

**Consultation pour la préparation d'un nouveau
Livre blanc
relatif à la politique européenne des transports**

**« Un avenir durable pour les transports :
vers un système intégré,
convivial et fondé sur la technologie »**

CONTRIBUTION DE L'UTP

septembre 2009

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
Tél. +33 (0)1 48 74 63 51
Fax +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr
SIRET 784 408 643 00012 – APE 9411Z



L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), représente les entreprises de transport public urbain ainsi que les entreprises de transport ferroviaire en France. Elle regroupe près de 200 entreprises, réalisant près de 6 milliards d'euros de chiffres d'affaires.¹

Cette contribution de l'UTP a reçu le soutien de l'ensemble de ses membres, à l'exception de l'association « AGIR pour le transport ».

L'UTP se réjouit que la Commission européenne ait engagé une consultation afin de préparer la rédaction d'un nouveau Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2020.

En effet, l'UTP suit avec attention l'action de l'Union européenne en matière de transports et a ainsi tenu à apporter sa contribution aux consultations menées par la Commission européenne, que ce soit pour la préparation du Livre blanc précédent, pour sa révision à mi-parcours en 2006 ou pour la préparation du Livre vert sur la mobilité urbaine en 2007.

L'UTP veut aujourd'hui encore être partie prenante de la réflexion sur une nouvelle stratégie pour la politique européenne de transports à l'horizon 2020.

La politique européenne des transports doit absolument prendre en compte les problèmes spécifiques posés par le transport urbain.

La proportion de la population européenne habitant dans des zones urbaines est aujourd'hui de 72%. Elle passera à 84% en 2050 ! Environ 85% du PIB européen est généré par les zones urbaines. Or, le transport urbain génère déjà 40% des émissions de CO² produites par le trafic routier et jusqu'à 70% des autres polluants.

En outre, en 2010, la congestion en milieu urbain coûtera 106 milliards d'euros à l'ensemble des pays membres de l'Union européenne (source UITP). L'augmentation du trafic et de la congestion en milieu urbain vont de pair avec l'augmentation du nombre d'accidents et de la pollution atmosphérique et acoustique.

Au-delà du plan d'action que la Commission européenne doit adopter très prochainement, l'Union européenne doit avoir un vrai rôle d'impulsion dans le domaine de la mobilité urbaine. La rédaction de ce nouveau Livre blanc doit être une nouvelle opportunité de mettre en place une politique européenne claire et volontaire en matière de transport urbain.

L'Union européenne doit mener une politique de transports ambitieuse et fondée sur le développement durable, dans ses trois aspects : environnemental, économique et social.

Malgré la crise économique, il est urgent d'adopter une politique permettant de faire face au défi du réchauffement climatique, et ce d'autant que le rendez-vous historique de la Conférence de Copenhague se profile pour remplacer les accords de Kyoto.

¹ Année 2007.

Elle doit apporter des solutions aux problèmes de compétitivité posés par la congestion et l'étalement urbain (allongement des trajets, augmentation de la part modale des véhicules particuliers).

Elle doit également chercher à offrir à chacun une mobilité indispensable à l'intégration sociale : accès à l'emploi, à la formation, aux services de santé ou à d'autres services publics.

Seul un véritable changement dans les habitudes de transports, grâce au report modal, peut permettre à l'Union européenne de réaliser ces objectifs.

Le report modal doit être encouragé, pour les marchandises comme pour les passagers, et l'accent doit être mis sur le développement de transports urbains durables. En effet, un véhicule particulier en zone urbaine rejette 186 g de CO² par voyageur et par kilomètre, là où un bus ne rejette que 126 g de CO²/voy.km et un tram seulement 4 g !²

La technologie seule, malgré les derniers progrès constatés, ne permettra pas de mettre en place un modèle de transports durables, permettant d'éliminer à la fois la congestion, de réduire la pollution et d'améliorer la sécurité des voyageurs.

L'Union européenne doit agir en faveur d'un renouveau du fret ferroviaire.

L'impact du transport par marchandises par route sur le changement climatique n'est plus à démontrer : les flux routiers sont responsables de 92% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport de fret en France. L'efficacité du fret ferroviaire, liée aux volumes transportés et à l'énergie de traction (essentiellement électrique) en fait un acteur de premier plan du développement durable. Il convient de rappeler **qu'un train correspond à 50 camions**, soit le transport de près de 2000 tonnes de marchandises par voie ferroviaire contre seulement 39 tonnes par camion.

Avant d'entrer dans le détail des réponses que l'UTP a apporté à la consultation, elle souhaite insister sur les **mesures qui lui paraissent fondamentales** pour diminuer la congestion, réduire les émissions polluantes, développer les transports publics urbains, et promouvoir le fret ferroviaire :

- **Le report modal doit être considéré comme un objectif prioritaire dans le nouveau Livre blanc.** Une meilleure reconnaissance par le Livre blanc du rôle fondamental joué par le transport public ainsi que par le fret ferroviaire dans la mise en place d'une politique des transports durables est indispensable ;
- **La mise en place d'un plan de gestion environnementale et d'un plan de transports urbains durables** doit devenir obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans devront faire l'objet de suivis réguliers et comprendre une estimation du rejet des émissions de CO₂, qui permettra de mesurer l'impact des mesures décidées ;
- **La création d'un instrument financier européen dédié au transport urbain est indispensable** pour réaliser les investissements aujourd'hui nécessaires pour promouvoir des transports publics urbains durables.
- **L'internalisation des coûts externes**, et la mise en place des principe pollueur payeur et bénéficiaire payeur doit être une des priorités de la nouvelle politique européenne des transports.

² Chiffres ADEME 2005

INFRASTRUCTURES

QUE PEUT FAIRE L'UNION EUROPEENNE POUR PROMOUVOIR UNE MEILLEURE INTEGRATION DES RESEAUX MODAUX AINSI QUE LEUR MODERNISATION ? QUELLES SONT LES PRIORITES QUI DOIVENT ETRE FIXEES EN TERMES D'INVESTISSEMENT ? QUELLES MESURES PERMETTRAIENT UNE MEILLEURE EXPLOITATION DES RESEAUX ET UNE UTILISATION EQUILIBREE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT ?

Dans son Livre blanc publié en 2001, la Commission européenne avait clairement affiché comme objectif de sa politique un rééquilibrage des modes de transport, grâce au report modal, afin d'évoluer vers un modèle de transports plus durable. Les modes de transports les plus respectueux de l'environnement devaient être favorisés, notamment en termes d'investissement.

Lors de la révision à mi-parcours de ce Livre blanc, en 2006, la Commission européenne a infléchi sa position : il fallait optimiser le potentiel que recelait chaque mode de transport pour atteindre les objectifs de systèmes de transport propres et efficaces.

L'UTP considère que la stratégie de développement de la co-modalité ne suffit pas à faire face aux enjeux actuels : lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi lutte contre la congestion urbaine, contre la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, amélioration de la sécurité des voyageurs. Ces objectifs ne pourront être atteints sans réduire le nombre de véhicules en circulation.

Seul le report modal peut permettre d'atteindre les objectifs que se fixe la Commission européenne. L'UTP considère que l'Union européenne doit afficher clairement comme une priorité de son nouveau Livre blanc la mise en place d'un nouveau modèle de transports fondé sur le développement durable, grâce au report modal, dans le transport de voyageurs comme dans le transport de marchandises.

- **Le transport urbain de voyageurs**

L'Union européenne doit inciter les autorités locales à prendre des mesures fortes en faveur du transport public : limitation de l'usage de la voiture en zone urbaine, création de zones piétonnes ou de zones de rencontre où cohabitent piétons et véhicules de transport public (tramway et bus), création de voies réservées aux véhicules de transport public.

L'Union européenne doit continuer à soutenir les nombreuses initiatives visant à inciter les collectivités territoriales à développer davantage les transports publics, à travers sa politique régionale notamment. Les outils existants, tels que l'initiative CIVITAS, sont importants, mais ils ne sont plus suffisants aujourd'hui face aux besoins qui s'expriment.

Pour faciliter ces évolutions, compte tenu du modèle économique des transports collectifs, où les ressources sont limitées et les financements publics indispensables, une meilleure coordination des outils européens de financement est nécessaire. Sur la période 2007-2013, seuls 9% des fonds structurels prévus sont consacrés aux transports urbains.³ Un rééquilibrage de l'affectation des fonds structurels et des fonds de cohésion en faveur du financement des transports publics est donc nécessaire, et ce afin d'éviter leur affectation au financement de la construction de routes, génératrices de plus de pollution, de congestion et d'accidents.

³ Rapport sur un plan d'action sur la mobilité urbaine du Parlement européen

L'attribution des fonds de l'Union européenne devrait contribuer largement au développement de transports urbains durables. Ils pourraient ainsi être attribués en fonction critères suivants :

- la contribution du projet au report modal,
- le développement de l'intermodalité,
- l'innovation en matière de services,
- la cohérence de la politique d'urbanisme avec la desserte de transport collectif pour contenir les effets négatifs de la périurbanisation.

La création d'un outil de financement spécifiquement dédié au transport public permettrait par ailleurs de mener une action plus cohérente et donc plus efficace dans ce domaine. Le Livre vert publié par la Commission européenne en 2007, « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », évoquait la mise en place d'un programme de soutien communautaire spécifiquement destiné au financement d'activités en faveur du transport urbain propre, hors du cadre de la recherche. L'UTP soutient fortement cette proposition.

La mise en place de programmes d'aides au développement du transfrontalier est aussi nécessaire.

Dans certaines zones transfrontalières, les projets peinent à émerger en raison de difficultés de coopération entre les autorités compétentes ou encore de problèmes techniques d'interopérabilité. Des programmes d'aide au développement du transport collectif transfrontalier pourraient permettre d'accélérer la concrétisation de ces projets, notamment en stimulant la coopération entre autorités compétentes transfrontalières. En effet, actuellement, ces projets sont souvent initiés par les exploitants.

• Le transport de marchandises

Seule une politique publique volontaire pourra permettre au fret ferroviaire de se développer, afin de résorber le déséquilibre aujourd'hui existant avec le transport routier de marchandises.

Il est nécessaire d'augmenter le financement dévolu aux RTE. Il faut aussi que l'Union européenne agisse en faveur d'une meilleure gestion des infrastructures ferroviaires au niveau européen. Cela peut passer notamment par une meilleure coordination entre les autorités de régulation nationale afin d'améliorer les performances du fret ferroviaire. Enfin, comme détaillé ci-dessous, il faut aller vers une plus grande internalisation des coûts externes pour rendre le fret ferroviaire plus compétitif.

En revanche, l'UTP s'oppose aux initiatives qui iraient à l'encontre du report modal, notamment l'introduction des mega-trucks.

Ces véhicules feront d'abord peser des risques importants sur les autres utilisateurs du transport routier. Mais surtout leur introduction va nécessiter des investissements nouveaux pour le transport routier : parcs de stationnement adaptés, renforcement de certains ponts.... Ils ne permettront pas de lutter efficacement contre la congestion urbaine, du fait de leur temps de manœuvre plus long que les camions actuellement en circulation. Enfin, la compétitivité du transport ferroviaire pourrait être encore amoindrie, alors que le report modal doit être la première priorité.

FINANCEMENT ET TARIFICATION

QUE PEUT FAIRE L'UE POUR S'ASSURER QUE LES TARIFS EN MATIERE DE TRANSPORTS REFLETENT CORRECTEMENT LES COUTS SUPPORTES PAR LA SOCIETE ? QUELLES ACTIONS PEUVENT ETRE ETUDIEES EN VUE DE L'APPLICATION DES PRINCIPES 'POLLUEUR-PAYEUR' ET 'BENEFICIAIRES-PAYEURS' EN MATIERE DE TRANSPORT ? QUELLE UTILISATION DOIT ETRE FAITE DES RESSOURCES AINSI DEGAGEES ?

L'UTP souhaite qu'une politique ambitieuse soit menée en matière d'internalisation des coûts externes.

Comme elle l'a déjà indiqué, elle estime que les coûts engendrés par la pollution et la congestion doivent être supportés par les modes de transport qui en sont les principaux auteurs.

Ainsi, il est nécessaire de définir des indicateurs partagés permettant de mesurer les vrais impacts des différents modes et d'internaliser les coûts résultant de la circulation automobile. L'UTP soutient la stratégie d'internalisation des coûts externes présentée par la Commission européenne en 2008⁴. En effet, elle prend en compte les principaux coûts externes (pollution atmosphérique, nuisance sonore, impact en termes de santé publique, congestion urbaine...). Le projet de révision de la directive Eurovignette est une opportunité pour l'Union européenne de mettre cette stratégie en application, et l'UTP regrette le retard pris dans l'adoption de la nouvelle législation.

L'Union européenne se doit d'agir dès aujourd'hui pour qu'un système plus juste de tarification des modes de transports se mette en place en matière de transport urbain.

En effet, les voitures particulières sont les premières responsables de la congestion urbaine et génèrent 40% des émissions de CO2 produites par le trafic routier et jusqu'à 70% des autres polluants. Les coûts externes importants générés par ce mode de transport doivent être supportés par ses utilisateurs.

Les ressources dégagées par ces nouveaux mécanismes doivent être affectés au développement des transports publics et ferroviaires. En effet, ces transports souffrent à l'heure actuelle d'un manque de financement qui ne leur permet pas d'atteindre leurs objectifs en termes de développement.

Comme indiqué précédemment, l'UTP soutient la création d'un instrument dédié au financement du transport public, ainsi qu'une plus grande cohérence dans l'attribution des financements européens existants.

⁴ COM (2008) 435

TECHNOLOGIE

DE NOMBREUSES TECHNOLOGIES INNOVANTES QUI SONT EN COURS DE DEVELOPPEMENT OU DEJA DISPONIBLES PERMETTENT D'AMELIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DES TRANSPORTS, D'AMELIORER LA SECURITE DES USAGERS, DE DIMINUER LES ENCOMBREMENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER, ET DE REDUIRE LA DEPENDANCE AUX ENERGIES FOSSILES. QUE PEUT FAIRE L'UE POUR ACCELERER LE DEVELOPPEMENT ET PROMOUVOIR L'UTILISATION DE CES NOUVELLES TECHNOLOGIES ?

L'UTP soutient la volonté de l'Union européenne⁵ d'accélérer le processus de standardisation dans le domaine des nouvelles technologies de l'information, afin notamment de développer plus rapidement des applications des systèmes de transports intelligents dans le domaine du transport public.

Mais toute mise en place de nouveaux standards techniques doit être menée par les acteurs du secteur et s'effectuer sur une base volontaire.

L'UTP considère que la responsabilité de ce processus de standardisation doit incomber aux organismes européens de normalisation, en coopération avec les acteurs du secteur du transport public (autorités organisatrices, opérateurs, fabricants de matériel...). En effet, par le passé, certaines législations adoptées par les institutions européennes en matière d'harmonisation technique des systèmes d'échange d'information n'ont pas suffisamment pris en compte les spécificités du transport public et ont eu de ce fait un impact négatif sur le fonctionnement de notre secteur.

La mise en place de Systèmes Intelligents de Transports (STI) doit permettre d'améliorer avant tout la mobilité des personnes, et non la mobilité des véhicules.

Ce sont les besoins des voyageurs qui doivent être les premiers pris en compte dans le développement de nouvelles applications : en améliorant leur information en temps réel, les STI permettront aux voyageurs de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins.

La technologie seule ne permettra pas de faire face aux enjeux actuels.

Les progrès offerts par les nouveaux modes de motorisation, les carburants « propres » ou par les applications des STI sont importants, mais ils sont insuffisants pour régler les problèmes rencontrés dans les zones urbaines, liés notamment à l'augmentation du trafic. La réduction de la congestion et la lutte contre le réchauffement climatique ne seront possibles que par la diminution du nombre de véhicules sur les routes.

⁵ Livre blanc « Moderniser la normalisation dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans l'UE », COM (2009) 324

CADRE LÉGISLATIF

QUE PEUT FAIRE L'UE POUR ENCORE AMELIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, LES STANDARDS EN MATIERE DE SECURITE, DE SURETE ET DE SANTE, AINSI QUE LES DROITS DES PASSAGERS ? DANS QUELS SECTEURS L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DOIT-ELLE ETRE POUSSE PLUS AVANT ET COMMENT ?

- **Les transports urbains régionaux doivent être exclus du futur règlement sur le droit des passagers dans les autobus et les autocars.**

La proposition de règlement actuel sur les droits des passagers dans les autobus et les autocars a initialement été prévu pour les voyages longue distance. Elle n'est pas adaptée aux spécificités du transport urbain (fréquence soutenue, courte distance...).

De plus, la plupart des Etats membres adoptent des législations qui font évoluer les droits des passagers. La loi sur les personnes handicapées du 11 février 2005 prévoit que les transports publics doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. De même la loi du 20 août 2007 sur la continuité du service public dans les transports prévoit un droit à l'information des voyageurs en cas de perturbations du trafic.

Les transports publics en France proposent déjà des services d'une grande qualité, reconnue par ses voyageurs comme le montre l'observatoire de la mobilité BVA/UTP en annexe. La prise en compte des besoins des passagers fait partie de la politique de qualité et de la politique commerciale qui est décidée dans chaque réseau. Elle dépend donc étroitement des situations locales et des spécificités de chacun des réseaux.

Par ailleurs, la très grande majorité des réseaux français ont déjà adopté des règlements d'utilisation des transports collectifs qui comprennent des droits pour les voyageurs et prévoient les conditions de leurs réclamations.

- **Sécurité des voyageurs**

L'UTP tient à rappeler que les transports publics sont les transports urbains les plus sûrs, le nombre des accidents de la circulation étant nettement inférieurs à ceux impliquant des voitures particulières. Le transfert modal vers les transports publics peut donc constituer un outil pour améliorer la sécurité routière en ville.

De façon générale, des campagnes de sensibilisation pourraient être menées au niveau européen sur la sécurité routière.

- **Spécificité du transport ferroviaire urbain**

La transposition en droit national de la Directive 2008/57 « Interopérabilité du système ferroviaire » devrait aboutir à l'exclusion du « rail urbain ».

Cette démarche de chaque Etat membre devrait être accompagnée par les instances européennes : aide à la définition des réseaux ferroviaires nationaux, développement des normes pour l'urbain et révision des annexes II et III de la Directive 2004/49 afin d'intégrer les spécificités des systèmes de transport urbains guidés.

MODIFICATION DES COMPORTEMENTS

LA MISE EN PLACE DE TRANSPORTS DURABLES PASSE AUSSI PAR UN CHANGEMENT DANS LES HABITUDES DE TRANSPORTS. QUELLES SONT LES MESURES QUI PEUVENT ETRE PRISES AU NIVEAU EUROPEEN QUI PERMETTRAIT D'AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET MODIFIERAIT LES COMPORTEMENTS EN MATIERE DE TRANSPORT ?

Pour augmenter la fréquentation des transports publics, il faut offrir aux voyageurs des transports de qualité, fiables, sûrs, performants et confortables.

En effet, le report modal, de la voiture vers les transports publics ne se fera pas sans des transports publics de qualité.

La très grande majorité des contrats appliqués en France prévoient d'ailleurs des obligations en matière de qualité, sur lesquelles les opérateurs sont sanctionnés en cas de non respect. L'Observatoire de la mobilité mis en place par l'institut BVA pour l'UTP établit clairement la satisfaction des consommateurs français face à leurs services de transport public : près de deux français sur trois habitant en agglomération ont une image positive des transports publics urbains.

Le règlement 1370/2007 appelé règlement sur les Obligations de Service Public contient des dispositions permettant aux autorités compétentes de fixer des exigences en matière de qualité de services.

La certification ISO 9001 (management de la qualité qui se décline pour la maintenance, l'exploitation et l'activité commerciale) et les normes européennes de qualité dans les transports publics (EN 13816 pour la délivrance de la qualité et EN 15140 pour la mesure de cette qualité) constituent un référentiel de la qualité de service, sans oublier l'intégration de démarches de certification nationale (NF Service pour la France) ou de démarches qualité volontaires de la part des entreprises dans un souci constant d'attirer la clientèle et de mobiliser l'entreprise.

L'UTP soutient pleinement la volonté de l'Union européenne d'améliorer la qualité des transports publics dans toute l'Europe.

Toutefois, compte tenu de la grande hétérogénéité des autorités compétentes en Europe et de celle de leurs réseaux de transport public, la qualité relève pleinement du champ de la subsidiarité. Des mesures peuvent être prises au niveau européen pour diffuser les bonnes pratiques, ainsi que pour soutenir financièrement le renouvellement de matériels ou l'installation de réseaux dédiés.

L'UTP encourage la création d'un observatoire de la mobilité urbaine.

En effet, il est essentiel de mettre en place un système statistique accepté et reconnu sur toute l'Union européenne ainsi qu'une méthodologie commune à tous les modes de transport pour mesurer les émissions de CO2 et à plus long terme les nuisances sonores. Ces outils permettront de mesurer l'impact des politiques engagées en matière de protection de l'environnement et de les évaluer.

L'UTP soutient le lancement par l'Union européenne de campagnes de communication en faveur de modes de transport plus durables.

Il est nécessaire d'améliorer l'information à la disposition des utilisateurs des différents modes de transport, afin qu'ils soient davantage conscients de l'impact de leur choix sur leur environnement. Cela pourra permettre d'avancer vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine.

COORDINATION DES ACTIONS

IL NE PEUT Y AVOIR D'ACTION EFFECTIVE SANS UNE COORDINATION ENTRE LES DIFFERENTS NIVEAUX DE GOUVERNEMENT : QUE PEUT FAIRE L'UE POUR FACILITER CE PROCESSUS ET EVITER DES APPROCHES DIFFERENTES ET NON COHERENTES DES PROBLEMES QUI SE POSENT AUX DIFFERENTS ACTEURS. C'EST DANS LE TRANSPORT URBAIN QUE SE POSERONT CERTAINS DES PRINCIPAUX DEFIS DE LA DECENNIE A VENIR : QUELLES SONT LES MESURES SPECIFIQUES QUE L'UE PEUT ADOPTER AFIN D'AIDER LES AUTORITES LOCALES ?

L'UTP soutient la mise en place d'une obligation pour les villes de plus de 100 000 habitants d'adopter un plan de transports urbains durables.

Ces plans devront traiter du transport des marchandises et du transport des passagers, ainsi que tous les modes, et comprendre des objectifs à court, moyen et long terme.

Afin d'éviter un empilement de différents outils, l'UTP considère que ces plans de transports urbains durables devront obligatoirement être coordonnés avec les plans déjà existants notamment sur l'air et le bruit.

L'UTP estime que ces plans doivent donner lieu à un suivi régulier obligatoire, qui est le seul moyen de s'assurer de leur application effective : meilleure utilisation des territoires, rationalisation, ... Elle considère par ailleurs que ces plans devront systématiquement comprendre une estimation du rejet des émissions de CO₂, qui permettra de mesurer l'impact des mesures décidées.

L'UTP considère comme nécessaire que l'octroi de financements européens aux villes de plus de 100 000 habitants soit conditionné à l'adoption de plans de transports urbains durables.

L'UE doit en effet inciter fortement les collectivités locales à adopter de tels plans, qui ont déjà fait leurs preuves en France.

L'UTP estime par ailleurs que l'Union européenne doit encourager la création d'autorités compétentes multimodales.

Correspondant à des bassins de mobilité à la fois urbains et régionaux, elles auraient une compétence globale en matière de transport public urbain et régional, routier et ferroviaire, et seraient chargés de la mise en place d'une politique de mobilité à l'échelle du territoire concerné, avec trois objectifs :

- faciliter les déplacements en transport public et la connexion entre les moyens de transport
- permettre une politique de mobilité coordonnée qui attirerait de nouveaux clients et augmenterait la part modale du transport collectif
- réaliser des économies d'échelle par une organisation complémentaire des transports et une amélioration de leur efficacité économique.

Enfin, l'UTP considère qu'afin de mieux aider les autorités locales, l'Union européenne doit d'abord chercher à coordonner l'ensemble de ses actions.

Les DG concernées par la politique européenne des transports (DG TREN, ENVI, RESEARCH, ENTR...) doivent mener une politique concertée afin d'avoir une action harmonisée au niveau européen. Ex : DG ENV/ DG TREN sur la qualité de l'air.