



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-quinzième session**

Genève, 26-28 février 2013

Point 13 de l'ordre du jour provisoire

Évolution des transports dans l'Union européenne**Évolution des transports dans l'Union européenne****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note donne au Comité des transports intérieurs: i) un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) dans le courant de 2012 qui intéressent la Commission économique pour l'Europe (CEE); et ii) des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE. Elle est destinée à compléter les renseignements qui seront communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne lors de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs. Il y est fait mention des activités connexes de la CEE pour en montrer la pertinence et la complémentarité.

La présente note vise exclusivement à faciliter la mise en commun de l'information.

I. Introduction

1. Les mesures prises par l'UE en matière de transport visent à favoriser des systèmes de transport propres, sûrs et efficaces dans toute l'Europe, parce qu'ils sont essentiels à la fois pour le bon fonctionnement du marché intérieur des biens matériels et pour l'exercice du droit des citoyens de circuler librement dans l'Union. L'Union européenne s'efforce de parvenir à des systèmes de transport durables, sûrs, économes en énergie et respectueux de l'environnement. On trouvera énumérées ci-dessous les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2012 par l'Union européenne dans le domaine des transports terrestres et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE, que ce soit en raison de leur incidence sur leur propre trafic ou des pratiques optimales dont elles encouragent la mise en œuvre.

II. Les infrastructures de transport

2. Le 28 mars 2012, la Commission européenne a donné la liste des projets sélectionnés auxquels seraient alloués plus de 160 millions d'euros dans le cadre du programme réseau transeuropéen de transport (RTE-T) au titre d'un cofinancement par l'UE pour continuer d'améliorer les infrastructures de transport dans toute l'Union. Les 26 projets sélectionnés utiliseront le soutien financier de l'UE pour accélérer la mise en œuvre des éléments prioritaires importants du programme RTE-T afin de contribuer à la réalisation d'un réseau sûr, compétitif et efficace d'infrastructures de transport.

3. L'appel pluriannuel à propositions de 2011 a permis d'accorder un financement total de 161,3 millions d'euros pour les éléments prioritaires du réseau RTE-T, l'accent étant mis sur trois domaines:

a) Les autoroutes de la mer (projet prioritaire RTE-T 21), qui offrent des solutions de rechange viables face aux routes terrestres encombrées en transférant le fret sur les voies maritimes – 7 projets sélectionnés pour un financement total de 47,8 millions d'euros;

b) Les services d'information fluviale (SIF), qui concernent les infrastructures de gestion du trafic sur le réseau de voies navigables intérieures – 4 projets sélectionnés pour un financement total de 10,2 millions d'euros;

c) Le Système européen de gestion du trafic ferroviaire – 15 projets sélectionnés pour un financement total de 103,3 millions d'euros.

4. L'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, qui est chargée de la gestion technique et financière du programme RTE-T, a reçu 47 propositions remplissant les conditions requises. À l'issue d'une procédure de sélection rigoureuse, 26 d'entre elles ont été retenues comme répondant le mieux aux critères énoncés dans l'édition 2011 de l'appel pluriannuel à propositions, publiée le 28 juin 2011.



5. Les projets retenus, dont les objectifs vont de l'amélioration de services de transport maritime viables, réguliers et fiables dans le cadre des autoroutes de la mer à l'installation sur les trains et les lignes de chemin de fer de la version la plus avancée du système européen de gestion du trafic ferroviaire, concernent 21 États membres. Les subventions accordées aideront également à mobiliser d'importants autres moyens de financement publics et privés.

6. RTE-T comprend deux niveaux: un réseau principal, qui devra être achevé en 2030, et un réseau étendu alimentant le premier, qui devra être achevé en 2050. Le réseau étendu couvrira l'ensemble de l'UE et assurera l'accessibilité de toutes les régions. Pour le réseau principal, on accordera la priorité aux liaisons et nœuds les plus importants de façon à ce qu'il soit pleinement fonctionnel d'ici à 2030. Les deux niveaux concernent tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime) ainsi que les plates-formes intermodales.

7. Les orientations RTE-T définissent des obligations communes pour les infrastructures, le réseau principal faisant l'objet d'exigences plus strictes. Cela permettra d'assurer la fluidité des transports dans l'ensemble du réseau. La stratégie appliquée favorise également la mise en œuvre de systèmes de gestion du trafic qui permettront de tirer le meilleur parti des infrastructures et, en augmentant la productivité et en appuyant des technologies de propulsion innovantes, de réduire les émissions de CO₂.

8. Pour faciliter la mise en œuvre du réseau principal, la Commission a proposé de créer des couloirs couvrant les principaux projets transfrontières. Dix couloirs serviront de base au développement coordonné des infrastructures de ce qui constituera le réseau principal. Ces couloirs, dont chacun devra couvrir au moins 3 modes de transport, 3 États membres de l'UE et 2 tronçons transfrontières, réuniront les États membres concernés ainsi que les parties prenantes, par exemple les gestionnaires et les utilisateurs des infrastructures. Des coordonnateurs européens dirigeront des centres d'échange qui réuniront toutes les parties prenantes concernées par chaque couloir et qui constitueront des instruments importants pour assurer la coordination, la coopération et la transparence.

9. Le réseau principal reliera entre eux:

- a) 83 des principaux ports européens par des liaisons ferroviaires et routières;
- b) 37 des principaux aéroports par des liaisons ferroviaires avec de grandes villes;
- c) 15 000 kilomètres de lignes de chemin de fer mises à niveau pour la grande vitesse;
- d) 35 projets transfrontières visant à réduire les goulets d'étranglement.

III. Transport routier

A. Marché communautaire des transports routiers

10. Selon le Livre blanc de 2011 sur les transports, la suppression des restrictions restantes en matière de cabotage est une priorité (initiative phare 1.1.6), et le paragraphe 3 de l'article 17 du règlement (CE) 1072/2009 dispose que la Commission établit un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers. Le cas échéant, le rapport peut être accompagné d'une proposition de loi visant à poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports routiers, y compris de cabotage. La Commission européenne présentera un rapport sur le sujet au milieu de l'année 2013. Un ensemble de mesures concernant le transport routier, y compris une proposition visant à ouvrir les marchés nationaux, est attendu aux alentours de juin 2013.

11. Afin de préparer la rédaction de ce rapport, M. Siim Kallas, Vice-Président de la Commission européenne et Commissaire chargé des transports, a réuni un groupe de haut niveau (groupe de «sages») chargé de donner un premier avis indépendant d'experts. Ce groupe de haut niveau a mené une large consultation avec les parties prenantes en vue de recueillir des renseignements sur la situation du marché auprès des acteurs du secteur, notamment lors d'une audition publique qui a eu lieu à Bruxelles le 28 février 2012.

12. Cette audition publique, présidée par le professeur Bayliss, Président du groupe de haut niveau, a réuni les membres du groupe et les associations professionnelles nationales et européennes du secteur des transports routiers ainsi que d'autres parties intéressées intervenant sur le marché des transports routiers.

13. Le groupe de haut niveau, qui s'est réuni pour la première fois le 27 juin 2011, était chargé d'évaluer le niveau d'harmonisation des règles dans les domaines de la législation sociale, de la législation en matière de sécurité, du contrôle de l'application et des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières afin de conseiller la Commission avant qu'une quelconque décision ne soit prise de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports routiers, y compris de libéraliser davantage le cabotage. Dans son rapport¹, publié le 19 juin 2012, il a conclu qu'il était possible de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports routiers et que cela serait susceptible d'apporter des avantages économiques et sociaux. Le groupe de haut niveau a identifié quatre obstacles majeurs à la réalisation du marché intérieur des transports routiers: la pénurie de conducteurs, l'incompatibilité des pratiques de lutte contre les infractions, les restrictions limitant le cabotage et les obstacles qui entravent les innovations. Le groupe a recommandé qu'une démarche progressive soit adoptée pour l'ouverture des marchés.

14. La Commission effectue actuellement sa propre étude d'impact en vue d'élaborer une proposition de loi pour le milieu de l'année 2013.

B. Temps de conduite et de repos

15. L'article 13 de la directive 2002/15/CE et l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 disposent que la Commission européenne établit tous les deux ans un rapport sur l'application du règlement/de la directive par les États membres et sur l'évolution de la situation dans les domaines concernés, en s'appuyant sur les informations et données communiquées à la Commission par les États membres.

16. Le règlement (CE) n° 561/2006 fixe un ensemble de règles communes à l'Union européenne définissant des temps de conduite maximaux par jour, par semaine et par quinzaine, ainsi que des temps de repos minimaux quotidiens et hebdomadaires pour tous les conducteurs de véhicules de transport routier de fret ou de voyageurs, sous réserve d'exceptions et de dérogations nationales expresses. Le champ très large des activités soumises à réglementation comprend les opérations de transport routier de fret et de voyageurs, tant nationales qu'internationales, à courte comme à longue distance, les opérations de transport effectuées pour compte propre et pour compte d'autrui, ainsi que les activités des salariés et celles des travailleurs indépendants. Selon le rapport, il existe deux types principaux d'améliorations possibles de la mise en œuvre de la législation:



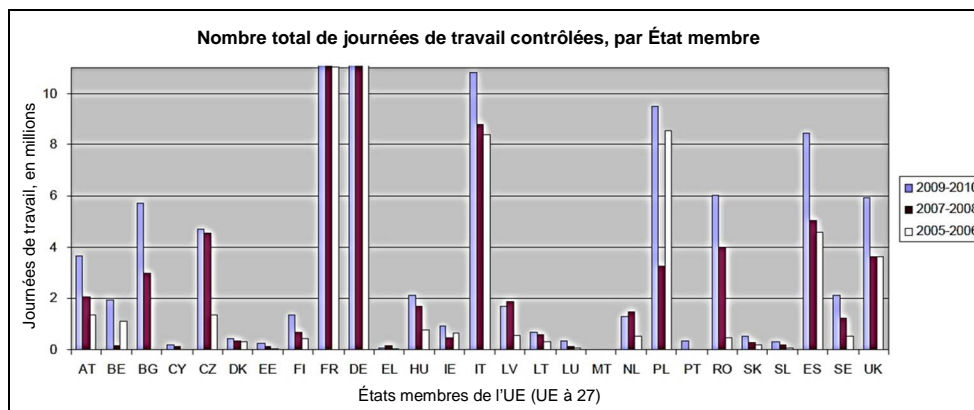
a) L'amélioration de la mise en œuvre par les États membres, en particulier en ce qui concerne le respect des seuils fixés par la législation, la collecte de données et le respect de leurs obligations en matière d'établissement de rapports;

b) L'amélioration du respect des règles par les conducteurs professionnels et les entreprises de transport.

¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>.

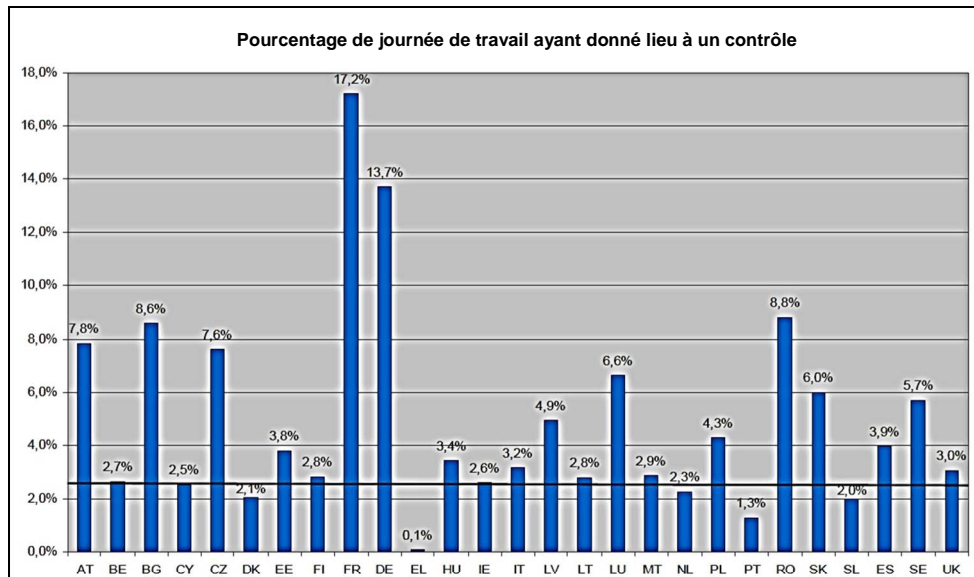
17. La figure 1 présente une vue d'ensemble des journées de travail contrôlées par chaque État membre. Au cours de la période examinée (2009-2010), le nombre de contrôles effectués par les États membres a augmenté, tandis que le seuil pour le nombre de journées de travail à contrôler est passé de 2 % en 2009 à 3 % en 2010.

Figure 1



18. Plusieurs États membres ont effectué beaucoup plus de contrôles que ne l'exigeait la législation (par ordre décroissant: France, Allemagne, Roumanie, Bulgarie, Autriche, République tchèque et Luxembourg). Selon les données fournies, c'est la France qui a contrôlé la plus forte proportion de journées de travail par rapport au niveau minimal de contrôle requis, suivie par l'Allemagne. À eux deux, ces pays représentent plus de la moitié du total des journées de travail contrôlées par tous les États membres (76 millions sur environ 146 millions).

Figure 2



19. La figure 2 donne un aperçu des résultats atteints par chaque État membre par rapport au seuil de 2,5 % des journées de travail effectuées, qui est représenté sur la figure par un trait gras. De manière générale, la plupart des États membres, sauf la Grèce, la Lettonie et les Pays-Bas, ont signalé une augmentation du nombre de journées de travail contrôlées. Ce nombre est passé à près de 146 millions selon le dernier rapport contre 83,7 millions selon le rapport précédent, ce qui représente une augmentation de 74 %.

20. Ces données et le tableau 1 montrent que la composition de la flotte est très diversifiée dans l'Union européenne, 50 % de la flotte en circulation dans certains États membres (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Finlande, France et Luxembourg) consistant en véhicules modernes datant de moins de quatre ans, tandis que la proportion de véhicules modernes en circulation dans d'autres États membres (Chypre, Grèce, Lettonie, Pologne, Portugal et Roumanie) semble assez faible.

Tableau 1
Nombre et pourcentage de tachygraphes analogiques et numériques installés sur les véhicules contrôlés sur la route

<i>États membres</i>	<i>Nombre total de tachygraphes de tout type</i>	<i>Nombre total de tachygraphes analogiques</i>	<i>Nombre total de tachygraphes numériques</i>	<i>Pourcentage de tachygraphes numériques</i>	<i>Pourcentage de tachygraphes analogiques</i>
Allemagne	3 826 874	1 453 858	2 373 016	62	38
Autriche	197 587	98 200	99 387	50	50
Belgique	72 113	1 508	70 605	98	2
Bulgarie	653 190	326 596	326 595	50	50
Chypre	4 896	4 811	85	2	98
Danemark	données non fournies				
Espagne	données non fournies				
Estonie	8 835	6 105	2 730	31	69
Finlande	83 963	33 585	50 378	60	40
France	1 856 146	174 049	1 333 874	88	12
Grèce	1 658	1 263	395	24	76
Hongrie	439 754	285 134	154 620	35	65
Irlande	16 089	10 465	5 624	35	65
Italie	268 093	195 540	72 553	27	73
Lettonie	36 692	28 354	8 338	23	77
Lituanie	65 726	48 753	16 973	26	74
Luxembourg	12 470	5 744	6 726	54	46
Malte	79	54	25	32	68
Pays-Bas	35 557	23 750	11 807	33	67
Pologne	542 451	443 108	99 343	18	82
Portugal	12 375	10 852	1 523	12	88
République tchèque	187 318	131 706	55 612	30	70
Roumanie	415 567	343 548	72 019	17	83
Royaume-Uni	284 927	220 613	64 314	23	77
Slovaquie	10 688	6 444	4 244	40	60
Slovénie	18 616	14 900	3 716	20	80
Suède	36 467	18 969	17 498	48	52
Total	8 739 908	3 887 909	4 851 999		
Moyenne				56	44

IV. Transport ferroviaire

21. Le Système européen de contrôle des trains (ETCS) sert de norme européenne en matière de signalisation ferroviaire et de contrôle de la vitesse des trains. La mise en place de l'ETCS le long des principaux couloirs de transport de fret et de transport à grande vitesse améliorera grandement la compétitivité des chemins de fer européens. Le principe sur lequel repose l'ETCS est simple: un ordinateur embarqué dans le train exploite les informations qui lui sont transmises depuis la voie, pour calculer la vitesse maximale autorisée et ralentir automatiquement le train si nécessaire. L'ETCS fait partie intégrante du Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), dont l'autre composante est le Global System for Mobile Communications – Railway (GSM-R), la norme de communication pour l'exploitation ferroviaire fondée sur le réseau de téléphonie mobile (GSM).

22. Plus de 20 systèmes de signalisation différents coexistent actuellement en Europe et leur incompatibilité constitue un obstacle technique majeur pour le trafic international. Par exemple, ajouter un système national supplémentaire à une locomotive déjà autorisée dans plusieurs pays et obtenir toutes les autorisations nécessaires peut coûter plus de 2 millions d'euros et prendre plus de deux ans. L'objectif de l'ETCS est d'éliminer ces coûts.



23. Le 25 janvier 2012, la Commission européenne a adopté une nouvelle décision relative à la spécification technique d'interopérabilité applicable aux réseaux ferroviaires tant conventionnels qu'à grande vitesse, qui comprend des dispositions renforçant les processus de certification et d'autorisation de lignes et de trains équipés de l'ETCS.

24. Le 16 avril 2012, la Commission européenne et la Présidence danoise ont ouvert à Copenhague une conférence de deux jours sur le Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Cette conférence, qui a constitué un événement majeur pour le renforcement de l'interopérabilité des chemins de fer européens et une étape importante vers la réalisation de l'espace ferroviaire unique, a abordé la question des obstacles à surmonter pour créer le service transfrontières fluide dont les Européens ont vraiment besoin. En outre, un protocole d'accord a été signé entre des associations européennes du secteur ferroviaire, l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne afin de renforcer leur coopération en vue de promouvoir davantage le déploiement rapide et coordonné de l'ERTMS en Europe. La conférence a également été l'occasion de présenter une recommandation de l'Agence ferroviaire européenne concernant la façon d'améliorer les règles techniques en vue de ce déploiement, ce qui permettra aux gestionnaires des infrastructures de gagner en efficacité et de réduire les coûts lors de la mise en place du système. La Commission européenne a adopté la décision correspondante le 6 novembre 2012.

25. D'autres spécifications techniques d'interopérabilité ont été actualisées en 2012, à savoir celles relatives à la gestion de l'exploitation et du trafic et aux applications télématiques pour les services de fret et de voyageurs. Sur ce dernier point, les intervenants ont élaboré des guides de mise en œuvre et des plans directeurs détaillés.

26. Le 1^{er} juin 2012, M. Kallas a participé au septième forum du secteur ferroviaire «1520 Strategic Partnership», qui se tenait à Sochi (Fédération de Russie).

27. La conférence a permis d'ouvrir un vaste débat sur l'organisation future du transport ferroviaire dans l'ensemble de l'Eurasie. Parmi les principaux thèmes figuraient les

questions de réglementation et d'interopérabilité, le développement du trafic transsibérien de marchandises, les frais de transport des marchandises en transit et la coordination des projets d'infrastructure visant à éliminer les goulets d'étranglement et à fluidifier les transports. Dans cette perspective, le Vice-Président Kallas a souligné la nécessité de renforcer la coopération au sein des organisations ferroviaires internationales. Il a également souligné la contribution du secteur ferroviaire de l'UE aux efforts consentis pour surmonter les obstacles à l'interopérabilité.

28. Le premier paquet ferroviaire comprenait trois directives (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE), qui ont fait l'objet de modifications importantes en 2004 (deuxième paquet) et 2007 (troisième paquet). Il avait pour objectif de redynamiser le transport ferroviaire (relevant encore en grande partie des monopoles d'État qui n'effectuent des opérations que sur leurs marchés nationaux respectifs) en l'ouvrant progressivement à la concurrence au niveau européen. Pour ce qui est de la législation européenne, le marché ferroviaire du transport de marchandises est entièrement ouvert depuis 2007; celui du transport international de passagers l'est depuis janvier 2010.

29. La stabilisation de la part modale du rail au cours des dix dernières années, après une longue période de déclin, atteste du succès de cette politique (depuis 2002, face aux autres modes de transport terrestre, le rail a maintenu sa part de marché aux alentours de 17,1 % en tonnes-kilomètres de marchandises, et entre 8,6 % et 8,4 % en voyageurs-kilomètres). Mais, en dépit de ces résultats, qui n'ont pas été obtenus sans efforts, la mise en place d'un marché ferroviaire unique reste une entreprise incertaine et semée d'embûches.

30. La refonte du premier paquet ferroviaire est avant tout une entreprise de simplification et de codification législatives qui fusionne les trois directives en vigueur et leurs modifications successives (soit au total, 9 directives, 1 décision et 2 actes d'adhésion). Cette refonte visait également à moderniser la législation et à régler certains problèmes clefs qui sont apparus sur le marché au cours des dix dernières années.

31. Les nouvelles règles qui sont entrées en vigueur le 15 décembre 2012 (directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, en date du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen) s'attaquent à trois grandes questions relatives au marché: 1) le renforcement du pouvoir des organismes nationaux de contrôle; 2) l'amélioration du cadre d'investissement dans le rail; et 3) la garantie d'un accès équitable à l'infrastructure et aux services ferroviaires. Elles constituent une réponse directe à de nombreuses plaintes formulées par des opérateurs au cours des dernières années.

V. Transport par voie navigable

A. Nouvelles lignes directrices relatives à la navigation intérieure et à la protection de la nature

32. Le 18 octobre 2012, la Commission européenne a publié de nouvelles lignes directrices sur la protection de la nature dans le secteur de la navigation intérieure pour aider ce secteur important à appliquer la législation environnementale européenne. Ces lignes directrices, intitulées «Le transport par voie navigable et Natura 2000 – développement et gestion durables de la navigation intérieure dans le contexte des directives “Oiseaux” et “Habitats” de l'UE», expliquent la meilleure manière de faire en sorte que les activités relatives à la navigation intérieure soient compatibles avec la politique environnementale de l'UE en général et la législation en matière de protection de la nature en particulier. Le document souligne également l'importance de la navigation intérieure pour la viabilité à long terme du réseau de transport européen et met en lumière

les succès déjà obtenus par ce secteur en matière d'intégration de la protection de la nature dans ses activités.

33. M. Janez Potočnik, Commissaire à l'environnement, a exprimé l'espoir que ce document serait un instrument utile qui renforcerait la compréhension entre les investisseurs, les planificateurs, les décideurs et les partisans de la conservation de la nature et leur permettrait ainsi de concevoir des projets de navigation durable répondant aux objectifs du transport par voie navigable tout en respectant la valeur écologique des fleuves et rivières.

34. Les lignes directrices présentent selon une approche globale la navigation fluviale et la protection de la nature. On y explique le contexte dans lequel s'inscrivent la navigation intérieure et la conservation de la biodiversité en Europe, tout en soulignant que les sites Natura 2000 ne sont pas conçus comme des «zones de non-développement» et que de nouvelles activités de développement ne sont pas exclues pour autant qu'elles garantissent un niveau suffisant de protection de la nature. On y explique également les obligations légales que la législation environnementale de l'UE et en particulier les directives «Oiseaux» et «Habitats» imposent aux concepteurs et gestionnaires d'infrastructures. On y présente un certain nombre d'études de cas, assorties d'exemples de bonnes pratiques montrant comment le développement et la gestion des voies navigables peuvent aller de pair avec la protection de la nature. Les lignes directrices insistent particulièrement sur les avantages de la planification intégrée, dans le cadre de laquelle les exigences de protection de l'environnement sont prises en compte à chaque étape du processus de développement des infrastructures et sur la participation active et transparente des divers acteurs, y compris les organisations non gouvernementales et la société civile, afin d'aboutir à des solutions profitables pour les deux secteurs.



35. Les lignes directrices constituent le quatrième document d'orientation concernant l'application de la législation européenne en matière de protection de la nature dans le contexte des secteurs stratégiques de l'UE. Les lignes directrices publiées antérieurement traitaient de l'énergie éolienne, l'extraction des minéraux non énergétiques et du développement des ports et estuaires.

B. Révision du programme NAIADES

36. La Commission européenne a pris des mesures pour réviser fortement le programme d'action pour le transport par voies navigables intitulé Navigation intérieure: Actions et développement en Europe (NAIADES), qui doit être exécuté jusqu'en 2013. La révision du programme NAIADES met l'accent sur des mesures concrètes susceptibles d'aider à exploiter le potentiel de la navigation intérieure et de renforcer sa contribution à un système de transport durable et efficace.

37. La révision du programme NAIADES devrait conduire à l'adoption de la communication relative au programme NAIADES II, prévue en 2013. Dans leur document de travail, les services de la Commission ont présenté certaines mesures concrètes en cours d'élaboration concernant respectivement:

a) Les infrastructures: mesures prévues pour la navigation intérieure au titre des programmes existants et des instruments qui seront mis en place par le prochain cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (assistance financière et technique);

- b) Le marché: aide à l'intégration des voies navigables dans les chaînes logistiques multimodales; incitations financières en faveur de la navigation intérieure;
- c) La flotte: mesures visant à réduire les émissions (par exemple la mise au point de normes);
- d) Les emplois et compétences: mesures visant à renforcer l'harmonisation des normes en matière de formation et de certification professionnelles;
- e) L'échange et le partage d'informations: révision de la politique des services d'information fluviale.

VI. Sécurité routière

A. Nouveau permis de conduire européen

38. Le 19 novembre 2012, la Commission européenne a adopté des modifications techniques à apporter à la directive relative au permis de conduire afin d'offrir une plus grande souplesse et de passer en douceur au nouveau régime de permis de conduire, en évitant d'imposer des contraintes administratives inutiles aux citoyens ou à la branche d'activité. Environ 300 millions de citoyens européens possèdent un permis de conduire, et la plupart d'entre eux seront concernés par cette nouvelle directive. Il en découlera que tous les permis de conduire qui seront délivrés à partir du 19 janvier 2013 par les États membres et dont il existait jusqu'ici plus de 100 modèles différents devront être conformes à un modèle harmonisé pour l'ensemble de l'UE et se présenter sous la forme d'une carte plastifiée.

39. La directive 2006/126/CE relative au permis de conduire va entraîner, à partir du 19 janvier 2013, l'établissement d'un modèle unique de permis de conduire européen, ainsi que de nouvelles catégories de permis de conduire. La modification de novembre 2012 comporte quatre volets:

- a) Apposition sur les permis de conduire de codes harmonisés à l'échelle européenne indiquant les habilitations spécifiques acquises. Les codes seront mis à jour sur les nouveaux permis de conduire et il sera tenu compte des droits acquis en vertu des règles antérieures;
- b) Éclaircissements donnés sur l'épreuve de conduite pour les véhicules des catégories C et D équipés de systèmes de transmission hybrides ou semi-automatiques. L'objectif est d'éviter l'imposition, à l'avenir, de restrictions applicables aux conducteurs de ces véhicules et de faire figurer dans l'épreuve certains éléments relatifs à l'écoconduite;
- c) Disposition selon laquelle les conducteurs non professionnels de véhicules de la catégorie C₁ (artisans, pompiers, conducteurs d'autocaravanes) seront soumis à une épreuve allégée par rapport à celle qui concerne les conducteurs professionnels, c'est-à-dire qu'ils ne seront pas examinés sur les sujets touchant les opérations de transport commercial, les temps de conduite et de repos ainsi que l'utilisation de tachygraphes;
- d) Modification des dispositions relatives aux motocycles utilisés pour l'épreuve pratique de conduite en fonction des modèles existants sur le marché. On pourra par exemple utiliser des motocycles électriques. La Commission européenne a pris des mesures en vue d'adopter dans le courant du premier trimestre de 2013 une disposition légale donnant aux États membres la possibilité de faire preuve d'une certaine souplesse quant aux caractéristiques des motocycles utilisés pour les épreuves jusqu'au 31 décembre 2018, ce qui évitera d'imposer des charges financières supplémentaires au secteur de la formation.

40. La nouvelle carte permettra de réduire les risques de fraude grâce à la mise en place d'éléments de sécurité et de durées de validité administrative. La validité administrative des permis sera comprise entre dix et quinze ans pour les catégories A et B, et sera de cinq ans pour les catégories C et D.

41. Le nouveau permis de conduire européen permettra également de protéger les usagers de la route vulnérables en mettant en place un accès progressif aux deux-roues motorisés. Pour pouvoir conduire un motorcycle d'une catégorie de puissance autre que la plus basse, il faudra avoir préalablement acquis une expérience sur un motorcycle de la catégorie de puissance inférieure. Les cyclomoteurs constitueront par ailleurs une catégorie distincte dénommée AM.

B. Sécurité routière: durcir les règles du contrôle technique pour sauver des vies

42. Les contrôles de véhicules sont essentiels pour la sécurité routière. Plus de cinq personnes meurent chaque jour sur les routes européennes dans des accidents liés à une défaillance technique. La Commission européenne a adopté de nouvelles règles visant à durcir le régime de contrôle et à élargir son champ d'application. Les défaillances techniques sont une importante cause d'accidents. Elles sont à l'origine de 6 % des accidents de voiture, faisant ainsi chaque année 2 000 morts et beaucoup plus de blessés, et de 8 % des accidents de motorcycle.

43. Le principal problème est que trop de véhicules en circulation présentent des défauts techniques. Des études récentes provenant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ainsi que d'Allemagne montrent qu'à tout moment jusqu'à 10 % des voitures présentent au moins un défaut qui serait rédhibitoire en cas de contrôle. En outre, de nombreux défauts techniques ayant des incidences graves sur la sécurité (tels que ceux qui peuvent affecter le système antiblocage des roues (ABS) ou le contrôle électronique de stabilité) demeurent hors du champ des contrôles selon les règles actuelles.

44. Les règles de l'UE actuellement en vigueur fixant des normes minimales pour les contrôles de véhicules remontent à 1977, et n'ont fait l'objet depuis cette date que de modifications mineures, alors que les voitures, la technologie et le comportement des conducteurs ont profondément changé. Les nouvelles propositions visent à éviter plus de 36 000 accidents liés à une défaillance technique et de sauver ainsi plus de 1 200 vies par an.

45. Parmi les principaux éléments des nouvelles propositions figurent les suivants:

a) Soumettre les scooters et cyclomoteurs à un contrôle obligatoire dans toute l'Union. Les conducteurs de ces véhicules, en particulier les jeunes, constituent le groupe à risque le plus élevé d'usagers de la route;

b) Augmenter la fréquence des contrôles techniques périodiques des véhicules anciens. Entre la cinquième et la sixième année, le nombre d'accidents graves liés à une défaillance technique augmente considérablement;

c) Augmenter la fréquence des contrôles pour les voitures et camionnettes dont le kilométrage est exceptionnellement élevé. On harmoniserait ainsi les contrôles les concernant avec ceux appliqués à d'autres véhicules à kilométrage élevé, tels que taxis, ambulances, etc.;

d) Améliorer la qualité des contrôles des véhicules par la fixation de normes minimales communes concernant les défauts, l'équipement et les inspecteurs;

- e) Soumettre à des contrôles obligatoires les composants électroniques de sécurité;
- f) Endiguer la fraude au kilométrage grâce à des relevés du kilométrage.

C. Formation des conducteurs professionnels

46. Le 12 juillet 2012, la Commission européenne a publié un rapport sur l'application de la législation obligeant les conducteurs professionnels à suivre une formation spécialisée, dans lequel figurent des avis destinés à améliorer l'application de cette législation sur des points spécifiques.

47. La directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de camions et d'autobus est entrée en vigueur le 10 septembre 2003. L'objectif de la directive est d'améliorer la sécurité routière en Europe en garantissant un niveau commun de formation des conducteurs professionnels pour qu'ils aient les capacités et les compétences nécessaires pour conduire leurs véhicules. Elle fixe un niveau obligatoire de qualification initiale et de formation continue des conducteurs professionnels de l'Union européenne. La formation est organisée par des centres de formation agréés par les États membres.

48. Selon le rapport, malgré les différences entre États membres dans l'application de la directive, l'homogénéité des systèmes nationaux de formation est assurée par un ensemble de critères de formation normalisés. Les États membres sont autorisés à accorder un délai aux conducteurs titulaires de «droits acquis», jusqu'à septembre 2015 dans le cas des conducteurs d'autobus et jusqu'à septembre 2016 dans le cas des conducteurs de camions, pour leur première session de formation continue.

49. Le rapport suggère quelques mesures spécifiques susceptibles d'améliorer l'application de la directive, notamment l'accroissement de la participation des partenaires sociaux et le renforcement de la coopération entre les États membres. Une liste de points de contact nationaux facilitera la coopération entre les administrations nationales pour traiter, entre autres, les cas des conducteurs suivant leur formation continue à l'étranger. Par ailleurs, les échanges de calendriers nationaux de formation continue devraient aider à surmonter les difficultés que les autorités chargées de faire appliquer la législation pourraient rencontrer lors du contrôle de conducteurs venus de l'étranger.

VII. Douanes et franchissement des frontières

Poids et dimensions

50. Les poids lourds transportant des marchandises en Europe ainsi que les autobus et autocars doivent être conformes à certaines règles en matière de poids et de dimensions, pour des raisons de sécurité routière et pour éviter d'endommager les routes, ponts et tunnels. La directive 96/53/CE fixe des poids et dimensions maximaux communs et interdit aux États membres d'empêcher des véhicules respectant ces limites d'effectuer des opérations de transport international sur leur territoire. Afin d'éviter que les entreprises nationales ne bénéficient d'avantages indus par rapport à leurs concurrents d'autres États membres lorsqu'elles effectuent des transports sur le territoire national, elles sont tenues d'appliquer les normes établies pour le transport international.

51. Parce qu'elle permet d'éviter certains obstacles aux frontières et de veiller à ce que les transporteurs ne soient pas exposés à une concurrence déloyale, cette directive vise à faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur et à assurer la libre circulation des

marchandises en Europe. Pour le transport national cependant, la directive prévoit un certain nombre de dérogations et les États membres peuvent décider d'appliquer des normes qui s'écartent de la directive pour les transports effectués à l'intérieur de leurs propres frontières, par exemple pour le transport de charges de grande taille telles que les produits forestiers ou pour des combinaisons de véhicules dépassant la longueur maximale dans les pays nordiques.

52. Ces règles complètent les normes à respecter pour la réception par type («homologation de type» dans la terminologie CEE-ONU) des véhicules utilitaires énoncées dans la directive 97/27/CE. Cette dernière (sous la responsabilité de la Direction générale des entreprises et de l'industrie), qui établit le cadre à respecter pour mettre sur le marché des véhicules tels que des véhicules légers, des poids lourds, des autobus et des remorques, ne s'applique qu'aux véhicules neufs, tandis que la directive 96/53/CE établit des règles applicables à tous les véhicules utilitaires, quelle que soit leur date de première mise en circulation.

VIII. Changements climatiques

Transports urbains et carburants du futur

53. Les carburants de substitution devraient remplacer progressivement les énergies fossiles dans les transports et contribuer ainsi à réduire l'intensité de carbone de ces derniers. D'autres mesures, comme la rationalisation des transports et la gestion des volumes transportés, ont un rôle complémentaire important à jouer. La compatibilité des nouveaux carburants avec la technologie actuelle des véhicules et avec les infrastructures énergétiques ainsi que la nécessité éventuelle de procéder à des changements déstabilisants de système sont des éléments importants qui influent sur l'introduction des carburants de substitution et il conviendrait d'en tenir compte.



54. En mars 2012, la Commission européenne a créé un groupe d'experts sur les carburants qui seront utilisés dans les transports du futur, pour qu'il lui donne des conseils sur l'élaboration de stratégies politiques et de mesures spécifiques visant à remplacer à long terme les carburants fossiles dans les transports ainsi qu'à réduire l'intensité de carbone des transports, tout en permettant la croissance économique. Parallèlement à la création du groupe d'experts sur les carburants qui seront utilisés dans les transports du futur, la Commission européenne a invité les experts des États membres appartenant au Groupe spécial d'experts mixte des transports et de l'environnement à fournir des contributions et à formuler des recommandations pour l'élaboration d'une stratégie à long terme en matière de carburants de substitution.

IX. Systèmes de transport intelligents (STI)

Groupe consultatif européen sur les STI

55. En application de l'article 16 de la directive 2010/40/UE, la Commission a créé, par sa décision 2011/C 135/03, en date du 4 mai 2011, un groupe d'experts sur les systèmes de transport intelligents (dénommé «Groupe consultatif européen sur les STI»).

Le 27 janvier 2012, M. Matthias Ruete, Directeur général de la Direction générale de la mobilité et des transports, a nommé les membres du Groupe consultatif.

56. Le Groupe consultatif européen sur les STI a pour tâche de conseiller la Commission européenne sur les aspects commerciaux et techniques du déploiement et de l'utilisation des STI dans l'Union européenne. Le Groupe est composé de 25 membres représentant les prestataires de services STI, les associations d'utilisateurs, les opérateurs de transport et les exploitants d'installations, le secteur manufacturier, les partenaires sociaux, les associations professionnelles, les collectivités locales et d'autres instances pertinentes.



57. Le 22 octobre 2012, la Commission européenne a organisé à Vienne sa troisième Conférence sur les systèmes de transport intelligents en Europe. L'objectif de cette conférence de haut niveau était de présenter et examiner les résultats du plan d'action sur les STI et de faire le point sur la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE concernant ces systèmes.

58. L'ordre du jour de la conférence de 2012 sur les STI organisée par la Commission européenne était le suivant:

- a) Progrès accomplis dans l'application du plan d'action et de la directive relatifs aux STI;
- b) Présentation et examen des résultats préliminaires concernant:
 - i) Les spécifications visées par la directive relative aux STI;
 - ii) Les questions juridiques relatives au déploiement des STI;
 - iii) Les planificateurs européens de transports multimodaux.

X. Publications de l'Union européenne pour 2012

A. Innovation pour notre mobilité future

59. La Direction des transports de la Direction générale de la recherche et de l'innovation de la Commission européenne s'efforce de soutenir les meilleurs projets de recherche européens dans le domaine des transports, c'est-à-dire ceux qui contribuent à rendre le système de transport paneuropéen plus propre, plus sûr et plus intelligent et le continent européen plus compétitif. Un budget de 4 milliards 160 millions d'euros leur a été réservé dans le cadre du septième programme-cadre de recherche, couvrant la période 2007-2013. Les recherches financées au titre du programme-cadre portent sur toute une gamme de domaines allant du recours à des approches des transports entièrement nouvelles à l'amélioration des technologies existantes. Elles sont fondées sur l'expérience concrète d'experts, sur les connaissances de jeunes universitaires et sur les besoins réels des fabricants. Les projets présentés dans cette publication donnent un aperçu de quelques-uns des résultats de la recherche européenne sur les transports et de leur incidence potentielle sur la société et la mobilité de demain.



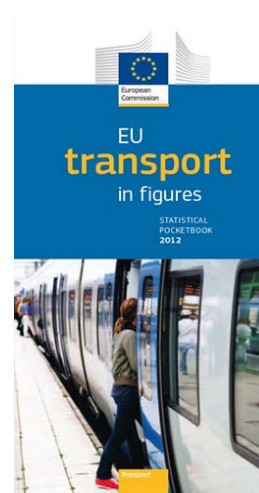
B. *EU Transport in Figures* (Chiffres sur les transports dans l'UE)

60. Cette publication donne une vue d'ensemble des statistiques annuelles les plus récentes et les plus pertinentes relatives aux transports en Europe. Elle couvre l'Union européenne et ses 27 États membres ainsi que, autant que possible, les pays actuellement candidats à l'adhésion à l'UE et les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

61. Le contenu de cet ouvrage provient de diverses sources, notamment Eurostat, des organisations internationales, des bureaux nationaux de statistique et, lorsque aucune donnée n'était disponible, les estimations de l'UE. Ces dernières, qui ont pour fonction principale de permettre de se faire une idée générale de la situation dans l'ensemble de l'UE, sont données à titre purement indicatif et ne doivent en aucun cas être considérées comme des données «officielles». La publication comprend trois parties:

- a) Une partie générale où sont présentées des données économiques générales et d'autres données pertinentes;
- b) Une partie consacrée au transport tant de voyageurs que de marchandises ainsi qu'à d'autres données relatives aux transports; et
- c) Une partie consacrée à l'énergie et à l'environnement, dans laquelle sont présentées des données concernant l'incidence du secteur des transports sur la consommation d'énergie et sur l'environnement.

62. La plupart des tableaux contiennent des données allant jusqu'à 2010; lorsque cela était possible, des données plus récentes ont également été fournies.



XI. La coopération entre la CEE et l'Union européenne

63. L'Union européenne – par l'intermédiaire des représentants tant de ses États membres que de la Commission européenne – a participé activement aux travaux de toutes les instances intergouvernementales de l'ONU consacrés aux transports dont le secrétariat de la CEE assurait les services d'appui, c'est-à-dire le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social ainsi que le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires.