

Suite donnée à la résolution du Parlement européen sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable, adoptée par la Commission le 9 décembre 2015

- 1. Rapporteur:** Wim Van DE CAMP (PPE/NL)
- 2. Numéro de référence du PE:** A8-0246/2015 / P8_TA-PROV(2015)0310
- 3. Date d'adoption de la résolution:** 9 septembre 2015
- 4. Objet:** Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports
- 5. Commission parlementaire compétente:** commission des transports et du tourisme (TRAN)

6. Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu'elle contient:

1) Le Parlement européen se félicite de l'intention de la Commission de procéder à un examen à mi-parcours du livre blanc et réitère son soutien aux objectifs définis dans le livre blanc. Il souligne que l'examen à mi-parcours devrait au moins maintenir le niveau d'ambition des objectifs fixés en 2011 et proposer des mesures et des initiatives concrètes, réalistes et fondées sur des données probantes en vue de renforcer, d'accélérer et de rationaliser les efforts déployés pour les atteindre. Il demande également à la Commission d'évaluer dans quelle mesure les actions présentées dans le livre blanc suffiront pour réaliser ses objectifs et de proposer des mesures législatives supplémentaires. En conformité avec le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et l'objectif 2030 de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il demande à la Commission de proposer une stratégie globale de décarbonisation des transports.

2) Sur le plan des principes généraux et du transfert modal, le Parlement européen souligne que tous les modes de transport doivent être optimisés et devenir plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces du point de vue énergétique. Il considère par ailleurs que la politique européenne des transports devrait reposer sur une comodalité efficace, dans le cadre de laquelle l'utilisation des modes de transport les plus efficaces et les plus durables devrait, dans la mesure du possible, avoir la priorité.

3) En ce qui concerne les infrastructures modernes et le financement intelligent, la résolution du Parlement européen invite la Commission à présenter des propositions qui prévoient l'internalisation des coûts externes de tous les modes de transport de marchandises et de voyageurs, ainsi que des mesures concrètes, lignes directrices et meilleures pratiques, pour assurer une plus large application des principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur». La Commission devrait également proposer un cadre général pour les régimes nationaux de tarification routière des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, lequel ne devrait pas être discriminatoire pour les résidents des pays tiers et donner la priorité à la tarification en fonction des distances parcourues. Le Parlement demande une augmentation importante de la dotation financière du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et davantage de compétences européennes pour la préparation, la mise en œuvre et le financement des plans de transports transnationaux et des infrastructures et, dans le même

temps, appelle de ses vœux la poursuite de la promotion des infrastructures routières urbaines et rurales grâce à des politiques et des instruments européens. Il réclame aussi la mise en œuvre dans les délais des phases de déploiement et d'exploitation des programmes européens de navigation par satellite et le développement efficace des applications de transport dans le cadre des systèmes Galileo et EGNOS.

4) S'agissant des transports durables et de la mobilité urbaine, le Parlement européen demande à la Commission d'aider les pouvoirs publics et les parties prenantes à étudier les possibilités nouvelles ou existantes de financement par l'UE des transports publics et de développer des formules innovantes de partenariat public-privé; de continuer à soutenir le développement et la promotion de plans de mobilité urbaine durable; de travailler en collaboration avec les exploitants de transports publics et les autorités compétentes pour fournir des informations aux voyageurs via différents médias, concernant notamment les besoins des personnes handicapées, et de jouer un rôle plus actif dans le recensement à l'échelle de l'UE des meilleures pratiques et des conditions d'amélioration des systèmes de transport public. Il invite tant la Commission que les États membres à maintenir l'obligation pour les systèmes de transport urbain de relier les centres-villes et leurs zones périphériques. Il demande des initiatives capables de motiver les usagers et de leur permettre d'utiliser des moyens de transport plus sûrs et plus durables (la marche, le vélo, notamment le partage ou la location de vélos, les transports publics, le covoiturage, le partage de véhicule), lesquels devraient être déployés dans le cadre d'une infrastructure sûre, et de faciliter l'utilisation intermodale de différents modes de transport en mettant en place des systèmes de transports intelligents. La Commission est également invitée 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 (*Transportation Network Companies*) et à exécuter une évaluation des incidences juridiques, sociales, économiques et environnementales découlant des activités de ces sociétés, accompagnée le cas échéant de mesures ou de recommandations pertinentes pour le développement de nouveaux services innovants en Europe.

5) S'agissant de placer le citoyen au cœur de la politique des transports, le Parlement européen appelle de ses vœux plusieurs mesures en matière de sécurité routière, parmi lesquelles l'adoption rapide 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, un renforcement des mesures visant à réduire le nombre de morts et de blessés sur la route, une action visant à atteindre d'ici 2020 l'objectif de sécurité routière de moins de 15 000 décès, des mesures visant à réduire les accidents parmi les usagers vulnérables, des mesures en faveur de la sécurité routière dans le cadre du prochain «paquet routier», un réexamen de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'extension - dans le cadre de la révision de la directive 2008/96/CE - de la gestion de la sécurité des infrastructures routières, une révision de la directive relative à la formation et à la certification des chauffeurs professionnels, 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], une application plus grande dans les nouvelles voitures particulières et les véhicules commerciaux des systèmes d'assistance à la sécurité du conducteur, une révision de la troisième directive sur le permis de conduire, et 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.

En outre, le Parlement européen demande des initiatives en vue de promouvoir et de mettre à la disposition des voyageurs des services d'information, de planification et de billetterie pour les déplacements multimodaux, des mesures visant à améliorer la qualité du transport et à faciliter une accessibilité sans entrave pour les personnes âgées, les passagers handicapés et à mobilité réduite et les cyclistes voyageant en train avec leur vélo, des investissements accrus dans la recherche et le développement de systèmes appropriés d'assistance aux conducteurs, une feuille de route de l'UE visant à établir le cadre d'un système européen de transport de passagers multimodal homogène. Le PE invite la Commission 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, à présenter des mesures/initiatives concrètes et immédiates concernant les aspects sociaux dans les différents modes de transport, à suivre de près l'application et la mise en œuvre par les États membres de la législation sociale de l'Union dans tous les modes de transport, et à veiller à ce que les propositions relatives à l'ouverture des services dans tous les marchés de transport s'accompagnent de l'application correcte de la législation sociale européenne.

6) En ce qui concerne un système de transport compétitif, efficace, sûr, intégré et interopérable, le Parlement européen demande à la Commission de mettre l'approche intégrée, y compris les systèmes informatiques, au cœur de la révision du livre blanc, et de combiner avancées technologiques et changements de comportement en vue d'obtenir un transfert modal ambitieux. Il appelle également à la normalisation des unités de chargement intermodales et à l'adoption de dispositions uniformes en matière de sécurité du chargement afin d'optimiser le transport multimodal, d'améliorer la sécurité et de réduire les obstacles bureaucratiques pour tous les modes de transport, ainsi qu'à une simplification et harmonisation renforcées des documents et des procédures administratives et douanières. Il invite la Commission à soumettre une proposition relative à l'établissement d'un cadre électronique pour le transport multimodal de marchandises (fret électronique) et à définir un nouvel objectif, assorti 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 ou par voies navigables d'ici à 2030, tout en rationalisant les règles du transport intermodal de marchandises dangereuses. Il 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. Il demande la transposition des objectifs de connectivité directe avec toutes les régions du monde dans tous les actes législatifs européens en matière d'aviation et leur application dans les négociations menées avec des pays tiers. Il appelle également à un renforcement de la politique en matière de recherche et de technologie en vue de promouvoir l'innovation dans le secteur des transports, et à ce que, dans le secteur de l'éducation, l'accent soit mis sur les nouvelles compétences et professions qui vont voir le jour parallèlement à la mobilité intelligente. Le PE demande, dans le cadre du programme REFIT, 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. Enfin, il appelle également à la création du cadre réglementaire pertinent garantissant des radiofréquences sans interférences, notamment en ce qui concerne l'application des règles relatives au temps de conduite et aux périodes de repos des travailleurs du transport par route et le déploiement de systèmes de transport intelligents.

7) Compte tenu de la dimension mondiale des transports, le PE plaide en faveur d'une approche plus intégrée entre les États membres s'agissant de la possibilité d'appliquer un principe de réciprocité dans les relations commerciales de l'UE avec les pays tiers, et de

l'examen, dans la politique européenne de financement en matière de transports, de la question de savoir si un financement supplémentaire par des pays tiers est approprié.

8) S'agissant de l'intégration de tous les modes de transport:

- a) Concernant le transport aérien, il appelle à relever les grands défis de la concurrence dans le secteur aérien européen que pose la perte de connectivité directe entre l'Europe et le reste du monde, à procéder à une révision du règlement (CE) n° 868/2004, à établir un dialogue en matière d'aviation avec les États du Golfe et la Turquie, à accélérer le processus en vue de la conclusion, le cas échéant, de nouveaux accords aériens avec les principaux partenaires commerciaux de l'Union européenne, à procéder à un réexamen des politiques réglementaires et budgétaires de l'UE et des États membres visant à renforcer la compétitivité de l'aviation européenne, à achever le marché intérieur de l'aviation en supprimant les barrières, à mettre en place de manière cohérente et efficace un réseau aéroportuaire européen et à développer les territoires concernés, à fixer un cadre législatif pour révéler le potentiel inexploité des aéroports régionaux et des nouvelles infrastructures dans les aéroports saturés, à approuver en priorité des projets financés par l'UE qui sont liés au réseau central des RTE-T, à veiller à une préparation minutieuse et à l'adoption rapide d'un paquet global dans le domaine de l'aviation, à améliorer les 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, à définir des critères internationaux de durabilité pour le carburant pour moteurs à réaction issu de sources renouvelables, à soutenir la recherche et le développement dans le domaine aéronautique par l'intermédiaire des programmes Horizon 2020 et Clean Sky, à s'assurer que la Commission et les États membres procèdent à un examen approfondi de leur stratégie et politiques en matière de sûreté et de sécurité aériennes, à améliorer les performances en matière de sécurité aérienne à l'échelle de l'UE, à évaluer les éventuelles mesures de sécurité nécessaires pour prévenir les accidents aériens du type de celui survenu dans le cadre du vol Germanwings 9525, à élaborer une proposition incluant des mesures visant à améliorer la sécurité et les règles sociales, en particulier les temps de vol et de repos, à développer un ensemble coordonné de règles régissant les écoles de pilotage et l'enregistrement des heures de vol pour les pilotes actifs dans l'Union, à veiller à ce que les États membres partagent leurs données relatives à l'aviation générale avec Eurostat, à mettre en place un dialogue social constructif entre les parties prenantes du secteur de l'aviation afin de relever les nouveaux défis, et à adopter des mesures de lutte contre la progression de pratiques commerciales problématiques sur le plan social.
- b) Concernant le transport routier, il appelle de ses vœux l'échange de bonnes pratiques en ce qui concerne le marché des carburants alternatifs et la distribution en ville; un plan d'action de l'UE pour mettre en œuvre la stratégie en faveur de l'utilisation la plus large possible des carburants de substitution dans le domaine des transports et de la promotion d'une mobilité électrique durable, une augmentation globale de 40 % d'ici 2020 du nombre des zones de stationnement sécurisées réservées aux poids lourds sur le réseau de transport transeuropéen, des initiatives visant à assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier, une évaluation par la Commission des différents systèmes de péage routiers existants et de leur compatibilité avec les traités de l'UE, l'approbation en tant que priorité des projets d'infrastructures financés par l'Union visant à compléter le réseau routier qui fait partie du réseau central du RTE-T, une feuille de route européenne en 2016 pour les déplacements à vélo, une proposition législative établissant les limites

obligatoires en matière d'émissions de CO₂ moyennes des voitures particulières et camionnettes neuves pour la période au-delà de 2020, l'achèvement sans retard d'un outil de simulation permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules commerciaux lourds; 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 destinées à améliorer le rendement énergétique et à réduire les émissions de CO₂ des véhicules commerciaux lourds, un cycle d'essai révisé pour mesurer les émissions de CO₂ et de polluants des véhicules. Il invite également la Commission à réviser la directive (UE) n° 2015/719 fixant les dimensions maximales et les poids maximaux autorisés et à adopter un code social pour les travailleurs mobiles du secteur du transport routier. Il plaide aussi en faveur d'une meilleure application, d'une évaluation et, si nécessaire, d'une révision des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (Règlement (CE) n° 1072/2009). Il demande à la Commission d'envisager la création d'une agence européenne du transport routier. Il réclame des mesures afin de garantir la clarté juridique et une meilleure mise en œuvre des règles régissant les conditions de travail, les droits sociaux et de prévoyance, les salaires et la responsabilité sociale, et une adaptation de l'application de certains principes du marché intérieur.

- c) Concernant le transport ferroviaire, il demande l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, lequel passe par l'adoption rapide du 4^e paquet ferroviaire, celle par la Commission d'une stratégie ferroviaire proposant de nouvelles mesures pour atteindre les objectifs de transfert modal à l'horizon 2030 et 2050 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, et une analyse détaillée des raisons qui font que l'espace ferroviaire européen se caractérise par un grand nombre de liaisons manquantes à travers les frontières des États membres. Il demande que la Commission agisse et adopte des mesures incitatives en faveur d'une revitalisation des liaisons ferroviaires locales, régionales et nationales transfrontalières ainsi que des lignes secondaires, et de la construction urgente des liaisons prévues, mais non exécutées. Il réclame l'approbation en priorité des projets d'infrastructures financés par l'UE qui complètent le réseau ferroviaire faisant partie du réseau RTE-T central, et des projets menés au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). En outre, il plaide en faveur d'une étude portant sur les avantages sociaux, économiques et environnementaux de la poursuite du soutien apporté aux services ferroviaires nationaux et internationaux de nuit, de la mise en œuvre de l'entreprise commune Shift2Rail, de mesures visant à rendre le réseau ferroviaire européen véritablement interopérable, du déploiement prioritaire du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur l'ensemble des corridors du réseau central RTE-T, de la mise en œuvre rapide du règlement (UE) n° 913/2010, de la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire en réaménageant les wagons de fret et en améliorant l'infrastructure ferroviaire, de l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes de billetterie intégrée pour le transport ferroviaire national et international, et de la suppression des obstacles qui empêchent l'industrie ferroviaire européenne de soumissionner pour des marchés publics dans les pays tiers.
- d) Concernant le transport maritime, le Parlement européen demande des mesures visant à faciliter les formalités pour les bateaux opérant entre les ports européens («ceinture bleue»), une meilleure coordination entre les autorités maritimes et douanières, des mesures en faveur du développement du potentiel des autoroutes de la mer dans le cadre

du réseau transeuropéen de transport, des mesures supplémentaires visant à garantir des marchés maritimes ouverts et l'accès sans restrictions aux cargaisons, des mesures visant à soutenir et à coordonner l'adaptation des passerelles portuaires et des systèmes logistiques pour les navires de plus grand format; la facilitation des investissements portuaires en vue d'améliorer les infrastructures des ports maritimes, notamment en Méditerranée et en mer Noire, afin de transférer le fret du réseau routier vers les voies maritimes dans ces zones. Il demande à la Commission l'assurance que les ports maritimes du réseau central seront reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier et à celles des voies navigables du réseau transeuropéen de transport d'ici 2030, réclame davantage de clarté et de cohérence dans l'application des règles en matière d'aides d'État pour les ports, demande d'aller de l'avant avec la proposition de la Commission de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports, la fixation d'un objectif contraignant au niveau 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 2050, en s'appuyant sur un objectif européen intermédiaire pour 2030. Il demande une amélioration des négociations au sein de l'OMI sur les émissions maritimes internationales et, à cet égard, une révision du règlement (UE) n° 2015/757. Il souhaite également l'extension des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins à l'ensemble de l'espace maritime européen, la promotion des technologies de réduction des émissions et des mesures d'efficacité énergétique, et le soutien en faveur du déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution dans les ports maritimes et fluviaux. Le Parlement européen réclame enfin une proposition législative visant à moderniser la législation dans le domaine de la sécurité des navires de passagers, de même qu'une meilleure mise en œuvre, voire une révision, du troisième paquet sur la sécurité maritime ainsi qu'une proposition législative dans le but de clarifier le régime de responsabilité et d'indemnisation.

- e) Concernant le transport par voies navigables intérieures, il demande l'établissement d'un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure, la mise en œuvre intégrale du programme d'action Naiades II ainsi qu'une évaluation du programme d'ici 2017, l'approbation des projets financés par l'UE concernant les voies navigables qui font partie du réseau central RTE-T, leur modernisation adéquate et leur entretien tout au long de l'année, l'élimination d'ici 2025 des goulets d'étranglement sur les voies navigables intérieures qui font partie des corridors du réseau central RTE-T, un soutien accru à la promotion de l'innovation dans le transport par voies navigables dans le cadre d'Horizon 2020 et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, l'intégration du transport par navigation intérieure dans le transport multimodal et la logistique ainsi que dans les plans et les politiques de mobilité urbaine durable, et un renforcement du rôle joué par les ports intérieurs dans la distribution de marchandises en zones urbaines. Il demande une révision de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF), et, le cas échéant, la convergence du système de gouvernance et de réglementation du Rhin et du Danube. Enfin, il appelle de ses vœux une proposition législative sur la reconnaissance et la modernisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure et des mesures visant à attirer davantage de jeunes vers ce secteur.

- 9) En conclusion, le Parlement européen demande à la Commission de prendre en considération les propositions reprises dans cette résolution lors de la révision à mi-parcours

du livre blanc et des futures initiatives dans le domaine des transports, d'en suivre l'exécution et de faire rapport tous les cinq ans sur sa mise en œuvre.

10) De plus, la résolution invite les États membres à apporter un soutien financier aux projets d'infrastructures de transport public urbain; à fournir toutes les données statistiques pertinentes relatives au nombre de personnes gravement blessées afin de permettre à la Commission de définir un objectif et d'élaborer une stratégie; à accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen en adoptant le paquet «SES II+», à veiller à la pleine mise en œuvre des blocs d'espace aérien fonctionnel (BEAF) et au déploiement du futur système SESAR de gestion du trafic aérien; à transposer et mettre en œuvre rapidement le quatrième paquet ferroviaire une fois celui-ci adopté. Elle demande la mise en place de cadres politiques nationaux efficaces pour le développement du marché concernant l'utilisation des véhicules électriques et des carburants de substitution, et le déploiement rapide des infrastructures de réapprovisionnement en carburant/recharge nécessaires. Enfin, elle appelle également le Conseil à adopter rapidement sa position sur la révision du règlement (CE) n° 261/2004 et du règlement (CE) n° 2027/97 sur les droits des passagers aériens, ainsi que du règlement (CEE) n° 95/93 relatif à l'attribution des créneaux horaires.

7. Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:

1) La révision de 2015 du livre blanc de 2011 sur les transports (publication prévue pour la fin 2015) fera le bilan des résultats obtenus et des défis qui restent à relever. Dans ce cadre, elle examinera les progrès accomplis dans la réalisation des différents axes d'action. Il n'est dès lors pas prévu à ce stade de revoir les cibles ou objectifs du livre blanc de 2011 sur les transports. La Commission envisagera en temps utile, lorsque des données suffisantes seront disponibles, de procéder à une véritable évaluation et révision de la stratégie du livre blanc. Dans le cadre du plan d'action pour une union de l'énergie et conformément à la priorité de la Commission Juncker intitulée «Une Union plus résiliente sur le plan de l'énergie, dotée d'une politique visionnaire en matière de changement climatique», une communication relative à la décarbonisation du secteur du transport est prévue pour 2016. Comme prévu dans le plan d'action susmentionné, la Commission élaborera un ambitieux programme stratégique de recherche et d'innovation en matière de transports afin de déterminer comment la recherche et l'innovation peuvent aider à atteindre les dix objectifs.

2) En ce qui concerne le transfert modal et la multimodalité, la Commission note que la multimodalité mise en exergue par le livre blanc ne privilégie aucun mode par rapport à un autre, mais encourage la combinaison et l'utilisation optimale de tous les modes de transport. Une intégration accrue des réseaux modaux et le déploiement de solutions numériques dans le domaine des transports permettront de réaliser de meilleurs choix modaux. La recherche du dosage approprié de mesures, qui serait susceptible de créer un système de transport multimodal optimal et durable, constituera un défi majeur. Cela nécessitera de mettre en place des conditions-cadres adéquates, des moyens non discriminatoires de remédier aux effets externes négatifs, une tarification intelligente pour envoyer les signaux appropriés aux opérateurs et usagers, et des investissements ciblés dans le domaine des infrastructures et des TIC pour réduire les barrières entre les modes de transport et optimiser l'utilisation de l'ensemble du réseau de transport.

3) Un inventaire des mesures d'internalisation des coûts externes a été achevé en juillet 2013. La Commission continuera à promouvoir des mesures visant à internaliser les coûts

externes et à appliquer plus largement les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur». La feuille de route 2016 relative à la stratégie pour l'Union de l'énergie prévoit déjà une révision de la directive «Eurovignette» et un cadre destiné à promouvoir les systèmes de télépéage à l'échelle européenne. Des travaux supplémentaires portant sur les subventions fiscales nuisibles pour l'environnement sont également menés dans le cadre du semestre européen et de la réalisation d'études idoines. La Commission, en collaboration avec l'Agence du système global de navigation par satellite européen, œuvre en faveur du lancement en temps utile des programmes européens de navigation par satellite, Galileo et EGNOS.

4) Le règlement MIE a introduit une nouvelle génération d'instruments financiers destinés à stimuler le soutien du financement privé et des marchés de capitaux. Il prévoit en outre la fusion de ces instruments financiers avec ceux qui existent déjà. La Commission a activement promu le recours à des instruments financiers du MIE, en réalisant des présentations dans tous les États membres et en multipliant les contacts avec tous les types d'acteurs, tant au sein du secteur financier qu'au niveau des promoteurs de projets. Une stratégie de mise en œuvre des instruments financiers fait également l'objet de discussions lors des réunions du forum du corridor dans le cadre du MIE. En outre, un groupe d'experts de haut niveau a adopté un rapport sur les «Nouveaux mécanismes financiers pour les projets d'infrastructures de transport en Europe» en juin 2015. De plus, la Commission a mis en place une phase pilote de l'initiative «Emprunts obligataires Europe 2020 pour le financement de projets»¹, dans le but d'aider les parties prenantes à se familiariser avec les structures de financement inédites et à affiner les paramètres de la version définitive de l'initiative relative aux emprunts obligataires. La Commission continue de soutenir les collectivités locales et régionales dans l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable, par l'échange d'informations et de bonnes pratiques (www.eltis.org, www.civitas.eu), et au moyen de documents d'orientation et de financements. Des travaux sont en cours afin de mettre en place un tableau de bord de la mobilité urbaine, en définissant conjointement avec les parties concernées et les parties prenantes l'ensemble d'indicateurs le plus pertinent pour une mobilité durable, résiliente et intelligente. Des documents d'orientation concernant la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines et la logistique urbaine sont en cours d'élaboration. La Commission a adopté des spécifications relatives aux systèmes de transport intelligents (STI) pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers², pour la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation³, et pour la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux⁴. Elle prépare actuellement, avec

¹ Règlement (UE) n° 670/2012 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2012 modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

² Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers.

³ Règlement délégué (UE) n° 962/2015 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation.

⁴ Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

l'assistance d'experts des États membres, des spécifications STI pour la mise à disposition de services d'informations relatifs aux déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE. La connexion des centres urbains avec leur périphérie est promue dans le cadre de lignes directrices relatives aux plans de mobilité urbaine durable. La planification de la mobilité urbaine durable vise à encourager l'utilisation de modes de transport plus durables, tels que la marche, le vélo, notamment le partage ou la location de vélos, les transports publics, le covoiturage, le partage de véhicule. Le portail ELTIS de l'Observatoire de la mobilité urbaine permet aux parties prenantes d'échanger informations et pratiques en matière de mobilité urbaine, y compris concernant le transport multimodal. La Commission a lancé une étude externe sur «Le transport des personnes par taxi, voiture de location et covoiturage dans l'Union européenne», afin d'obtenir une vue d'ensemble complète et comparative de la situation actuelle de la réglementation et du marché du transport de voyageurs par taxi et voiture de location avec chauffeur, et du secteur du covoiturage dans l'UE, ainsi qu'une analyse des tendances et des futures évolutions possibles dans le secteur. Cette étude sera finalisée en 2016. Sur la base des conclusions de cette étude et analyse juridique - plus particulièrement des résultats de l'enquête portant sur plusieurs plaintes - la Commission réfléchira à l'opportunité de proposer un cadre de l'UE visant à garantir des conditions de concurrence équitables entre les différents acteurs du marché.

5) Pour ce qui est de «Placer les gens au cœur de la politique des transports», la Commission a lancé plusieurs initiatives et actions en matière de sécurité routière. Une stratégie concernant les blessés de la route a été adoptée en mars 2013. Sur la base de la définition communément admise de la notion de «blessure grave» utilisée dans les statistiques sur la sécurité routière de l'Union européenne, les premières séries de données doivent être communiquées par les États membres en 2015. La Commission continuera de mettre en œuvre ses orientations politiques en matière de sécurité routière dans le cadre du programme d'action pour la sécurité routière 2011-2020⁵, dont une évaluation a été effectuée en 2015. Il s'agit notamment des efforts destinés à améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route ainsi que l'application des règles du code de la route de sorte à réduire le nombre d'infractions routières dangereuses, à rendre les véhicules plus sûrs au moyen, par exemple, des contrôles techniques et des technologies de sécurité routière, et à rendre les routes plus sûres grâce à une bonne gestion de la sécurité des infrastructures. La Commission poursuivra ses efforts, d'une part, pour renforcer la sécurité routière également dans l'optique d'atteindre l'objectif du livre blanc de réduire de moitié le nombre de tués d'ici 2020 et, d'autre part, en faveur des usagers vulnérables. Cela inclut, entre autres, le déploiement de la technologie de la sécurité routière et la révision éventuelle de la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. La Commission assure également la promotion de la sécurité routière dans le cadre de ses travaux sur la mobilité urbaine, par exemple à travers la planification de la mobilité urbaine durable, laquelle est particulièrement importante pour les usagers vulnérables de la route, qui sont principalement confrontés aux risques de la circulation routière à l'intérieur des agglomérations. Une étude sur les causes d'accident centrée sur les accidents impliquant des deux-roues motorisés et des cyclistes est en cours. Ses résultats sont attendus d'ici la fin de l'année 2018. Le futur «paquet transport routier» se concentre sur les règles sociales et les problèmes liés au marché du transport et il n'est pas prévu à l'heure actuelle qu'il inclue des initiatives portant spécifiquement sur la sécurité routière. Toutefois, des considérations relatives à la sécurité seront prises en compte lors de la

⁵ «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» COM(2010) 389 final.

révision de l'acquis existant et, parallèlement, l'on prévoit des actions sur les problèmes de sécurité routière. Une évaluation de la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est en cours et sera achevée en 2016. Des mesures de suivi appropriées seront prises le cas échéant. Sur la base de l'évaluation de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, réalisée en 2015, des mesures de suivi appropriées sont à l'étude, lesquelles examinent également la possibilité d'étendre ses quatre mesures principales aux routes ne faisant pas partie du réseau RTE-T et de mieux adapter l'infrastructure routière aux usagers vulnérables de la route.

La Commission accorde une grande attention à l'impact que les applications et services des systèmes de transport intelligents (STI) considérés peuvent avoir sur la sécurité et le confort des usagers vulnérables de la route. Par exemple, la plate-forme des systèmes de transport intelligents coopératifs (C-ITS) envisage des technologies connectées pour la connectivité des véhicules et des infrastructures. Il s'agit notamment d'applications qui peuvent être développées pour la protection des usagers vulnérables de la route. L'Union européenne finance également un important projet de recherche pour l'amélioration de la sécurité et de la mobilité des usagers de la route vulnérables par l'intermédiaire d'applications STI (le projet VRUITS⁶).

Une analyse d'impact examinant les solutions envisagées pour la révision de la directive relative à la formation et à la certification des chauffeurs professionnels est en cours; par ailleurs, la nécessité de revoir le règlement sur la sécurité générale et le règlement relatif à la protection des piétons sera examinée. Un document de travail des services de la Commission relatif au déploiement de technologies automobiles STI pour renforcer la sécurité routière⁷ a été adopté, et un plan directeur pour le déploiement de C-ITS a été annoncé dans la feuille de route 2016 de la stratégie pour l'union de l'énergie. La Commission entreprend par ailleurs régulièrement des études afin d'évaluer la possibilité d'associer les systèmes d'assistance à la sécurité du conducteur à des systèmes de transport intelligents coopératifs. La Commission examinera s'il est approprié de procéder à une révision de la troisième directive sur le permis de conduire. En l'absence d'un code de la route commun à l'échelle de l'UE, il relève de la compétence des États membres de fixer le taux d'alcoolémie maximal pour les conducteurs.

En ce qui concerne le service eCall, les services de secours devront en être équipés d'ici octobre 2017⁸, et les nouveaux types de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers d'ici mars 2018⁹. La plate-forme C-ITS se penche aussi sur l'utilisation des nouvelles technologies pour l'amélioration de la sécurité routière (voir réponse ci-dessus). La Commission poursuivra l'examen des possibilités d'application d'autres nouvelles technologies.

⁶ <http://www.vruits.eu/>

⁷ SWD(2014) 297 final.

⁸ Décision n° 585/2014/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne.

⁹ Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE.

Des initiatives sont en cours en vue de promouvoir et de mettre à la disposition des voyageurs des services d'information, de planification et de billetterie pour les déplacements multimodaux. La Commission est attentive aux besoins de tous les passagers dans les différents modes de transport, y compris les passagers handicapés et/ou à mobilité réduite. Le programme de travail en matière de recherche Horizon 2020 de la Commission comprend un volet substantiel axé sur l'automatisation du transport routier et les STI. Les progrès accomplis dans ce domaine profiteront à tous les conducteurs, mais tout particulièrement à ceux qui souffrent d'un handicap. Une analyse d'impact des options concernant la façon de mieux protéger les passagers dans le transport ferroviaire est en préparation et une nouvelle proposition législative sur les droits des passagers dans un contexte multimodal dans le cadre d'un contrat de transport unique est envisagée. En ce qui concerne la révision des droits des passagers aériens, la Commission souscrit pleinement à l'appel lancé par le Parlement européen au Conseil de parvenir à un accord politique sur ce dossier dans les meilleurs délais.

La Commission considère la multimodalité comme un concept clé dans son approche en matière de politique des transports. Toutefois, elle n'a pas l'intention, à ce stade, de définir une feuille de route officielle de l'UE visant à établir le cadre d'un système européen de transport de passagers multimodal homogène, mais travaille activement à des mesures permettant le développement coordonné et interopérable de services de transport multimodaux, par exemple, d'un cahier des charges commun en matière de STI pour la fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'UE et un certain nombre de projets de recherche et développement. Parmi les autres mesures programmées en matière de mobilité multimodale porte à porte figure notamment la possibilité d'un dispositif de droits des passagers dans le cadre d'un contrat de transport unique.

La Commission envisage des mesures appropriées pour traiter le problème de la qualité du travail dans tous les modes de transport. Une évaluation de la législation sociale du secteur du transport routier (règlement (CE) n° 561/2006, directive 2002/15/CE, directive 2006/22/CE) est en cours et des mesures de suivi appropriées seront décidées. Les initiatives de dialogue social ont également été lancées dans le domaine de l'aviation et du transport routier. Les aspects sociaux seront pris en compte dans le cadre de la numérisation du secteur du transport de marchandises et de la logistique, et notamment dans le cadre du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF).

6) La Commission reconnaît qu'il importe d'adopter une approche intégrée et s'engage à en tenir compte dans sa révision du livre blanc de 2011 (rapport de mise en œuvre). Le transfert modal fait partie des objectifs du livre blanc de 2011, qui établit qu'il doit être considéré en liaison avec le concept de multimodalité. À cet égard, la Commission vise une meilleure intégration des différents modes de transport, au moyen des corridors de fret multimodaux, du financement des infrastructures (hubs) et d'un cadre numérique pour l'échange d'informations et la gestion des transports tout au long de la chaîne logistique (fret électronique). Aux fins du fret électronique, la Commission a institué le forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF), qui s'occupe en particulier de simplification au travers de documents de transport électroniques, d'interopérabilité et de normalisation, d'échange de données fiables ainsi que des aspects sociaux de la numérisation. En outre, le programme de travail Horizon 2020 comporte des projets visant à renforcer l'efficacité des nœuds multimodaux, tandis que l'entreprise commune Shift 2Rail comprend un programme de recherche et d'innovation mettant l'accent sur l'efficacité et l'attractivité du fret ferroviaire. Des efforts supplémentaires seront consentis pour concrétiser cette ambition et

induire une transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et vers l'écologisation des transports, en promouvant la mesure de l'empreinte carbone.

La Commission envisagera de procéder à la normalisation des unités de chargement intermodales, dans le cadre de ses actions pour l'interopérabilité technique. Conformément au programme REFIT (voir programme de travail 2016 de la Commission (COM(2015) 610 final — annexe 2 et paquet «Mieux légiférer» (COM(2015) 215 final)), la Commission poursuivra ses efforts en vue de repérer et de réduire les charges administratives inutiles. Les services de la Commission préparent actuellement des propositions visant à alléger les formalités déclaratives applicables aux transports maritimes par la déclaration de biens harmonisée sous forme électronique. En ce qui concerne l'introduction d'un nouvel objectif visant à transférer 50 % du transport actuel de marchandises dangereuses au sein de l'Union vers des modes de transport plus durables, il n'est à ce stade pas prévu de réviser ou d'ajouter des objectifs au titre du livre blanc de 2011 sur les transports. La Commission n'envisage pas non plus, pour l'heure, d'explorer le potentiel du transport de marchandises par conduites et par cycle.

La Commission a recommandé d'autoriser des négociations avec des pays tiers voisins pour réaliser l'espace aérien commun européen. Elle a pris la même initiative dans le but de parvenir à des accords avec des partenaires clés dans d'autres régions du monde. La Commission tiendra compte de la nécessité de la connectivité directe avec toutes les régions du monde, lors de l'élaboration ou de la révision de la législation de l'UE en matière d'aviation et dans les négociations avec les pays tiers.

Le programme Horizon 2020 définit un cadre pour la recherche et l'innovation dans le secteur des transports – les dépenses concernant le défi «transports» dans le cadre d'Horizon 2020 ont été augmentées d'environ 50 % pour la période 2014-2020 par rapport à la période de programmation précédente. L'accent est mis de manière croissante sur des projets de démonstration à grande échelle, l'intention étant de faciliter le déploiement rapide d'innovations prometteuses, ainsi qu'un programme d'innovation connexe au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Pour garantir que l'innovation dans le secteur du transport soit à la hauteur des grands défis et opportunités qu'il connaît, le programme stratégique de recherche et d'innovation en matière de transports (STRIA) a été annoncé dans la feuille de route à l'horizon 2016 de la stratégie de l'union de l'énergie.

Pour ce qui est du cadre réglementaire des radiofréquences sans interférences, notamment en ce qui concerne l'application des règles relatives au temps de conduite et aux période de repos, la Commission est pleinement consciente du problème et envisagera la nécessité et la possibilité de créer un cadre réglementaire, ou de trouver d'autres solutions adaptées.

7) En ce qui concerne la dimension mondiale de l'approche intégrée, la Commission recherche la coopération avec les pays tiers et négocie les accords nécessaires à cet effet; elle s'engage à poursuivre ses efforts en la matière.

8) En ce qui concerne l'intégration de tous les modes de transport:

a) Transports aériens: La Commission a présenté en décembre 2015 une stratégie en matière d'aviation destinée à relever les défis auxquels le secteur est confronté. Dans le cadre de cette stratégie, la Commission propose une révision du règlement de base concernant la sécurité aérienne (UE) n° 216/2008, y compris un nouveau cadre réglementaire sur les

drones civils et un passage à une approche davantage axée sur les risques et les résultats ainsi qu'une feuille de route pour améliorer la compétitivité du secteur.

Une proposition de révision du règlement (CE) n° 868/2004 sur les pratiques déloyales sera éventuellement adoptée en 2016, en fonction de l'issue du processus d'analyse d'impact en cours.

La Commission continuera d'œuvrer à la reconnaissance, par les pays tiers, de la désignation des transporteurs aériens de l'UE, pour permettre aux transporteurs d'opérer à partir d'un État membre autre que l'État membre d'enregistrement; elle échangera des informations et promouvra les meilleures pratiques en ce qui concerne le développement des infrastructures aéroportuaires avec les États membres dans le cadre de l'observatoire sur les aéroports, et continuera à suivre la question et à demander la suppression des obstacles injustifiées.

La Commission poursuivra ses efforts au sein de l'OACI en vue de promouvoir l'efficacité énergétique et la lutte contre le changement climatique dans le domaine de l'aviation civile, en particulier dans le cadre de la 39^e assemblée de l'OACI en septembre 2016, dans le but de parvenir à un accord sur un mécanisme fondé sur le marché mondial, de sorte à garantir une croissance neutre en émissions de carbone à partir de 2020. La Commission soutient activement, notamment au sein de l'OACI, l'action au niveau international visant à promouvoir le développement de normes environnementales pour l'aviation.

La Commission poursuivra son approche fondée sur les risques dans le réexamen périodique des mesures de sûreté aérienne auxquels participent les États membres et les parties intéressées. Elle a chargé, en mai 2015, l'Agence européenne de la sécurité aérienne de tirer les enseignements qui s'imposent de l'accident de la Germanwings et de proposer des mesures concrètes là où c'est nécessaire, en tenant compte du rapport d'enquête officiel qui n'a pas encore été publié.

Les nouvelles règles de sécurité de l'Union européenne sur le temps de vol et de repos entreront en vigueur en février 2016 et l'Agence européenne de la sécurité aérienne suit de près la question de la qualité de l'air dans les cabines d'avion. Un ensemble complet de règles de sécurité communes à toute l'Union régissant les écoles de pilotage et les heures de vol pour les pilotes a déjà été mis au point. Des travaux sont en cours pour améliorer la collecte des données sur le secteur de l'aviation générale, afin d'étayer l'élaboration des futures politiques de sécurité, des performances en matière de sécurité de la gestion du trafic aérien, et des services de navigation aérienne.

Les questions sociales dans le transport aérien sont traitées par la Commission. Il est essentiel de soutenir le dialogue social à cet égard, et ces questions sont régulièrement débattues avec les partenaires sociaux de l'UE et les experts nationaux. Elles seront prises en compte dans la prochaine stratégie en matière d'aviation.

La Commission recueille actuellement des éléments de preuve en vue d'identifier les problèmes et les solutions possibles pour, le cas échéant, adapter le cadre juridique à l'évolution de l'environnement opérationnel dans le marché unique du transport aérien. Une révision du règlement (CE) n° 1008/2008 relatif au régime commun applicable aux services aériens sera envisagée, le cas échéant, par la Commission.

- b) Transports routiers: Il est prévu d'élaborer une communication sur la décarbonisation et un plan d'action pour promouvoir les carburants de substitution. Un observatoire européen en matière de carburants de substitution a été lancé en septembre 2015, afin de planifier l'échange des bonnes pratiques au niveau des États membres. La création de zones de stationnement sécurisées pour les poids lourds est encouragée dans le cadre du programme MIE. La Commission envisagera de formuler une proposition pour promouvoir les systèmes de télépéage routier à l'échelle européenne, en particulier pour assurer leur interopérabilité.

À l'heure actuelle, aucune évaluation systématique des régimes de tarification routière des voitures particulières dans les États membres n'est prévue par la Commission. Toutefois, dans le cadre d'une éventuelle révision de la directive «Eurovignette», la Commission pourrait envisager une extension de son champ d'application actuel (limitée aux poids lourds), afin d'y inclure d'autres véhicules, notamment les voitures particulières. L'objectif serait d'inclure certains principes qui devraient garantir que les systèmes nationaux ne sont pas discriminatoires à l'encontre de conducteurs résidant dans d'autres États membres.

La Commission poursuivra ses efforts visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions des véhicules utilitaires lourds. Elle a réalisé en 2015 une évaluation des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. De nouvelles procédures de contrôle sont en cours d'élaboration dans le cadre du projet sur les émissions en conditions de conduite réelles. Une proposition législative est, en outre, en cours d'examen dans le cadre du suivi d'un outil de simulation informatique élaboré en 2014, VECTO, destiné à mesurer les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules utilitaires lourds. La Commission ne prévoit pas, à l'heure actuelle, de réviser la directive 96/53/CE sur les poids et dimensions maximaux autorisés, cette directive ayant été révisée récemment, en 2014.

Une invitation au dialogue social sur les conditions de travail a été lancée en 2015, avec l'espoir de parvenir à un accord des partenaires sociaux sur un code social dans le transport routier.

Une évaluation du règlement (CE) n° 1072/2009 sur le marché du transport international de marchandises par route est en cours de finalisation et des mesures appropriées seront prises en fonction des résultats.

La Commission a lancé une évaluation de la législation de l'Union sur les durées de conduite et les périodes de repos, ainsi que sur le temps de travail. Elle examine également certains phénomènes qui ont cours dans le secteur du transport routier, tels que les sociétés «boîtes aux lettres» ou les pratiques de certaines entreprises de transport routier qui embauchent des travailleurs de certains États membres pour réduire leurs coûts d'exploitation. Elle évaluera s'il est nécessaire de modifier les règles en vigueur afin de garantir des conditions de concurrence loyale et des normes de travail appropriées et s'il s'impose d'améliorer l'application de la réglementation.

- c) Transports ferroviaires: le quatrième paquet ferroviaire est actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil, conformément à la procédure législative ordinaire. À l'heure actuelle, la Commission n'envisage aucune stratégie en matière de transport ferroviaire. Des financements de l'UE restent disponibles pour achever le réseau RTE-T, en donnant la priorité aux projets se rapportant au réseau

central, y compris s'agissant des tronçons manquants et de l'élimination des goulets d'étranglement; les financements au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe visent à accorder la priorité à des projets consistant à compléter les couloirs RTE-T centraux, y compris des projets ferroviaires. Les trois corridors de fret ferroviaire restants devraient être opérationnels avant la fin de 2015.

La Commission ne prévoit pas à l'heure actuelle d'effectuer une analyse détaillée sur les tronçons transfrontaliers manquants, et ne prévoit pas non plus de réaliser une étude sur les services ferroviaires nationaux et internationaux de nuit.

La Commission s'emploie à ce qu'il y ait un démarrage rapide des activités de l'entreprise commune Shift 2Rail - les travaux sur les «projets phares» ont déjà commencé, et le premier appel lancé par l'entreprise commune pour les activités de Shift 2Rail est attendu avant la fin de cette année. En coopération avec l'Agence ferroviaire européenne (AFE), elle poursuit son action en vue de l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen ainsi que ses efforts pour le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur l'ensemble des corridors du réseau central RTE-T.

Une communication relative à la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire est prévue pour 2015, laquelle envisage explicitement la possibilité d'émettre par la suite des propositions législatives. Des services d'information sur les déplacements multimodaux sont en cours de préparation. Cela nécessitera toutefois des efforts supplémentaires importants, notamment une participation et un dialogue avec les acteurs concernés en vue de créer un système de partage des données garantissant la protection de celles-ci. Aucune action concrète n'est actuellement prévue par la Commission en ce qui concerne les marchés publics de l'industrie ferroviaire européenne dans des pays tiers.

- d) Transports maritimes: Aux fins d'une meilleure harmonisation des données et d'une rationalisation des règles de déclaration, les autorités maritimes et douanières nationales seront invitées à coopérer afin d'éviter que des autorités distinctes demandent aux opérateurs de transmettre plusieurs fois les mêmes données. Un manifeste de chargement pour les douanes va être introduit dans la législation douanière en vue de sa mise en œuvre en 2018, le but étant de réduire la charge administrative.

Une évaluation des autoroutes de la mer est en cours. Sur la base de ses résultats, la Commission sera en mesure d'évaluer si le concept pourrait être rendu plus opérationnel. Un bilan de qualité de la législation sur la sécurité des navires à passagers et une évaluation au titre du programme REFIT de la directive sur les installations de réception portuaires ont été menés à terme en 2015, et la Commission envisage des initiatives qui se traduiraient par une simplification de cette législation. Un bilan de qualité de la législation maritime est prévu pour 2016 pour ce qui concerne la directive sur le contrôle par l'État du port, la directive relative à l'État du pavillon, la directive relative à un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et la directive sur les formalités déclaratives. En outre, la législation sur la responsabilité des transporteurs de passagers par mer est en cours d'évaluation et les résultats seront présentés à la fin de 2016.

La proposition de la Commission sur l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports est actuellement à l'étude au Parlement européen et au

Conseil. La proposition est considérée par le programme de travail de la Commission comme une proposition prioritaire en attente pour 2016.

La Commission poursuivra ses efforts au sein de l'OMI pour promouvoir l'efficacité énergétique et la lutte contre le changement climatique au travers d'une approche progressive qui comprendra, dans une première phase, la mise au point d'un système mondial de collecte de données relatives à la consommation de combustible des navires, leur efficacité énergétique et les émissions de CO₂ du transport maritime correspondantes, et ensuite, dans une seconde phase, l'adoption de mesures réglementaires visant à réduire les émissions de CO₂ des navires et à améliorer leur efficacité, en vue d'une réduction d'au moins 40 % des émissions de CO₂ provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, d'ici à 2050. Les engagements/accords conclus au sein de l'OMI feront l'objet d'un suivi, le cas échéant, sous la forme d'un examen de la législation de l'UE concernée, afin de garantir sa cohérence avec les accords internationaux. La Commission accueillerait favorablement l'introduction de ZCES (zone de contrôle des émissions de SO_x) supplémentaires, mais cela ne peut se faire que par l'intermédiaire de l'OMI à la demande des pays riverains et après une évaluation minutieuse des incidences.

La Commission encourage les transports «verts» dans le domaine maritime, dans lequel elle a mis en place une coopération avec la participation des représentants de toutes les parties prenantes (le «Forum européen du transport maritime durable»), qui promeut notamment l'adoption de lignes directrices en matière d'interopérabilité, de sécurité et d'environnement pour l'utilisation du GNL dans le transport maritime, les techniques d'épuration ainsi que la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre. La Commission a procédé à des activités spécifiques pour la promotion du GNL dans le transport maritime, pour mettre en évidence les lacunes réglementaires, sensibiliser le secteur, analyser les opportunités de marché et évaluer les éventuelles solutions de financement pour l'acquisition de navires au GNL ou le soutage au GNL.

La Commission n'envisage pas pour le moment de proposer une législation visant à clarifier le régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de perte de conteneurs en mer alors qu'il soutient fermement la ratification des instruments connexes de l'OMI (la convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), telle que modifiée par le protocole de 2010¹⁰, et la convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves), lesquels sont également pertinents pour la perte de conteneurs.

- e) Transports par navigation intérieure: La Commission a proposé un cadre révisé pour la navigation intérieure (NAIADES II), qui est actuellement discuté par les législateurs. Parallèlement, une coopération renforcée est organisée entre les parties prenantes, les procédures administratives concernant le Rhin sont en cours de rationalisation, et un comité paneuropéen chargé des normes techniques a été mis en place. La stratégie de zone de navigation intérieure numérique (Digital Inland Navigation Area – DINa) aura pour but d'intégrer la navigation intérieure dans une seule application pour la logistique du transport de marchandises. Le programme d'action NAIADES II fera l'objet d'une évaluation en temps utile, mais, pour être valable, il doit prendre en considération un délai raisonnable d'analyse après l'entrée en vigueur du paquet dans son ensemble et son application dans les États membres. La Commission œuvre à l'achèvement de corridors de

¹⁰ La Commission a présenté deux propositions de décisions du Conseil autorisant les États membres à ratifier le protocole de 2010 à la convention (COM(2015) 304 final et COM(2015) 305 final).

fret multimodaux fluides, y compris par le biais du financement des chaînons manquants et de l'élimination des goulets d'étranglement, et elle continuera d'encourager l'innovation dans le secteur de la navigation intérieure. Elle prend actuellement des mesures pour intégrer le transport par navigation intérieure dans le transport multimodal et la logistique. Une évaluation de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) a été achevée en 2014 et des mesures de suivi appropriées seront prises.

La Commission continuera à assurer le suivi de la stratégie de l'UE pour la région du Danube.

Une proposition législative sur la modernisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure suivra, une fois que la procédure d'analyse d'impact aura été finalisée.

- 9) La Commission remercie le Parlement européen pour la profondeur de son analyse et de ses suggestions, dont elle tiendra compte dans l'examen à mi-parcours du livre blanc (rapport de mise en œuvre) et des nouvelles initiatives dans le domaine des transports. Elle contrôle régulièrement les progrès du livre blanc de 2011 et continuera à le faire. Elle envisage de publier tous les cinq ans un rapport sur sa mise en œuvre.
