fonds privés, mais rappelle que de nombreux projets dans le domaine du transport ne génèrent pas de revenus suffisants pour permettre le recours exclusif à ce type d'instrument et nécessitent donc un soutien sous forme de subventions;

16. insiste sur la nécessité de déployer et d'appliquer rapidement des systèmes de transport intelligents afin de permettre une utilisation plus efficace et plus sûre des véhicules et de l'infrastructure existante et de fournir une capacité supplémentaire sans consacrer le temps, les coûts et les terres requis pour la construction d'une nouvelle infrastructure; souligne l'importance d'une utilisation efficace des fréquences et de l'interopérabilité entre systèmes de transport intelligents pour permettre la fluidité du trafic entre les modes et les nœuds; appelle de ses vœux la mise en œuvre en temps utile des étapes de déploiement et d'exploitation des programmes de radionavigation par satellite de l'Union européenne ainsi que le développement efficace des applications de transport dans le cadre des systèmes Galileo et EGNOS;

Transports durables et mobilité urbaine

17. souligne que l'amélioration de l'efficacité énergétique devrait être l'une des principales priorités de la politique européenne en matière de transports; affirme qu'il est absolument nécessaire d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources dans l'ensemble du système de transports afin d'utiliser plus efficacement les capacités existantes, d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules et de faire en sorte que le financement public, au niveau national comme au niveau européen, cible les mesures ayant la plus forte incidence;

18. souligne l'importance de promouvoir l'électromobilité et des systèmes de transport public électriques, associés à l'introduction de sources d'énergie renouvelable dans le secteur de l'électricité, en accordant la priorité à la poursuite de l'électrification du réseau ferroviaire et à la promotion des tramways, des autobus électriques (trolleybus), des voitures électriques, des deux-/trois-/quatre-roues électriques, des vélos électriques et des petits bateaux électriques; insiste sur le potentiel des télécabines modernes (véhicules tractés par câble) comme moyen de transport bon marché et facile à construire afin d'augmenter la capacité des systèmes de transport public urbains;

Mercredi 9 septembre 2015

19. souligne l'importance de promouvoir l'introduction de carburants et de systèmes de propulsion de substitution, en particulier de ceux pour lesquels l'Europe détient un avantage technologique majeur, afin de réduire la dépendance des transports des carburants fossiles, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre; regrette que ces technologies n'aient pas encore été déployées de manière suffisante notamment dans les transports en commun;

20. note que l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines n'est pas clairement reprise dans les dix objectifs du livre blanc; est d'avis qu'un nouvel objectif devrait être fixé, à savoir la multiplication par deux de l'utilisation des transports publics dans les zones urbaines d'ici à 2030; souligne qu'à cet égard, des mesures devraient être prises pour mettre en place des équipements et des infrastructures visant à faciliter la mobilité de porte à porte des usagers des transports publics, y compris des personnes âgées ou handicapées et des cyclistes qui effectuent une partie de leur trajet dans les transports en commun; souligne que la réalisation de ces objectifs nécessite des investissements appropriés, en particulier pour garantir la maintenance et l'expansion adéquates des infrastructures de transports publics; prie instamment les États membres d'offrir aux projets portant sur les infrastructures de transports publics des possibilités de financement adaptées, à long terme et fiables;

21. demande à la Commission de seconder les autorités et parties prenantes locales, régionales et nationales dans leur recherche de possibilités existantes et nouvelles de financement de l'Union pour les transports publics et la mise sur pied de systèmes de partenariats public-privé innovants; attire l'attention sur les leçons à tirer du rapport spécial de la Cour des comptes (n° 1/2014) intitulé «Efficacité des projets soutenus par l'UE dans le domaine du transport public urbain», qui a évalué la mise en œuvre et l'efficacité de projets de transports publics urbains cofinancés par des fonds structurels de l'Union ainsi que la mesure dans laquelle ils satisfont les besoins des usagers et atteignent leurs objectifs en termes d'utilisation;

22. souligne l'importance des plans de mobilité urbaine durable en tant qu'outils aidant les villes à exploiter de manière plus efficace les infrastructures et les services de transport et à améliorer l'intégration dans les zones urbaines, d'une manière durable, des différents modes de mobilité, tout en contribuant à réduire la pollution atmosphérique et sonore, les émissions de CO₂, les encombrements et les accidents de la route; demande à la Commission de continuer à soutenir le développement et la promotion des plans de mobilité urbaine durable; insiste sur le fait que les fonds structurels et d'investissement européens devraient être utilisés plus systématiquement pour les villes ayant mis en place un plan intégré local de transport, comme les plans de mobilité urbaine durable, et ayant défini les actions adéquates à mener conformément aux critères fixés dans la législation pertinente;

23. invite la Commission à collaborer avec les opérateurs et autorités de transports publics dans le but de fournir aux usagers des informations sur le voyage en recourant à divers médias, y compris des informations abordant les besoins des personnes handicapées, et à jouer un rôle plus important en identifiant les meilleures pratiques et conditions dans toute l'Union pour améliorer les systèmes de transports publics urbains; demande également à la Commission et aux États membres de maintenir l'obligation, pour les systèmes de transports publics, de relier les centres des villes à leurs zones périphériques;

24. insiste sur le fait que les zones urbaines ont besoin d'une certaine flexibilité pour leur permettre de respecter leurs obligations au titre de la législation européenne dans le respect absolu du principe de subsidiarité, et pour permettre l'élaboration de solutions de mobilité adaptées à leurs circonstances particulières;

25. souligne que le comportement des usagers des transports est essentiel au développement d'un système de transport plus durable; appelle de ses vœux des initiatives incitant et permettant aux usagers, notamment aux jeunes, d'utiliser des moyens de transport plus sûrs et viables à long terme (la marche, le cyclisme, y compris le partage et la location de bicyclettes, les transports publics, le partage de voitures, le covoiturage), qui devraient être déployés dans le cadre d'une infrastructure sûre, et mettant à disposition une planification du voyage et des informations en temps réel afin de faciliter l'utilisation intermodale de différents modes de transport par le biais de systèmes de transport intelligents; invite la Commission à recenser des exemples de bonnes pratiques en matière de combinaison de différents modes de transport susceptibles d'être appliquées dans d'autres zones urbaines;

26. souligne la nécessité d'améliorer les données nationales et européennes sur le comportement des usagers des transports, notamment en ce qui concerne la marche, le cyclisme et les modes de transport ventilés selon les genres, que les autorités locales pourraient utiliser lors de la conception de leurs politiques de mobilité urbaine;

Mercredi 9 septembre 2015

27. souligne l'importance de prendre des mesures en faveur de plans régionaux pour l'aménagement et l'élargissement des réseaux cyclistes dans les grandes régions européennes, notamment afin de responsabiliser les citoyens aux enjeux environnementaux, de démocratiser l'usage du vélo, de réduire le bruit, la congestion et la pollution urbaine;

28. souligne l'importance d'analyser les effets positifs pour la société de nouvelles formes de mobilité reposant sur le modèle de l'économie partagée, notamment le covoiturage; juge important de partager les meilleures pratiques entre les États membres pour procéder à une adaptation réglementaire qui tienne compte de ces plateformes d'innovation de mobilité de porte-à-porte;

29. invite la Commission à suivre la situation dans les différents États membres en ce qui concerne les activités des entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers (dont Uber constitue l'exemple le plus frappant) et à exécuter une évaluation des incidences juridiques, sociales, économiques et environnementales découlant des activités de ces sociétés, accompagnée le cas échéant par des mesures ou des recommandations pertinentes visant à développer de nouveaux services innovants en Europe et prenant en considération les services de taxis existants;

30. demande à la Commission d'exiger des États qu'ils créent des conditions de concurrence équitables entre, d'une part, les entreprises de mise en relation entre chauffeurs et passagers et, d'autre part, les entreprises traditionnelles de taxi et de transport interurbain en ce qui concerne le respect de la réglementation fiscale, de la sécurité, des obligations de service public, des conditions sociales des travailleurs, etc.;

31. souligne que les deux-roues à moteur (motos, scooters et cyclomoteurs) et, de plus en plus, les deux- et trois-roues électriques jouent un rôle significatif dans la mobilité durable, surtout dans les zones urbaines où ils contribuent à lutter contre les encombrements et les problèmes de stationnement tout en offrant une solution à la petite logistique; insiste par conséquent sur le fait que la conception spécifique et les avantages liés de ces véhicules devraient être suffisamment pris en considération et repris dans la législation et les orientations européennes en matière de transports;

32. demande une meilleure optimisation de la chaîne d'approvisionnement dans les zones urbaines; rappelle que les véhicules de transport de marchandises en ville contribuent de façon disproportionnée à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores et qu'ils ont une incidence négative sur les encombrements; estime que la logistique urbaine devrait favoriser l'optimisation des transports et l'introduction économique de nouveaux modes d'exploitation, de nouvelles technologies et de nouveaux modèles commerciaux; affirme qu'une meilleure sélection des modes et des véhicules pourrait assurer une correspondance optimale entre les solutions de transport et les besoins spécifiques des marchandises et de la ville concernées;

33. souligne l'importance de dépôts logistiques situés en bordure des zones urbaines, qui permettent de transporter les marchandises jusqu'à leur destination de manière coordonnée en utilisant les modes de transport les plus économes en énergie;

Placer les gens au cœur de la politique des transports

34. demande, en ce qui concerne la sécurité routière:

- l'adoption d'un objectif de 40 % de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020, assorti d'une stratégie européenne en bonne et due forme, la fourniture sans délai, par les États membres, de toutes les données statistiques utiles pour que la Commission puisse définir cet objectif et cette stratégie,
- le renforcement des actions qui ont pour objectif la réduction du nombre de victimes et de blessés sur les routes, en accordant une attention particulière à leurs principales causes, y compris la conduite sous l'emprise de l'alcool et de drogues, l'excès de vitesse et le non-respect du port de la ceinture de sécurité,
- des mesures visant à atteindre l'objectif de sécurité routière de moins de 15 000 décès en 2020 par l'introduction et la mise en œuvre de mesures économiques de sécurité routière au niveau de l'Union comme au niveau national,
- des actions visant à réduire les accidents parmi les usagers vulnérables, en particulier les utilisateurs de deux-roues, les piétons en milieu urbain et les conducteurs âgés,
- des mesures de sécurité routière faisant partie du futur «paquet transport routier» et l'examen à mi-parcours du programme de la Commission sur la sécurité routière 2011-2020,

Mercredi 9 septembre 2015

- un réexamen de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et des efforts visant à étendre son application aux pays voisins de l'Union,
- l'extension, dans le cadre de la révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, de ses quatre mesures principales à d'autres parties du réseau routier, notamment tous les tronçons d'autoroutes ainsi que les routes rurales et urbaines,
- des actions à lancer en priorité, conformément à la recommandation du plan d'action et à la définition de la directive relative aux systèmes de transport intelligent (2010/40/UE), en ce qui concerne les usagers vulnérables de la route,
- une révision des règles en matière de formation et de qualification des chauffeurs professionnels, ainsi que la promotion et le développement de systèmes de formation après l'obtention du permis pour tous les utilisateurs de véhicules,
- une proposition de révision du règlement relatif à la sécurité générale ((CE) n° 661/2009) et du règlement relatif à la protection des piétons ((CE) n° 78/2009) au plus tard en 2016, afin de fixer des règles obligatoires pour les poids lourds en matière de conception et de sécurité des cabines, de vision directe, de comportement en cas d'impact et de protection des piétons, en plaçant l'accent sur les usagers vulnérables de la route,
- une application plus large, dans les nouvelles voitures particulières et les véhicules commerciaux, de systèmes d'assistance à la sécurité du conducteur tels les systèmes de freinage d'urgence automatisé (automated emergency braking — AEA), le système de régulation de distance, le système d'alerte de franchissement involontaire de ligne (lane departure warning — LDW), les indicateurs d'usure des pneumatiques, le système d'adaptation intelligente de la vitesse (Intelligent Speed Assistance — ISA) et le service eCall, associés à des systèmes de transport intelligents coopératifs,
- la révision de la troisième directive sur le permis de conduire, afin d'introduire:
 - une formation obligatoire d'initiation aux nouvelles fonctionnalités des véhicules (systèmes d'assistance à la conduite),
 - une deuxième phase de l'acquisition du permis de conduire,
 - une éducation à la sécurité routière tout au long de la vie,
 - un test d'aptitude physique à la conduite et
 - une enquête médicale et psychologique sur les auteurs d'infractions au code de la route dues par exemple à l'alcool, aux drogues ou à des comportements agressifs,
 - un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union, de 0,0 ‰, pour les conducteurs débutants, pendant les deux premières années de conduite, et pour les conducteurs professionnels;

35. souligne que, bien que des améliorations significatives aient été obtenues en matière de sécurité routière depuis quelques années, les différences entre États membres demeurent et d'autres mesures sont nécessaires pour réaliser l'objectif à long terme de «sécurité totale»; observe que la sécurité routière va de pair avec un comportement respectueux de tous les usagers de la route et que l'éducation en milieu scolaire et familial devrait jouer un rôle plus important dans la réalisation de cet objectif;

36. insiste sur la nécessité d'achever le cadre législatif existant relatif aux droits des passagers avec des mesures visant à supprimer toutes les lacunes dans la législation, couvrant les passagers effectuant des déplacements multimodaux et garantissant une concurrence intermodale équitable, en tenant compte des différences spécifiques entre modes de transport, de la responsabilité juridique pour chaque section du déplacement et de l'interaction entre les différentes formes de transport; réitère son souhait de voir émerger une charte des droits des passagers qui définirait les droits fondamentaux des passagers applicables à tous les modes de transport, tenant compte des spécificités de chaque mode et comportant une section distincte concernant les voyages multimodaux, afin d'améliorer la visibilité des règles de l'Union et d'en assurer un

Mercredi 9 septembre 2015

plus grand respect; demande des initiatives de promotion de services, offerts dans l'ensemble de l'Union, d'information sur les déplacements multimodaux, de planification des déplacements et de délivrance de titres de transport; demande également que soient prises des mesures visant à améliorer la qualité des transports et à faciliter l'accès sans obstacles pour les personnes âgées, les passagers à mobilité réduite et les passagers handicapés, et que soient mieux pris en considération les besoins spéciaux de passagers tels que les cyclistes transportant leurs bicyclettes dans les trains;

37. demande, au titre du droit fondamental de tout un chacun — et notamment des personnes handicapées et des personnes âgées — à la mobilité individuelle, le renforcement des investissements dans la recherche et le développement de systèmes d'assistance à la conduite appropriés;

38. fait observer qu'une meilleure disponibilité de l'accès au haut débit gratuit ou peu coûteux, de réseaux cellulaires, de réseaux Wi-Fi ou d'autres services numériques dans les transports publics et dans les gares améliorerait la mobilité individuelle;

39. appelle de ses vœux une feuille de route de l'Union chargée de mettre en place un cadre préfigurant un système européen fluide de transport multimodal de passagers; estime qu'il convient que cette feuille de route établisse des corridors multimodaux clé à l'usage des passagers dans le cadre du réseau RTE-T existant, qu'elle rassemble des ressources publiques et privées, qu'elle aligne les initiatives existantes et qu'elle concentre l'appui financier de l'Union;

40. invite la Commission et les États membres à se préoccuper de la qualité du travail dans tous les modes de transport, en ce qui concerne notamment la formation, la certification, les conditions de travail et l'évolution de carrière, en vue de créer des emplois de qualité, de développer les compétences requises et de renforcer la compétitivité des opérateurs de transport de l'UE; souligne l'importance de résoudre la question du changement d'emploi et du vieillissement de la main-d'œuvre dans le secteur des transports, ainsi que l'urgence de rendre l'emploi dans ce secteur attrayant pour les nouvelles générations;

41. place l'accent sur le fait qu'il est essentiel de garantir aux professionnels des transports un traitement égal et équitable, des modalités et des conditions de travail satisfaisantes ainsi qu'un environnement de travail sûr; invite par conséquent la Commission à présenter sans attendre des mesures/initiatives concrètes abordant les aspects sociaux dans les divers modes de transport, afin de promouvoir les emplois et des conditions de travail de qualité pour les professionnels des transports et de garantir une concurrence libre et non faussée entre opérateurs des transports; exhorte la Commission à surveiller de près la mise en œuvre et le respect de la législation sociale de l'Union par les États membres dans tous les modes de transport;

42. souligne que des mesures sont également nécessaires pour accroître la participation des femmes au marché de l'emploi dans les transports, supprimer d'éventuels obstacles et garantir l'égalité de traitement des hommes et des femmes en s'attaquant aux écarts existants en matière de rémunération et de parcours professionnels;

43. invite instamment la Commission à veiller à ce que les propositions d'ouverture des services dans tous les marchés des transports aillent de pair avec le respect intégral de la législation sociale de l'Union et, le cas échéant, avec des mesures de soutien visant à éviter les disparités entre conditions sociales dans les États membres; fait observer que l'ouverture des marchés des transports ne devrait pas déboucher sur le dumping social, des services de moindre qualité, une réduction des services publics, des charges administratives inutiles, des pratiques professionnelles inéquitables ou des distorsions de la concurrence; de même, elle devrait mettre un terme à la fragmentation du marché intérieur et barrer la route à l'émergence de monopoles ou à un nivellement par le bas au niveau de la protection sociale des professionnels des transports;

Un système de transport compétitif, efficace, sûr, intégré et interopérable

44. reconnaît que la numérisation est essentielle pour améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport; souligne la nécessité de mieux tirer parti des possibilités qu'offrent les technologies numériques et de promouvoir de nouveaux services de transport ainsi que des modèles commerciaux et de distribution, afin de favoriser la croissance, la compétitivité et la création d'emplois; souligne également la nécessité de créer un cadre réglementaire propice aux projets pilotes et au déploiement d'un transport automatisé intelligent en Europe; souligne à cet égard le rôle clé joué par les PME et les jeunes sociétés dans le soutien à l'innovation dans le secteur des transports;

Mercredi 9 septembre 2015

45. invite la Commission à mettre l'approche d'intégration (interopérabilité, interconnectivité et intermodalité) au cœur du réexamen du livre blanc, y compris les systèmes TIC; rappelle également à la Commission d'associer les avancées technologiques à l'évolution des comportements afin d'aboutir à un transfert modal ambitieux et à l'évitement de certains transports par une logistique verte, des outils efficaces de gestion de la mobilité et le recours à la numérisation;

46. souligne qu'une politique européenne de la mobilité viable à long terme doit étudier les synergies entre tous les modes, corridors et réseaux de transport et se concentrer sur les besoins de nœuds clé, de zones urbaines, de points d'interconnectivité, de plateformes de transbordement et de ports; estime que la mobilité doit être envisagée comme un système et non comme une série de modes individuels;

47. demande la standardisation des unités de chargement intermodal, tout en tenant compte des unités de chargement utilisées dans le transport mondial et des dimensions des véhicules de transport, ainsi que des dispositions uniformes pour la sécurité du chargement, en vue d'optimiser le transport multimodal et d'accroître la sécurité;

48. insiste sur la nécessité de réduire les obstacles bureaucratiques dans toutes les formes de transport; souhaite que les documents et les procédures administratives et douanières soient simplifiés, harmonisés et rendus pratiques, efficaces et utilisables pour chaque acteur faisant partie de la chaîne logistique; invite la Commission à soumettre une proposition relative à l'établissement d'un cadre électronique pour le transport multimodal de marchandises (fret électronique) permettant des flux d'information sans papier fluides le long de l'ensemble de la chaîne logistique du transport en prenant en considération les outils existants, les évolutions au niveau mondial et les bonnes pratiques actuelles;

49. appelle de ses vœux la définition d'un nouvel objectif, accompagné des mesures nécessaires, visant à transférer 50 % du transport actuel de marchandises dangereuses au sein de l'Union vers des modes de transport plus durables comme le transport ferroviaire et les voies navigables intérieures d'ici à 2030, dans le respect absolu des dispositions de sécurité pour le transport intérieur de marchandises dangereuses définies par la directive 2008/68/CE;

50. appelle la Commission à rationaliser les règles du transport intermodal de marchandises dangereuses de manière à assurer l'interopérabilité entre les différents modes;

51. prie instamment la Commission et les États membres d'explorer le potentiel et de soutenir le déploiement du transport de marchandises par conduites et par cycle en tant que concepts prometteurs pour un système de transport durable;

52. souligne le rôle fondamental joué par le secteur des transports pour le développement du tourisme, surtout pour la valorisation des zones les plus périphériques et actuellement les plus difficiles d'accès dans l'Union européenne;

53. souligne que les centres de transport européens relient l'Europe au reste du monde et que l'Europe doit préserver ses liaisons directes avec toutes les parties du monde, avec des vols directs des compagnies européennes depuis les centres de transport européens vers les destinations étrangères, et préserver l'emploi et la croissance dans le secteur européen de l'aviation; souligne que les vols intérieurs au sein de l'Union assurent non seulement la mobilité sur le marché intérieur, mais jouent aussi un rôle primordial de vols de connexion pour maintenir la connectivité depuis les centres de transports européens; estime que la politique de l'Union doit garantir un réseau de vols de connexion efficace et concurrentiel afin de renforcer les plaques tournantes européennes, de réduire les coûts à un niveau concurrentiel à l'échelle mondiale et de permettre une concurrence loyale avec les compagnies aériennes de pays tiers; estime que les États membres de l'Union européenne ont besoin d'une politique cohérente et commune afin d'endiguer la perte de connectivité directe entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique au profit des plaques tournantes du Golfe et de Turquie; demande par conséquent à la Commission de transposer ces objectifs dans tous les actes législatifs européens en matière d'aviation et de les appliquer dans ses négociations avec des pays tiers;

54. plaide pour un programme amélioré en matière de recherche et de technologie pour le secteur des transports afin de stimuler l'innovation; estime que cette politique, qui doit s'accompagner d'un financement adéquat, doit être définie en coopération avec tous les acteurs pertinents, y compris des citoyens et des représentants des utilisateurs, afin de comprendre les besoins du secteur et, en conséquence, de mieux utiliser les crédits européens disponibles notamment dans le cadre du programme Horizon 2020; estime que la priorité devra être donnée à des projets offrant une valeur ajoutée européenne claire et visant à décarboniser les transports, à promouvoir les formes de transport efficaces du point de vue énergétique (y compris la marche et le cyclisme), à accroître l'efficacité et la transparence de la chaîne d'approvisionnement, à augmenter la

Mercredi 9 septembre 2015

sécurité des transports, à améliorer la gestion du trafic et à réduire les charges administratives; estime qu'une attention particulière doit également être portée aux technologies révolutionnaires dans le domaine des transports, par exemple sous la forme d'engins automatisés ou télécommandés tels que les drones ou les véhicules sans conducteurs;

55. demande de fournir le même effort dans le domaine de l'éducation pour favoriser l'émergence de nouvelles études et processus de formation, notamment dans l'enseignement professionnel et supérieur, consacrés aux nouvelles compétences et professions qui vont voir le jour parallèlement à la mobilité intelligente;

56. souligne qu'il importe de soutenir les programmes-cadres européens pour la recherche, le développement et l'innovation afin de développer des carburants plus propres et d'acquérir une avance technologique importante, par exemple en ce qui concerne les biocarburants raffinés;

57. demande, dans le cadre du programme REFIT et des évaluations des conséquences de la législation européenne, une révision générale des règles européennes en matière de permis de conduire et de sécurité ainsi que des obligations de rapport en lien avec les transports, avec pour objectif une réduction claire du poids de la bureaucratie;

58. reconnaît l'importance de radiofréquences sans interférences, notamment en ce qui concerne l'application des règles relatives au temps de conduite et aux périodes de repos à tous les conducteurs et le déploiement de systèmes de transport intelligents; invite la Commission européenne à créer, si nécessaire, un cadre réglementaire;

La dimension mondiale des transports

59. souligne que la création d'un espace européen des transports constitue une priorité importante qui dépend largement, pour tous les modes de transport, et notamment dans les secteurs aérien et maritime, d'une reconnaissance internationale dans le cadre d'accords négociés mondialement avec nos partenaires commerciaux, et que l'Union européenne devrait jouer un rôle de plus en plus important dans les organes internationaux compétents;

60. estime que l'Union européenne doit maintenir son rôle de premier plan dans les efforts mondiaux pour réduire les émissions dues aux transports dans le cadre de la conférence sur le changement climatique de Paris en 2015 (COP21) en encourageant au niveau mondial la décarbonisation des transports et le développement de modes de transport durables, contribuant ainsi à atteindre l'objectif convenu au niveau international de maintenir le réchauffement global à moins de deux degrés Celsius;

61. plaide pour une approche plus intégrée entre les États membres quant à la possibilité d'appliquer le principe de réciprocité dans nos relations commerciales avec les pays tiers et demande de déterminer, dans la politique européenne de financement en matière de transports, si un financement supplémentaire par des pays tiers est approprié;

62. souligne que l'exploitation des ressources internationales pour le développement de notre système de transport (pétrole, lithium, métaux précieux, biocarburants) devrait respecter les intérêts légitimes des populations des régions depuis lesquelles ces ressources sont importées;

Intégration de tous les modes de transport dans la vision d'un système de transport plus efficace, durable, compétitif, accessible et pratique pour les utilisateurs et les citoyens

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

— de se pencher sur les principaux défis posés à la concurrence dans le secteur aérien européen par le déclin des liaisons directes entre l'Europe et le reste du monde, la capacité restreinte des aéroports sous l'angle de l'augmentation future du trafic aérien et l'élargissement de la gamme de services aériens offerte par des compagnies non européennes,

— la révision du règlement (CE) n° 868/2004 pour maintenir une concurrence loyale dans les relations extérieures de l'aviation de l'Union européenne et renforcer la position compétitive de l'industrie aéronautique européenne, assurer la réciprocité et supprimer les pratiques déloyales, notamment les subsides qui faussent le marché,

Mercredi 9 septembre 2015

- un dialogue en matière d'aviation avec les États du Golfe et la Turquie en vue d'améliorer la transparence financière et de préserver la concurrence loyale; l'inclusion de «clauses de concurrence loyale» dans les accords de transport aérien, de dispositions détaillées sur les subsides, les pratiques et la concurrence déloyales, et de moyens d'action efficaces en cas de non-respect de ces dispositions,
- l'accélération du processus visant à conclure, le cas échéant, de nouveaux accords aériens avec les principaux partenaires commerciaux de l'Union, tels que les pays voisins, les BRIC, les pays de l'ANASE et le Mexique, en incluant des dispositions visant à améliorer l'accès aux marchés de services de fret aérien,
- un réexamen des politiques budgétaires et de réglementation de l'Union et des États membres afin de renforcer la compétitivité du secteur européen de l'aviation et de garantir une concurrence équitable avec les transporteurs de pays tiers; invite dès lors la Commission à ajuster et à abroger les dispositions unilatérales de l'Union qui faussent la concurrence et à prier instamment les États membres d'agir en conséquence en ce qui concerne des dispositions nationales similaires,
- l'achèvement du marché intérieur de l'aviation en supprimant les obstacles mis en place par les États membres pour les transporteurs communautaires qui souhaitent opérer depuis l'État membre dans lequel ils sont enregistrés vers un pays tiers en passant par un autre État membre de l'Union,
- le développement cohérent et efficace d'un réseau d'aéroports de l'Union, qui doit inclure, en premier lieu, les principaux aéroports («hubs» — plaques tournantes) et, en second lieu, un réseau bien desservi, viable et soutenu d'aéroports locaux, provinciaux et régionaux, dont le rôle est crucial pour la croissance et le développement des territoires concernés, notamment des régions périphériques et ultrapériphériques, qui ne sont souvent accessibles que par la voie aérienne; l'élaboration d'un cadre législatif pour le développement et la maximisation du potentiel inexploité des aéroports régionaux et de nouvelles infrastructures dans les aéroports saturés,
- l'approbation prioritaire des projets financés par les fonds européens, inclus dans le réseau central RTE-T,
- la préparation minutieuse et l'adoption rapide d'un train de mesures complet pour l'aviation, comprenant: un nouveau cadre réglementaire concernant les drones civils garantissant la sûreté, la sécurité et le respect des droits fondamentaux tout en favorisant le potentiel économique des drones civils pour les entreprises européennes, et en particulier les PME et les jeunes entreprises; une révision du règlement relatif à l'AESA pour clarifier son rôle vis-à-vis des agences nationales et renforcer ses capacités de supervision de la sécurité aérienne dans tous les États membres, y compris dans les régions isolées de l'Union, et promouvoir globalement les règles et les normes,
- toutes les mesures nécessaires par les États membres pour accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen par l'adoption du paquet SES2+, pour permettre la mise en œuvre intégral et la mise en place des blocs d'espace aérien fonctionnels et le déploiement du système futur de gestion du trafic aérien (SESAR), dans le but de défragmenter l'espace aérien de l'Union afin de réduire les retards, d'améliorer les normes de sécurité et de réduire le plus possible les incidences sur l'environnement,
- l'adoption rapide par le Conseil de sa position commune sur la révision du règlement (CE) n° 261/2004 et du règlement (CE) n° 2027/97 sur les droits des passagers aériens, ainsi que la révision du règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires,
- l'amélioration des négociations au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial abordant les émissions de l'aviation internationale,
- l'introduction de critères internationaux de durabilité pour le carburant pour moteurs à réaction issu de sources renouvelables,

Mercredi 9 septembre 2015

- un soutien à la recherche et au développement dans le domaine aéronautique par l'intermédiaire des programmes Horizon 2020 et Clean Sky, en vue de concevoir de nouvelles technologies plus propres afin que les avions soient moins bruyants et plus économes en carburant, de promouvoir de nouvelles formes d'aéronefs telles que les drones et de créer de la croissance et de l'emploi dans l'industrie aéronautique européenne,
 - un réexamen approfondi de la stratégie européenne en matière de sécurité aérienne par la Commission européenne et les États membres afin de passer progressivement à une approche basée sur les risques au profit des passagers,
 - l'amélioration de la sécurité aérienne dans l'ensemble de l'Union dans les domaines de la fabrication des avions, de la formation et de la certification des équipages, des opérations en vol, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne,
 - une évaluation des éventuelles mesures de sécurité nécessaires pour éviter les accidents aériens tels que celui du vol 9525 de Germanwings survenu en mars 2015 dans les Alpes,
 - une proposition de la Commission incluant des mesures visant à améliorer la sécurité et les règles sociales, en particulier les temps de vol et de repos, afin d'éviter la fatigue et d'améliorer la qualité de l'air en cabine,
 - le développement d'un ensemble coordonné de règles régissant les écoles de pilotage et l'enregistrement des heures de vol pour les pilotes actifs dans l'Union et garantissant un contrôle et une évaluation plus efficaces des conditions d'emploi dans le secteur de l'aviation,
 - le partage par les États membres de leurs données relatives à l'aviation générale avec Eurostat, notamment en ce qui concerne le nombre d'avions, de pilotes et d'heures de vol, afin d'améliorer la réglementation en la matière, en particulier en ce qui concerne la sûreté aérienne,
 - un dialogue social constructif entre les parties prenantes du secteur de l'aviation afin de relever les nouveaux défis découlant du lancement de nouvelles technologies, qui vont nécessiter d'adapter en conséquence les emplois dans le secteur de l'aviation,
 - des mesures de lutte contre la montée de pratiques déloyales sur le plan social par les entreprises comme les pavillons de complaisance et différentes formes d'emploi atypique et d'externalisation; le réexamen du règlement (CE) n° 1008/2008 pour assurer correctement le respect et l'application des législations sociales et des conventions collectives nationales aux compagnies aériennes dont les bases opérationnelles sont situées sur le territoire de l'Union; une définition révisée du «lieu d'activité principal» imposant aux compagnies aériennes d'apporter la preuve d'activités aéronautiques importantes dans le pays concerné; des recommandations de l'AESA exigeant que 50 % au moins des techniciens de maintenance soient employés de manière directe et couvrant également toutes les catégories de personnel au sol, les pilotes et le personnel de cabine,
64. demande, en ce qui concerne les transports routiers,
- des cadres politiques nationaux efficaces destinés à développer le marché concernant l'utilisation de véhicules électriques et de carburants de substitution (électricité, hydrogène, gaz naturel (gaz naturel comprimé (GNC) et gaz naturel liquéfié (GNL)), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), les carburants synthétiques et paraffiniques et les biocarburants durables, notamment ceux qui résultent du traitement de déchets et de résidus, y compris d'éthanol à base de mélasse), et le déploiement rapide de l'infrastructure de réapprovisionnement en carburant/recharge pertinente, l'échange de bonnes pratiques entre les projets existants dans les différents États membres en ce qui concerne le marché des carburants alternatifs et la distribution en ville; un plan d'action de l'Union pour la mise en œuvre de la stratégie définie dans la communication de la Commission intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution», afin d'atteindre l'utilisation aussi large que possible de carburants de substitution dans les transports et de promouvoir la mobilité électrique pérenne dans l'ensemble de l'Union,
 - que le nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau de transport transeuropéen soit globalement augmenté de 40 % d'ici 2020, par rapport aux chiffres de 2010, et que des améliorations leur soient apportées en termes de qualité et de normes d'hygiène,

Mercredi 9 septembre 2015

- des initiatives pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier,
- une évaluation par la Commission de différents types de régimes de tarification routière et leur compatibilité avec les traités européens, en particulier du principe de non discrimination en fonction du lieu de résidence,
- l'approbation prioritaire des projets d'infrastructure, financés par les fonds européens, qui complètent le réseau routier compris dans le réseau central RTE-T,
- l'inclusion d'une feuille de route européenne pour les déplacements à vélo dans le programme de travail 2016 de la Commission,
- une proposition législative définissant des limites contraignantes à la moyenne des émissions de CO₂ provenant de voitures particulières et de camions neufs pour la période au-delà de 2020, en maintenant clairement un cap de réduction d'émissions à long terme,
- l'achèvement sans retard d'un outil de simulation permettant de mesurer de manière précise, fiable et économique la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules commerciaux lourds (camions, autobus et autocars), suivi, le cas échéant, d'une proposition législative définissant des limites contraignantes en matière d'émissions de CO₂ moyennes des nouveaux poids lourds immatriculés, comme c'est déjà le cas pour les voitures et les camionnettes; des mesures complémentaires pour encourager l'adoption par le marché des véhicules les plus économes et pour promouvoir les bonnes pratiques de réduction de la consommation de carburant,
- des mesures visant à réduire la consommation et les émissions de CO₂ des poids lourds, notamment par une utilisation accrue de la formation à l'écoconduite, l'amélioration de la logistique des transports, des infrastructures plus intelligentes et l'utilisation accrue de carburants de substitution,
- un cycle d'essais révisé, en combinaison avec des exigences plus strictes de contrôle de la conformité, pour mesurer les émissions de CO₂ et les polluants des véhicules en vue de remplacer le «nouveau cycle européen de conduite» actuellement utilisé, pour s'assurer que les émissions et la consommation de carburants sont mesurées au moyen d'une procédures d'essai reflétant des conditions de conduite réelles,
- le lancement sans retard par la Commission de travaux sur le réexamen de la directive (UE) 2015/719 relative aux poids et dimensions maximaux autorisés, de manière à pouvoir soumettre au Parlement européen et au Conseil, au plus tard en 2020, un rapport prenant en considération les caractéristiques spécifiques de certains segments du marché, tels que les camions spécialisés pour le transport de voitures utilisés dans la logistique des véhicules finis,
- l'adoption d'un code social pour les travailleurs mobiles employés dans le transport routier, qui aborde également le problème du travail indépendant déguisé, afin de mieux prendre en compte de la spécificité des travailleurs du transport routier international et de garantir une concurrence équitable,
- l'amélioration de la mise en application et de l'évaluation et, le cas échéant, la clarification ou le réexamen des règles communes en matière d'accès au marché du transport international de marchandises par route (règlement (CE) n° 1072/2009),
- des mesures visant à garantir la conformité des dispositions nationales avec la législation européenne dans le domaine du transport transfrontalier,
- la possibilité de créer une agence européenne du transport routier chargée de faire appliquer correctement la législation européenne et de promouvoir la normalisation dans tous les États membres,
- des propositions visant à créer une plus grande clarté juridique et à garantir l'application des règles en matière de conditions de travail, de protection des droits sociaux et de prévoyance, de rémunération et de responsabilité sociale, afin de garantir des normes sociales élevées dans le transport international de marchandises par route; appelle la Commission européenne à prendre des mesures contre les pratiques illégales qui conduisent à une concurrence déloyale et favorisent le dumping social; le secteur du transport par route doit être considéré comme un secteur spécifique compte tenu de la mobilité élevée de ses travailleurs et de la nécessité, pour les chauffeurs routiers, de passer leurs temps de repos hebdomadaires dans leur lieu d'origine,

Mercredi 9 septembre 2015

- un ajustement dans l'application des principes du marché unique, qui délimite de manière efficace la libre prestation de services de la liberté d'établissement, l'objectif étant de donner un caractère clairement provisoire aux activités réalisées par une entreprise dans un État membre où elle n'est pas établie;

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

- le parachèvement de l'espace unique ferroviaire européen par l'adoption sans délai du quatrième paquet ferroviaire garantissant une ouverture équilibrée du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs, l'indépendance des opérateurs des infrastructures, des appels d'offres concurrentielles pour les contrats de service public, le niveau le plus élevé de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires et un volume suffisant de ressources humaines et financières permettant à l'agence ferroviaire européenne d'être pleinement opérationnelle et en mesure de remplir sa mission, à savoir être un guichet unique pour l'autorisation des véhicules et la certification de sécurité; le quatrième paquet ferroviaire doit assurer un niveau élevé de qualité et d'efficacité des services ferroviaires, préserver l'équilibre économique des obligations de service public et promouvoir des normes élevées concernant les conditions de travail et la cohésion territoriale; son adoption doit ouvrir rapidement la voie à une transposition et une application par les États membres,
- l'adoption, par la Commission, d'une stratégie ferroviaire proposant de nouvelles mesures visant à atteindre les objectifs 2030 et 2050 de transfert modal définis dans les «Dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources» du livre blanc,
- un financement à long terme sûr, suffisant, transparent et prévisible ainsi que des règles et procédures simplifiées d'accès aux fonds de l'Union pour améliorer la qualité et la capacité de l'infrastructure ferroviaire nationale et transfrontalière en donnant la priorité à la mise à niveau et à la maintenance des infrastructures existantes et pour permettre la fourniture de services fiables, sûrs, accessibles et durables par les opérateurs ferroviaires de passagers et de marchandises,
- une analyse détaillée des raisons qui font que l'espace ferroviaire européen est caractérisé par un grand nombre de tronçons manquants traversant les frontières des États membres; demande à la Commission de mettre en place d'urgence des mesures et des incitations favorisant la revitalisation des liaisons ferroviaires locales et régionales, nationales et transfrontalières, qui ont été démantelées ou abandonnées pendant et après la deuxième guerre mondiale malgré leur intérêt économique ou leur utilité publique, et la construction urgente des liaisons prévues, mais non exécutées, afin de supprimer les goulots d'étranglement et les tronçons manquants actuels dans les régions transfrontalières; la revitalisation et l'entretien des liaisons ferroviaires secondaires qui alimentent les réseaux centraux nationaux et les corridors européens; la définition de nouveaux objectifs pour les réseaux déclassés, par exemple pour le transport de marchandises ou de nouveaux services à finalités touristiques,
- l'approbation prioritaire des projets d'infrastructure, financés par les fonds européens, qui complètent le réseau ferroviaire compris dans le réseau central RTE-T, ainsi que des projets approuvés dans le MIE,
- renforcer le rôle de la Commission en faveur de l'achèvement effectif et rapide des corridors ferroviaires prioritaires européens RTE-T programmés mais reportés par des États membres malgré leur utilité publique et économique,
- une étude portant sur les avantages sociaux, économiques et environnementaux de continuer à soutenir les services ferroviaires nationaux et internationaux de nuit et, le cas échéant, la revitalisation de ces services et des liaisons transfrontalières entre villes, par exemple dans le contexte des obligations de service public et des procédures d'appels d'offres,
- toutes les mesures nécessaires par les États membres, la Commission européenne et les parties prenantes du secteur ferroviaire en vue de mettre en œuvre l'entreprise conjointe Shift2Rail, afin d'accélérer l'intégration de technologies avancées dans les solutions innovantes des produits ferroviaires, d'augmenter ainsi l'attrait du transport ferroviaire et de conforter la position de l'industrie ferroviaire européenne,

Mercredi 9 septembre 2015

- des actions visant à rendre le réseau ferroviaire européen effectivement interopérable, en réduisant les obstacles techniques persistants, en promouvant des solutions techniques permettant la circulation des trains sur des voies de gabarits différents et en veillant à ce que les différentes restrictions de hauteur en vigueur dans l'Union ne constituent pas un obstacle supplémentaire,
- le déploiement prioritaire du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur l'ensemble des corridors du réseau central RTE-T, y compris l'équipement embarqué correspondant sur les locomotives,
- la mise en œuvre rapide du règlement (UE) n° 913/2010 relatif à la création de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif et l'instauration ou l'amélioration des guichets uniques chargés de coordonner ces corridors,
- la réduction du bruit ferroviaire par la modernisation des wagons de marchandises et l'amélioration des infrastructures ferroviaires grâce à un financement public ciblé; la présentation, par la Commission, d'une proposition visant à interdire, d'ici à 2020 et dans l'ensemble de l'Union, les wagons de marchandises trop bruyants,
- le développement et la mise en œuvre de systèmes de billetterie intégrée pour les transports ferroviaires nationaux et internationaux, et la suppression des charges supplémentaires appliquées aux passagers ferroviaires franchissant des frontières,
- la suppression des barrières qui empêchent l'industrie ferroviaire européenne (fournisseurs de matériel roulant, d'infrastructures et de systèmes de signalisation) de soumettre des offres à des contrats publics dans des pays tiers;

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

- des mesures visant à faciliter les formalités pour les bateaux opérant entre les ports européens en vue de mettre en place un véritable espace européen du transport maritime sans barrières («ceinture bleue»),
- une meilleure coordination entre les autorités maritimes et douanières à tous les niveaux afin de rationaliser les flux d'information et de limiter les charges administratives et les formalités douanières inutiles,
- des mesures visant à développer le potentiel des autoroutes de la mer faisant partie du réseau transeuropéen de transport,
- des mesures supplémentaires visant à préserver et à développer encore un transport maritime attrayant, sûr, durable et de qualité et à garantir des marchés maritimes ouverts et l'accès sans restrictions aux cargaisons,
- des mesures visant à soutenir et à coordonner l'adaptation de passerelles portuaires et de systèmes logistiques pour les navires de plus grand format, à promouvoir de meilleures connexions portuaires, en particulier avec le système ferroviaire et les voies navigables intérieures; la facilitation d'investissements portuaires par le biais de la mobilisation de diverses sources de financement de l'Union afin d'augmenter la capacité des ports de l'Union, d'améliorer les infrastructures existantes, de développer les terminaux multimodaux dans les ports maritimes et de promouvoir la création de ports intelligents basée sur des systèmes de transports intelligents et de villes portuaires intelligentes; des mesures visant à améliorer les infrastructures des ports maritimes, notamment en Méditerranée et sur les rives de la mer Noire, afin de déplacer dans ces régions le transport de marchandise par route vers la mer,
- une garantie que les ports maritimes du réseau central seront reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier et, si possible, à celles des voies navigables du réseau transeuropéen de transport au plus tard en 2030, excepté si des contraintes physiques s'y opposent,
- une plus grande clarté et une plus grande cohérence sur l'application des règles en matière d'aides d'État pour les ports afin de créer un environnement pragmatique, prévisible et stable permettant des stratégies à long terme d'investissement dans les ports, de réduire le fardeau administratif et de raccourcir le plus possible les procédures,

Mercredi 9 septembre 2015

- des progrès au niveau de la proposition de la Commission visant à mettre en place un cadre concernant l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports, afin de moderniser et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services portuaires, renforcer la concurrence et créer les conditions cadre permettant d'attirer les investissements dans les ports,
- la fixation d'un objectif global au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour atteindre l'objectif du livre blanc relatif à une réduction d'au moins 40 % des émissions de CO₂ résultant des combustibles de soute utilisés dans le transport maritime d'ici à 2050, à soutenir par un objectif intermédiaire à l'horizon 2030; l'amélioration des négociations au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial abordant les émissions maritimes internationales, telles qu'un mécanisme de tarification des émissions; en cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre ou sur l'adoption de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission doit réexaminer le règlement (UE) 2015/757 et, le cas échéant, proposer des modifications de celui-ci afin de le mettre en adéquation avec ledit accord international,
- la possibilité d'étendre les limitations de la teneur en soufre dans les zones dites zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), et des règles de l'OMI dans ce domaine, à l'ensemble de la zone maritime de l'Europe,
- la promotion des technologies de réduction des émissions et des mesures d'efficacité énergétique par des incitations financières et des mesures de soutien ciblées, telles que, notamment, l'utilisation de carburants de substitution, ainsi que la promotion de la navigation à vitesse réduite, dont on dit qu'elle offre un potentiel énorme de réduction de la consommation et des émissions de gaz à effet de serre,
- des actions soutenant le déploiement des combustibles de substitution dans les ports maritimes et fluviaux, notamment la création d'équipements de ravitaillement en GNL et l'utilisation du réseau électrique terrestre,
- une proposition législative visant à moderniser la législation sur la sécurité des navires à passagers; une meilleure mise en œuvre et, le cas échéant, un réexamen du troisième paquet sur la sécurité maritime afin de renforcer la prévention des accidents en mer et la gestion de leurs conséquences,
- une proposition législative visant à clarifier le régime de responsabilité et d'indemnisation face au phénomène croissant des conteneurs perdus en mer, sur la base d'un système permettant d'identifier les propriétaires de ces conteneurs;

67. demande, en ce qui concerne les transports par navigation intérieure:

- l'établissement d'un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure et de supprimer les barrières qui freinent le recours accru à ce mode de transport,
- la mise en œuvre intégrale du programme d'action Naiades II en accordant une attention particulière à l'infrastructure, au déploiement des services d'information fluviale et à l'innovation; une évaluation du programme d'ici 2017 et, si nécessaire, une adaptation des mesures proposées pour s'assurer que les objectifs du programme sont atteints,
- l'approbation de projets relatifs à la navigation intérieure financés par les fonds européens, inclus dans le réseau central RTE-T,
- une revalorisation et un entretien permanent conformes ainsi que l'élimination des goulots d'étranglement des voies navigables intérieures faisant partie des corridors du réseau central RTE-T d'ici à 2025, dans le respect de la législation de l'Union relative à l'environnement, afin de garantir des normes de service adéquates,
- un renforcement du soutien, par la Commission européenne et les États membres, de la promotion de l'innovation pour la navigation intérieure dans le cadre du programme Horizon 2020 et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le recours à des carburants de substitution et une adaptation technique et environnementale de la flotte afin de réduire les émissions des gaz à effet de serre,

Mercredi 9 septembre 2015

- l'intégration du transport par navigation intérieure dans le transport multimodal ainsi que dans les plans et les politiques de mobilité urbaine durable dans les villes européennes traversées par des voies d'eau, et le renforcement du rôle joué par les ports intérieurs dans la distribution de marchandises dans les zones urbaines,
- une révision rapide de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés pour assurer un déploiement complet des SIF d'ici à 2020 et une liaison avec d'autres systèmes de transport intelligents coopératifs,
- une harmonisation du système de gouvernance et de réglementation du Rhin et du Danube, en vue de développer un transport efficace, multimodal et durable par les principales voies de navigation intérieures en Europe,
- la participation de la Commission européenne à l'allocation des fonds européens et à la coordination de la mise en œuvre des projets visés dans la stratégie de l'Union pour le Danube,
- une proposition législative sur la reconnaissance et la modernisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure et une réflexion sur la façon d'attirer davantage les jeunes vers ce secteur;

o

o o

68. demande à la Commission de prendre en considération les propositions reprises dans la présente résolution lors de la révision à mi-parcours du livre blanc et des futures initiatives dans le domaine des transports;
 69. prie instamment la Commission de suivre les progrès accomplis pour atteindre les objectifs du livre blanc et de rédiger tous les cinq ans un rapport sur sa mise en œuvre;
 70. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.
-