



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 16 de l'ordre du jour provisoire

Évolution des transports dans l'Union européenne**Évolution des transports dans l'Union européenne****Communication de la Commission européenne et du secrétariat****Résumé*

La présente note donne au Comité des transports intérieurs :

- a) Un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) au cours de l'année 2017 qui intéressent les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), notamment pour que le Comité les examine à la lumière de ses activités aux niveaux régional et mondial ;
- b) Des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE.

Elle est destinée à compléter les renseignements qui ont été communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne à la soixante-dix-huitième session du Comité. Pour faciliter la discussion, il y est fait mention des activités connexes du Comité.

* Le présent document a été soumis avec retard en raison de contributions tardives.



I. Introduction

1. Les politiques de 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 au bon fonctionnement du marché intérieur des biens matériels et à l'exercice du droit des citoyens de circuler librement dans l'Union. On trouvera énumérées ci-après les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2017 par l'UE dans le domaine des transports intérieurs et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.

II. Infrastructures de transport

A. Infrastructures de transport : Deuxième génération des plans de travail des 11 coordonnateurs européens

2. En janvier 2017 a été présentée la deuxième génération des plans de travail établis par les 11 coordonnateurs européens, tels qu'approuvés en décembre 2016. Ces plans définissent les fondements de l'action à mener jusqu'en 2030. Conformément à leur mandat, les coordonnateurs européens élaborent actuellement leur troisième plan de travail, qu'ils présenteront aux Ministres des transports de l'UE en février 2018. Cette nouvelle génération de plans de travail comprendra un examen des progrès réalisés dans la mise en œuvre des corridors RTE-T ainsi que des informations relatives à l'impact des investissements dans les infrastructures sur l'emploi et la croissance et aux incidences potentielles des changements climatiques sur les infrastructures de transport.

3. Les plans de travail actualisés de 2016 peuvent être consultés (en anglais) en cliquant sur les liens suivants :

- Plan de travail du corridor atlantique (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-atl.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Baltique-Adriatique (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-bac.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Orient-Méditerranée orientale (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-oem.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Rhin-Danube (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-rhd.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Scandinavie-Méditerranée (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-scm.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Mer du Nord-Méditerranée (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-nsm.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Mer du Nord-Baltique (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-nsb.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor Rhin-Alpes (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-ralp.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor méditerranéen (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-med.pdf>) ;
- Plan de travail du corridor des autoroutes de la mer (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-mos.pdf>) ;
- Plan de travail du Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent-coordinators-2nd-workplan-ertms.pdf>).

B. 1,35 milliard d'euros pour stimuler l'investissement dans les infrastructures européennes de transport

4. En février 2017, la Commission européenne a lancé une procédure innovante de financement des projets européens d'infrastructures de transport. L'appel à propositions comportait deux dates butoirs pour la soumission des dossiers, le 14 juillet 2017 et le 12 avril 2018. Une enveloppe de 1 milliard d'euros avait été allouée pour la première date butoir, et les résultats de l'appel devaient être communiqués avant la fin 2017. La seconde date butoir est fixée au 12 avril 2018, et le budget alloué à l'axe « Innovation et nouvelles technologies » a été augmenté de 350 millions d'euros pour soutenir en particulier le développement des carburants de remplacement. L'objectif est de combiner des subventions (mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) – secteur des transports) et des financements provenant d'institutions financières publiques, du secteur privé, ou, pour la première fois, du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI), qui est au cœur du plan d'investissement pour l'Europe et constitue une priorité absolue de la Commission.

5. Ce montage financier inédit aidera à atteindre un double objectif, à savoir stimuler l'investissement pour financer la modernisation des infrastructures de transport dans un esprit d'innovation et de durabilité tout en créant les emplois nécessaires à la mise en place de ces infrastructures. Cet appel à propositions a contribué à la mise en œuvre de la stratégie pour des déplacements peu polluants que la Commission a élaborée au titre de l'Union de l'énergie, et il a également soutenu les investissements dans les transports durables, dans la perspective des actions de mobilité routière qui seront lancées cette année.

6. Pour la première fois, cet appel à propositions lancé dans le cadre du MIE a permis de combiner des subventions et des financements de l'EFSI, de la Banque européenne d'investissement, des banques nationales de développement économique et du secteur privé. Pour bénéficier de l'appui du MIE et obtenir d'institutions financières publiques ou privées un financement complémentaire, les candidats devront faire la preuve de la solidité financière de leur projet.

7. Les projets sélectionnés devront contribuer à un transport durable, innovant et fluide sur le réseau transeuropéen de transport. L'accent sera mis en particulier sur les projets visant à supprimer les goulets d'étranglement, à appuyer les liaisons transfrontalières et à accélérer la numérisation des procédures de transport, notamment dans les domaines à fort potentiel où le marché présente des failles, par exemple dans les pays bénéficiaires du fonds de cohésion, et sur les systèmes de transport durables et efficaces, principalement en vue de la promotion des carburants de substitution et du renforcement de l'intermodalité et de l'interopérabilité du réseau de transport. Il s'agit notamment des nouvelles technologies et des systèmes de gestion du trafic tels que le Système de gestion du trafic ferroviaire européen, les systèmes de transport routier intelligents et le système de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen.

8. En décembre 2017, l'Union européenne a convenu d'investir plus d'un milliard d'euros dans 39 projets de transport majeurs présentés dans le cadre de l'appel à propositions. Ces projets permettront de créer en Europe des infrastructures de transport durables et innovantes, tous modes confondus, d'améliorer le réseau ferroviaire, de développer les infrastructures requises pour les véhicules électriques, de moderniser la gestion du trafic aérien européen et d'ouvrir la voie à un transport fluvial sans aucune émission. Ils sont axés sur des tronçons stratégiques du réseau européen de transport (le réseau principal) afin de maximiser la valeur ajoutée et les retombées positives pour l'UE. La majeure partie du financement sera consacrée au développement du réseau européen de transport (719,5 millions d'euros), à la décarbonisation et à la modernisation du transport routier (99,6 millions d'euros), ainsi qu'au développement des ports maritimes (78,9 millions d'euros) et des voies navigables intérieures (44,7 millions d'euros).

9. Parmi ces projets figurent des initiatives phares telles que l'augmentation de la vitesse de la ligne d'accès ferroviaire au tunnel du détroit de Fehmarn entre le Danemark et l'Allemagne, l'élargissement de la ligne de chemin de fer Divača-Koper en Slovénie afin d'améliorer sa capacité, sa sécurité et sa fiabilité, le déploiement d'un réseau paneuropéen

de 340 stations de recharge pour les voitures électriques dans 13 pays de l'UE, l'adaptation de la principale voie navigable intérieure belge – le canal Albert – pour que de plus gros cargos puissent l'emprunter, et le développement de la capacité du port polonais de Gdansk.

C. Plan d'investissement pour l'Europe : La Commissaire européenne aux transports présente les perspectives d'investissement dans ce secteur

10. Les 23 et 24 mars, à une conférence tenue à Sofia, Violeta Bulc, la Commissaire européenne aux transports, a débattu avec des institutions publiques et privées de la manière de stimuler l'investissement dans le secteur des transports.

11. Les travaux de la conférence ont été axés sur les possibilités d'investissement dans les États bénéficiaires du fonds de cohésion et il a également été question de la coopération avec les pays des Balkans occidentaux et les partenaires des pays de l'Est. La conférence a réuni des représentants de haut niveau participant à la planification et au financement de projets européens d'infrastructure de transport, des institutions financières ainsi que des promoteurs de projets publics et privés. Ensemble, ils ont débattu de la manière d'exploiter au mieux les possibilités offertes par le plan d'investissement pour l'Europe, y compris l'initiative pour des transports plus propres, et partagé des données d'expérience et des enseignements tirés des projets réussis dans le domaine des transports.

D. L'Union européenne investit 22,1 millions d'euros pour soutenir la création d'infrastructures de transport et d'énergie durables et efficaces

12. En avril 2017, les pays de l'UE ont approuvé la proposition de la Commission européenne d'investir 22,1 millions d'euros pour contribuer au financement de sept projets visant à créer des infrastructures de transport et d'énergie durables et efficaces. Ces projets recevront des fonds au titre de l'appel à propositions Synergie du MIE. Ils ont été sélectionnés parce qu'ils créeront des connexions entre les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) et les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), qui recensent les régions pour lesquelles il est nécessaire d'améliorer les liens entre les pays de l'UE dans ces deux secteurs.

13. Au nombre de ces initiatives figuraient une évaluation des différentes méthodes possibles de construction d'un gazoduc qui transporterait du gaz naturel liquéfié de l'Italie à Malte pour être utilisé comme combustible pour moteurs marins, l'élaboration d'un réseau électrique transfrontalier intelligent qui améliorerait l'efficacité énergétique du système ferroviaire croate et la création de systèmes de stockage de l'électricité stratégiquement placés le long des principaux corridors de transport entre l'Autriche et l'Allemagne.

14. Chaque initiative contribuera à la réalisation d'un projet d'intérêt commun (PIC). Les PIC sont des projets d'infrastructure énergétique considérés comme essentiels à la mise en place complète du marché européen de l'énergie et à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de politique énergétique en vue d'un approvisionnement abordable, sûr et durable. Ils sont admissibles au financement du MIE et peuvent bénéficier d'autres avantages.

E. Investissements dans le secteur des transports de l'UE : La Commission propose une enveloppe de 2,7 milliards d'euros pour financer 152 projets

15. En juin 2017, la Commission européenne a proposé d'investir 2,7 milliards d'euros dans 152 grands projets de transport qui concourront à une mobilité compétitive, propre et connectée en Europe. La Commission a ainsi montré sa détermination à tenir les engagements pris dans son plan d'investissement pour l'Europe et en faveur de la connectivité, y compris dans le cadre du nouveau programme « L'Europe en mouvement ».

Les projets sélectionnés contribueront à la modernisation des lignes ferroviaires, à l'élimination des goulets d'étranglement et à l'amélioration des liaisons transfrontalières, grâce à la mise en place de points d'approvisionnement en carburants de substitution et à la mise en œuvre de solutions innovantes de gestion du trafic. Ces investissements ont été réalisés au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, par lequel l'UE finance les réseaux d'infrastructures, et ils mobiliseront 4,7 milliards d'euros sous la forme d'un cofinancement public et privé. Ils permettront non seulement de moderniser le réseau européen de transport, mais aussi de stimuler l'activité économique et la création d'emplois. Cette année, sur un montant total de 2,7 milliards d'euros, la Commission a alloué 1,8 milliard d'euros aux 15 États membres éligibles à un soutien du Fonds de cohésion (pour la période 2014-2020, les pays bénéficiaires sont la Bulgarie, la Croatie, Chypre, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la République tchèque) afin de continuer à combler les écarts en matière d'infrastructures.

III. Transports routiers et sécurité routière

A. Les résultats encourageants de 2016 appellent la poursuite des efforts pour sauver des vies sur les routes de l'Union européenne

16. Les statistiques définitives de la sécurité routière pour 2016 publiées par la Commission européenne font état d'une baisse de 2 % du nombre des décès dans l'UE. En 2016, 25 500 personnes ont ainsi perdu la vie, soit 600 de moins qu'en 2015 et 6 000 de moins qu'en 2010. Selon les estimations de la Commission, 135 000 personnes ont en outre été grièvement blessées sur la route.

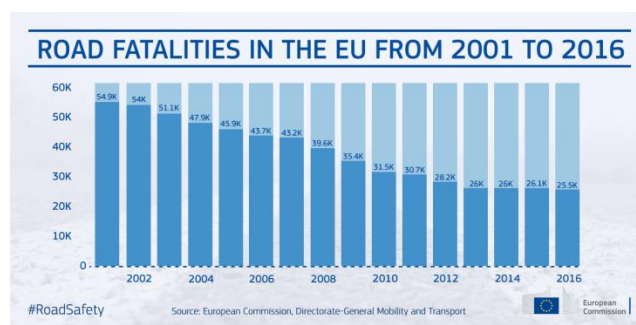
17. Après deux années de stagnation, l'année 2016 a marqué le retour d'une tendance prometteuse à la baisse et le nombre de décès a diminué de 19 % au cours des six dernières années. Si ce rythme est encourageant, il pourrait néanmoins ne pas

suffire pour que l'UE atteigne son objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020. Davantage d'efforts seront nécessaires de la part de tous les acteurs et en particulier des autorités nationales et locales, qui mènent la plupart des actions au quotidien, telles que le contrôle du respect des règles de circulation et la sensibilisation aux risques en matière de sécurité routière.

18. Les probabilités de mourir dans un accident de la route varient d'un État membre à l'autre. Même si l'écart se réduit chaque année entre les États où les taux de mortalité routière sont les plus élevés et ceux qui ont les taux les plus faibles, le risque de mourir sur la route reste plus de trois fois supérieur dans les premiers.

19. C'est également en 2016 que la Commission a publié pour la première fois des données sur les accidents corporels graves fondées sur une nouvelle définition commune et fournies par 16 États membres représentant 80 % de la population de l'UE. Sur la base de ces données, la Commission a estimé que dans l'ensemble de l'UE, 135 000 personnes avaient été grièvement blessées. Les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes représentaient une forte proportion des blessés graves.

20. Si l'on veut obtenir de meilleurs résultats en matière de sécurité routière, il est essentiel de la remettre au premier rang des priorités politiques. Au début de l'année 2017, sous la présidence maltaise, la Commission a coordonné les efforts des États membres, ce qui s'est traduit par l'adoption de la « déclaration de La Valette sur la sécurité routière ». Les conclusions de cette déclaration, approuvées à une conférence ministérielle et adoptées par le Conseil en juin, ont marqué une étape importante pour la sécurité routière, et un



accord a été trouvé sur certains thèmes essentiels pour l'avenir. En particulier, il a été fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves entre 2020 et 2030.

21. Conformément aux engagements pris par l'UE28 dans le cadre de la déclaration de La Valette, la Commission a également commencé à élaborer le prochain cadre stratégique pour la période 2020-2030. Il y sera inscrit qu'une politique globale de sécurité routière devrait reposer sur la coopération entre les autorités dans différents domaines et que seules des mesures concertées peuvent déboucher sur de réelles améliorations. Parallèlement, des travaux législatifs sont également nécessaires pour faire face aux nouveaux enjeux.

B. Sécurité routière : La Commission propose de moderniser la formation des conducteurs professionnels

22. En février 2017, la Commission européenne a présenté une proposition visant à actualiser et à clarifier les règles relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de camions et d'autobus. L'objectif de cette proposition était de contribuer au renforcement des normes de sécurité routière et de faciliter la mobilité des conducteurs professionnels. Au nombre des principales nouveautés figuraient la modernisation de la formation, qui devrait par exemple mettre l'accent sur la protection des usagers de la route vulnérables et l'optimisation de la consommation de carburant, et une meilleure reconnaissance des formations suivies dans d'autres États membres.

C. Sécurité des infrastructures routières et des tunnels

23. L'un des éléments essentiels de la sécurité routière consiste à faire en sorte que les infrastructures et les véhicules tolèrent les erreurs humaines. Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières visent donc à assurer la sécurité des routes existantes et prévues. Des routes bien conçues et bien entretenues peuvent réduire la probabilité que des accidents se produisent et la gravité de ceux qui surviennent.

24. Le cadre réglementaire de l'UE pour la gestion de la sécurité des infrastructures routières se compose de deux directives : la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (directive sur les infrastructures routières) et la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (directive sur les tunnels).

25. La législation communautaire actuelle couvre les routes et tunnels du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui comprend les principales routes européennes (principalement les autoroutes et les routes nationales ou principales) (Carte du réseau RTE-T).

26. La Commission européenne s'attache actuellement à mettre à jour la législation en incluant les domaines susceptibles d'être améliorés qui ont clairement été mis en évidence dans les récentes études d'évaluation de la sécurité des infrastructures routières. L'objectif est de maximiser les incidences positives de la directive, par exemple en renforçant la protection des usagers de la route vulnérables ou en recensant systématiquement les tronçons dangereux. La Commission réfléchit également aux moyens d'encourager l'extension des principes de sécurité applicables au RTE-T à d'autres parties plus dangereuses des réseaux routiers.

IV. Transport ferroviaire

A. Système européen de signalisation ferroviaire

27. En janvier 2017, la Commission européenne a adopté un règlement d'exécution du nouveau plan de déploiement du Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). L'ERTMS permet aux trains de traverser sans heurts les frontières en se substituant aux différents systèmes techniques nationaux. Aux termes des nouveaux

objectifs fixés dans le plan, environ 50 % des corridors du réseau central devront en être équipés d'ici à 2023. Le plan sera alors encore mis à jour et fixera les dates précises de déploiement pour le reste des corridors entre 2024 et 2030, ce qui facilitera la tâche des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure en matière de planification des investissements et des ressources.

28. L'ERTMS est un système de contrôle, de commande, de signalisation et de communication qui existe sur le marché européen depuis plus de vingt ans. Il s'agit d'un logiciel de gestion ferroviaire et de régulation du trafic qui veille en permanence à ce que les trains respectent la vitesse autorisée et les distances de sécurité. Ce système européen de signalisation normalisé remplacera 25 systèmes nationaux de signalisation différents et supprimera l'un des principaux goulets d'étranglement qui font obstacle à l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen.

29. Actuellement, les trains ne peuvent franchir les frontières sans s'arrêter en raison des différences entre les systèmes de signalisation nationaux existants. En plus de rendre ces systèmes interopérables, l'ERTMS offre un niveau de sécurité plus élevé que la grande majorité des systèmes nationaux. Le déploiement de l'ERTMS autorise des vitesses plus élevées et permet de réduire la distance entre les trains, ce qui a pour conséquence directe une augmentation de la capacité et de la productivité. Les trains équipés de l'ERTMS présentent un taux de fiabilité et de ponctualité plus élevé, ce qui favorise le transfert modal.

30. Le règlement d'exécution remplace l'ancien plan de déploiement européen de 2009, dont les échéances étaient devenues irréalistes pour six corridors en raison du manque de financement, du nombre limité d'experts qualifiés disponibles ou de problèmes techniques rencontrés pendant la mise en œuvre. En outre, dans le plan de déploiement récemment adopté, le champ d'application géographique et la date limite d'exécution ont été alignés sur les exigences du règlement (UE) n° 1315/2013.

B. Rail Baltica : Le moment est venu d'aller de l'avant

31. Selon une nouvelle analyse coûts-avantages du projet Rail Baltica présentée en avril 2017 au Forum mondial Rail Baltica de Riga, ce projet pourrait engendrer d'importants avantages socioéconomiques tels que la réduction des temps de déplacement, une empreinte carbone moindre et un développement des exportations interrégionales. Les Ministres des transports estonien, letton et lituanien et le Vice-Ministre polonais, qui ont participé au Forum, ont confirmé leur ferme engagement en faveur du projet, convenant qu'il était temps de progresser dans sa réalisation.

32. Le projet Rail Baltica a pour objectif de relier les États baltes au réseau ferroviaire européen au moyen d'une liaison moderne et rapide. Il s'agit du projet le plus important du corridor du réseau central Mer du Nord-Baltique du RTE-T. Compte tenu des progrès réalisés en matière de planification, de gestion et de financement, la liaison devrait être opérationnelle d'ici dix ans.

C. La Commission européenne modernise les droits des usagers du train en Europe

33. La Commission européenne a mis à jour les règles européennes relatives aux droits des voyageurs ferroviaires afin de mieux protéger ces derniers en cas de retard, d'annulation ou de discrimination. Les usagers devraient être pleinement protégés quelle que soit leur destination dans l'UE. La Commission souhaitait également garantir une information adéquate des passagers et améliorer sensiblement les droits des passagers handicapés ou à mobilité réduite. La proposition de la Commission est en même temps proportionnée et prévoit que les exploitants ferroviaires peuvent, dans des conditions strictes, être exemptés de l'obligation d'offrir une compensation aux voyageurs en cas de retard.

34. La proposition de la Commission a entraîné une mise à jour des règles relatives aux droits des passagers ferroviaires dans cinq domaines clefs :

a) L'application uniforme des règles : Les services intérieurs et transfrontaliers longue distance et les liaisons urbaines, suburbaines et régionales ne peuvent plus déroger aux règles qui protègent les droits des usagers. À ce jour, seuls cinq États membres (Belgique, Danemark, Italie, Pays-Bas et Slovaquie) appliquent pleinement les règles, tandis que d'autres ont instauré divers degrés d'exemption, ce qui prive dans une large mesure les voyageurs de leurs droits ;

b) L'information et la non-discrimination : La Commission veut améliorer la diffusion des informations sur les droits des passagers, par exemple en imprimant celles-ci sur les billets. Les voyageurs qui utilisent des services de correspondance avec des billets séparés doivent savoir si leurs droits s'appliquent à tout le voyage ou uniquement à certains segments. La discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu de résidence est interdite ;

c) Le renforcement des droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite : Un droit à l'assistance pour tous les services doit être accordé, ainsi qu'une indemnisation intégrale en cas d'absence ou de maintenance des équipements de mobilité. Des informations pertinentes doivent être fournies dans des formats accessibles et le personnel ferroviaire doit suivre des formations de sensibilisation au handicap ;

d) Le respect des règles, le traitement des réclamations et les sanctions : Obligation est faite de définir clairement les délais et procédures de traitement des réclamations, ainsi que les responsabilités et compétences des autorités nationales chargées de l'application et du contrôle du respect des droits des voyageurs ;

e) La proportionnalité et l'équité juridique : Une clause de « force majeure » exemptera les entreprises ferroviaires du paiement d'indemnités en cas de retard causé par des catastrophes naturelles qu'elles ne pouvaient ni prévoir ni empêcher. En vertu des règles actuelles, les compagnies doivent verser des compensations même pour de tels événements.

V. Navigation intérieure

A. La Communication sur le programme NAIADES II

35. La Communication sur le programme NAIADES II définit le programme d'action de l'Union européenne dans le domaine du transport par voies navigables intérieures pour la période 2014-2020, dans lequel figurent les grands domaines d'action suivants : *i*) les infrastructures ; *ii*) l'innovation ; *iii*) le fonctionnement du marché unique ; *iv*) les performances environnementales ; *v*) le facteur humain ; et *vi*) l'intégration dans les chaînes logistiques multimodales.

36. En 2017, les travaux relatifs au rapport sur l'exécution à mi-parcours du plan d'action NAIADES II ont débuté. Le rapport devrait être publié en 2018.

37. Le programme NAIADES II a pour objectif d'accroître la participation du secteur privé à la recherche, au développement et à l'innovation dans le cadre d'Horizon 2020. Les priorités de ce secteur sont la mise au point de nouveaux modes de propulsion moins polluants, une intégration multimodale reposant sur la numérisation, des solutions logistiques avancées et le renforcement du facteur humain. À cet égard¹, la mise en place de normes d'émission améliorées pour les nouveaux moteurs des bateaux de navigation intérieure à l'horizon 2019-2020 représente un progrès important.

38. Dans l'Union européenne, le marché de la navigation intérieure est pleinement libéralisé mais certaines règles sont toujours fixées au niveau régional ou au niveau des États membres. Dans ce domaine, l'absence d'harmonisation peut faire obstacle au

¹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/non-road-mobile-machinery_en.

fonctionnement du marché intérieur. L'adoption de la directive (UE) 2016/1629, qui renforce le rôle du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), représente un important progrès à cet égard. Le standard ES-TRIN (nouvelle version des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure adoptée par le CESNI en 2017) est en cours de révision et sera applicable au 7 octobre 2018.

39. En Europe, le transport par voie navigable est un secteur caractérisé par de lointaines traditions et un savoir-faire européen. Le maintien de ce niveau élevé de professionnalisme est également essentiel pour les générations futures. La directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, adoptée le 14 décembre 2017, réduira dans une large mesure la pénurie de main-d'œuvre en facilitant la mobilité des travailleurs. Les membres d'équipage pourront exercer plus facilement leur profession dans un environnement transfrontalier, car les certificats de qualification de l'Union seront reconnus sur toutes les voies navigables intérieures de l'Union. Qui plus est, la reconnaissance se fondera sur un système axé sur les compétences moderne qui permettra de renforcer la sécurité et de rendre la profession plus attrayante. La Commission adoptera les actes d'exécution et les actes délégués mentionnés dans la directive d'ici au 17 janvier 2020. Les États membres promulgueront les lois, règlements et dispositions administratives nécessaires à l'application de la directive d'ici au 17 janvier 2022. Tout pays tiers peut soumettre à la Commission une demande de reconnaissance des certificats, livrets de services et livres de bord délivrés par ses autorités si la délivrance de ces documents est soumise à des exigences identiques à celles fixées par la directive.

B. La numérisation dans le transport par voies navigables intérieures

40. La Commission européenne met au point et gère différents outils et projets visant à favoriser la numérisation dans ce secteur, dont certains sont mentionnés ci-dessous.

41. Grâce aux bases de données de TENtec, qui sont alimentées par des informations émanant des États membres de l'UE, la Commission a les moyens de cerner les questions sensibles, de repérer les « goulets d'étranglement » en matière de transports et de mettre au jour les problèmes liés à l'interopérabilité transfrontalière. TENtec fournit des informations sur les corridors, le réseau central et le réseau global. En ce qui concerne la navigation intérieure, seules les données relatives aux couloirs du réseau central sont disponibles. Les campagnes de collecte de données lancées entre 2015 et 2017 en vue d'améliorer la qualité des données et d'étoffer TENtec porteront leurs fruits en 2018. Un portail TENtec à accès restreint faisant appel à un système d'information géographique (SIG) est en cours d'élaboration. Il servira à faciliter la définition des politiques (méthode de coordination ouverte).

42. En 2015, la Commission a commencé les travaux concernant la création d'un espace numérique de la navigation intérieure (DINA), qui a pour but de numériser les flux d'information dans le transport par voies navigables intérieures afin d'assurer leur intégration harmonieuse dans les chaînes logistiques multimodales. Par exemple, elle a commandé une étude sur les notions d'espace numérique de la navigation intérieure et de nœuds multimodaux numériques², commencé une évaluation de la directive 2005/44 relative à des services d'information fluviale et lancé une évaluation d'impact des outils numériques au service de la navigation intérieure.

C. Mise en œuvre du réseau RTE-T en 2014-2015

43. Les voies navigables intérieures du réseau RTE-T sont presque entièrement conformes aux exigences de la classe IV de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et le sont également dans une bonne mesure en ce qui concerne la mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF), tandis que le niveau de conformité avec le critère de tirant d'eau autorisé est toujours inférieur à 75 %. Tous les ports sont connectés

² <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

à la voie ferrée, mais leur connexion aux voies navigables intérieures de classe CEMT IV est loin d'être conforme aux règles.

44. Au cours de la période 2014-2016, les études portant sur les corridors du réseau central de transport ont permis de mettre au point une série d'indicateurs clefs de performance permettant de mesurer l'évolution des corridors au fil du temps et de vérifier leur niveau de conformité avec les normes de qualité des infrastructures énoncées dans le règlement RTE-T. Appliqués aux transports par voies navigables intérieures, ces indicateurs clefs de performance sont les suivants (pour le transport de marchandises) :

<i>Indicateur</i>	<i>Mode de calcul</i>	<i>Valeur cible, Valeur en 2015, en pourcentage* en pourcentage</i>	
Exigences de la classe CEMT IV	Longueur de voies navigables classées au minimum en classe CEMT IV, en proportion (%) des km de réseau de voies navigables	100	95,4
Tirant d'eau autorisé (2,5 m au minimum)	Km de réseau de voies navigables pouvant accueillir un navire d'un tirant d'eau de 2,5 m, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	68
Hauteur autorisée sous les ponts (5,25 m au minimum)	Km de réseau de voies navigables avec une hauteur libre d'au moins 5,25 m sous les ponts, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	Sans objet
Mise en œuvre des SIF	Km de réseau de voies navigables sur lesquels les exigences techniques minimales de la directive SIF sont respectées, en proportion (%) des km de sections de voies navigables	100	79,6

Note :

* La date limite a été fixée à 2030 pour le réseau central et à 2050 pour le réseau global.

45. Les appels à propositions successifs du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (2014, 2015, 2016 et 2017) ont mis l'accent sur le financement des infrastructures des projets de navigation intérieure. Les projets soutenus visent à faciliter la connexion des régions industrielles aux zones urbaines et à les relier aux ports, à moderniser les ports intérieurs en tant que points d'interconnexion entre les voies navigables intérieures et les autres modes de transport et à promouvoir les SIF et les activités connexes³. En 2017, la Commission a lancé un appel mixte (subventions complétées par des instruments financiers). Trois projets relatifs aux voies navigables intérieures ont été sélectionnés et débiteront en 2018.

46. Les Fonds structurels et les Fonds d'investissement pour le développement régional ont également permis de soutenir des projets de navigation intérieure. À cet égard, la stratégie européenne pour la région du Danube appuie les initiatives de coopération transfrontière bilatérale avec les pays voisins de l'UE telles que le programme transnational INTERREG pour le Danube⁴.

47. Les directives du RTE-T spécifient que les voies d'eau des corridors du réseau central doivent assurer durablement des « conditions de navigation satisfaisantes » tout en respectant les normes environnementales. Dans ces directives, une attention particulière est en outre accordée aux cours d'eau à courant libre qui, parce qu'ils sont proches de leur état

³ On trouvera la liste des projets soutenus par le MIE à l'adresse suivante <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-mode/water>.

⁴ www.interreg-danube.eu/.

naturel, doivent faire l'objet de mesures spécifiques. La Commission européenne a lancé une étude sur la notion de conditions de navigation satisfaisantes dans le but de fournir des orientations pratiques aux autorités, aux gestionnaires d'infrastructure et à l'ensemble des parties prenantes. Les résultats seront disponibles en 2018.

D. Transports intelligents, verts et intégrés : Programme de travail pour 2018-2020

48. Horizon 2020, principal programme de financement de la recherche et de l'innovation de l'UE, est doté d'un budget de près de 80 milliards d'euros pour une période de sept ans (2014-2020).

49. Le volet « transports intelligents, verts et intégrés » du sous-programme consacré aux transports comprend trois appels à propositions portant respectivement sur : a) la mobilité au service de la croissance ; b) les véhicules non polluants ; et c) les petites entreprises et l'accélération de l'innovation au service des transports. Le projet « Prominent » (« Promouvoir l'innovation dans le secteur du transport par voies navigables intérieures » – Promoting Innovation in the Inland Waterways Transport Sector), qui compte parmi les programmes financés dans le cadre d'Horizon 2020 pour la période 2014-2017, met l'accent sur la transition vers une flotte efficace et non polluante, la certification et le contrôle en matière d'émissions et l'harmonisation et la modernisation des qualifications professionnelles⁵. Le programme de travail défini dans le cadre d'Horizon 2020 pour la période 2018-2020 a été adopté le 27 octobre 2017. Il prévoit entre autres des appels à propositions portant sur la sobriété en carbone et le transport durable, la viabilité des infrastructures, les innovations dans la conception des navires et les bateaux autonomes.

E. Groupes d'experts créés par la Commission européenne

50. Les groupes d'experts de la Commission sont des organes consultatifs que la Commission ou ses départements mettent en place pour bénéficier de conseils et de connaissances spécialisées dans le cadre de l'élaboration des politiques (élaboration de propositions législatives et d'initiatives stratégiques, mise en œuvre de la législation et des programmes et politiques de l'UE, etc.)⁶.

51. En 2017, la Commission a créé les quatre groupes d'experts ci-après ; la CEE et les commissions fluviales prennent part aux réunions de ces groupes d'experts :

a) Le Groupe d'experts du transport par voies navigables (groupe de la mise en œuvre de NAIADES II), qui a consacré sa première réunion (26 juin 2017, Bruxelles) aux principaux faits nouveaux touchant à la politique de l'UE pendant la période 2016-2017 et aux priorités pour la période 2018-2020. À cette réunion, il a été question de la qualité des infrastructures, des innovations, du bon fonctionnement du transport par voies navigables intérieures, du projet de directive sur les qualifications professionnelles et de l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans les chaînes logistiques multimodales ;

b) Le Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure qui, à sa première réunion (7 septembre 2017, Bruxelles), a examiné des questions liées à la future directive de l'UE sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, dans laquelle il est question des actes délégués pour les normes du CESNI et de l'élaboration de l'acte délégué pour la base de données européenne sur les qualifications des équipages. Lors de cette réunion, un concept de l'UE sur les outils numériques visant à faciliter la législation en matière de transport par voies navigables intérieures et à assurer son application a également été présenté ;

⁵ <https://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020/projects/h2020-transport/waterborne/prominent>.

⁶ Le registre des groupes d'experts de la Commission peut être consulté à l'adresse suivante <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?Lang=FR>.

c) Le Groupe d'experts des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, qui a examiné, à sa première réunion (13 octobre 2017, Bruxelles), des questions liées aux travaux actuellement menés en vue de l'application de la directive (UE) 2016/1629, en particulier en ce qui concerne les actes délégués et les actes d'exécution concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ;

d) Le Groupe d'experts de l'initiative relative à l'espace numérique de la navigation intérieure, initiative qui s'inscrit dans la stratégie de la Commission en vue de l'instauration d'un marché unique numérique et vise à promouvoir la numérisation dans le transport par voies navigables intérieures et l'interconnexion avec les autres modes de transport, afin de contribuer à l'amélioration de la compétitivité de ce secteur dans la chaîne d'approvisionnement multimodale. La première réunion se tiendra en février à Bruxelles.

VI. Systèmes de transport intelligents

A. Examen de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE relative au service européen de télépéage

52. Dans l'UE, de nombreuses routes comportent des péages, ce qui signifie que les automobilistes doivent payer pour les emprunter. La plupart des gens sont conscients que les autoroutes sous concession comportent des péages ; en France ou en Italie, les automobilistes payent en liquide ou par carte, dans des gares de péage situées sur l'autoroute, un montant proportionnel à la distance qu'ils parcourent. Dans les pays d'Europe centrale, les automobilistes ont davantage l'habitude des vignettes à poser sur leur pare-brise qui leur donnent accès au réseau routier du pays pour une période donnée.

53. Outre ces moyens de paiement physiques, sur certaines routes, il est possible, voire obligatoire, de s'acquitter du montant du péage par voie électronique, comme à Londres, où il faut s'inscrire en ligne et payer à réception de la facture avant de pouvoir accéder à la zone de péage urbain. Dans les gares de péages susmentionnées, des voies spéciales sont généralement réservées aux véhicules équipés de transpondeurs, lesquels permettent le calcul automatique du montant du péage dû et sa déduction du compte de l'utilisateur.

54. Si le télépéage sert généralement de solution de substitution pratique au paiement manuel pour les automobilistes, ce moyen de paiement est beaucoup plus souvent utilisé pour les camions. En Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Hongrie, en Pologne, en République tchèque et en Slovaquie, c'est le seul moyen de paiement mis à la disposition des conducteurs de camions, tandis que dans d'autres pays (Croatie, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie et Portugal), la plupart des conducteurs l'utilisent pour plus de simplicité.

55. En Europe, les systèmes de télépéage sont si nombreux que les véhicules qui se déplacent fréquemment sur le continent doivent être équipés d'une bonne douzaine d'équipements embarqués pour pouvoir s'acquitter du péage dans chaque pays. Pour aider les usagers, l'UE a prévu la création d'un service européen de télépéage (SET) permettant de payer aisément les télépéages routiers de toute l'UE à l'aide d'un seul équipement embarqué correspondant à un contrat et à une facture uniques.

56. Un SET devait être proposé aux conducteurs de camions et de bus à partir de 2012, et aux autres véhicules (en particulier aux voitures) à partir de 2014. Ce projet n'a cependant pas vu le jour. La Commission examine donc de près les problèmes qui se sont posés et entend revoir sa législation pour qu'un SET puisse être proposé aux Européens et aux entreprises européennes dès que possible. La révision de la législation sera aussi l'occasion de se pencher sur le télépéage sous un angle plus large et de s'assurer que les objectifs de l'actuelle législation n'ont pas été fixés de manière trop stricte (ou trop souple).

B. Transport intelligent : Le secteur public de nouvelles lignes directrices en faveur d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée dans l'Union européenne

57. Sur l'invitation de la Commission européenne, les représentants du secteur et les autorités publiques se sont entendus, en septembre 2017, sur une vision commune plus aboutie du déploiement de systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) compatibles en vue d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée dans l'UE.

58. Ce texte faisait suite au rapport sur la première phase des travaux de la plateforme STI-C, publié en janvier 2016, et décrivait le cadre technique et législatif commun nécessaire au déploiement de STI-C. Il tenait également compte des besoins et des perspectives en matière de développement de l'automatisation.

59. Il s'agit d'une nouvelle étape majeure sur la voie de la mobilité coopérative, connectée et automatisée, puisque les STI-C permettent aux véhicules de communiquer entre eux et avec l'infrastructure. Cela peut surtout améliorer la sécurité routière et réduire la congestion. Cela permet aussi de faire en sorte que le secteur du transport puisse pleinement tirer parti de la numérisation et contribue à l'objectif de la Commission de créer un marché numérique unique.

60. Les résultats de la deuxième phase des travaux de la plateforme STI-C apportent également une contribution essentielle à l'élaboration, en collaboration avec les experts des États membres, de prescriptions pour la mise en place de systèmes de transport intelligents coopératifs. Ces prescriptions prendront la forme d'un règlement délégué qui doit être adopté en 2018 au titre de la directive concernant les STI.

VII. Mobilité

A. Semaine européenne de la mobilité : Année record avec de nouveaux champions urbains de la mobilité durable

61. Avec un total de 2 526 villes participantes, la Semaine européenne de la mobilité 2017 a été l'édition la plus fructueuse de cette campagne européenne phare en faveur de la mobilité durable. Il s'agit d'une augmentation de 110 villes par rapport à l'année dernière, qui était déjà une année record. On retiendra également les informations suivantes :

- Participation à la journée sans voiture : En hausse de 30 % par rapport à l'année dernière (1 352 villes) ;
- 7 993 mesures permanentes ont été mises en œuvre (607 de plus que l'année dernière) ;
- Mesures permanentes les plus populaires : Création d'installations pour les vélos ou amélioration des installations existantes (plus de 1 000) et piétonisation (amélioration de l'infrastructure et des zones piétonnes) (850) ;
- Forte augmentation de la popularité du site Web de la Semaine européenne de la mobilité (<http://mobilityweek.eu>) : 76 232 visiteurs en septembre 2017, soit près de 19 000 de plus qu'en 2016.

62. En 2017, la Commission européenne a également révélé le nom des villes finalistes et des villes gagnantes du Prix de la Semaine européenne de la mobilité 2016. Les finalistes étaient Lisbonne (Portugal), Malmö (Suède) et Skopje (ex-République yougoslave de Macédoine). Lisbonne a obtenu de bons résultats pour avoir rendu ses espaces publics accessibles aux piétons, tandis qu'à Malmö, les efforts étaient principalement axés sur le moyen de transport durable qu'est la bicyclette. Le jury a également appelé l'attention sur le projet de covoiturage lancé à Skopje pour aider les habitants à économiser de l'argent et à protéger l'environnement. Le prix a finalement été décerné à Malmö.

63. Les villes suivantes avaient également été présélectionnées :

- a) Białystok (Pologne) ;
- b) Kruševac (Serbie) ;
- c) Palma (Espagne) ;
- d) Prague (République tchèque) ;
- e) Samos (Grèce) ;
- f) Sofia (Bulgarie) ;
- g) Valence (Espagne).

64. Les candidats présélectionnés ont une vision à long terme marquée par un degré élevé de communication et de participation du public. Ils suivent une approche intégrée visant à récompenser les comportements durables du public en matière de transport. Le Prix de la Semaine européenne de la mobilité est décerné aux autorités locales qui font de gros efforts pour promouvoir la mobilité urbaine durable.

B. La Commission donne un nouvel élan à la mobilité des jeunes en Europe

65. La Commission européenne a présenté en mars 2017 une initiative financée au titre du programme « Erasmus+ » qui promeut davantage l'apprentissage et la mobilité des jeunes Européens. Intitulée « Move2Learn, Learn2Move », cette initiative permettrait à au moins 5 000 jeunes élèves de se rendre, seuls ou avec leur classe et de manière durable, dans un autre pays d'Europe. Organisée de manière ponctuelle pour le trentième anniversaire du programme Erasmus, elle répond à deux grandes priorités de la Commission : se concentrer à nouveau sur la jeunesse de l'Europe et faciliter la mobilité des citoyens de l'UE, et notamment la mobilité à faible taux d'émissions.

66. S'appuyant sur une proposition faite par le Parlement européen en 2016, l'initiative « Move2Learn, Learn2Move » serait mise en œuvre par l'intermédiaire de l'action eTwinning. Plus grand réseau d'enseignants au monde, eTwinning fait partie du programme Erasmus+ et permet aux enseignants et aux élèves d'Europe d'élaborer ensemble des projets par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne.

C. La Commission prend des mesures en faveur d'une mobilité propre, compétitive et connectée

67. En mai 2017, la Commission européenne a pris des mesures en vue de moderniser fondamentalement la mobilité et les transports européens, l'objectif étant d'aider le secteur à rester compétitif tout en garantissant une transition socialement équitable vers une énergie propre et la numérisation.

68. « L'Europe en mouvement » est un vaste ensemble d'initiatives qui permettront de rendre le trafic plus sûr ; d'encourager une tarification routière intelligente ; de réduire les émissions de CO₂, la pollution atmosphérique et la congestion ; de réduire les formalités administratives pour les entreprises ; de lutter contre le travail illégal et de garantir aux travailleurs des conditions d'emploi et des temps de repos adéquats. Les avantages à long terme de ces mesures iront bien au-delà du secteur des transports en promouvant l'emploi, la croissance et la création d'emplois, en renforçant l'équité sociale, en élargissant le choix offert aux consommateurs et en mettant l'Europe en bonne voie pour atteindre les objectifs d'émissions faibles.

69. La mobilité a une incidence majeure sur la vie quotidienne des citoyens européens et représente plus de 11 millions d'emplois directs. Or, le secteur connaît actuellement un certain nombre de mutations technologiques, économiques et sociales dont le rythme s'accélère. Il est essentiel de tirer parti de ces changements pour parvenir à une Europe qui protège, qui donne les moyens d'agir et qui défend – une priorité politique de la

Commission Juncker. À cette fin, la Commission a adopté ce jour une stratégie à long terme visant à transformer ces défis en chances à saisir et à parvenir à une mobilité intelligente, socialement équitable et compétitive d'ici à 2025. L'UE favorisera cette transition au moyen d'une législation ciblée et de mesures d'accompagnement, y compris des investissements dans les infrastructures, la recherche et l'innovation. Cela permettra de garantir le développement, la fabrication et la disponibilité en Europe des solutions de mobilité, des équipements de transport et des véhicules les plus propres, les mieux connectés et les plus automatisés.

70. La Commission s'emploie également à promouvoir les solutions de mobilité ininterrompue afin que les citoyens puissent se déplacer et que les entreprises puissent travailler aisément dans toute l'Europe. Par exemple, garantir l'interopérabilité entre les systèmes de péage, qui permettra aux usagers de la route de se déplacer dans l'ensemble de l'UE sans avoir à se préoccuper des différentes formalités administratives. Des spécifications communes pour les données relatives aux transports publics permettront également aux passagers de mieux planifier leur voyage et d'emprunter le meilleur itinéraire même si celui-ci franchit une frontière.

71. Le 8 novembre 2017, la Commission a pris une mesure décisive pour consolider le premier rang mondial de l'UE dans le domaine des véhicules propres et mettre en œuvre les engagements énoncés dans l'Accord de Paris. Elle a adopté un ensemble d'initiatives au titre du **paquet Mobilité propre**.

72. Le **paquet Mobilité propre** comprend :

- De nouvelles **normes en matière d'émissions de CO₂** en vue d'aider les constructeurs à adopter les innovations et à mettre sur le marché des véhicules à faibles émissions. Cette proposition contient aussi des objectifs pour 2025 et pour 2030. Les objectifs intermédiaires fixés pour 2025 permettront de donner d'ores et déjà un coup de fouet aux investissements. Les objectifs établis pour 2030 assurent une certaine stabilité et donnent une orientation à long terme permettant de poursuivre ces investissements. Ces objectifs contribuent à faciliter la transition des véhicules classiques équipés de moteur à combustion vers des véhicules propres ;
- La **directive sur les véhicules propres**, visant à favoriser les solutions de mobilité propre dans les appels d'offres publics et, partant, à stimuler vigoureusement la demande et la poursuite du déploiement de solutions de mobilité propre ;
- Un plan d'action et des solutions d'investissement pour le **déploiement transeuropéen d'infrastructures pour les carburants alternatifs**. L'objectif est de relever le niveau d'ambition des plans nationaux, d'accroître les investissements et de renforcer l'adhésion des consommateurs ;
- La **directive sur les services de transport de passagers par autocars**, destinée à encourager le développement de liaisons par autocars sur de longues distances dans l'ensemble de l'Europe et à offrir des solutions de remplacement à l'utilisation des voitures particulières tout en contribuant à réduire davantage les émissions générées par les transports et la congestion des routes. Elle offrira d'autres solutions de déplacement, de meilleure qualité et plus abordables, en particulier pour les personnes à faibles revenus ;
- L'**initiative sur les batteries** revêt une importance stratégique pour la politique industrielle intégrée de l'UE, car elle soutient l'invention et la production dans l'UE des véhicules et autres solutions de mobilité de demain, ainsi que de leurs composants ;
- La révision de la **directive relative aux transports combinés (92/106/CEE)**, qui favorise l'utilisation combinée de différents modes pour le transport de marchandises (par exemple, la route et le rail), permettra aux sociétés de tirer plus facilement parti des mesures d'incitation, encourageant ainsi l'utilisation combinée de camions et de trains, barges ou navires pour le transport de marchandises.

73. La proposition de modification de la directive sur les transports combinés vise à encourager davantage les prestataires de services logistiques à accroître leur part dans le

transport durable de marchandises en transportant moins de marchandises par la route afin de réduire les effets néfastes du transport des marchandises tels que les émissions de CO₂, la congestion, les nuisances sonores et les accidents de la route.

74. Il faudra pour cela réviser et moderniser la directive afin de rendre les règles plus efficaces et plus rationnelles et d'encourager, pour certaines marchandises transportées sur une longue distance, le passage de la route au rail, aux voies navigables intérieures et au transport maritime de courte distance. En pratique, les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive consisteront notamment à adopter une nouvelle définition de l'expression « transport combiné », à préciser plus clairement les conditions du respect des règles (notamment pour ce qui est de la possibilité d'utiliser des moyens de paiement électroniques), à développer les mesures de soutien (notamment en faveur des investissements dans des terminaux de transbordement) et à rendre les mesures proposées plus transparentes, notamment grâce à la mise en place d'un réseau d'autorités compétentes.

75. La proposition contribuera à accroître la compétitivité du transport combiné face au transport routier de marchandises, en permettant au secteur d'économiser jusqu'à 7 milliards d'euros par an à partir de 2022, et donc à favoriser le transfert modal. Du point de vue de l'environnement, ce développement du transfert modal devrait engendrer (de 2022 à 2030) des économies supplémentaires d'un montant de 1,6 milliard d'euros et des réductions de 5 881 kilotonnes pour les émissions de CO₂, de 6 694 tonnes pour les NO_x et de 130 tonnes pour les particules.

VIII. Coopération entre la CEE et l'Union européenne

76. L'Union européenne et ses États membres ont participé activement à tous les forums intergouvernementaux des Nations Unies qui bénéficient des services du secrétariat de la CEE, comme le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, qui relève du Conseil économique et social (ECOSOC), ainsi que le Comité des transports intérieurs et à ses organes subsidiaires.
