

N O T E
A LA COMMISSION EUROPEENNE (DG TREN)

-=-=-=-=-

Objet : Réponse des Autorités françaises à la consultation ouverte par la Communication de la Commission « Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie »

Réf : Communication de la Commission du 17 juin 2009 « Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie »

Les autorités françaises accueillent avec grand intérêt la publication de la communication du 17 juin 2009 intitulée « Un avenir durable des transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie ». D'ici 2020, l'Union européenne devra faire face à de nombreux enjeux : le prochain livre blanc représente une opportunité pour élaborer une stratégie globale, intégrée et transversale à même de relever les défis des années qui viennent. Concevoir un système de transports durable intégrant les services, les véhicules et les infrastructures nécessite d'envisager des actions au niveau des trois piliers du développement durable : économique, social et environnemental. Il conviendra en outre d'établir une cohérence toujours plus étroite avec les autres politiques européennes s'agissant par exemple de celles relatives au changement climatique et à l'énergie, de celles ayant trait à la santé et à l'environnement, de celle de la concurrence et du marché intérieur , de celle de la recherche ou encore de celle de la politique régionale.

Les autorités françaises partagent l'avis de la Commission sur le bilan globalement positif de la mise en œuvre ces dix dernières années de l'actuel livre blanc sur les transports ; elles considèrent comme essentiels les progrès accomplis au cours de cette décennie. Les orientations fixées en 2001 ont permis des avancées importantes dans des domaines tels que la sécurité, la tarification, les conditions de concurrence ou encore l'interopérabilité. Les résultats en matière de réduction des impacts sur l'environnement, de transfert modal et de découplage de la croissance des transports de la croissance économique sont en revanche moins satisfaisants.

Au plan national, les priorités françaises ont été définies dans le cadre de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle Environnement¹. A cette occasion, l'accent a été mis sur la nécessité de repenser le modèle de développement de la

1 Voir les informations détaillées disponibles sur le site <http://www.legrenelle-environnement.fr/>

société dans le but d'atteindre une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre. Pour le secteur des transports, l'objectif est d'aboutir à une réduction des émissions de 20 % d'ici 2020 basée sur l'incitation au report modal et le développement de l'intermodalité.

Les autorités françaises considèrent qu'il s'agit d'établir de nouvelles pratiques, de promouvoir de nouveaux modes de transport en rupture avec ceux de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Il faut, au niveau européen, donner la priorité à une évolution décisive vers des transports ferroviaires, maritimes, fluviaux, aériens et routiers plus durables, économes en énergie et compatibles avec des ambitions fortes et quantifiées en matière de lutte contre le changement climatique. Il convient de définir une stratégie de mise en œuvre du paquet énergie climat adopté en décembre 2008 qui tienne compte des spécificités du secteur des transports.

Les contraintes que représentent les crises écologique et économique ont ainsi ouvert des pistes nouvelles qui permettent d'organiser la mutation de notre société et de notre économie sur les fondements d'une croissance verte. L'établissement d'une croissance économique durable constitue un impératif d'ici 2020 et les transports devront y contribuer.

Le travail de préparation du livre blanc 2010-2020 se déroule alors que de nombreuses réflexions sectorielles intéressant les transports ont par ailleurs été engagées au niveau européen : le livre vert sur les réseaux transeuropéens, le livre vert sur la mobilité urbaine, préparation du plan d'action pour la sécurité routière, ainsi que le livre vert sur la cohésion territoriale.

Dans la lignée de ces réflexions et sur la base du constat partagé de la situation actuelle, le futur livre blanc devra non seulement poursuivre les travaux initiés par le livre blanc de 2001 mais également anticiper les évolutions comportementales et envisager des scénarios de rupture. Il définira la stratégie globale et la feuille de route permettant d'arriver d'ici 2020 à un système de transports durable, intégré, c'est à dire qui s'intéresse en même temps au transport de marchandises et de voyageurs dans tous les modes, performant sur le plan de la technologie, en matière d'infrastructures, de services, de nouvelles technologies, de comportements et bien évidemment de sécurité. Il conviendra de décliner cette stratégie en fonction des distances concernées (international, interurbain, péri urbain, urbain), du type de transport (fret, voyageur), et du motif de transport (loisir, travail).

Répondre aux besoins économiques

Pour assurer le développement des échanges et la libre circulation des personnes et des marchandises, le bon fonctionnement des réseaux de transports est essentiel. Il s'agit en premier lieu de rendre plus efficace le système de transport européen.

Les autorités françaises tiennent à rappeler leur attachement à la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) qui, en promouvant de grands axes trans-européens multimodaux et l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux de transports, contribue à la réalisation d'objectifs fondateurs de l'Union tels que la réalisation du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale. Cette politique de même que la politique de cohésion au travers de leurs instruments financiers permettent en outre de relayer financièrement les efforts entrepris par chacun des Etats membres dans leur volonté de se doter ou de parfaire un réseau d'infrastructures structurantes.

La réflexion sur l'avenir de la politique des RTE-T au printemps 2009 ouverte sur les lignes directrices de 1996 révisées en 2004 devra être prise en compte dans la consultation sur l'avenir durable des transports, dans la mesure où la politique des RTE-T permet de mettre en œuvre différents volets de la politique européenne des transports (transports intelligents, développement de l'intermodalité, prise en compte des préoccupations environnementales).

En ce qui concerne les méthodes d'exploitation harmonisées et performantes, les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et aérien (SESAR) peuvent contribuer à l'optimisation du réseau. L'effort significatif réalisé dans les domaines ferroviaire et aérien devrait être étendu au domaine routier, notamment dans les corridors les plus chargés ou les zones particulièrement denses, avec des mécanismes évidemment différents, mais dans un même but de faciliter une régulation la plus efficace possible. Les expérimentations réalisées dans différents États de régulations dynamiques des vitesses, d'organisation de convois, de gestion des dépassements, d'horaires imposés, voire d'itinéraires imposés mériteraient d'être plus largement approfondies.

Le développement des systèmes d'information, de télécommunications et de positionnement harmonisés, doit notamment permettre la mise en œuvre de nouveaux systèmes de régulation dans les zones les plus denses ou sujettes à congestion. Au-delà du seul réseau de transport transeuropéen RTE-T, ces développements doivent également viser à l'optimisation du fonctionnement et de l'exploitation des réseaux en général (urbains et périurbains notamment), optimisation qui paraît devoir constituer l'élément de base d'une politique des transports

durable : les enjeux tant en termes d'efficacité que de financement sont considérables aussi bien pour les transports en commun que pour les moyens de transport individuel.

L'apport des nouvelles technologies est également essentiel. Il faut inciter les entreprises européennes à participer aux investissements de R&D favorisant la mobilité durable en étant conscients que ces technologies seront mondiales ou ne seront pas. Par ailleurs, il faudrait non seulement développer de nouvelles technologies, mais aussi de nouveaux modèles économiques.

L'innovation technologique doit être stimulée et réorientée pour répondre aux nouvelles priorités dans l'évolution du système de transport. Le développement de solutions technologiques pour le transport durable est capital pour préserver les emplois en découplant de la croissance économique les nuisances générées par le transport, et en renforçant la compétitivité des constructeurs et opérateurs européens des systèmes de transport. En effet le secteur des transports européens ne pourra mettre en œuvre les technologies et méthodes d'exploitation performantes qui rendront ces activités compatibles avec les objectifs du développement durable que si les opérateurs sont suffisamment compétitifs pour dégager les financements nécessaires lesquels ne pourront pas tous provenir des pouvoirs publics.

Les autorités françaises souhaitent souligner le rôle important des programmes GNSS (Egnos et Galileo). Les nouvelles technologies de positionnement par satellite sont de plus en plus utilisées dans tous les modes de transport et permettent de rendre les systèmes plus efficaces. Ces systèmes interopérables devraient faciliter l'intermodalité en développant la dématérialisation des documents de transport, ce qui suppose de répondre au niveau communautaire à de nombreuses questions, en particulier d'ordre juridique (caractère probant des documents dématérialisés, préservation du secret commercial) et éthique (protection de la vie privée). Le financement communautaire des programmes GNSS devra être abordé afin d'assurer l'existence des grands programmes technologiques européens.

Concernant la poursuite de l'ouverture des marchés, il conviendra de s'assurer que les normes de sécurité, les conditions de travail des personnels et les droits des consommateurs soient préservés et harmonisés. Dans le domaine ferroviaire, les autorités françaises estiment que les résultats de l'étude prévue par le troisième paquet ferroviaire, que la Commission devra publier avant le 31 décembre 2012, devront être examinés avant d'envisager une nouvelle étape dans l'ouverture du marché ferroviaire. Concernant le secteur aérien, les autorités françaises rappellent l'importance de conditionner la signature de nouveaux accords à l'adoption par les pays tiers de réglementations équivalentes aux réglementations communautaires dans les

domaines de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement et de conditions de concurrence équitables.

L'internalisation des coûts externes des transports doit être poursuivie et élargie au plus grand nombre de nuisances de façon à améliorer la perception des impacts de l'utilisation des transports par leurs utilisateurs et concourir à l'efficacité économique du système des transports.

La Communication met à juste titre l'accent sur le problème récurrent du financement des infrastructures. Dans des économies ouvertes sur le monde, cela requiert notamment des investissements dans le domaine des transports non seulement pour la réalisation d'infrastructures nouvelles, mais aussi pour la modernisation des infrastructures existantes. Le développement de l'efficacité des réseaux existants et l'amélioration des interfaces entre les modes de transport apparaît souvent, en effet, comme une solution économiquement plus appropriée que la construction de nouvelles infrastructures.

Les difficultés financières des structures publiques rendront encore plus nécessaire le recours aux partenariats public / privé (PPP), sous leurs différentes formes juridiques. Il importe donc que ceux-ci puissent fonctionner avec efficacité et rapidité à condition toutefois de tenir compte de la cohérence macroéconomique à long terme. Les différents États ont récemment fait évoluer leurs législations pour adapter les dispositifs juridiques au nouveau contexte né de la crise économique ; Il est important qu'au plan communautaire on garantisse une sécurité juridique aux systèmes qui se mettent en place afin, notamment, que le secteur financier permette aux promoteurs des projets de trouver les financements nécessaires.

Les autorités françaises considèrent également la planification des transports comme une donnée essentielle. Si la gestion fine de la planification territoriale relève des politiques nationales, l'Union européenne pourrait promouvoir la mise au point de méthodes d'évaluation prenant en compte les différents aspects des projets de transports au regard du développement durable. Il s'agit de garantir la cohérence des choix qui sont faits dans divers États membres dans la conduite des actions présentant un intérêt au plan communautaire. L'UE pourrait également contribuer à faciliter l'accès aux données technico-économiques nécessaires par des actions de caractère normatif visant à permettre la fourniture aux décideurs politiques des éclairages nécessaires tout en préservant le secret commercial.

Parmi les objectifs prioritaires devrait également figurer la réduction des charges administratives. A ce titre, les autorités françaises soutiennent tout particulièrement la création d'un espace maritime sans barrière qui a été récemment affirmé dans le cadre de la politique

européenne définie pour le transport maritime d'ici 2018 et dont la mise en œuvre est un sujet prioritaire.

En matière de gestion des infrastructures de transports, la Commission évoque dans sa communication l'éventualité de mettre en place des gestionnaires d'infrastructure transnationale. Les autorités françaises considèrent que la création de telles structures ne présenterait pas de plus-value et n'y sont donc pas favorables. Une meilleure gestion des infrastructures et plus généralement des corridors internationaux peut être obtenue grâce à une coordination renforcée entre Etats membres.

Les autorités françaises souhaitent souligner particulièrement l'importance stratégique des ports dans le développement économique des échanges, en particulier avec le reste du monde. Le livre blanc devra rechercher les moyens d'accroître, par une desserte multimodale et massifiée des grands ports, le transport de fret et les capacités de logistiques, créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. Le développement accéléré de la desserte des ports par des modes non routiers doit constituer une priorité quantifiée.

De même, une attention particulière doit être apportée à l'information et aux services aux utilisateurs, qu'il s'agisse de signalétique, de billetterie, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou d'autres services, notamment ceux participant à la sécurité.

Répondre aux besoins sociaux

Comme le souligne la Commission dans la présentation des objectifs politiques pour un système de transports durable, la politique des déplacements doit porter ses efforts sur l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité. L'accessibilité doit s'entendre dans sa double acception qui vise :

- d'une part à permettre au plus grand nombre et pour chaque mode de transport, l'accès au travail, aux services ou aux loisirs en donnant la priorité aux quartiers urbains sensibles mal desservis ainsi qu'aux zones rurales enclavées,
- et d'autre part à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder sans difficulté aux transports publics. Les nombreux travaux engagés par la Commission devront être encouragés par le livre blanc (spécifications techniques pour rendre les transports ferroviaires accessibles, recommandation de l'Organisation maritime internationale sur la conception et l'exploitation de navires répondant aux besoins

des personnes âgées et handicapées, extension de la « reconnaissance mutuelle » au niveau communautaire,).

Afin d'atteindre cet objectif, il est notamment essentiel d'établir des liens entre les politiques de transports et les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Dans cette perspective, l'Union européenne pourrait promouvoir et inciter à l'adoption de plans de déplacements urbains et péri-urbains durables. Les autorités françaises considèrent que la cohésion territoriale doit être prise en compte dans l'ensemble des politiques communautaires, notamment celle des transports, qui a un impact déterminant sur les territoires. La question urbaine concerne plus de 70% de la population européenne et revêt une complexité et des enjeux majeurs, en termes de développement économique, d'équité sociale et d'empreinte écologique. Elle mérite d'être identifiée et traitée de façon spécifique.

Pour les autorités françaises, l'un des axes prioritaires de la politique des transports à l'horizon 2020 doit être l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des transports et notamment de la sécurité routière pour laquelle des efforts importants sont encore attendus. Le livre blanc de 2001 avait fixé un objectif de réduction de moitié du nombre de morts sur les routes au cours de la période 2001-2010. Cet objectif ne sera pas atteint. Parmi les instruments pouvant être développés au niveau européen pour rendre plus efficaces les politiques de sécurité routière, les autorités françaises attachent une importance particulière à l'échange de données informatisées pour permettre l'identification des propriétaires de véhicules. D'une façon générale, l'apport des nouvelles technologies doit être privilégié en vue d'améliorer la prise en compte des questions de sécurité et de sûreté dans les transports.

Les autorités françaises attachent également une importance particulière au maintien ou à l'amélioration des conditions de travail dans un contexte européen où des différences importantes existent entre Etats membres en matière de droits et de conditions sociales. Elles considèrent également comme prioritaire la formation des professionnels, en particulier dans le secteur maritime appelé à exercer une fonction de plus en plus affirmée. Les autorités françaises sont en faveur d'une réglementation accrue et d'une plus grande harmonisation en matière de conditions de travail, de formation obligatoire, de reconnaissance des compétences professionnelles. Les réglementations doivent être claires et facilement contrôlables.

La relation entre politiques de transports et de santé devra également être mieux prise en compte dans le futur livre blanc. En particulier, l'Union européenne pourrait décider d'une politique plus volontariste en matière d'établissement des plans d'action nationaux en matière de transport, santé et environnement en s'appuyant sur les travaux du programme pan-européen sur

les transports, la santé et l'environnement de l'Organisation mondiale de la Santé et notamment la déclaration d'Amsterdam de janvier 2009. Quatre buts prioritaires ont été définis par les ministres représentant les Etats membres de la CEE/ONU et de l'OMS :

- contribuer à un développement économique viable et stimuler la création d'emplois grâce à un investissement dans les transports respectueux de l'environnement et de la santé ;
- gérer une mobilité viable et favoriser un système de transport plus efficient ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit lié aux transports ;
- favoriser des politiques et des mesures propices à des transports plus sûrs et plus sains.

Les transports et déplacements devront également être associés à la mise en place de moyens de lutte contre la fraude et la délinquance afin de privilégier l'usage des moyens de transport pour l'ensemble des clients, parfois freinés par un contexte difficile dans certains types de transport.

Répondre aux besoins environnementaux

Dans sa communication du 17 juin 2009, la Commission constate que c'est en matière d'environnement que les principaux progrès restent à faire et que limiter les incidences négatives du secteur des transports sur l'environnement devient de plus en plus urgent. La composante environnementale devra être traitée de façon intégrée et transverse à chaque stade de l'élaboration d'un système ou d'une politique de transport.

En matière de changement climatique et de réduction de la consommation énergétique, l'Union européenne s'est engagée dans le cadre du paquet énergie-climat à porter à 10 % d'ici 2020 la part des sources d'énergie renouvelable dans la consommation des carburants destinés au transport. Un accord a été conclu sur l'inclusion du secteur du transport aérien dans le système d'échange de droits d'émission de l'Union européenne à partir de 2012. En 2009, un règlement fixant des objectifs contraignants pour les émissions de CO₂ des voitures particulières a été adopté ainsi, notamment, qu'une directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Les mesures les plus efficaces dans le domaine des transports sont constituées par la fixation d'objectifs contraignants pour l'efficacité énergétique des véhicules. En particulier, l'efficacité énergétique des véhicules de tourisme est

l'un des leviers principaux pour orienter le système de transport vers une réduction d'émissions. Il apparaît nécessaire de continuer à inciter les constructeurs européens à produire des véhicules de plus en plus propres, en combinant aides au développement et à la commercialisation et réglementation contraignante, pour permettre une mutation aussi rapide que possible du parc de véhicules circulant en Europe. Il s'agit donc de maintenir et même de développer la position de l'industrie automobile européenne dans ce domaine.

Au-delà des approches sectorielles, les autorités françaises estiment qu'il serait nécessaire que l'Union européenne se dote d'outils d'évaluation et de suivi des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble du secteur des transports. Ces évaluations devraient être menées à l'horizon 2020, échéance du futur livre blanc, mais également à plus long terme jusqu'en 2050 par exemple. C'est sur la base de ces évaluations et de ce suivi que devraient être envisagées des initiatives complémentaires à celles déjà envisagées. Une autre action au niveau de l'Union européenne pourrait être de promouvoir l'affichage des émissions de gaz à effet de serre dans les actions de transport.

Les autorités françaises considèrent également nécessaire d'évaluer au niveau européen les besoins en matière d'adaptation au changement climatique dans le secteur des transports. Au niveau français, des études sont en cours portant, notamment, sur les dommages induits par les submersions liées à la remontée du niveau de la mer ou encore les effets de la canicule sur les infrastructures routières. Enfin, un état des connaissances a été dressé dans le cas des voies navigables et des réseaux ferrés. Compte tenu de la longue durée de vie des infrastructures de transport, une meilleure connaissance à l'échelle européenne des impacts du changement climatique et des mesures à envisager est essentielle.

Concernant les autres impacts environnementaux, les autorités françaises approuvent le fait que certains sujets tels que la pollution en milieu urbain soient mis en avant par la Commission. Toutefois, comme cela est indiqué dans son rapport de situation 2009 sur la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable², il est tout aussi important de prendre en compte tous les aspects liés à l'environnement (émissions, bruit, utilisation du sol, biodiversité, ...) dans le cadre de l'élaboration de la politique communautaire des transports.

Comme le souligne la communication de la Commission, les nouvelles technologies constitueront un élément essentiel pour relever les défis environnementaux. Dans ce domaine,

2 Communication (2009) 400 de la Commission européenne du 24 juillet 2009

les autorités françaises souhaitent mettre l'accent sur l'importance des innovations en matière de réduction des émissions des véhicules s'agissant, par exemple, des véhicules électriques notamment pour les zones urbaines denses, des véhicules hybrides rechargeables, d'avions propres et économes en énergie et de gestion optimisée de l'espace aérien et sur l'apport potentiel des systèmes de transport intelligents.

L'internalisation des coûts externes des transports est un outil essentiel pour orienter la demande de transports vers des solutions limitant les impacts négatifs pour la société, en particulier, les incidences environnementales (dissuasion ou pénalisation des usages en période de pointe, choix des modes). Le paquet «écologisation des transports» adopté par la Commission en juillet 2008 constitue une avancée significative avec notamment une proposition de révision de la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (dite «Eurovignette»). Les autorités françaises renouvellent leur soutien à l'objectif de donner aux Etats membres la possibilité d'internaliser tous les coûts externes dans tous les modes de transport et de la manière la plus large possible. Dans le cas spécifique des zones à bas niveau d'émission, la Commission devrait veiller à diffuser plus largement les expériences et les bonnes pratiques des villes qui y ont recours.

L'internalisation des coûts internes et externes ne peut néanmoins suffire à orienter naturellement les décisions. La tarification fondée sur l'internalisation des coûts externes n'est efficace dans la réduction des externalités que s'il existe de vraies solutions de transport alternatives à la route et à l'aérien comme par exemple une offre ferroviaire développée pour le fret, notamment à grande vitesse et des autoroutes ferroviaires et de la mer vraiment efficaces avec des objectifs quantifiés de report à moyen terme mais aussi des transports collectifs de voyageurs adaptés et efficaces pour les grandes agglomérations, l'interurbain et les zones rurales.

Les autorités françaises considèrent donc qu'il faut développer une stratégie d'évolution du système européen de transport intégrant des objectifs de report modal, notamment en optimisant les points d'entrée et de sortie des flux de voyageurs et de marchandises dans l'UE. Toute stratégie de cette nature doit notamment préciser les objectifs indispensables de développement des infrastructures et d'optimisation de leur utilisation avec une attention particulière portée aux infrastructures non routières.

Les autorités françaises sont très attachées à l'intégration des exigences environnementales dans la politique globale des transports. Au niveau national, la France a défini comme prioritaire :

- en matière d'infrastructure, l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation par la meilleure prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux. A ce sujet, une réflexion sur une meilleure insertion environnementale des infrastructures existantes paraît incontournable au niveau européen.
- Le fait de limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques notamment lorsqu'il s'agit de :
 - o organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible. Cela sous-tend le développement des transports ferroviaire et fluvial ainsi que le développement des transports collectifs urbains partout où ce développement est pertinent.
 - o redéfinir le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local. Cela signifie en particulier que le transport routier doit être limité à son strict domaine de pertinence et les investissements dans le domaine à l'amélioration de la qualité environnementale du réseau et à l'optimisation du service rendu aux utilisateurs sous réserve que cela ne conduise pas à concurrencer les modes alternatifs.

Les stratégies en matière de report modal reposent en grande partie sur des choix nationaux. Les Etats membres doivent donc pouvoir disposer de marges suffisantes. Les autorités françaises souhaitent qu'une attention particulière soit portée à l'établissement des lignes directrices en matière d'aides d'Etat lorsqu'il s'agit de faciliter le report modal. Les seuils de ces lignes directrices peuvent parfois être fixés de façon approximative et arbitraire. Ils peuvent se révéler inadaptés compte tenu des bénéfices environnementaux que certains infrastructures ou services de transport peuvent apporter.

Par ailleurs, il sera nécessaire d'intervenir sur le renouvellement des flottes de véhicules, en encourageant l'acquisition de véhicules plus sobres, de véhicules électriques et hybrides rechargeables notamment via la fiscalité.

Agir sur le comportement des utilisateurs de transports est également indispensable pour faciliter le report modal et encourager l'utilisation de véhicules plus propres et plus économes. Il s'agit notamment de sensibiliser, d'éduquer et d'informer les professionnels et les particuliers pour les convaincre d'adopter de nouvelles pratiques. Les expériences menées au niveau national sont très encourageantes, avec par exemple la mise en œuvre d'un bonus/malus incitant à l'achat de véhicules à faible émission de CO₂, la promotion par certaines collectivités de l'usage du vélo ou encore les campagnes d'information sur le Grenelle Environnement. Au niveau européen, il faut poursuivre des actions telles que l'information obligatoire sur les émissions de CO₂ des véhicules ou la promotion de l'éco conduite qui devrait être généralisée. Une politique ambitieuse en matière de transport impose d'agir simultanément sur les nouvelles technologies, sur la tarification et sur le comportement des utilisateurs des transports.

Parmi les leviers importants en matière de promotion des modes les plus respectueux de l'environnement à l'échelon européen, le deuxième programme Marco Polo s'achève en 2013. Il est urgent d'engager les réflexions sur les suites à donner à ce programme.

Enfin, les autorités françaises estiment que l'évaluation des décisions susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement pourrait être renforcée. Elles proposent que les procédures d'évaluation soient révisées pour privilégier les solutions les plus respectueuses de l'environnement : il conviendra notamment d'apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement n'est pas possible à un coût raisonnable. La réduction des pollutions et des nuisances pourrait également faire l'objet périodiquement, tous les cinq ans par exemple, d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Gouvernance

Au-delà des axes prioritaires pour répondre aux besoins économiques, environnementaux et sociaux, un élément important pour le futur livre blanc sera de renforcer la gouvernance, compte tenu de l'importance de coordonner les mesures entre les différents organismes et les différents échelons.

Concernant le rôle de l'Union européenne dans les organisations internationales, les autorités françaises considèrent qu'une représentation unique par l'UE n'est pas nécessairement adaptée. Il convient d'examiner au cas par cas et de façon pragmatique le renforcement de la

présence de l'Union européenne. Les autorités françaises soutiennent en revanche l'idée de renforcer la coordination européenne.

En matière de mobilité urbaine, les autorités locales ont une part essentielle de responsabilité, les propositions que pourraient faire la Commission doivent naturellement laisser une large place à la subsidiarité. Les autorités françaises considèrent néanmoins que l'Union européenne a toute sa place pour agir en soutien d'une mobilité urbaine durable, dans le respect du principe de subsidiarité, compte tenu notamment de l'impact des transports urbains sur le changement climatique et la pollution atmosphérique.

D'une manière générale, le livre blanc devrait insister sur la nécessaire participation des citoyens de l'Union européenne aux choix des Etats en matière de transports, tout particulièrement s'agissant de nouvelles infrastructures.

L'Union européenne a enfin un rôle très important à jouer en matière de programmes de recherche et de normalisation que la politique des transports inscrite dans le livre blanc des transports devra s'attacher à développer et encourager.