**IP/11/372**

Bruxelles, le 28 mars 2011

# «Transports 2050»: la Commission présente un plan ambitieux pour accroître la mobilité et réduire les émissions

***La Commission européenne a adopté aujourd'hui une stratégie globale («Transports 2050») visant à mettre en place un système de transport compétitif qui favorisera la mobilité, éliminera les principaux obstacles qui subsistent dans des domaines clés et alimentera la croissance et l'emploi. Par ailleurs, ces propositions réduiront considérablement la dépendance de l'Europe à l'égard des importations de pétrole et feront baisser de 60 % ses émissions de carbone liées aux transports d'ici à 2050.***

Pour y parvenir, l'Europe devra transformer son système de transport actuel. Les principaux objectifs à atteindre d'ici à 2050 sont les suivants:

- supprimer les véhicules à carburant traditionnel dans les villes;
- porter à **40 %** la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation et réduire d'au moins 40 % les émissions dues au transport maritime;
- faire en sorte que **50 %** du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance s'effectue par voie ferrée et par voie navigable;
- obtenir, grâce à ces mesures notamment, une réduction de **60 %** des émissions liées aux transports d'ici le milieu du siècle.

Siim Kallas, vice-président de la Commission en charge des transports, a présenté cette stratégie dans les termes suivants: *«La stratégie "Transports 2050" constitue une feuille de route pour la mise en place d'un secteur des transports compétitif qui permette une plus grande mobilité tout en produisant moins d'émissions. Nous pouvons et devons réaliser simultanément ces deux objectifs. L'idée, largement répandue, que la lutte contre le changement climatique impose de réduire les déplacements est tout simplement fausse. L'Europe a absolument besoin de systèmes de transport compétitifs pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique, créer des emplois et assurer la qualité de vie au quotidien de sa population. Freiner la mobilité n'est pas une option, pas plus que le statu quo. Nous pouvons réduire la dépendance de notre système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier son efficacité ni compromettre la mobilité. Tout le monde y gagnera.»*

**La feuille de route «Transports 2050» vers un espace européen unique des transports** vise à éliminer les principaux obstacles et goulots d'étranglement qui existent dans plusieurs domaines décisifs pour les transports, à savoir les infrastructures, l'investissement, l'innovation et le marché intérieur. Il s'agit de créer un espace européen unique plus concurrentiel, doté d'un réseau de transport parfaitement intégré, qui repose sur l'interconnexion des différents modes de transport et permette une mutation profonde des modèles de transport des passagers et du fret. À cet effet, la feuille de route propose 40 initiatives concrètes pour la prochaine décennie.

**La feuille de route «Transports 2050» fixe des objectifs spécifiques pour différents types de déplacements: urbain, interurbain et sur grande distance.**

**1. Déplacements interurbains: à terme, 50 % du transport routier de passagers et de fret sur moyenne distance devraient être assurés par voie ferroviaire et par voie navigable.**

- D'ici à 2050, la majeure partie du transport de passagers sur moyenne distance (plus de 300 km) devrait s'effectuer par le train;
- une partie du transport routier de fret sur plus de 300 km devrait se reporter sur d'autres modes de transport (tels que le train ou le bateau), à hauteur de 30 % d'ici à 2030 et au-delà de 50 % d'ici à 2050;
- l'UE prévoit de se doter d'ici à 2030 d'un réseau de base parfaitement fonctionnel et d'envergure européenne qui permette de passer de façon optimale d'un mode de transport à l'autre («réseau de base RTE-T»), afin d'obtenir d'ici à 2050 un réseau de haute qualité et de grande capacité et d'assurer la prestation des services d'information qui s'y rattachent;
- tous les aéroports du réseau de base devraient être connectés au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse, d'ici à 2050; l'UE veillera aussi à ce que tous les ports maritimes du réseau de base soient suffisamment reliés au système de transport ferroviaire de marchandises et soient aussi reliés, dans la mesure du possible, au système de navigation intérieure;
- l'UE prévoit aussi de mettre en place d'ici à 2020 le cadre nécessaire à un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal, tant pour les passagers que pour le fret;
- il s'agit enfin de progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et d'impliquer le secteur privé, afin d'éliminer les distorsions, de générer des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

**2. Pour les déplacements sur grandes distances et le transport de fret intercontinental, les transports aériens ou maritimes continueront de dominer le marché; mais de nouveaux moteurs, carburants et systèmes de gestion du trafic leur permettront de gagner en efficience et de réduire leurs émissions.**

- L'UE prévoit de porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation d'ici à 2050, et de réduire dans le même temps de 40% ses émissions de $CO_2$ provenant des combustibles de soute dans le transport maritime;
- d'ici à 2020, le système européen de contrôle du trafic aérien devrait être complètement modernisé, permettant l'achèvement du «ciel unique européen», synonyme de déplacements plus rapides et plus sûrs et d'un accroissement des capacités; l'«espace aérien européen commun», couvrant 58 pays et un milliard d'habitants, devrait être parachevé dans le même temps;
- des systèmes de gestion intelligents devraient être déployés pour les transports terrestres et par voie navigable (ERTMS, ITS, RIS, SSN et LRIT**1**);
- l'UE coopérera avec ses partenaires internationaux et avec des organisations internationales telles que l'OACI et l'OMI pour promouvoir la compétitivité européenne et la poursuite des objectifs climatiques au niveau mondial.

**3. Les transports urbains connaîtront un changement de cap décisif en faveur de véhicules et de carburants plus propres, qui consistera à réduire de moitié le nombre de véhicules à carburant «traditionnel» d'ici à 2030 et à les éliminer progressivement des villes d'ici à 2050.**

- Il est prévu de réduire de moitié le nombre de véhicules de transport urbain fonctionnant aux carburants classiques d'ici à 2030, et de les faire progressivement disparaître des villes d'ici à 2050; l'essentiel du transport de marchandises dans les grands centres urbains devrait se faire sans émission de $CO_2$ d'ici à 2030;
- l'UE souhaite également se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050; dans cette perspective, elle s'est donné pour but de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020; plus généralement, elle s'attachera à montrer la voie au niveau mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports, aussi bien aériens et ferroviaires que maritimes.

[1] *European Rail Traffic Management System* (système de gestion du trafic ferroviaire européen), *Intelligent Transport Systems* (systèmes de transport intelligents pour le transport routier), *River Information Services* (services d'information fluviale), *SafeSeaNet* (système d'information maritime de l'UE) et *Long Range Identification and Tracking of vessels* (système d'identification et de suivi des navires à grande distance).