

Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens, qui peuvent jouir de leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois :

ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement. La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans

l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir. Les transports européens sont à la croisée des chemins. Les défis du passé existent toujours, mais de nouveaux s'y ajoutent. Le marché intérieur des transports est

loin d'être achevé et présente encore d'importants goulets d'étranglement ainsi que d'autres entraves. Nous devons réexaminer ces questions - comment mieux satisfaire l'envie de voyager des Européens et la nécessité, pour notre économie, de transporter des marchandises tout en anticipant les

restrictions relatives aux ressources et à l'environnement. Il faut unir les systèmes de transport des parties orientales et occidentales de l'Europe afin de refléter pleinement les besoins de transport de la quasi-totalité du continent. Le pétrole se fera plus rare dans les prochaines décennies,

provenant toujours plus souvent de sources d'approvisionnement incertaines. Comme l'indiquait récemment l'Agence internationale de l'énergie, plus la décarbonisation tardera au niveau mondial, plus les prix du pétrole augmenteront. Si nous ne résolvons pas cette dépendance à l'égard du pétrole,

notre capacité à nous déplacer - de même que notre sécurité économique - pourrait être gravement affectée, avec d'importantes conséquences pour l'inflation, la balance

commerciale et la compétitivité globale de l'économie européenne. Depuis la première grande crise pétrolière il y a quarante ans - et malgré les progrès techniques, les possibilités d'améliorer l'efficacité énergétique à moindre coût et les efforts politiques - le système de transport n'a pas fondamentalement changé. Les transports utilisent l'énergie de manière plus efficace mais, dans l'Union européenne, ils dépendent toujours du pétrole et des produits pétroliers. Ils sont devenus plus propres mais leur volume a augmenté, de sorte qu'ils restent une source majeure de pollution sonore et atmosphérique locale. Les nouvelles technologies développées pour les véhicules et la gestion du trafic seront capitales pour faire baisser les émissions dues aux transports, dans l'Union européenne comme dans le reste du monde. La course à la mobilité durable concerne la planète entière. Si l'on tarde à agir et que l'on n'introduit que timidement les nouvelles technologies, on risque de condamner l'industrie européenne des transports à un déclin irréversible. Ce secteur doit faire face à une concurrence croissante sur les marchés mondiaux des transports, qui connaissent une croissance rapide. De nombreuses entreprises européennes sont dans le peloton de tête mondial dans le domaine des infrastructures, de la logistique, des systèmes de gestion du trafic et de la fabrication de matériel de transport. Mais alors que d'autres régions du monde lancent des programmes ambitieux et de grande envergure en matière de modernisation des transports et d'investissement dans les infrastructures, il est crucial que les transports européens continuent à se développer et à investir pour conserver leur position concurrentielle. Les infrastructures conditionnent la mobilité. Pour parvenir à transformer les transports en profondeur, il faut pouvoir s'appuyer sur un réseau adéquat et

l'utiliser de manière plus rationnelle. Globalement, les investissements dans les infrastructures de transport ont une incidence positive sur la croissance économique, créent des richesses ainsi que des emplois et favorisent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes.

Leur planification doit s'effectuer de manière à maximiser les retombées positives pour la croissance économique et à minimiser les retombées négatives pour l'environnement. Les encombrements constituent un souci majeur, surtout pour le réseau routier et les routes aériennes, et compromettent

l'accessibilité. De plus, le degré de développement des infrastructures de transport diffère entre l'est et l'ouest de l'Union européenne, nécessitant une harmonisation. Une pression de plus en plus forte s'exerce sur les ressources publiques destinées à financer les infrastructures, et une

nouvelle approche s'impose en matière de financement et de tarification. La situation a beaucoup évolué depuis le Livre blanc sur les transports. L'ouverture du marché s'est poursuivie dans le secteur des transports aériens et routiers, et partiellement dans le transport ferroviaire. Le Ciel unique

européen a été lancé avec succès. La sécurité et la sûreté se sont améliorées pour tous les modes de transport. De nouvelles règles ont été adoptées au niveau des conditions de travail et des droits des passagers. Les réseaux de transport transeuropéens financés au moyen de fonds structurels et du

fonds de cohésion ont renforcé la cohésion territoriale et favorisé la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les liens et la coopération internationaux se sont resserrés. Les efforts se sont multipliés pour améliorer les performances environnementales des transports. Pourtant, le

système de transport n'est pas encore durable. Si l'on se projette quarante années en avant, il est clair que le développement de ce secteur ne peut se poursuivre selon les

tendances actuelles. S'appuyant sur les enseignements acquis, la présente feuille de route examine d'un point de vue mondial

l'évolution du secteur des transports, les défis qu'il devra relever et les initiatives à envisager. L'adoption de mesures déterminées offre d'importants avantages. L'industrie des transports représente en soi une part importante de l'économie : au sein de l'Union européenne, elle emploie

quelque dix millions de personnes et représente environ 5 pourcents du produit intérieur brut. L'Union européenne et les gouvernements doivent donner aux constructeurs et aux entreprises des informations claires sur les cadres d'action futurs s'appuyant autant que possible sur des mécanismes de marché, pour que ces derniers soient en mesure de planifier les investissements. La cohérence au niveau de l'Union européenne est vitale - par exemple, une situation dans laquelle un Etat membre opterait exclusivement pour des voitures électriques et un autre pour des biocarburants

signifierait la fin de l'idée même du libre déplacement en Europe. Le défi consiste à rompre la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité. La politique européenne des transports a pour objectif premier de favoriser la mise en

place d'un système permettant de soutenir le progrès économique européen, d'accroître la compétitivité et d'offrir des services de mobilité de haute qualité tout en assurant une utilisation plus efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser l'énergie de manière plus

limitée et plus propre, mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes. Freiner la mobilité n'est pas une option. De

nouveaux modèles de transport doivent voir le jour, conçus pour amener ensemble à destination davantage de marchandises et de passagers, au moyen des modes de transport, ou de combinaisons de modes, les plus efficaces. Les transports individuels seront de préférence réservés aux derniers

kilomètres du trajet, avec des véhicules non polluants. Les technologies de l'information permettent des transferts plus simples et plus fiables. Les usagers des transports devront payer l'intégralité des coûts du transport et bénéficieront en contrepartie d'une diminution des encombrements,

d'informations plus complètes, d'un meilleur service et d'une sécurité accrue. Le développement futur doit s'articuler en plusieurs volets tels que : améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport ; optimiser les performances des chaînes logistiques

multimodales, notamment en recourant davantage à des modes intrinsèquement plus économes en ressources, dès lors que d'autres innovations technologiques s'avèrent insuffisantes ; utiliser les transports et les infrastructures de manière plus efficace en faisant usage de systèmes améliorés d'information

et de gestion du trafic, en utilisant une logistique de pointe et en appliquant des mesures de marché telles que le développement complet d'un marché ferroviaire européen intégré, l'abolition des entraves à la navigation à courte distance, l'absence de distorsion des tarifs, etc. C'est

maintenant qu'il convient d'agir. Comme il faut des années pour concevoir, construire et équiper des infrastructures, et que les trains, avions et navires ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années, les choix que nous faisons aujourd'hui seront déterminants pour les transports de 2050.

Nous devons agir à l'échelle européenne pour que la transformation des transports soit bel et bien définie avec nos partenaires, et non décidée à l'extérieur de l'Europe. Les

possibilités de transformation du fonctionnement des transports varient en fonction des secteurs, selon les options

technologiques qui s'offrent à chacun d'entre eux. Dans les chapitres qui suivent, la vision de la Commission distingue donc trois grands secteurs : les transports de moyenne distance, les transports de longue distance et les transports urbains. Le succès dépendra de nombreux acteurs - l'Union

européenne, les Etats membres, les régions et les villes auront un rôle à jouer, mais aussi les entreprises, les partenaires sociaux et les particuliers. Pour les distances intermédiaires, les technologies nouvelles sont moins avancées et les choix modaux sont plus limités qu'en ville. Or c'est là

que l'action de l'Union européenne peut avoir les retombées les plus directes. L'utilisation de véhicules plus économes en énergie et l'emploi de carburants plus propres ne sont probablement pas suffisants en soi pour assurer les réductions nécessaires des émissions, et ne résoudre pas le problème

des encombrements. Elle doit s'accompagner d'une consolidation de grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Cela implique l'usage accru de services de transport par autobus, autocar, train et avion pour les passagers et le recours, pour les marchandises, à des

solutions multimodales reposant sur la navigation et le train pour les trajets à longue distance. L'intégration accrue des réseaux modaux permettra d'opérer de meilleurs choix entre les modes de transport : les aéroports, les ports, les gares ferroviaires et routières ainsi que les stations de métro

devront être de mieux en mieux reliées et transformées en plateformes de correspondances multimodales pour les passagers. Des systèmes d'information en ligne et des systèmes électroniques de réservation et de paiement intégrant tous les moyens de transport devront faciliter les déplacements

multimodaux. Un ensemble adéquat de droits des passagers doit accompagner l'usage plus étendu des transports collectifs. Les expéditions de fret à courte et moyenne distance continueront à se faire principalement par camion. Il importe donc, en plus d'encourager les autres solutions de transport, d'améliorer

l'efficacité des poids lourds en développant et en adoptant de nouveaux moteurs et des carburants plus propres, en employant des systèmes de transport intelligents et en prenant d'autres mesures en vue d'améliorer les mécanismes de marché. Sur les distances plus longues, les options permettant de décarboniser

les transports routiers sont plus limitées et la multimodalité des transports de marchandises doit présenter un intérêt économique pour les transporteurs. Il faut une co-modalité efficace. L'Union européenne a besoin de corridors spécialement développés pour le transport de fret, qui soient

optimisés sur le plan de l'utilisation de l'énergie et des émissions, avec un impact minimal sur l'environnement, et qui soient également attractifs pour leur fiabilité, leur faible saturation et le niveau limité de leurs coûts opérationnels et administratifs. Le chemin de fer est parfois perçu comme un

mode de transport peu intéressant, surtout pour le fret.

Pourtant, des exemples dans certains Etats membres démontrent qu'il peut offrir un service de qualité. La difficulté consiste à assurer des changements structurels lui permettant d'être réellement concurrentiel et de gagner une part

nettement plus grande du transport de marchandises à moyenne et longue distance. Des investissements conséquents seront indispensables pour étendre ou moderniser la capacité du réseau ferroviaire. Il faudrait progressivement introduire du matériel roulant neuf, équipé de freins silencieux et de

couplages automatiques. Sur les côtes, les points d'entrée dans les marchés européens doivent être plus nombreux et plus efficaces, évitant ainsi le trafic superflu à travers l'Europe.

Les ports maritimes jouent un rôle essentiel en tant que centres logistiques et exigent des connexions efficaces à

l'intérieur des terres. Leur développement est vital pour traiter les volumes accrus de marchandises qui sont acheminés par transport maritime à courte distance à l'intérieur de l'Union européenne mais aussi avec le reste du monde. Les voies de navigation intérieure dont le potentiel n'est pas

totalemment utilisé ont un rôle croissant à jouer, notamment pour transporter des marchandises vers l'intérieur des terres et pour relier les mers européennes. Les secteurs des transports maritimes et aériens ont par essence un caractère mondial. L'efficacité des aéronefs et des opérations de

gestion du trafic doit continuer à être améliorée dans le secteur aérien. Ce progrès offrira un avantage concurrentiel, en plus de réduire les émissions de polluants ; il faut toutefois veiller à ne pas imposer de charges excessives pour les opérations de l'Union européenne, qui pourraient

compromettre son rôle en tant que plateforme mondiale des correspondances aériennes. La capacité des aéroports doit être optimisée et, le cas échéant, développée pour faire face à la demande croissante de déplacements à destination et en provenance de pays tiers et de régions européennes mal

reliées, ce qui pourrait multiplier au moins par deux les activités de transport aérien de l'Union européenne d'ici à 2050. Dans d'autres cas, le train à grande vitesse devrait absorber une bonne partie du trafic à moyenne distance. Le secteur aéronautique de l'Union européenne devrait devenir le

chef de file en matière d'utilisation de carburants pauvres en carbone afin d'atteindre l'objectif de 2050. Le secteur maritime a tout autant besoin que des conditions de concurrence égales soient établies à l'échelle mondiale. L'Union européenne devrait encourager, en coopérant avec



l'Organisation maritime internationale et d'autres organisations internationales, la mise en oeuvre universelle de normes strictes et le contrôle de leur application, dans les domaines de la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions de travail, ainsi que

l'élimination de la piraterie. Les performances environnementales de la navigation peuvent et doivent être améliorées, grâce aux technologies et à l'amélioration des carburants. Dans les villes, le passage à des transports moins polluants est plus facile du fait que les exigences sont

moindres en ce qui concerne le rayon d'action des véhicules et que la densité de population est plus élevée. Les villes offrent un choix de transports publics plus large, ainsi que la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo. Elles sont les plus touchées par les encombrements, la qualité médiocre de

l'air et l'exposition au bruit. Le retrait progressif des véhicules utilisant des carburants traditionnels de l'environnement urbain contribuera de manière substantielle à réduire sensiblement la dépendance à l'égard du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore et

atmosphérique locale. Il devra être complété par le développement d'infrastructures appropriées pour ravitailler ou recharger les nouveaux véhicules. Si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services publics, il sera

possible d'accroître la densité et la fréquence du service, créant ainsi un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics. La gestion de la demande et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo

devraient devenir une partie intégrante de la mobilité urbaine et de la conception des infrastructures. Il conviendrait d'encourager l'utilisation de véhicules plus petits, plus légers

et plus spécifiques pour le transport routier de passagers. Les grands parcs d'autobus urbains, de taxis et de

fourgonnettes se prêtent particulièrement bien à l'introduction d'alternatives en matière de systèmes de propulsion et de carburants. Ils pourraient jouer un rôle majeur dans la réduction de l'intensité de carbone des transports urbains, tout en fournissant un banc d'essai pour

de nouvelles technologies et en offrant une possibilité de mise sur le marché accélérée. La tarification routière et la suppression des distorsions fiscales peuvent également encourager l'utilisation des transports publics et l'introduction graduelle de systèmes alternatifs de

propulsion. Pour les transports de marchandises, il faudra organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet. L'objectif est de raccourcir le plus possible la partie individuelle des livraisons, qui est la partie la plus

inefficace du trajet. L'utilisation de systèmes de transport intelligents contribue à la gestion du trafic en temps réel, réduisant les délais de livraison et les encombrements au niveau de la distribution locale. Ces derniers kilomètres pourraient être effectués par des camions urbains produisant

peu d'émissions. L'emploi de technologies électriques, à l'hydrogène et hybrides permettrait de réduire non seulement les émissions atmosphériques mais aussi les nuisances sonores, de sorte qu'une part plus importante du transport de marchandises en zones urbaines pourrait s'effectuer de nuit.

Cette solution réduirait les problèmes d'encombrement des routes aux heures de pointe le matin et durant l'après-midi. Pour réaliser la vision décrite ci-dessus, il faudra mettre en place un réseau efficient pour les usagers et les opérateurs des transports, déployer rapidement de nouvelles technologies

et développer une infrastructure adéquate. Il subsiste des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur et à une véritable concurrence en son sein. L'objectif, pour la prochaine décennie, est de créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant les entraves restantes

entre les modes de transport et entre les systèmes nationaux, en favorisant le processus d'intégration et en facilitant l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux. Une application rigoureuse des règles de concurrence à tous les modes de transports complétera l'action de la Commission dans

ce domaine. Afin d'éviter les tensions et les distorsions, cette stratégie devra prévoir une plus grande harmonisation et une meilleure mise en oeuvre des règles en matière sociale, environnementale, de sécurité et de sûreté, ainsi que des normes de service minimum et des droits des usagers.

L'innovation est une composante essentielle de cette stratégie. La recherche européenne doit porter de manière intégrée sur l'ensemble du cycle de la recherche, de l'innovation et du déploiement, en se concentrant sur les technologies les plus prometteuses et en réunissant tous les

acteurs concernés. L'innovation peut aussi promouvoir des comportements plus durables. Les efforts en faveur d'un système de transport plus concurrentiel et plus durable doivent donner lieu à une réflexion sur les caractéristiques que devra présenter le réseau, et prévoir des investissements

en conséquence : la politique d'infrastructure des transports de l'Union européenne a besoin d'une vision commune et de ressources suffisantes. Le prix des transports devrait refléter leur coût, sans distorsion. L'espace européen unique des transports devra faciliter les déplacements des citoyens

et le transport des marchandises, réduire les coûts et rendre les transports plus durables. Le ciel unique européen doit être mis en oeuvre comme prévu, la Commission se penchera sur les

capacités et la qualité des aéroports. Le domaine où les goulets d'étranglement restent les plus manifestes est le

marché intérieur des services ferroviaires, qui doit être achevé en priorité afin de créer un espace ferroviaire unique européen. Il faut à cette fin lever les entraves techniques, administratives et juridiques empêchant encore l'entrée sur les marchés ferroviaires nationaux. Une meilleure intégration

du marché du fret routier rendra celui-ci plus efficient et plus concurrentiel. Pour les transports maritimes, une ceinture bleue, dans les mers européennes, visera à simplifier les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'Union européenne, et un cadre approprié doit être mis en

place pour les mesures européennes qui restent à prendre dans le domaine du transport par voies navigables. L'accès des marchés aux ports doit être encore amélioré. L'ouverture des marchés doit aller de concert avec des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail, les ressources humaines étant

un élément essentiel de tout système de transport de qualité. Par ailleurs, on sait qu'à l'avenir, le secteur des transports fera face à de sérieuses pénuries de main-d'oeuvre, notamment qualifiée. Il importera d'aligner les priorités en matière de concurrence avec les priorités sociales, sur la base du

dialogue social, afin de prévenir les conflits sociaux, lesquels, comme cela a déjà été le cas, peuvent entraîner d'importantes pertes économiques dans de nombreux secteurs, celui de l'aviation ayant une importance particulière à cet égard. La sûreté des transports est l'une des principales

priorités de l'Union européenne. L'approche globale de l'Union européenne en ce qui concerne les objectifs, la législation et le suivi de la sûreté des transports aériens et maritimes doit être encore renforcée et consolidée par la coopération avec les principaux partenaires internationaux. En ce qui concerne

les passagers, les méthodes d'inspection et de filtrage doivent être améliorées afin de garantir des niveaux de sûreté élevés tout en réduisant autant que possible les désagréments qu'ils subissent. En ce qui concerne le fret provenant de l'extérieur de l'Union européenne, une approche fondée sur les

risques devrait être envisagée. Par ailleurs, il est nécessaire de définir une approche européenne adéquate en matière de sûreté des transports terrestres dans les domaines où une action européenne apporterait une valeur ajoutée. Il est essentiel, pour le citoyen européen, de définir un cadre

pour la sécurité des transports. Une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile va être élaborée. Elle prévoira des adaptations aux nouvelles technologies et, bien entendu, une coopération internationale avec les principaux partenaires. Dans le domaine du transport maritime, la

sécurité des navires à passagers doit faire l'objet de mesures proactives. Le système de suivi du trafic des navires et d'information sera l'élément central des outils d'information maritime servant à assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes ainsi que la protection de

l'environnement à l'encontre de la pollution causée par les navires. Il apportera donc une contribution essentielle à l'environnement commun de partage de l'information pour la surveillance du domaine maritime de l'Union européenne et favorisera la création d'un espace maritime commun. Pour le

transport ferroviaire, il est essentiel, dans l'espace ferroviaire unique européen, d'harmoniser les certificats de sécurité et d'assurer leur surveillance. Les agences européennes pour la sécurité aérienne et pour la sécurité maritime et l'agence ferroviaire européenne, qui ont été

créées au cours de la précédente décennie, jouent un rôle central à cet égard dans leurs trois domaines respectifs. Si le nombre de victimes de la route a été presque divisé par deux

dans l'Union européenne au cours des dix dernières années, des initiatives dans le domaine de la technologie, de

la répression et de l'éducation, ainsi qu'une attention particulière portée aux usagers vulnérables de la voie publique, seront nécessaires pour réduire radicalement ce chiffre. La qualité, l'accessibilité et la fiabilité des services de transport gagneront en importance au cours des

années à venir, notamment du fait du vieillissement de la population et de la nécessité de promouvoir les transports publics. Les principales caractéristiques de la qualité de ces services sont des fréquences suffisantes, un niveau de confort adapté, un accès aisé, une fiabilité élevée et l'intégration

intermodale. La disponibilité d'informations sur les temps de trajet et les parcours alternatifs est également importante pour assurer une mobilité continue de porte à porte, tant pour les passagers que pour les marchandises. L'Union européenne a déjà institué tout un ensemble de droits des passagers, qui va

faire l'objet d'une nouvelle consolidation. Suite au nuage de cendres volcaniques et aux événements climatiques extrêmes de 2010, il est devenu manifeste que des plans de continuité de la mobilité peuvent être nécessaires pour préserver la mobilité des personnes et des biens en situation de crise. Ces

événements ont aussi fait apparaître la nécessité de rendre le système de transport plus résilient par l'élaboration de scénarios et de plans d'urgence. Le passage à l'après-pétrole ne peut pas reposer sur une solution technologique unique. Il nécessite de développer un nouveau concept de mobilité qui

s'appuie sur un ensemble de technologies et sur des comportements plus durables. L'innovation technologique permettra de passer plus rapidement à un système européen des transports plus efficient et durable si on agit sur les facteurs principaux.