

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

Genève, 23-26 février 2016

Point 18 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 :

- i) Un aperçu de certaines des principales mesures élaborées, décisions prises et activités conduites par l'Union européenne (UE) dans le courant de 2015 qui intéressent les pays situés dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE); notamment pour que le Comité des transports intérieurs les examine à la lumière de ses activités aux niveaux régional et mondial; et
- ii) Des renseignements sur la coopération entre l'UE et la CEE.

Elle est destinée à compléter les renseignements qui seront communiqués oralement par le représentant de la Commission européenne lors de la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs. Il y est fait mention des activités connexes du Comité pour faciliter la discussion.

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



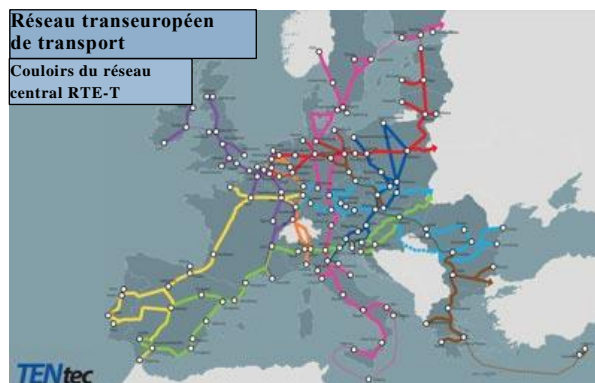
## I. Introduction

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-dessous les principales mesures (lois, consultations, publications et initiatives nouvelles) qui ont été prises en 2015 par l'Union européenne dans le domaine des transports intérieurs et qui présentent également un intérêt pour les pays non membres de l'UE.

## II. Les infrastructures de transport

### A. Lancement de la nouvelle politique de l'Union européenne en matière d'infrastructure

2. Le 15 janvier 2015, la Commission européenne a publié neuf études sur l'état d'avancement et les besoins en matière de développement des couloirs centraux de transports du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les études ont recensé les besoins en matière de développement, qui représentent un investissement financier d'environ 700 milliards d'euros jusqu'en 2030. Elles soulignent l'importance d'optimiser l'utilisation des infrastructures dans les couloirs, notamment grâce aux systèmes de transports intelligents, à une gestion efficace et à la promotion de solutions de transport propres tournées vers l'avenir. C'est la première fois que des dizaines de milliers de kilomètres de voies ferrées, de routes et de voies navigables reliant des dizaines de ports, d'aéroports et d'autres terminaux de transport ont été étudiés de façon si complète et avec une méthodologie commune.



3. M<sup>me</sup> Violeta Bulc, Commissaire européenne aux transports, a déclaré : « Nous devons intensifier nos efforts de façon à ce que le réseau central soit entièrement opérationnel d'ici à 2030, pour assurer des flux de transport fluides des passagers et des marchandises à travers l'Union européenne. Le moment actuel est propice pour investir dans les projets RTE-T et pour tirer parti au maximum du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du Plan d'investissement de 315 milliards d'euros de la Commission. Après tout, le Réseau transeuropéen de transport est crucial pour une Union européenne en quête de davantage de croissance, d'emplois et de compétitivité. Au moment où l'Europe sort lentement de la crise économique, nous avons besoin d'une Union connectée, sans obstacles, afin que notre marché unique prospère ».

4. Pour chaque couloir de transport transeuropéen, qui est géré par un coordonnateur européen, une équipe d'experts extérieurs a entrepris une étude détaillée. Ils ont analysé l'état actuel de l'infrastructure, identifié les problèmes faisant obstacle aux flux de passagers et de marchandises, ainsi que les mesures à entreprendre d'ici à 2030.



#### *Prochaines étapes*

5. Les résultats de ces études seront pris en compte lors de l'attribution des fonds de l'UE pour la période 2014-2020, au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. En particulier, la « réserve de projets » résultant de ces études sur les couloirs constitue une source importante du Plan d'investissement pour l'Europe de 315 milliards d'euros qui a été publié par la Commission en novembre 2014. Dans ce contexte, la Commission a également chargé l'ex-Vice-Président de la Commission européenne, M. Henning Christophersen, ainsi que les coordonnateurs européens MM. Kurt Bodewig et Carlo Secchi, de recenser les projets RTE-T concrets qui seraient susceptibles de contribuer au nouveau plan d'investissement.

#### *Contexte*

6. Le réseau principal établira des connexions entre :

- 94 grands ports européens par des voies ferroviaires et routières;
- 38 aéroports par des voies ferroviaires raccordant de grandes villes;
- 15 000 kilomètres de voies ferrées aménagées pour la grande vitesse;
- 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

7. Ce réseau principal constituera le moteur économique du marché unique et permettra une réelle libre circulation des marchandises et des personnes dans l'Union européenne.

## **B. Transports dans la région alpine**

8. En mars 2015, M<sup>me</sup> Violeta Bulc et les ministres des transports de sept États alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Slovénie et Suisse) ont assuré la promotion des transports durables lors d'un congrès à Innsbruck (Autriche), au cours duquel le développement des transports dans la région alpine a été examiné.

9. En présence de quelque 500 participants, la Commissaire, les ministres et les promoteurs des grands projets transalpins ont examiné les difficultés posées par l'élaboration, l'exécution et le financement de grands projets franchissant les frontières de plusieurs États membres. Une fois achevés, ces projets modifieraient sensiblement le flux de marchandises et la mobilité des passagers à travers les Alpes et amélioreraient les relations économiques. La Commissaire et les ministres ont signé une déclaration commune dans laquelle ils renouvellent leur engagement à promouvoir les transports durables dans la région.

### **C. La Commission européenne propose un investissement record de 13,1 milliards d'euros dans les infrastructures de transport pour stimuler l'emploi et la croissance**

10. En juin 2015, la Commission a continué d'agir sur sa priorité absolue de créer des emplois et de stimuler la croissance en Europe, en dévoilant un plan d'investissement pour un montant record de 13,1 milliards d'euros dans 276 projets de transport, sélectionnés dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Cet investissement permettra de libérer un cofinancement supplémentaire, public et privé, s'élevant globalement à 28,8 milliards d'euros. Avec le futur Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), le MIE jouera un rôle majeur dans le comblement du déficit d'investissement en Europe, qui est la priorité numéro un de la Commission. Au-delà du secteur des transports, cet investissement profitera à l'économie européenne dans son ensemble, en créant des conditions plus favorables à la croissance et à la création d'emplois.

11. Les projets sélectionnés sont principalement concentrés sur le réseau central du RTE-T. Les bénéficiaires sont notamment des initiatives phares telles que Rail Baltica, le tunnel de base du Brenner, le canal Seine-Escaut, le pont de Caland ou la liaison fixe du Fehmarn Belt. Parmi les initiatives à plus petite échelle figurent des projets transfrontières tels que la liaison entre Groningue et Brême, la ligne ferroviaire du Rhin d'acier, des plans de déploiement d'infrastructure GNL (Gaz Naturel Liquéfié) ou des projets visant à améliorer la navigabilité du Danube.

12. Depuis leur lancement en septembre 2014, les appels au titre du MIE ont donné lieu à la soumission de plus de 700 propositions, soit une demande trois fois supérieure aux possibilités de financement. Cela a permis à la Commission de sélectionner les projets présentant la plus grande valeur ajoutée européenne, tout en garantissant une répartition équilibrée tant du point de vue géographique qu'entre les modes de transport. Ainsi, près de 4,8 milliards d'euros ont été réservés pour les États membres éligibles au Fonds de cohésion. La contribution à d'autres actions prioritaires de la Commission, telles que l'Union de l'énergie ou le marché unique numérique, a également fait l'objet d'une appréciation.

13. La contribution financière de l'UE prend la forme de subventions qui cofinancent un projet donné selon un taux variant de 20 à 85 %, en fonction du type de projet.

## **III. Transports routiers et sécurité routière**

### **A. Vos routes sont-elles sûres? Les statistiques de la Commission relatives à la sécurité routière montrent peu d'améliorations en 2014**

14. Après deux années de baisses notables du nombre de personnes tuées sur les routes de l'UE, les premières informations concernant les décès imputables aux accidents de la route en 2014 ont été décevantes. Selon les statistiques actualisées en novembre 2015, le nombre de morts dus aux accidents de la route en 2014 est le même que celui de 2013, alors qu'il avait diminué de 8 % en 2012 et 2013. Les chiffres révèlent un total de 25 900 décès dus aux accidents de la route en 2014 dans les 28 États membres de l'UE. Bien que ce chiffre soit inférieur à celui de 2010, il reste supérieur aux objectifs fixés.

15. En 2014, les statistiques par pays ont montré que le nombre varie toujours grandement dans l'UE. Le taux de mortalité moyen de l'UE pour 2014 s'établissait à 51 décès dus aux accidents de la route pour un million d'habitants. Malte, les Pays Bas, le Royaume-Uni et la Suède continuent de présenter les taux les plus bas d'accidents mortels, avec moins de 30 décès pour un million d'habitants, tandis que la Bulgarie, la Lettonie, la Lituanie et la Roumanie affichent encore des taux supérieurs à 90 morts par million d'habitants.



16. Le nombre total d'accidents mortels de l'UE a diminué de 18 % depuis 2010. Quelques pays européens signalent une amélioration supérieure à la moyenne de la sécurité routière au fil des ans. C'est le cas notamment de l'Espagne, de la Grèce et du Portugal. De même, Chypre, la Croatie, le Danemark, l'Italie, Malte, la République tchèque, la Roumanie et la Slovénie ont enregistré une réduction des accidents de la route mortels supérieure à la moyenne européenne pour la période 2010-2014.

*Objectifs et mesures relatifs à la sécurité routière*

17. Afin d'atteindre l'objectif stratégique de l'UE de diviser par deux le nombre d'accidents mortels de la route entre 2010 et 2020, des efforts supplémentaires sont désormais nécessaires. La plupart des actions quotidiennes en faveur de la sécurité routière ont été réalisées au niveau local ou national, par exemple par le biais de l'application de la réglementation routière, de campagnes de sensibilisation et de développement et de l'entretien des infrastructures. L'UE contribue à répondre, par sa législation et ses recommandations, aux préoccupations communes, par exemple, concernant les prescriptions minimales en matière de contrôle technique des véhicules et l'harmonisation des normes techniques.

18. En mai 2015, la Commission a mis la dernière main à une évaluation intermédiaire du cadre d'action de l'UE pour la sécurité routière. L'évaluation a permis de conclure que le cadre demeurait pertinent et que l'objectif stratégique relatif au taux de mortalité avait contribué aux progrès enregistrés, mais que des efforts supplémentaires, particulièrement au niveau des États membres, seraient nécessaires pour que se poursuive la tendance à la baisse des accidents mortels.

19. Au cours de l'été et de l'automne 2015, la Commission a également organisé cinq tables rondes d'experts conjointement avec la Bulgarie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne et la Roumanie pour examiner les perspectives de progrès en matière de sécurité routière dans ces pays qui souffrent tous de taux élevés d'accidents mortels de la route. Parmi les principaux thèmes abordés figuraient le port de la ceinture de sécurité, la gestion de la vitesse, la lutte contre l'alcool au volant et les mesures relatives à la sécurité des infrastructures.

20. Mesures en cours et à venir :

- Poursuite des travaux sur la nouvelle analyse des blessures graves dues aux accidents de la circulation. Les États membres de l'UE sont en train de recueillir des données sur ces blessures en recourant à une nouvelle définition commune de la notion de « blessure grave ». Une étude des facteurs contribuant à ces blessures a été lancée en octobre 2015;
- Un examen des règles relatives à la formation et aux qualifications des conducteurs professionnels est en cours;
- Un examen du cadre européen de gestion de la sécurité des infrastructures est en cours;

- Travaux de suivi de l'ensemble des mesures relatives à l'aptitude des véhicules à la circulation (Directives 2014/45/UE, 2014/46/UE et 2014/47/UE).

## **B. Sécurité routière : Nouveau code des permis de conduire de l'Union européenne sur les éthylotests antidémarrage**

21. Dans le but d'améliorer la sécurité routière, la Commission européenne a introduit un code harmonisé de l'UE sur les éthylotests antidémarrage (Directive de la Commission (UE) 2015/653 du 24 avril 2015 modifiant la Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil sur les permis de conduire).

22. Ce nouveau code « 69 » remplacera différents codes nationaux en usage pour les programmes où le conducteur n'est autorisé à conduire que des véhicules équipés de ces dispositifs. Ces programmes sont prévus ou en vigueur dans plusieurs États membres, notamment pour prévenir la récurrence des infractions de conduite en état d'ébriété.

23. L'adoption d'un code harmonisé favorise une interprétation uniforme de la restriction à l'échelle de l'UE et aidera les États membres à l'appliquer. Toutefois, il incombe toujours aux États membres de décider d'introduire ou non ce type de mesure ainsi que des moyens à employer pour faire respecter la restriction.

24. Outre ce nouveau code, la Commission a adapté les codes de permis de conduire harmonisés en vigueur dans l'UE aux progrès techniques et scientifiques, notamment dans le domaine de l'adaptation des véhicules et de l'assistance technique aux conducteurs handicapés.

### *Contexte*

25. Un éthylotest antidémarrage est un système installé sur le véhicule pour empêcher un conducteur dont les facultés sont amoindries par l'alcool de conduire le véhicule. L'introduction d'un code relatif à ces dispositifs a été exigée par des États membres et recommandée dans une étude.

26. Plusieurs États membres ont déjà des permis ainsi limités, mais, à l'heure actuelle, les codes diffèrent entre États membres et ne peuvent être compris ni appliqués dans d'autres États membres. La finalité principale de ce nouveau code est de favoriser une interprétation uniforme à l'échelle de l'UE et de rendre cette mesure applicable dans l'ensemble de l'Union.

27. Il importe de noter que ce code doit seulement être utilisé par les États membres qui délivrent des permis assortis de cette restriction. De nombreux États membres n'ont pas de véhicules équipés d'éthylotest antidémarrage et, par conséquent, ne délivrent pas de permis comportant des restrictions liées à l'usage d'un tel dispositif. Ils peuvent continuer à le faire.

### C. La Commission européenne contribue aux efforts déployés par l'ONU au niveau mondial pour des routes plus sûres

28. La Commission européenne a salué l'engagement pris par l'ONU, à une conférence interministérielle extraordinaire tenue au Brésil les 18 et 19 novembre 2015, d'améliorer la sécurité routière dans le monde entier. La Déclaration de Brasilia, adoptée lors de la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, met l'accent sur la nécessité de faire de la sécurité routière une priorité mondiale.



29. La Commissaire aux transports, M<sup>me</sup> Violeta Bulc, a déclaré : « La Commission européenne est déterminée à améliorer la sécurité routière. Nous soutenons pleinement toutes les initiatives des Nations Unies tendant vers cet objectif majeur en matière de développement. Aujourd'hui, à mi-parcours de la Décennie d'action pour la sécurité routière, les Nations Unies vont évaluer les progrès accomplis jusqu'à ce jour et renouveler leurs engagements. L'UE est prête à soutenir et à renforcer ces travaux de son mieux. Elle dispose d'une expérience conséquente et de bonnes pratiques à partager avec d'autres régions. J'espère que les enseignements tirés de notre expérience pourront contribuer à sauver des vies également au-delà des frontières de l'UE. La Commission est fière d'être partie prenante à cet engagement global prioritaire en faveur de la sécurité routière ».

30. Les routes de l'UE sont de fait plus sûres aujourd'hui que jamais auparavant et l'UE est la région la plus sûre du monde à cet égard. En 2014, le taux de mortalité de l'UE était de 51 morts par million d'habitants, comparé à 93 décès par million d'habitants pour l'ensemble de la région européenne (53 pays, Fédération de Russie incluse) et 159 morts par million d'habitants dans les Amériques. Le nombre total de tués sur la route dans le monde est d'environ 1,2 million par année, dont quelque 25 900 seulement dans l'UE.

31. La réussite de l'UE est le résultat de nombreux facteurs contributifs. L'UE a fait de la sécurité routière une priorité politique et a lancé une large coopération transfrontières pour créer une zone de sécurité routière couvrant toute l'UE. Parmi les réalisations majeures dans le domaine législatif figurent l'usage obligatoire de la ceinture de sécurité et de sièges pour enfants adéquats, des principes contraignants pour la gestion des infrastructures de sécurité ainsi que des règles communes d'homologation et de contrôle technique des véhicules. Les informations relatives aux accidents de la route rassemblées par l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) et dans la base de données CARE offrent une solide base de connaissances pour la prise de décisions et l'élaboration des mesures les plus efficaces en matière de sécurité routière.



32. La deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière a rassemblé des ministres et chefs de délégations du monde entier ainsi que des représentants des organisations internationales et régionales et des acteurs issus de la société civile, des milieux universitaires et du secteur privé. La conférence a réaffirmé l'engagement de la communauté internationale en faveur des politiques, lois, mesures et actions pouvant éliminer les facteurs qui sont la cause, chaque année, de 1200 000

décès et 30 à 50 millions de traumatismes physiques dans le monde entier, touchant principalement des enfants et des jeunes gens pour un coût annuel global estimé à environ 500 milliards de dollars des États-Unis.

## **IV. Transport ferroviaire**

### **A. Système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS)**

33. En janvier 2015, la Commission européenne a adopté une série de spécifications améliorées pour l'ERTMS, fruit de deux années de coopération entre experts du transport ferroviaire. Ces nouvelles prescriptions techniques (spécifications techniques d'interopérabilité (STI)) sont entrées en vigueur dès leur notification aux États membres et sont applicables depuis le mois de juillet 2015 sur tout le réseau ferroviaire européen.

34. La décision adoptée par la Commission contient une série améliorée de spécifications systémiques détaillées recommandées par l'Agence ferroviaire européenne, l'« organe du système ERTMS », qui est le résultat des travaux que les parties prenantes s'étaient engagées à réaliser avec l'Agence dans le memorandum d'accord signé entre elles et la Commission à Copenhague, en 2012, pour exécuter ce qui avait été adopté dans la décision 2012/696/UE. Cette décision précise également les prescriptions techniques et les étend à l'ensemble du système ferroviaire de l'UE, comme cela a été le cas pour les autres STI (cf. actualités ferroviaires du 18 novembre 2014).

35. Les STI sont adoptées conformément aux règles relatives à l'interopérabilité (Directive 2008/57/CE) et elles définissent les normes techniques et opérationnelles qui doivent être respectées afin de veiller à ce que les trains puissent traverser l'Europe sans rencontrer de problèmes techniques et satisfaire aux prescriptions essentielles (sûreté, fiabilité et disponibilité, santé, protection environnementale, compatibilité technique et accessibilité). Les STI couvrent tous les aspects des systèmes ferroviaires tels que : infrastructure, énergie, matériel roulant, signalisation, contrôle des trains, gestion du trafic ferroviaire et applications télématiques pour les services de voyageurs et de fret.

### **B. Droits des voyageurs ferroviaires**

36. En mars, un rapport a été publié par la Commission concernant les droits des voyageurs ferroviaires.

37. Ce rapport offre un aperçu factuel de la situation des dérogations nationales en ce qui concerne les droits des voyageurs ferroviaires dans l'UE, ces cinq dernières années, depuis l'entrée en vigueur du Règlement pertinent le 3 décembre 2009. Les projections sur la future application des règles, à savoir le renouvellement des dérogations, sont basées sur les informations fournies par les États membres et sont sujettes à modification.

38. Ces cinq dernières années, seul quatre États membres ont pleinement appliqué le Règlement relatif aux droits des voyageurs ferroviaires, tandis que 22 autres ont accordé des dérogations à des degrés divers. Le rapport souligne également que les dérogations massives ont conduit à une insécurité sur le plan juridique à la fois pour les voyageurs et les professionnels du secteur ferroviaire. S'agissant de l'avenir, les conclusions du rapport montrent que seul un État membre de plus appliquera intégralement les règles dans un avenir proche. L'égalité des conditions de concurrence en ce qui concerne les entreprises ferroviaires et un niveau élevé de protection des voyageurs dans l'UE sont par conséquent encore loin d'être une réalité.



39. Les règles relatives aux droits des voyageurs ferroviaires s'appliquent en principe à tous les services de voyageurs ferroviaires dans l'UE. Toutefois, le Règlement offre la possibilité aux États membres d'accorder des dérogations à certains services nationaux<sup>1</sup>, soit pour faciliter la mise en place progressive du Règlement, soit pour prendre en compte les spécificités de certains services, notamment les services urbains, suburbains et régionaux. Les services ferroviaires qui peuvent bénéficier de dérogations sont les suivants :

- a) Services nationaux pour une période maximale de cinq ans, renouvelable deux fois;
- b) Services urbains, suburbains et régionaux;
- c) Services ou trajets dont une partie importante est effectuée en dehors de l'UE pour une période maximale de cinq ans. Cette dérogation peut être renouvelée.

40. Le 3 juillet 2015, la Commission a adopté des orientations interprétatives relatives au Règlement n° 1371/2007 (JO C 220 04 juillet 2015, p. 1) pour clarifier et renforcer l'application et le respect des droits des voyageurs ferroviaires dans l'Union européenne. Les orientations sont basées sur une évaluation détaillée du Règlement et de la jurisprudence pertinente. Elles visent à faciliter l'utilisation des transports ferroviaires aux passagers, notamment les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, et ainsi aider les sociétés de chemins de fer et les gestionnaires de gares à améliorer l'application du Règlement. Elles visent également à améliorer les activités entreprises par les autorités nationales pour faire respecter les règlements.

41. Les directives précisent certaines dispositions du Règlement, notamment les suivantes.

### **1. Champ d'application du règlement et dérogations accordées par les États membres**

42. Afin de garantir une protection uniforme des voyageurs ferroviaires dans tous les pays de l'UE, la Commission recommande que les dérogations soient seulement utilisées aussi longtemps que nécessaire pour appliquer progressivement l'intégralité du Règlement et pour certains services spécifiques.

### **2. Questions relatives au contrat de transport, à l'information et aux billets**

43. Les orientations mettent l'accent sur l'importance pour tous les acteurs de mettre à disposition des voyageurs des informations sur le voyage, les tarifs et la billetterie, y compris dans des formats alternatifs pour les personnes handicapées. L'offre d'une large gamme de billets par différents circuits de distribution garantira que toutes les catégories de voyageurs puissent bénéficier de billets à prix réduits.

### **3. Retards, annulations et correspondances manquées**

44. Les orientations précisent les droits des voyageurs en cas de perturbation du voyage. Pour les trajets avec correspondance, la Commission rappelle aux sociétés de chemin de fer de proposer des billets directs autant que possible et que les billets directs peuvent également consister en plusieurs billets séparés. Ainsi, les voyageurs détenteurs de billets distincts au titre d'un seul contrat de transport ont les mêmes droits à l'information, à l'assistance, au réacheminement, au remboursement ou à l'indemnisation que les voyageurs détenteurs d'un billet unique lorsqu'ils subissent un retard de plus de soixante minutes à leur destination finale.

<sup>1</sup> Aucune dérogation ne peut être accordée en ce qui concerne l'application des articles 9,11,12, 19, 20 (1) et 26.

#### 4. Droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite

45. Les orientations précisent que les sociétés de chemin de fer ne peuvent pas exiger la présentation d'un certificat médical avant de vendre un billet à des personnes handicapées ou à mobilité réduite ou de les autoriser à utiliser les services ferroviaires, ou pour justifier une demande d'assistance. La Commission insiste également sur la nécessité d'assurer au personnel de service une formation adéquate visant à les sensibiliser au handicap.

#### 5. Traitement des plaintes, respect des dispositions et coopération entre autorités nationales

46. Les sociétés de transport ferroviaire doivent mettre en place des mécanismes appropriés de traitement des plaintes et répondre aux voyageurs dans des délais stricts. Les autorités nationales doivent avoir les équipements et le personnel adéquats pour recevoir et traiter les plaintes des usagers et coopérer en cas de plaintes transfrontières. Elles doivent également mettre en place des moyens suffisants pour faire respecter le Règlement et, le cas échéant, sanctionner les infractions.

47. En outre, une autre étude a été publiée en 2015 par la Commission sur le coût et la contribution du secteur ferroviaire.

48. Le secteur ferroviaire contribue de manière importante à l'économie de l'UE et emploie directement 577 000 personnes réparties entre les opérations de transport de voyageurs et de marchandises et la gestion des infrastructures (voies ferrées et gares). Certaines estimations suggèrent que, si la chaîne d'approvisionnement des services ferroviaires est prise en compte dans son intégralité (par exemple en y incluant la construction de trains, les services de restauration, etc.), le poids économique du secteur ferroviaire européen s'élève à 2,3 millions d'emplois et 143 milliards d'euros de valeur ajoutée brute (environ 1,1 % du total). Le secteur ferroviaire est également indispensable à la stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration de la cohésion et des liens économiques et sociaux à l'intérieur des États membres et entre eux.

49. Les conclusions principales de l'étude sont les suivantes :

- Malgré un climat économique défavorable dans une grande partie de l'UE entre 2007 et 2012, la part du transport ferroviaire de voyageurs a augmenté, bien que la part de transport ferroviaire exprimée en tonne-km ait chuté de manière importante;
- Le coût total du secteur ferroviaire dans l'UE est de 110 milliards d'euros, dont 60 % sont couverts par les recettes du transport de voyageurs et de marchandises, 30 % par des subventions publiques et le reste par d'autres sources de revenu;
- Les chemins de fer des différents États membres varient considérablement en ce qui concerne leurs caractéristiques nationales, et toute analyse comparative de leurs taux d'efficacité doit prendre en compte les incidences des facteurs géographiques, démographiques et autres facteurs externes;
- Les taux d'efficacité dans le secteur ferroviaire sont également influencés par des effets d'échelle – certains États membres qui semblent fonctionner de manière moins efficace obtiennent en fait d'assez bons résultats une fois prise en compte la taille limitée de leur réseau;



- Certains États membres, notamment la Bulgarie, la Hongrie, la République tchèque et la Roumanie, disposent néanmoins d'une marge de manœuvre considérable pour améliorer la productivité totale du capital de leur secteur ferroviaire;
- Si tous les États membres devaient atteindre des taux d'efficacité équivalant à ceux des autres États obtenant les meilleurs résultats dans leur groupe, la valeur actualisée nette de la hausse correspondante de la valeur ajoutée brute (VAB) directe entre 2015 et 2030 pourrait être de 32 milliards d'euros; si l'on inclut la VAB indirecte générée par les secteurs en amont, les profits enregistrés s'élèveraient à 64 milliards d'euros;
- L'augmentation de l'activité ferroviaire résultant du réinvestissement des surplus opérationnels pourrait générer 1 600 emplois directs et un nombre à peu près équivalent d'emplois indirects sur la période 2015-2030;
- Diverses insuffisances dans les données limitent les possibilités d'analyse, et, partant, les éléments susceptibles d'éclairer le débat sur les politiques à mener aux niveaux national et européen.

### **C. Achèvement du réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif : trois nouveaux couloirs de fret ferroviaire européens opérationnels**

50. En novembre 2015, trois couloirs de fret ferroviaire européens – le couloir Scandinavie-Méditerranée, le couloir Baltique-Adriatique et le couloir mer du Nord-Baltique – sont devenus opérationnels, marquant l'achèvement du Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif qui comprend neuf couloirs. Six autres couloirs de fret ferroviaire étaient déjà devenus opérationnels en novembre 2013.

51. En matière de fret ferroviaire, ces couloirs constituent l'épine dorsale du réseau principal multimodal de l'UE. Ils constituent une initiative capitale de la Commission en vue de réaliser un espace ferroviaire européen vraiment unique pour le fret ferroviaire et celle-ci cofinance leurs activités par le biais du MIE. Les couloirs de fret ferroviaire favorisent la coopération transfrontières au niveau des États membres et des gestionnaires des infrastructures ferroviaires et renforcent la participation des utilisateurs au développement du système de fret ferroviaire européen, en particulier par l'intermédiaire de groupes consultatifs pour les entreprises et les terminaux ferroviaires. Le concept de couloir de fret ferroviaire vise à fournir des moyens de bonne qualité aux trains de fret internationaux en coordonnant la planification des capacités, le trafic et la gestion des infrastructures et en mettant en place pour chaque couloir des guichets uniques servant de points de contact aux clients.

## **V. Voies navigables**

### **A. Comité européen pour le développement de standards pour la navigation intérieure (CESNI)**

52. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a adopté, lors de sa session plénière de printemps tenue le 3 juin 2015, la résolution CCNR 2015-I-3 concernant la création et le fonctionnement d'un Comité européen pour le développement de standards pour la navigation intérieure (CESNI). La mission de ce comité comprend l'adoption de normes techniques dans divers domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, les technologies de l'information et les équipages; l'interprétation uniforme de ces normes et des procédures correspondantes; ainsi que

les délibérations sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement ou d'autres domaines de la navigation.

53. Le CESNI est composé d'experts représentant les États membres de la CCNR et de l'UE. Les pays membres de la CCNR (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse) et le reste des États membres de l'UE ont des droits de vote sur la base d'une voix par État. L'UE n'est membre ni de la CCNR ni du CESNI. Toutefois, elle peut participer aux travaux du CESNI, de même que les organisations internationales dont la mission couvre les zones concernées par le CESNI, sans disposer du droit de vote.



54. Le CESNI adopte les normes à l'unanimité des États membres de la CCNR et de l'UE présents. En l'absence de consensus concernant la décision de mettre l'adoption de normes à l'ordre du jour, le CESNI statue à la majorité des deux-tiers des membres présents à la réunion. Dans un deuxième temps, le CESNI adopte des normes à l'unanimité des États membres de la CCNR et de l'UE présents. Une fois adoptées, les normes se voient attribuer un numéro de référence unique et sont publiées.

55. La CCNR a acquis une expérience considérable en matière d'établissement de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. Établi dans le cadre de la CCNR et avec la participation de l'ensemble des États membres de l'UE, le CESNI possède par conséquent le savoir-faire et la représentativité géographique nécessaires pour élaborer des normes communes à l'ensemble du réseau de voies navigables de l'Union européenne.

56. Les travaux préparatoires à l'élaboration d'une norme technique uniforme pour les bateaux de navigation intérieure à appliquer au sein de l'UE et de la CCNR ont débuté dans le cadre du Groupe de travail commun existant qui soutient la mise en œuvre de la directive du Parlement européen et du Conseil n° 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive du Conseil n° 82/714/CEE.

57. Le Groupe de travail commun a comparé les prescriptions techniques en vigueur applicables au titre de la législation de l'UE et dans le cadre de la CCNR et élaboré des solutions uniformes dans les domaines où existaient des divergences. Le CESNI a poursuivi les travaux du Groupe de travail commun et a l'intention d'adopter une norme établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

## **B. Voies navigables dans les Réseaux de transport transeuropéens (RTE-T)**

58. En juillet 2015, au titre du premier appel aux demandes de financement du MIE, l'UE a approuvé des subventions d'une valeur totale de 1,33 milliard d'euros pour les infrastructures des voies navigables. Les projets approuvés amélioreront les liaisons des régions industrielles et des zones urbaines et les relieront aux ports. La priorité a été donnée aux projets renforçant les points multimodaux d'interconnexion entre les voies navigables et d'autres modes de transport. L'appel aux demandes de financement a



également servi à appuyer une nouvelle génération de projets de services d'informations fluviales et également des études telles que le projet FAIRway (sept initiatives en Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie et Slovaquie) visant à accélérer la suppression de goulets d'étranglement et la réalisation de conditions de navigation stables sur le Danube (dans le cadre du Plan directeur du Danube).

59. En outre, dans le cadre du MIE, en novembre et décembre 2015, l'UE a approuvé deux actions d'appui aux programmes en faveur de la CCNR et de la Commission fluviale du Danube. Les actions sont destinées à renforcer les deux commissions fluviales dans les questions relatives aux normes techniques et aux recommandations (cf. CESNI), à l'observation des marchés, à la consultation des groupes d'experts et des parties prenantes, etc. Les actions d'appui aux programmes devraient également contribuer à garantir que la longue expérience et le savoir-faire technique de la CCNR et de la Commission du Danube seront pris en compte de manière adéquate dans la mise en œuvre des couloirs RTE-T, du Plan d'action NAIADES II, dans l'obtention de conditions de navigation satisfaisantes dans les dix couloirs de navigation intérieure des RTE-T d'ici à 2030, dans la mise en place de services d'information fluviale, etc.

60. Enfin, au cours de l'année 2015, l'UE a collaboré étroitement avec les ports et opérateurs de navigation intérieure pour examiner la mise en œuvre de mesures liées à l'UE telles que l'introduction de carburants propres dans les principaux couloirs de navigation intérieure (par exemple, le Schéma directeur GNL), le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) au financement des infrastructures de navigation intérieure, l'enquête sur les besoins financiers des opérateurs de voies de navigation intérieure ou l'introduction d'innovations et de systèmes de transport intelligents dans le secteur.

61. D'un point de vue législatif, le Parlement européen et le Conseil ont bien avancé en ce qui concerne la finalisation de la révision de la directive 2006/87 sur les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure. La Commission a également mené une étude d'impact exhaustive en ce qui concerne les moyens d'améliorer la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et de membre d'équipage de bateau de navigation intérieure. Il est prévu de présenter une nouvelle proposition de loi devant le Parlement et le Conseil en 2016.

## **VI. Continuité de la mobilité des voyageurs à la suite d'une perturbation du système de transport**

### **A. Brême et Östersund proclamées lauréates de la mobilité urbaine durable en Europe**

62. Le 23 mars, lors d'une cérémonie tenue à Bruxelles, la Commissaire européenne aux transports, M<sup>me</sup> Violeta Bulc a décerné à la ville de Brême (Allemagne) le Prix du meilleur plan de mobilité urbaine durable. Östersund (Suède) s'est vu attribuer le Prix de la Semaine européenne de la mobilité par M. Karl Falkenberg de la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne.

63. « Ces villes ont trouvé des moyens créatifs et innovants d'améliorer l'environnement urbain en utilisant des solutions de transport plus propres. J'aimerais féliciter toutes nos villes finalistes de s'être attaquées à leurs problèmes respectifs avec autant d'enthousiasme et de détermination. Brême donne un excellent exemple de l'utilisation du retour d'information de ses habitants dans le but d'élaborer les projets de mobilité urbaine de la ville en tirant les leçons des expériences passées et en agissant en coordination avec des villes et partenariats comparables. Östersund est

désormais reconnue pour son ambitieux programme de campagne comprenant un large éventail de moyens de transport durables présenté durant la Semaine européenne de la mobilité de 2014 » a déclaré M<sup>me</sup> Bulc.

64. M. Karl Falkenberg, Directeur général de la Direction générale de l'environnement, a commenté : « IL ne paraît pas exagéré de vouloir respirer un air pur – mais la pollution atmosphérique écourte encore inutilement la vie de trop nombreux Européens sur tout notre continent. Une grande partie de cette pollution provient des transports privés, il est donc extrêmement encourageant de voir ces solutions propres et vertes à la question de la mobilité urbaine. Une mobilité améliorée ne signifie pas seulement une meilleure qualité de l'air, mais aussi une réduction des émissions, moins de bruit et un environnement urbain plus sain pour tous ».

65. Le jury a, en particulier, salué Thessalonique (Grèce) pour avoir fait preuve d'un engagement considérable dans le domaine des plans de mobilité urbaine durable. La ville grecque, qui a adopté son premier plan de mobilité urbaine durable en février 2014, a déployé des efforts considérables, dans des conditions difficiles, afin d'établir des procédures entièrement nouvelles pour la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de son plan de mobilité.

66. Brême remporte le prix de 10 000 euros en raison de son approche imaginative et systématique du suivi et de l'évaluation. Une plateforme Web interactive a été utilisée pour recueillir les réactions des habitants. Sur la base de ces renseignements et d'autres données, une analyse FFPM (forces, faiblesses, possibilités et menaces) a été menée. Cinq scénarios différents ont alors été examinés, montrant l'effet de diverses mesures, par exemple celui de gros investissements dans les transports publics, ou de mesures plus modestes visant à encourager la marche ou les déplacements à vélo. Les scénarios étudiés ont démontré que la promotion d'une mobilité active constituait la stratégie la plus efficace pour Brême. Finalement, une analyse coûts-avantages a été menée sur les conseils d'experts extérieurs.

67. Étant donné que les juges avaient basé leur évaluation sur l'efficacité des stratégies de suivi et d'évaluation, ils ont été particulièrement impressionnés par Brême. Ils ont notamment apprécié la capacité de la ville à continuer d'apprendre et à communiquer ces enseignements efficacement aux parties prenantes. Des réunions-débats et des kiosques d'information sont utilisés pour sensibiliser les habitants.

68. Les autres finalistes étaient Dresde (Allemagne) et Gand (Belgique). Östersund a participé à la Semaine européenne de la mobilité pendant douze années d'affilée et le succès remporté cette année – gagner une vidéo promotionnelle d'une durée de 3 minutes – fait suite à sa sélection en tant que finaliste en 2012. En tant que ville comptant largement plus de 7 000 étudiants, Östersund collabore étroitement avec Mid Sweden University (Université de Suède centrale) pour encourager les étudiants à se déplacer de manière durable. L'an dernier, la ville a privilégié la coopération et l'inclusion, par exemple en organisant une formation de trois jours pour apprendre aux jeunes migrants à faire du vélo. Östersund est aussi un des principaux partenaires du projet d'autoroute verte qui vise à créer un itinéraire exempt de combustibles fossiles long de 440 km couvrant la Suède et la Norvège.

69. La ville a également mis en place une série de mesures permanentes, notamment des infrastructures améliorées pour les déplacements à vélo et à pied, de nouveaux abris-bus, une application d'information en temps réel pour les usagers des transports publics et des infrastructures de recharge des véhicules électriques.

70. Murcie (Espagne) et Vienne (Autriche) étaient les deux autres finalistes.

*Contexte*

71. Le prix du meilleur plan de mobilité urbaine durable est décerné aux autorités locales qui font preuve d'excellence sur le thème donné. Cette année, l'accent était mis sur le suivi et l'évaluation des processus de planification et des mesures de mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable. En 2015, le prix a attiré 17 candidatures provenant de 10 pays.

72. Le jury du Prix du meilleur plan de mobilité urbaine durable était composé des spécialistes suivants dans les domaines du transport et de la planification urbaine : Patrizia Malgieri, TRT (Trasporti e Territorio); Aljaž Plevnik, UIRS (Urbanistični inštitut Republike Slovenije); et Susanne Boehler-Baedeker, Rupprecht Consult.

73. Au total, 38 villes situées dans 18 pays ont posé leur candidature au Prix de la Semaine européenne de la mobilité. Ces villes ont été sélectionnées sur la base d'un lien fort avec le thème choisi pour la Semaine de la mobilité de 2014, qui était « Nos rues, notre choix ».

74. Le jury était composé de quatre experts indépendants dans le domaine des transports : William Todts, T & E (Transport & Environment); Robert Pressl, FGM-AMOR (Austrian Mobility Research); Vincent Meerschaert, Traject; et Benedicte Swennen, ECF (Fédération européenne des cyclistes); la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne et la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de l'UE y étaient également représentés.

## **VII. Réduction de la dépendance à l'égard du pétrole et lutte contre le changement climatique**

### **Création d'un groupe d'experts sur les carburants de substitution – Le Forum pour des transports durables**

75. Comme suite à l'adoption de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, la Commission européenne a annoncé, le 23 avril 2015, la création du Forum pour des transports durables.

76. Ce Forum a pour rôle d'aider la Commission à faire progresser l'application de la stratégie « Énergie propre et transports » et de faciliter la mise en œuvre de la directive 2014/94/UE. Il assiste la Commission dans la mise en œuvre des actions et des programmes de l'Union destinés à promouvoir le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'UE dans les domaines de l'énergie et du climat.

77. Le Forum rassemble des États membres et des acteurs de l'industrie des carburants de substitution. Il permettra d'avoir un dialogue structuré, de mettre en commun les pratiques optimales et de renforcer la coordination, fournissant ainsi la possibilité de débattre de questions pratiques qui pourraient se poser lors du processus de mise en œuvre de la directive 2014/94/UE.

78. La réunion d'inauguration du Forum s'est tenue le 29 juin 2015. Le Forum fonctionne avec la structure suivante : une plénière, un secrétariat et des sous-groupes techniques non permanents chargés de poursuivre l'élaboration des actions décrites dans la décision de la Commission. Le Forum envisage notamment de :



- Fournir des conseils et des compétences techniques à la Commission concernant l'élaboration et la mise en œuvre de la législation, des politiques, des projets et des programmes dans le domaine des carburants de substitution et contribuer au développement d'un secteur des transports économe en énergie et sans émissions de carbone;
- Faciliter les échanges d'informations sur les initiatives, projets et partenariats portant sur des carburants de substitution pour les transports;
- Formuler des avis, présenter des rapports ou développer et proposer des solutions innovantes à la Commission, soit à la demande de celle-ci, soit de sa propre initiative, sur toutes questions pertinentes au regard de la promotion des carburants de substitution pour les transports dans l'Union.

## VIII. Systèmes de transport intelligents

### A. Conférence de 2015 sur les STI « Une stratégie numérique pour la mobilité : de la capacité à la connectivité »

79. La Commission européenne a organisé sa cinquième Conférence sur les systèmes de transport intelligents à Bruxelles, le 24 avril 2015. L'objectif de cette manifestation de haut niveau était de donner un aperçu de la situation en ce qui concerne un certain nombre d'actions clés et d'initiatives importantes dans le cadre du Plan d'action pour les STI et de la directive 2010/40/UE sur les STI.



80. Au cours de la Conférence de 2015 sur les STI, des thèmes tels que les données utilisées pour numériser les transports, la mobilité en tant que service et la connectivité et l'automatisation ont été débattus. Cette Conférence a rassemblé des représentants de haut niveau des institutions européennes et des représentants des parties prenantes publiques et privées de la communauté des STI.

### B. Mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux au titre de la directive 2010/40/UE sur les STI

81. Une consultation publique a été organisée pour recueillir les avis des acteurs concernés et des parties intéressées, notamment les citoyens de l'UE et les organisations publiques et privées, et rassembler des données (quantitatives) sur les questions relatives à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Les réponses à cette consultation publique seront prises en considération pour l'élaboration de spécifications pertinentes dans le cadre de la directive sur les STI.

82. Les STI peuvent contribuer de manière importante à la mise en place d'un système de transport plus durable, plus sûr et plus efficace et la directive STI a été adoptée pour accélérer le déploiement de ces technologies innovantes dans toute l'Europe. La directive STI prévoit l'adoption, sous la forme d'un acte de délégation, des spécifications fonctionnelles, techniques et organisationnelles nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de services d'informations sur les déplacements multimodaux dans l'ensemble de l'Union européenne (Action prioritaire « A » de la



directive STI). Cet acte de délégation, à caractère contraignant, énoncera les prescriptions ou autres règles pertinentes à suivre en cas de déploiement.

83. Ces spécifications viseront à garantir l'interopérabilité des données et des services de transports, en se fondant autant que possible sur les normes et la technologie existantes. À l'heure actuelle, les services multimodaux d'information dans toute l'Europe sont dépourvus d'interopérabilité et constituent une offre fragmentée, notamment en termes de couverture modale et géographique, d'information en temps réel et de niveau de qualité. Cette initiative devrait contribuer à la continuité transeuropéenne et à la prestation harmonisées de services d'information sur les déplacements multimodaux, ce qui devrait, à son tour, encourager un transfert vers des modes durables de transport et, par conséquent, améliorer l'efficacité de la gestion du réseau de transports européen.

84. Le champ d'application de ces spécifications n'inclut pas la billetterie multimodale intégrée; toutefois, ceci demeure un objectif à long terme de la Commission européenne.

85. Les services d'information et de planification des déplacements multimodaux permettent aux voyageurs de planifier leur déplacement d'un point A à un point B en comparant différentes options associant différents modes de transport. Ces services peuvent combiner les modes de transport suivants : aérien, ferroviaire, maritime ou fluvial, en autocar, transports publics, transport à la demande, marche et cyclisme. Ces services peuvent permettre au voyageur de recevoir des informations d'itinéraire personnalisées en fonction de ses préférences ou de ses besoins spécifiques en matière de déplacement, notamment l'itinéraire le plus rapide, le moins cher, avec le moins de correspondances, le plus écologique, ou encore le plus accessible pour les personnes à mobilité réduite, ou simplement une proposition d'itinéraire basée sur le(s) mode(s) de transport qu'il souhaite utiliser (par exemple cyclisme ou transports publics).

86. Les utilisateurs d'informations sur les déplacements multimodaux sont principalement des usagers se déplaçant sur des itinéraires qui peuvent être nouveaux, peu fréquents ou réguliers/quotidiens. Les voyageurs peuvent avoir besoin d'informations pour les aider à sélectionner le mode de transport le moins coûteux, le plus rapide ou le mieux adapté à leurs horaires pour un déplacement donné. En outre, les voyageurs peuvent souhaiter être au courant de toute modification d'un déplacement qu'ils entreprennent, qu'il s'agisse de perturbations, de modifications d'itinéraires ou de la durée prévue du déplacement. Les utilisateurs peuvent avoir besoin d'informations pour de courts trajets locaux ou des voyages plus longs, notamment ceux exigeant le franchissement de frontières.

87. Toutefois, les utilisateurs de services d'information sur les déplacements multimodaux ne se limitent pas aux seuls voyageurs. De plus en plus, les opérateurs de transport et les autorités compétentes en matière de transport utilisent également ces services afin d'optimiser leur gestion du réseau de transport en utilisant des informations en temps réel sur les perturbations et incidents pour réorienter le flux de trafic dans de bonnes conditions. En outre, cette information en temps réel permet aux entreprises de logistique et de fret de choisir chaque jour, en toute connaissance de cause, le meilleur itinéraire pour mener efficacement leurs opérations en évitant les perturbations et les incidents.

88. Les services multimodaux d'information peuvent être fournis aux utilisateurs par divers moyens. Certains utilisateurs préfèrent toujours accéder à l'information par des services dotés de personnel tels que les permanences téléphoniques ou les centres de voyage ouverts au public sans rendez-vous, mais la majorité de ces services sont maintenant fournis en ligne par le biais d'un navigateur ou d'une application de téléphonie mobile. L'information est fournie par divers types d'organisations incluant

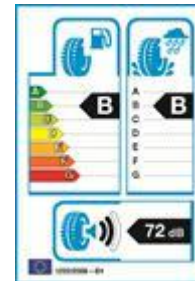
notamment les opérateurs de transport, les autorités chargées des transports, les initiatives du secteur public et les sociétés technologiques du secteur privé.

## IX. Règlements relatifs aux véhicules

89. Les pneumatiques de mauvaise qualité ou usagés avec une profondeur de sculpture insuffisante peuvent faire déraiper votre voiture par temps de pluie ou lors du freinage. Des pneumatiques neufs et de bonne qualité assurent une bonne tenue de route à votre véhicule, économisent le carburant et réduisent le bruit et les émissions.

90. Étiquettes indiquant les notations des pneumatiques en matière de rendement énergétique, d'adhérence et de bruit.

91. L'UE a mis en place un système d'étiquetage (à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2012) pour aider les consommateurs à choisir les meilleurs pneumatiques en termes de rendement énergétique, d'adhérence et de bruit. Les pneumatiques pour voitures et véhicules commerciaux légers doivent être pourvus d'un autocollant présentant des informations sur le produit. Pour les pneumatiques des véhicules poids-lourds, l'étiquette figure sur les documents techniques et sur les sites Web.



92. Les pneumatiques économes en carburant – s'ils étaient largement utilisés – pourraient faire économiser environ 6,6 Mtep (millions de tonnes d'équivalent pétrole) de carburant par an d'ici à 2020. Ils pourraient aussi réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 4 millions de tonnes par an, ce qui équivaut à retirer 1,3 million de voitures de tourisme des routes de l'UE chaque année.

93. Les étiquettes indiquent la capacité de freinage d'un pneu sur route mouillée. Les pneumatiques à haut rendement peuvent réduire la distance de freinage de plusieurs mètres.

94. Les étiquettes permettent aussi de savoir quels pneumatiques sont les moins bruyants.

95. L'UE est Partie contractante aux Accords de 1958 et 1998 sur la construction de véhicules administrés par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). À compter du 1<sup>er</sup> novembre 2014, un grand nombre de Règlements de l'ONU sont devenus des lois contraignantes de l'UE par le biais de l'application des dispositions pertinentes du Règlement (CE) n° 661/2009 sur la sécurité générale des véhicules à moteur (Règlement de sécurité générale), qui a abrogé plus de 50 directives de l'UE et a remplacé la majorité d'entre elles par 70 Règlements de l'ONU couvrant le même domaine.

96. Le souci principal de la Commission européenne était d'achever avec succès la réforme de l'Accord de 1958 grâce à l'adoption rapide de sa troisième édition révisée qui promet d'apporter des avantages substantiels en termes de facilitation des échanges et d'amélioration de la position concurrentielle de l'industrie automobile de l'UE sur un marché mondial dont le centre de gravité continue de se déplacer vers les pays émergents. Déjà, des partenaires importants de l'UE tels que la Chine, l'Inde et le Brésil, ainsi que d'autres pays de la région asiatique, ont clairement manifesté un intérêt croissant à adhérer à l'Accord de 1958.

97. Une quantité considérable d'énergie a également été consacrée à l'adoption possible du nouveau Règlement de l'ONU sur l'homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA), dans le cadre de la réforme de l'Accord de 1958, afin de permettre au moins une application partielle du système par les Parties contractantes en 2016. Ayant à l'esprit que l'IWVTA sera seulement établie entre les

Parties contractantes à l'Accord de 1958, excluant ainsi d'importants partenaires de l'UE, la nécessité de promouvoir l'adhésion d'un nombre croissant de pays à cet accord devient plus évidente.

98. Les efforts de la Commission européenne se sont orientés vers le renforcement de l'application de normes convenues au niveau international dans le cadre de la CEE et de les compléter par une coopération réglementaire bilatérale régulière avec les partenaires clés de l'UE. À cet égard, les négociations avec les États-Unis d'Amérique dans le cadre du Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement sont d'une importance capitale.

99. Au niveau européen, la Commission a travaillé avec acharnement à la mise au point de procédures d'essai rigoureuses pour les émissions des véhicules. À l'heure actuelle, les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des véhicules diesel, lorsqu'elles sont mesurées sur route, sont plus élevées que lorsqu'elles sont mesurées sur le cycle d'essai réglementaire (NCEE). Pour remédier à cet écart, la Commission travaille à mettre au point des procédures de contrôle des émissions en conditions de conduite réelles.

100. Cette procédure complétera la procédure actuelle en laboratoire (NCEE) pour vérifier que les niveaux d'émission des oxydes d'azote (NOx) et, à un stade ultérieur, les nombres de particules (PN) mesurés pendant l'essai en laboratoire sont confirmés en conditions de conduite réelles. Les émissions de polluants seront mesurées par des systèmes portables installés sur le véhicule. L'essai en conditions réelles réduira de manière importante les différences actuellement observées entre les émissions mesurées en laboratoire et celles mesurées sur route dans des conditions réelles et, dans une large mesure, limitera le risque de tricherie à l'aide d'un dispositif de manipulation.

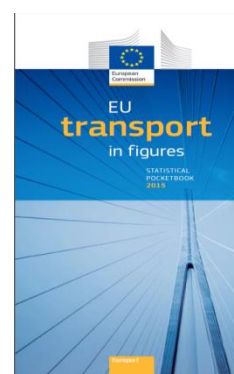
101. Sous réserve de l'approbation du Parlement européen, les limites d'émissions à ne pas dépasser convenues par les États membres en octobre 2015 entreront en vigueur à partir de septembre 2017.

## X. Publications

### A. Les transports dans l'UE en chiffres 2015

#### 1. Valeur ajoutée brute

102. Avec environ 562 milliards d'euros en valeur ajoutée brute (VAB) aux prix de base, le secteur des services de transport et de stockage (y compris les activités de poste et de courrier) représentaient environ 4,9 % de la VAB totale dans les 28 États de l'UE en 2012. Toutefois, ce chiffre comptabilise seulement la VAB des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de services de transport (et connexes au transport) et les opérations de transport pour compte propre ne sont pas incluses.



#### 2. Emploi

103. En 2013, le secteur des services de transport et de stockage (y compris les activités de poste et de courrier) dans les 28 États de l'UE employait environ 11 millions de personnes, à savoir environ 5,1 % de la population active totale. Environ 53 % d'entre elles travaillaient dans les transports terrestres (routes, chemins de fer et oléoducs), 3 % dans les transports maritimes ou fluviaux (mer et voies navigables), 4 % dans les transports aériens, 25 % dans les activités d'entreposage et

les services auxiliaires des transports (tels que manutention, stockage et entreposage des marchandises) et les 16 % restants dans les activités de poste et de courrier.

### **3. Dépenses des ménages**

104. En 2013, il était estimé que les ménages privés dans les 28 États de l'UE avaient dépensé 961 milliards d'euros, soit approximativement 12,8 % de leur consommation totale, sur des articles liés aux transports. Presque 26 % de cette somme (environ 248 milliards d'euros) ont été utilisés pour acheter des véhicules, plus de la moitié (520 milliards d'euros) a été dépensée pour faire fonctionner des équipements de transport personnels (par exemple pour acheter du carburant pour la voiture) et le reste (193 milliards d'euros) a été dépensé pour les services de transport (par exemple billets d'autobus, de train, d'avion).

### **4. Transport de marchandises**

105. On estime qu'en 2013, l'ensemble des activités de transport de marchandises dans les 28 États de l'UE représentait 3 481 milliards de tkm. Ce chiffre comprend les transports aériens et maritimes à l'intérieur de l'UE, mais non les activités de transport entre l'UE et le reste du monde. Les transports routiers représentaient 49,4 % de ce total, les transports ferroviaires 11,7 %, les voies navigables 4,4 % et les oléoducs 3,2 %. Le transport maritime à l'intérieur de l'UE était le deuxième mode le plus important avec une part de 31,3 % tandis que les transports aériens à l'intérieur de l'UE représentaient seulement 0,1 % du total.

### **5. Transport de voyageurs**

106. On estime qu'en 2013, l'ensemble des activités de transport de voyageurs dans les 28 États de l'UE par tout moyen motorisé de transport représentait 6 465 milliards de pkm, soit une moyenne de 12 700 km par personne. Ce chiffre comprend les transports aériens et maritimes à l'intérieur de l'UE, mais non les activités de transport entre l'UE et le reste du monde. Les voitures particulières représentaient 72,3 % de ce total, les deux-roues motorisés 1,9 %, les autobus et les autocars 8,1 %, les chemins de fer 6,6 % et les tramways et métros 1,5 %. La part des transports aériens et maritimes à l'intérieur de l'UE était de 9 % et 0,6 % respectivement.

### **6. Sécurité**

107. Routes : 25 938 personnes ont été tuées dans des accidents de la route (décès dans un délai de trente jours) en 2013, soit 7,8 % de moins qu'en 2012 (28 143 tués). En comparaison avec 2001, le nombre de décès imputables aux accidents de la route était inférieur de plus de la moitié (-52,8 %). Chemins de fer : 97 passagers ont perdu la vie en 2013; ce chiffre ne comprend pas les victimes parmi les employés des chemins de fer ou d'autres personnes heurtées par des trains. Avion : 120 personnes ont trouvé la mort en 2013.

## **XI. Coopération entre la CEE et l'Union européenne**

108. 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, du Conseil économique et social (ECOSOC), ainsi qu'au Comité des transports intérieurs et à ses organes subsidiaires.