

**Contribution du Grand-Duché de Luxembourg par le  
Ministère du Développement Durable et des Infrastructures**

**UN AVENIR DURABLE POUR LES TRANSPORTS : VERS UN SYSTÈME INTÉGRÉ,  
CONVIVIAL ET FONDÉ SUR LA TECHNOLOGIE**

Par la présente le Luxembourg apporte sa contribution au débat lancé par la Commission européenne en vue de déterminer les mesures pour l'avenir au niveau communautaire dans le domaine des transports.

Avant de s'exprimer au sujet des solutions envisagées, le Luxembourg voudrait faire part de son avis sur l'analyse des défis présentés par la Commission.

**IDENTIFICATION DES DEFIS**

Le Luxembourg juge correct le constat que c'est principalement dans le domaine de l'environnement que des progrès supplémentaires sont nécessaires et est disposé à appuyer entièrement les initiatives qui tentent d'améliorer la situation actuelle.

## PROPOSITIONS DE MESURES

### **1) infrastructure**

#### a) intégration

Tout comme la Commission le Luxembourg vise à optimiser le fonctionnement du système de transport avec une approche d'intégration et d'interconnexion entre les différents modes de transports. Le Luxembourg désire notamment que la mobilité douce soit prise en compte en tant que véritable mode de transport alternatif. Ses effets bénéfiques ne se mesurent pas uniquement en relation avec les problèmes liés aux transports, mais aussi à la santé et à l'environnement.

L'existence de chaînes de mobilité efficaces constitue une condition déterminante pour la mobilité combinée. Une meilleure coopération et coordination entre différents niveaux de compétence (communautaire, national, local) en est évidemment la clé de voûte. L'action communautaire pourrait s'intéresser à l'amélioration de cette interaction.

#### b) continuité

Par ses investissements la Communauté devrait ambitionner l'établissement d'une véritable continuité du réseau, de sa qualité et des services offerts à travers l'UE.

#### c) meilleure exploitation

L'optimisation des infrastructures existantes par l'instauration de corridors prioritaires pour un certain type de transports est une solution louable mais devrait cependant ne pas léser des intérêts vitaux nationaux rattachés à certaines parties du tracé.

### **(2) financement et politique des prix**

#### a) internalisation des coûts externes

Le Luxembourg maintient son attachement au concept de report modal visant à favoriser des modes de transport plus écologiques et appuie les initiatives touchant à l'internalisation des coûts externes. Les mesures à prendre devraient être perçues comme dispositif de réduction de la circulation routière visant parallèlement le développement des moyens de transport en commun pour parvenir à un partage modal. La durabilité des transports se concrétisera uniquement si les redevances d'usage sont ajustées aux coûts réellement occasionnés par les systèmes de transports respectifs. Une condition d'une telle réussite consiste en une politique de tarification efficace des transports, par le rapprochement des principes de tarification, mais également par une meilleure répartition des recettes en faveur des modes les moins polluants, et, pour chaque mode, par un meilleur reflet dans

les prix des coûts externes engendrés.

Seule cette méthode permet d'établir le prix réel du transport et incitera un choix éclairé des usagers. Conformément à cette réflexion, le Luxembourg continue à soutenir la proposition d'extension du champ d'action de la directive dite *eurovignette*.

b) affectation des revenus

Même si le Luxembourg favorise l'investissement des revenus dans des projets liés aux objectifs d'amélioration de la mobilité, il rejette néanmoins une affectation dictée et insiste sur le respect des principes de subsidiarité et de non-affectation des recettes.

### **(3) technologie**

Un facteur déterminant pour préserver la compétitivité des opérateurs et de l'industrie européens consiste à soigner et à épauler son potentiel innovateur. Le soutien à l'innovation technologique est dans ce contexte un facteur essentiel pour la stratégie communautaire. La rationalisation de la recherche et des développements par l'organisation d'une coordination au niveau communautaire est la bonne voie à suivre.

### **(4) cadre législatif**

a) réglementation

La dernière décennie a été caractérisée par une cadence et un volume impressionnant du développement du cadre législatif. La nouvelle réglementation a certes permis de solidifier le marché unique des transports, de consolider un niveau élevé de sécurité et de sûreté et mettent en place des droits des passagers tangibles. Il importe maintenant que cette législation soit correctement transposée et appliquée pour en mesurer toute sa pertinence. Afin d'être en mesure d'apprécier les répercussions de la législation en place et de décider des prochaines étapes il serait judicieux de décélérer le rythme par laquelle la Communauté légifère.

b) normes douces

De façon générale le Luxembourg estime que les initiatives au niveau communautaires ne devraient pas inéluctablement aboutir à l'édiction d'une couche réglementaire supplémentaire mais pourraient inclure davantage de solutions reposant sur des normes douces. Certains objectifs pourraient être atteints grâce à des moyens plus nuancés et adaptés, tout aussi bien en ce qui concerne leur champ d'application que leur nature.

#### c) situations nationales spécifiques

Les situations nationales spécifiques devraient être prises en compte dès l'élaboration des propositions d'instruments par la Commission. La recherche d'une solution pour remédier à une situation insatisfaisante à un ou plusieurs endroits de la Communauté ne devrait pas mener à la création de problèmes supplémentaires à un autre endroit.

Il y a également lieu de veiller à ce que le champ d'application retenu dans un instrument suive l'esprit du marché unique et s'oriente moins à la notion de frontières nationales (cf. directive sur les charges aéroportuaires).

#### d) libéralisation

Afin d'éviter une détérioration des conditions sociales des travailleurs des transports et la concurrence déloyale, le Luxembourg demande que les ouvertures de marchés n'interviennent qu'à condition que le cadre concurrentiel soit équivalent au sein de l'espace libéralisé.

#### e) propositions concrètes

Le Luxembourg soutient pleinement les efforts visant à généraliser les règles portant sur les droits des passagers et particulièrement des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

En ce qui concerne la sécurité routière le Luxembourg a toujours salué les initiatives communautaires. Le Luxembourg regrette évidemment que, malgré les progrès considérables, la Communauté n'atteigne pas son objectif de la réduction de moitié du nombre de victimes d'accidents de la route d'ici 2010. Le Luxembourg désire poursuivre le travail en vue d'améliorer cette situation.

Dans ce contexte, le Luxembourg réitère son souhait qu'il y ait des progrès dans la répression transfrontalière des infractions routières afin de combler les failles admettant l'impunité sur base de la résidence de l'automobiliste en infraction. Une telle initiative devra cependant intervenir sous une forme adéquate comme cela avait déjà été soulignée par le Conseil dans ses conclusions sur la sécurité routière et juin 2006 et confirmé dans le cadre des discussions sur la proposition de directive que la Commission se prête à réviser.

Le Luxembourg aimerait voir une nette amélioration des conditions de sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes). Comme la révision à mi-parcours du plan d'action sur la sécurité routière avait déjà pu le souligner, les piétons et les cyclistes demeurent particulièrement exposés. Dans ce contexte il faut relever que les piétons de plus de 65 ans sont touchés de manière

disproportionnée. La Commission a justement relevé le vieillissement de la population au sein de l'UE comme un facteur primordial à prendre en compte pour forger la stratégie des transports de demain. Il est indispensable de prêter une attention tout particulière aux conditions de sécurité des gens âgés.

#### **(5) comportement**

La mise en place de chaînes de mobilité efficaces et la sensibilisation adéquate des usagers devrait contribuer à modifier les habitudes des usagers et à les diriger vers les modes et combinaisons modales les plus efficaces en termes de mobilité et de consommation d'énergie.

#### **(6) dimension externe**

##### a) concurrence équitable

La Communauté doit veiller à prendre en considération de manière adaptée le contexte concurrentiel international dans les mesures contraignantes qu'elle adopte à l'égard de ses opérateurs et de son industrie afin d'éviter de pénaliser le secteur européen des transports. Ce constat vaut notamment pour l'aviation civile et plus particulièrement pour le transport aérien de fret.

##### b) l'UE sur la scène internationale

Le Luxembourg approuverait que la Communauté joue un rôle plus important sur la scène internationale et puisse jouir d'une visibilité accrue. Le Luxembourg appuie ainsi l'adhésion de la Communauté aux forums internationaux de transports que ce soit l'OACI, l'OMI, l'OTIF ou autres. Une coordination et une action unie sont indispensables si l'on veut couronner de succès la défense des intérêts européens et la prise d'influence au niveau international. L'UE fait preuve d'une force innovatrice remarquable et devrait jouer d'avantage le rôle d'exemple et donner des impulsions aux autres grandes régions.