

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

Genève, 19-22 février 2019

Point 4 i) i) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale :****Partenariats et activités d'autres organisations intéressant le Comité****Évolution des transports dans l'Union européenne en 2018****Communication de la Commission européenne\****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 2018 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 ; et
- 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 session du Comité. Pour faciliter la discussion, il y est fait mention des activités connexes du Comité.

**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 2018 par l'UE dans le domaine des transports intérieurs et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.

\* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources.



## II. Infrastructures de transport

### A. Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

2. En février, la Commission a adopté le rapport sur l'évaluation à mi-parcours du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), laquelle portait sur la performance globale du programme à la lumière de ses objectifs et de ce qui a été réalisé à ce jour. En ce qui concerne le financement des transports, les auteurs du rapport reconnaissent que le MIE a apporté une valeur ajoutée évidente, en particulier pour l'achèvement de la partie centrale du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) d'ici à 2030 et pour l'adoption de moyens de transport à faible taux d'émission.

3. Les conclusions de l'évaluation, ainsi que la consultation en cours sur le financement des infrastructures stratégiques, fourniront des recommandations pour le cadre financier pluriannuel post-2020 et la prochaine génération de programmes financiers.

4. Le MIE est un instrument de financement essentiel de l'Union européenne destiné à encourager la croissance, l'emploi et la compétitivité grâce à des investissements ciblés dans les infrastructures au niveau européen. Il appuie la mise en place de réseaux transeuropéens à haute performance, durables et efficacement interconnectés dans les domaines des transports, de l'énergie et des services numériques. Dans le domaine des transports, le MIE a jusqu'à présent soutenu plus de 690 projets grâce à un financement communautaire de 23 milliards d'euros, ce qui représente un investissement total (subventions du MIE combinées à d'autres sources de financement) de 48,3 milliards d'euros dans les infrastructures de transport européennes. La majeure partie de ce financement a été affectée à des projets concernant des modes de transport durables tels que les chemins de fer et les voies navigables, mais aussi à des priorités horizontales telles que l'innovation et les nouvelles technologies et les systèmes de gestion du trafic pour une sécurité et une interopérabilité accrues.

### B. Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) – Les coordinateurs européens Bodewig et Secchi présentent au Parlement européen un rapport de situation sur les systèmes financiers innovants

5. Deux ans et demi après la publication de leur plan d'action sur la manière d'utiliser au mieux les systèmes financiers innovants pour les projets européens d'infrastructure de transport, les professeurs Kurt Bodewig et Carlo Secchi ont présenté en avril un rapport dans lequel ils commentaient les progrès réalisés à ce jour et envisageaient de nouvelles recommandations.

6. Dans leur rapport, les deux auteurs reconnaissent que des progrès ont été faits à la suite de leurs recommandations, notamment en ce qui concerne le lancement réussi du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS). Dans le même temps, il existe encore des possibilités de mobiliser davantage de ressources financières, de rehausser la qualité des projets et d'améliorer et de rationaliser le cadre réglementaire, le tout devant profiter à des projets d'infrastructure qui permettront de déplacer rapidement et efficacement les passagers et les marchandises à l'intérieur des territoires et par-delà les frontières.

7. On estime qu'il faudra encore 500 milliards d'euros entre 2021 et 2030 pour achever l'infrastructure centrale du RTE-T. Ce chiffre atteindra 1,5 billion d'euros pour achever l'ensemble du réseau d'ici à 2050. Mobiliser davantage de financements privés et générer de nouvelles sources de soutien financier est donc crucial pour atteindre ces montants très élevés.

8. Le rapport de situation met en lumière un certain nombre de mesures qui doivent encore être mises en œuvre pour faire que le RTE-T soit réalisé dans les délais.

### C. Journées 2018 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

9. Les journées RTE-T 2018 se sont tenues du 25 au 27 avril à Ljubljana, en Slovénie. Plus de 2 300 experts et décideurs du secteur des transports, parmi lesquels 4 membres de la Commission européenne et 26 ministres, dont 17 des États membres de l'Union européenne, ont participé à cet événement qui était axé sur la mobilité intelligente, durable et sûre dans le cadre du RTE-T et sur les investissements appropriés dans la connectivité des transports. Les Journées RTE-T 2018 ont également offert un nouveau format dynamique pour mettre en contact les innovateurs proposant des solutions de mobilité futuristes et les investisseurs. Dans le cadre de ce qu'on a appelé un « forum accélérateur d'idées », la Commission européenne a offert à 50 start-up et autres promoteurs de projets une plateforme pour présenter leurs idées ou projets et rencontrer de nouveaux investisseurs ainsi que des partenaires publics et privés de toute l'Europe. Ces idées et projets, parmi lesquels des applications sur la mobilité numérique et peu polluante, l'amélioration de la sécurité et de la sûreté (routière) et les villes intelligentes, pouvaient clairement trouver une application dans le cadre du RTE-T. Plus de 100 exposants ont également présenté des solutions et des techniques de transport novatrices, parmi lesquelles un avion mû par l'énergie électrique.

### D. Budget de l'Union européenne pour l'avenir : le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

10. En mai 2018, la Commission a proposé pour la période 2021-2027 un budget pragmatique, moderne et s'inscrivant dans le long terme. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a été reconnu comme apportant une valeur ajoutée européenne s'agissant des investissements dans les transports, et l'UE continue à investir dans la connectivité et dans l'interconnexion de l'Europe. Le futur programme permettra une mobilité connectée, intelligente, durable, inclusive, sûre et garante de sécurité. Le budget proposé au titre du MIE pour les transports s'élève à 30,6 milliards d'euros, dont une enveloppe générale de 12,8 milliards d'euros et une dotation du Fonds de cohésion de 11,3 milliards d'euros. En outre, la Commission propose que l'Union renforce ses infrastructures stratégiques de transport pour les adapter à la mobilité militaire. Un budget de 6,5 milliards d'euros est prévu à cet effet par l'entremise du MIE.

11. Le MIE n'est qu'un des éléments des propositions de la Commission pour le prochain budget à long terme de l'UE. La Commission propose un budget moderne, simple et flexible :

a) Un budget moderne : une nouvelle Union à 27 a besoin d'un nouveau budget moderne qui montre que l'Europe a tiré les leçons du passé. Cela implique de réduire encore les formalités administratives pour les bénéficiaires et les autorités de gestion en rendant les règles plus cohérentes sur la base d'un règlement unique. Et cela signifie aussi qu'il faut fixer des objectifs plus clairs et se concentrer davantage sur les résultats. Il sera ainsi plus facile de les surveiller et de les mesurer – et d'apporter des changements au besoin ;

b) Un budget simple : la structure du budget sera plus claire et mieux alignée sur les priorités de l'Union. Aujourd'hui, les fonds sont répartis entre un trop grand nombre de programmes et d'instruments, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du budget. La Commission propose donc de réduire le nombre de programmes de plus d'un tiers (de 58 actuellement à 37 à l'avenir), par exemple en réunissant des sources de financement fragmentées dans de nouveaux programmes intégrés et en rationalisant radicalement l'utilisation des instruments financiers, notamment par le biais du Fonds InvestEU ;

c) Un budget flexible : les défis récents – en particulier la crise des migrants et des réfugiés en 2015 – ont clairement montré les limites du budget actuel de l'UE au plan de la flexibilité dès lors qu'il faut agir rapidement et efficacement. La proposition de la Commission prévoit donc une plus grande flexibilité au sein des programmes et entre ceux-ci, le renforcement des instruments de gestion des crises et la création d'une nouvelle

« réserve de l'Union » pour faire face aux événements imprévus et pour répondre aux urgences dans des domaines tels que la sécurité et les migrations.

12. Le Conseil européen des 13 et 14 décembre 2018 s'est mis d'accord sur l'objectif de parvenir à un accord budgétaire global à long terme de l'UE lors du Conseil européen de l'automne 2019. Les négociations entre le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen progressent bien et cet objectif reste réalisable.

## **E. Sommet Union européenne – Chine : approfondir le partenariat stratégique mondial dans le domaine des transports**

13. Lors de la troisième réunion de la plateforme de connectivité UE-Chine, tenue en marge du sommet et présidée pour l'UE par M<sup>me</sup> Violeta Bulc, Commissaire chargée des transports, les deux parties ont réaffirmé leur engagement en faveur de la connectivité des transports sur la base des priorités politiques, de la durabilité, des règles du marché et de la coordination internationale respectives.

14. Les débats ont surtout porté sur ce qui suit :

- La coopération stratégique fondée sur le cadre du RTE-T et l'initiative *Belt and Road* (une ceinture et une route), à laquelle participent les pays tiers concernés entre l'UE et la Chine ;
- La coopération en matière de décarbonation et de numérisation des transports, y compris dans des enceintes internationales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) ;
- La coopération dans des projets d'investissement fondés sur des critères de durabilité et sur la transparence et la concurrence équitable, de façon à favoriser les investissements dans les transports entre l'UE et la Chine.

15. Le procès-verbal conjoint de la réunion des présidents est disponible, de même que la liste des projets européens d'infrastructures de transport présentés dans le cadre de la plateforme de connectivité UE-Chine.

## **F. Les investissements de l'UE dans les infrastructures de transport**

### **1. Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**

16. En 2018, la Commission a adopté trois décisions concernant la sélection des projets à financer par le MIE : les décisions relatives aux deux phases de l'appel à propositions mixte de 2017 et la décision relative à l'appel à propositions unique de 2017 pour le Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

17. Dans le cadre de l'appel mixte, qui visait à soutenir des projets combinant des subventions du MIE avec des prêts et des garanties de la BEI, du FEIS ou d'institutions financières privées, un total de 74 projets d'infrastructures de transport durables et innovants ont été sélectionnés pour plus de 1,4 milliard d'euros de cofinancement provenant du MIE.

18. Dans le cadre de l'appel pour le SESAR, 14 projets concernant la modernisation de la gestion du trafic aérien européen ont été sélectionnés pour un cofinancement du MIE à hauteur de plus de 290 millions d'euros.

19. La Commission a également lancé deux nouveaux appels à propositions qui suivront leur cours en 2019 :

- L'appel pluriannuel du MIE pour 2018 porte sur un budget indicatif de 450 millions d'euros. Il est centré sur plusieurs priorités de financement au titre des thèmes transversaux de la numérisation, de la sécurité routière et de la multimodalité à l'appui du troisième paquet « mobilité propre » de la Commission du 17 mai 2018. La décision de sélection devrait être soumise pour adoption à la mi-avril 2019 ;

- L'appel annuel pour 2019 porte sur un budget indicatif de 100 millions d'euros. Il vise à soutenir 1) les projets transfrontières (rail et route) et les connexions et le développement des ports maritimes sur le réseau global RTE-T (65 millions d'euros), ainsi que 2) les actions visant à réduire le bruit du fret ferroviaire (35 millions d'euros). La date limite de soumission des propositions est fixée au 24 avril 2019 et le résultat du processus de sélection est attendu en octobre 2019.

20. Pour l'avenir, la Commission, en coordination avec son Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), examine en permanence les progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets et applique selon le cas le principe « use-it-or-lose-it », en vue de réutiliser les fonds de refinancement dans les nouveaux appels à propositions en 2019-2020.

## **2. Fonds structurels et d'investissement européens – transports**

21. Pour la période 2014-2020, la politique de cohésion est financée par les Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI). Les Fonds ESI comprennent cinq fonds différents, qui sont tous couverts par le règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil. Les transports sont principalement couverts par les Fonds structurels et le Fonds de cohésion. Le Fonds de cohésion alloue un total de 63,4 milliards d'euros aux activités liées au développement des réseaux transeuropéens de transport, notamment les projets prioritaires d'intérêt européen identifiés par l'UE. Il est appelé à soutenir des projets d'infrastructure dans le cadre du MIE.

## **3. Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSD) – transports**

22. En décembre 2018, quelque 69,5 milliards d'euros de financements de l'EFSD ont été approuvés, ce qui a déclenché des investissements à hauteur de 371,2 milliards d'euros. Lors de la réunion de décembre du Comité d'investissement de l'EFSD, le feu vert a été donné pour 67 opérations devant contribuer à la réalisation de divers objectifs en matière de transport, ce qui génère un total de 27 milliards d'euros en investissements connexes. Cela représente environ 11 % de l'investissement total du guichet Infrastructure et innovation (IIW) de l'EFSD.

23. En outre, six programmes ont été préapprouvés pour un financement de 2,6 milliards d'euros par l'EFSD.

## **4. Financement durable (marché des capitaux)**

24. En mai 2018, la Commission a présenté un ensemble de mesures comprenant la mise en place d'un système communautaire unifié de classification des activités économiques durables (« taxonomie »), qui fixe des critères harmonisés pour déterminer si une activité économique est durable du point de vue écologique. L'objectif ultime est de mettre au point un système qui permette aux entreprises et aux investisseurs de savoir clairement quelles activités sont considérées comme durables afin qu'ils soient mis en mesure de décider en connaissance de cause.

25. Un groupe de travail sur la taxonomie (GTT) a été mis sur pied pour recommander des critères techniques de sélection qui permettront à la Commission d'évaluer si des activités économiquement durables peuvent faire l'objet de la taxonomie.

26. Dans un premier temps, le Groupe d'experts techniques Transports s'est intéressé aux transports responsables de la plus grande part des émissions de CO<sub>2</sub> (transports terrestres et transports routiers en particulier). Une consultation publique a été lancée en décembre afin de susciter des commentaires sur les premières activités proposées qui contribuent de façon importante à l'atténuation des effets des changements climatiques et de répondre aux questions sur l'intérêt pratique de la taxonomie. Les sous-secteurs de transport inclus dans ce premier cycle sont le transport ferroviaire de passagers et de marchandises, les transports publics, les infrastructures de transport à faible taux d'émission de carbone, les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, les services de transport de marchandises par route, et les services interurbains de transport routier de voyageurs. Le processus consultatif a pris fin le 22 février 2019.

## **E. Les acteurs du secteur des transports dans les Balkans occidentaux**

27. En 2018, plusieurs objectifs d'importance ont été atteints :

a) En ce qui concerne les priorités politiques, trois déclarations représentant l'engagement des Balkans occidentaux à produire – avec le soutien de l'UE – une stratégie ferroviaire régionale, un plan d'action global pour la sécurité routière et un plan d'action global pour la facilitation du passage des frontières ;

b) Sur les outils d'appui : suite à l'accord régissant les relations entre les acteurs du secteur et la Serbie, pays hôte du Secrétariat permanent (juillet 2018, sommet de l'initiative WB6), le Conseil (UE) a adopté le budget du secrétariat pour 2019 et a habilité la Commission à exécuter ce budget et à engager le travail préparatoire du secrétariat de la communauté des transports (19 décembre) ;

c) En ce qui concerne le financement : lors du sommet des Balkans occidentaux qui s'est tenu à Sofia le 18 mai, 192,7 millions d'euros du cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux (WBIF) ont été alloués à des projets RTE-T dans cette partie du monde, qui généreront plus d'un milliard d'investissements dans la région.

## **G. Nouvelles cartes des réseaux transeuropéens pour améliorer la connectivité avec les pays du partenariat oriental**

28. En novembre, la Commission européenne a adopté les cartes du réseau transeuropéen de transport (réseau central RTE-T) en Arménie, en Azerbaïdjan, au Bélarus, en République de Géorgie, en République de Moldova et en Ukraine.

29. Une coopération étroite en matière de réseaux d'infrastructures de transport favorisera la connectivité entre l'Union européenne et ses voisins orientaux. Elle rendra le passage des frontières plus efficace et améliorera la sécurité routière. Des réseaux de transport efficaces créent de la croissance et des emplois, permettent de rapprocher les gens et de faire circuler les marchandises.

30. Cette décision fait suite à la signature de six accords de haut niveau entre l'UE et ces six pays. La coopération avec les pays voisins en matière de planification et de développement des infrastructures s'inscrit dans le cadre de la politique de l'UE concernant le RTE-T. Le Conseil et le Parlement européen disposent maintenant d'une période de contrôle de deux mois avant l'entrée en vigueur de la loi.

## **III. Transport routier**

### **Formation des conducteurs professionnels**

31. Lors de sa session plénière en mars, à Strasbourg, le Parlement européen a adopté à une écrasante majorité la proposition visant à améliorer la formation des conducteurs professionnels.

32. La Commission avait quant à elle proposé en février 2017, dans le cadre d'une révision de la directive 2003/59/CE, de renforcer les règles relatives à la formation des conducteurs professionnels afin d'améliorer les normes de sécurité routière.

33. Cette proposition vise à :

- Moderniser la formation en insistant sur la sécurité routière, y compris, par exemple, la protection des usagers vulnérables et l'utilisation de systèmes d'assistance à la conduite, tout en mettant l'accent sur l'optimisation de la consommation de carburant et en introduisant de nouvelles technologies, comme les options de formation en ligne ;

- Harmoniser les dispositions relatives à l'âge minimum qui figurent dans la directive concernant les conducteurs professionnels avec les règles de l'UE en matière de permis de conduire ;
- Assurer la reconnaissance mutuelle des formations suivies dans un État membre autre que l'État membre de résidence des conducteurs ;
- Rendre la directive plus claire et plus facile à interpréter.

34. En outre, le Parlement a décidé de mettre en place un système d'échange électronique des qualifications des conducteurs, qui facilite la reconnaissance mutuelle des formations suivies dans un autre État membre de l'UE et peut également être utilisé par les autorités de contrôle.

## **IV. Transport ferroviaire**

### **A. La Commission européenne présente un plan d'action visant à améliorer la sécurité des voyageurs ferroviaires dans l'Union européenne**

35. En juin 2018, la Commission européenne a présenté un plan d'action visant à améliorer la sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire dans l'UE en établissant un nouveau cadre de coopération et de coordination. L'objectif est d'améliorer la prévention et la réponse à d'éventuelles attaques terroristes visant les services ferroviaires en créant un environnement de coopération efficace et en formulant des recommandations qui aideront les États membres à coordonner efficacement les mesures de sécurité ferroviaire.

36. Alors que les opérateurs de transport et les autorités de l'UE apportent depuis longtemps des solutions aux risques se posant en matière de sécurité, les risques que l'on voit apparaître dans ce domaine et les tendances qui se dessinent aujourd'hui les obligent à mettre en place des réponses nouvelles et appropriées. Il est à craindre que les mesures introduites unilatéralement par les différents États membres ne conduisent à créer des obstacles, qu'elles ne répondent pas au mieux aux besoins en la matière, et qu'elles n'entraînent des dépenses pour y remédier. Une partie du plan d'action consistait à établir une plateforme de l'UE pour la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs. Une première réunion s'est tenue en décembre 2018. La plateforme apportera son soutien à la collecte d'informations sur la sûreté des chemins de fer, à l'élaboration d'éventuels documents d'orientation technique, à l'optimisation de la sûreté des services ferroviaires transfrontières et à la définition d'un mécanisme de coordination pour éviter que soient prises des décisions unilatérales au niveau national. Elle jouera un rôle clef dans l'échange efficace d'informations vitales au niveau de l'UE. Elle aidera également les États membres et les parties prenantes du secteur ferroviaire à mettre en place un mécanisme permettant d'évaluer rapidement les nouvelles menaces et les nouveaux incidents de sécurité, et d'apporter une réponse coordonnée appropriée.

### **B. Rail : meilleure gestion des situations d'urgence un an après l'incident de Rastatt**

37. En raison d'un incident survenu près de la ville allemande de Rastatt le 12 août 2017, un tronçon de voie ferrée très fréquenté a été fermé au trafic pendant près de deux mois. Ce tronçon fait partie du corridor de fret ferroviaire Rhin-Alpes et relie les ports de Rotterdam, Hambourg et Anvers à la Suisse et à l'Italie ; c'est l'un des axes de fret ferroviaire les plus actifs de l'UE. Étant donné les limites des itinéraires de substitution en termes de capacités et d'interopérabilité, l'incident a entraîné des pertes financières très importantes et a porté préjudice au fret ferroviaire.

38. La Commission européenne a réagi rapidement à cet incident et a rassemblé les principales parties prenantes afin de trouver des solutions européennes et d'établir rapidement des mesures visant à atténuer plus efficacement les retombées de tels incidents à

l'avenir. Le manuel qui en a résulté – Handbook for International Contingency Management (Manuel de gestion des situations d'urgence de portée internationale) – décrit les dispositions à prendre en cas de perturbation internationale afin que le trafic ferroviaire puisse être maintenu au meilleur niveau possible. Cet outil doit permettre d'obtenir de meilleures informations sur l'ampleur d'une perturbation, les mesures prises, les solutions de remplacement et les incidences sur l'écoulement du trafic.

39. Une réunion de suivi consacrée au Manuel sera organisée par la Commission européenne le 17 juin 2019, afin d'évaluer si, un an après son adoption, le secteur ferroviaire est mieux préparé aux perturbations.

### **C. Eurobaromètre de satisfaction concernant le secteur ferroviaire : les Européens sont de plus en plus satisfaits des services de transport de voyageurs par chemin de fer**

40. La Commission européenne a publié en septembre les résultats d'une enquête Eurobaromètre sur la satisfaction des Européens à l'égard des services ferroviaires, censée la renseigner sur les types d'utilisateurs empruntant ce mode de transport, les raisons qui les poussent à privilégier celui-ci, et leur degré de satisfaction quant aux services offerts.

41. Selon l'enquête, 66 % des Européens sont satisfaits de la fréquence des trains. La ponctualité et la fiabilité sont également appréciées, 59 % des utilisateurs se disant satisfaits. En outre, 55 % des Européens sont satisfaits des informations données pendant le voyage, en particulier en cas de retard. Tous ces chiffres sont en nette progression par rapport aux résultats d'une enquête similaire réalisée en 2013. L'enquête donne également un aperçu des habitudes de voyage. Quatre Européens sur cinq (80 %) voyagent en train, et c'est aussi le plus souvent vers ce moyen de transport qu'ils se tournent pour des déplacements suburbains (67 %). Plus des trois quarts de voyageurs (78 %) n'effectuent jamais de voyages internationaux en train.

42. Il reste cependant encore une large place aux améliorations dans ce secteur : seuls 38 % des Européens sont satisfaits des mécanismes de traitement des plaintes et davantage d'efforts doivent être faits pour rendre les choses plus faciles aux personnes à mobilité réduite. Par exemple, seuls 41 % des Européens se sont déclarés satisfaits de l'assistance fournie par les employés des gares aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Il ressort aussi des chiffres de l'enquête que les droits des passagers doivent être mieux respectés.

43. L'enquête montre que 75 % des Européens trouvent que l'achat de billets de train est facile et 62 % sont satisfaits de la possibilité qui leur est donnée d'acheter des billets utilisables sur différents trains ou moyens de transport. Elle illustre la valeur des efforts continus visant à promouvoir la multimodalité – c'est-à-dire l'utilisation de différents modes ou moyens de transport au cours d'un même voyage – ce qui concourt à l'attractivité des services ferroviaires.

## **V. Transport par voies navigables intérieures**

44. En janvier est entrée en vigueur la directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans la navigation intérieure. Il s'agit de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

### **Vers un transport fluvial de qualité – état des lieux**

45. La Commission européenne a publié en septembre un rapport de situation à mi-parcours sur le programme d'action de l'UE pour la navigation intérieure – également appelé NAIADES II – et un rapport sur la navigation intérieure numérique (DINA). Le rapport de situation sur le programme NAIADES II fait ressortir que la plupart des mesures

prévues en matière de réglementation, de stratégie et de financement ont été menées à bien. Il recense en outre les mesures dont le déploiement doit se poursuivre jusqu'en 2020 au titre dudit programme.

46. Le rapport à mi-parcours sur le programme NAIADES II présente les progrès réalisés jusqu'en 2017 et les mesures devant être poursuivies jusqu'en 2020. Le rapport met plus spécialement l'accent sur les six domaines d'intervention principaux :

- Des infrastructures de qualité ;
- L'innovation au service de la qualité ;
- Un marché fonctionnant sans heurts ;
- L'abaissement des émissions dans un souci de préservation de la qualité de l'environnement ;
- Une main-d'œuvre qualifiée et des emplois de qualité ;
- L'intégration de la navigation intérieure dans la chaîne logistique multimodale.

47. Le programme d'action NAIADES II vise à créer les conditions requises pour que le transport par voie navigable devienne un mode de transport de qualité. L'annonce en a été faite en 2013.

48. Le rapport sur l'espace numérique de la navigation intérieure fait suite à l'étude DINA réalisée à ce sujet en octobre 2017. Il aide à situer le débat sur la numérisation du secteur des transports par voie navigable, le but à atteindre étant de trouver des synergies et d'améliorer l'interopérabilité de la logistique et du transport de marchandises dans toute l'Europe. Il décrit de manière intégrée les initiatives et outils existants dans ce domaine, y compris les conclusions de l'étude précédente et les initiatives en cours de la Commission.

## VI. Sécurité routière

### **Les données montrent que des progrès ont été faits en 2017, mais un regain d'efforts s'impose pour des avancées plus nettes dans ce domaine**

49. Les statistiques de sécurité routière de l'UE pour 2017 ont montré, pour la deuxième année consécutive, une diminution du nombre de tués d'environ 2 %.

50. En 2017, quelque 25 260 personnes ont ainsi perdu la vie sur les routes de l'UE, soit 300 de moins qu'en 2016 (-2 %) et 6 200 de moins qu'en 2010 (-20 %). Si cette tendance est encourageante, atteindre l'objectif de l'UE de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes entre 2010 et 2020 s'annonce très difficile. Par ailleurs, on estime que 135 000 autres personnes ont été grièvement blessées l'année dernière, dont une forte proportion d'usagers vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes. Outre les victimes, la société dans son ensemble est également touchée par les accidents de la route, avec un coût socioéconomique (réadaptation, soins de santé, dégâts matériels, etc.) estimé à 120 milliards d'euros par an. Tout cela exige de nouveaux efforts de la part de tous les acteurs pour rendre les routes européennes plus sûres. Parallèlement aux mesures qu'assurent quotidiennement les autorités nationales et locales, s'agissant par exemple d'actions de répression et de sensibilisation, la Commission travaille actuellement à une série de mesures concrètes dont elle espère obtenir de nouveaux progrès substantiels.

51. Avec une moyenne de 49 tués par million d'habitants, les routes européennes sont restées de loin les plus sûres au monde en 2017. Au sein de l'UE, la Suède (25 décès par million d'habitants), le Royaume-Uni (28), le Danemark (30) et les Pays-Bas (31) ont enregistré les meilleurs résultats en 2017. Par rapport à 2016, l'Estonie a enregistré la plus forte baisse (-32 %) du nombre de morts sur les routes.

52. En outre, l'écart entre les États membres s'est encore réduit en 2017, puisque deux États membres seulement ont enregistré un taux de mortalité supérieur à 80 décès par million d'habitants (Roumanie et Bulgarie).

53. Afin d'améliorer encore ses résultats en matière de sécurité routière, la Commission a adopté, dans le cadre du troisième paquet « Mobilité » en mai 2018, des propositions de lois sur la sécurité des véhicules et des infrastructures, une stratégie de mobilité connectée et automatisée, et les principes d'un cadre politique pour l'action qu'elle s'est engagée à déployer en matière de sécurité routière sur la période 2021-2030, en parallèle à un plan d'action stratégique.

## **VII. Transports urbains et mobilité**

### **A. Création d'un outil en ligne pour l'établissement de feuilles de route du transport urbain**

54. En février a été lancé un outil en ligne destiné à aider les villes à élaborer des stratégies de mobilité durable au moyen de feuilles de route du transport urbain. Cet outil est destiné à aider les autorités municipales à élaborer, pour le transport urbain, des feuilles de route prenant en compte les problèmes environnementaux, sociaux et économiques les plus urgents auxquels leurs systèmes de transport seront confrontés d'ici à 2030.

55. Il permet aux villes de concevoir, de développer, de passer au crible et d'évaluer différentes politiques et mesures de transport. En particulier, il aide les villes à évaluer rapidement et facilement les coûts et les effets probables des mesures qui pourraient les aider à améliorer la durabilité de leurs systèmes de transport. Les villes sont ainsi mises en mesure d'explorer des combinaisons de stratégies et d'évaluer leurs effets sur l'environnement, la sécurité, la mobilité, l'économie et les systèmes de transport. Ce type d'analyse de scénarios aide les villes à déterminer rapidement quelles mesures politiques seraient de nature à soutenir leurs projets objectifs de durabilité des transports urbains.

56. L'un des principaux avantages de l'outil est que les utilisateurs ne doivent avoir aucune expérience préalable de la modélisation des transports. L'outil est convivial et dispose d'une interface utilisateur graphique simple et intuitive.

### **B. L'Europe en mouvement : la Commission complète son programme pour une mobilité sûre, propre et connectée**

57. Le troisième paquet « Mobilité » répond à la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017 et complète le processus entamé en 2016 avec la stratégie pour une mobilité à faibles taux d'émissions et les précédents paquets « L'Europe en mouvement » de mai et novembre 2017. Toutes ces initiatives forment un ensemble unique de politiques cohérentes qui abordent les nombreuses facettes interdépendantes de notre système de mobilité. La composition actuelle du paquet est la suivante :

- Une communication exposant les grandes lignes d'un nouveau cadre d'action en matière de sécurité routière pour la période 2020-2030 qui s'accompagne de deux initiatives législatives sur la sécurité des véhicules et des piétons et sur la gestion de la sécurité des infrastructures ;
- Une communication dédiée à la mobilité connectée et automatisée pour faire de l'Europe un leader mondial des systèmes de mobilité autonomes et sûrs ;
- Des initiatives législatives sur les normes de CO<sub>2</sub> pour les camions, sur leur aérodynamique, sur les mentions apposées au flanc des pneumatiques et sur une méthodologie commune pour la comparaison des prix des carburants, qui s'accompagneront d'un plan d'action stratégique pour les batteries. Ces mesures réaffirment l'objectif de l'UE de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports et de respecter les engagements de l'accord de Paris ;

- Deux initiatives législatives établissant un environnement numérique pour l'échange d'informations dans le domaine des transports ;
- Une initiative législative visant à rationaliser les procédures d'autorisation pour les projets relevant du RTE-T de base.

58. Ces mesures sont soutenues par un appel à propositions dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, avec une dotation de 450 millions d'euros offerte à des projets dans les États membres contribuant à la sécurité routière, à la numérisation et à la multimodalité. Cet appel sera maintenu jusqu'au 24 octobre 2018. Dans le cadre du programme Telecom du MIE, une dotation supplémentaire de 4 millions d'euros supplémentaires sera consacrée à la cybersécurité pour une mobilité coopérative connectée et automatisée.

### C. Mécanisme européen d'assistance à l'échelle locale dans le domaine de l'énergie (ELENA) : soutenir le déploiement d'une mobilité urbaine durable et innovante

59. Ce mécanisme, qui subventionne les promoteurs de projets publics et privés, a déjà accordé quelque 120 millions d'euros d'aide de l'UE, ce qui a généré 4,7 milliards d'euros d'investissements escomptés sur le terrain dans 21 pays.

60. Le mécanisme ELENA a été créé par la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) pour soutenir l'élaboration de programmes d'investissement bancables, ambitieux et de grande ampleur destinés à servir la cause de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables distribuées. Depuis 2016, ELENA soutient également des projets dans le domaine de la mobilité urbaine durable et innovante. Six projets de transport bénéficient actuellement de 12,4 millions d'euros grâce à ce mécanisme. Ces projets devraient générer un investissement total de 511 millions d'euros.

61. Financé depuis 2014 au titre du programme Horizon 2020, ELENA est mis en œuvre par la BEI dans le cadre d'un accord avec la Commission européenne. Une aide de ce mécanisme peut couvrir jusqu'à 90 % des frais de développement des projets répondant aux critères d'admissibilité, ce qui peut inclure les dépenses liées aux études de faisabilité et de marché, l'articulation du programme, des audits portant sur le volet énergétique, la structuration financière et/ou l'élaboration de procédures d'appel d'offres et d'arrangements contractuels. Elle ne couvre pas les coûts liés à l'investissement lui-même.

## VIII. Publications

### Les transports dans l'Union européenne : tendances et enjeux actuels

62. En avril 2018 a été publié pour la première fois le rapport « Les transports dans l'Union européenne : tendances et enjeux actuels ». Ce rapport donne un aperçu des principaux défis auxquels le secteur des transports est confronté tant au niveau de l'UE qu'au sein de ses États membres. Il présente les grandes tendances et les principaux enjeux de l'espace européen unique des transports. Une mise à jour du rapport est à venir. Le rapport est disponible à l'adresse suivante : <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

