

Proposition de décision du Conseil arrêtant un programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (Euret) — 1990-1993

COM(89) 557 final — SYN 226

(Présentée par la Commission le 28 novembre 1989.)

(89/C 318/05)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 130 Q paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'article 130 K du traité prévoit que la mise en œuvre du programme-cadre se fait au moyen de programmes spécifiques développés à l'intérieur de chacune des actions;

considérant que, par sa décision 87/516/Euratom, CEE⁽¹⁾, le Conseil a arrêté un programme-cadre communautaire de recherche et de développement technologique (1987-1991), définissant *inter alia* les actions dans le domaine des transports;

considérant que le programme-cadre prévoit, parmi les critères de sélection des actions communautaires, celui de la contribution au renforcement de la cohésion économique et sociale de la Communauté, tout en respectant l'objectif de la qualité scientifique et technique;

considérant que la réalisation du marché intérieur exigera de l'ensemble des moyens de transport qu'ils concourent à satisfaire de la manière la plus performante, la plus économique et la moins dommageable l'accroissement de la mobilité des biens et des personnes, y compris au profit des régions les moins favorisées;

considérant que l'innovation technique joue un rôle essentiel dans la compétitivité et l'efficacité des divers moyens de transport ainsi que dans la réduction de leurs nuisances et dans l'amélioration de leur sécurité;

considérant que la coopération dans la recherche permet de préparer la normalisation, la compatibilité ou, dans certains cas, l'unification de réseaux de transport;

considérant qu'il est nécessaire d'impliquer les petites et moyennes entreprises (PME), dans toute la mesure du possible, dans le développement de nouvelles techniques de transport en tenant compte de leurs exigences particulières, tout en respectant l'objectif de la qualité scientifique et technique du programme;

considérant qu'il est nécessaire de souligner le caractère transnational du programme en sélectionnant des projets de recherche impliquant au moins deux partenaires de deux États membres différents;

considérant que la participation, dans des conditions appropriées, d'organisations et entreprises de pays tiers européens qui ont conclu avec la Communauté des accords de coopération scientifique et technique portant sur des actions de recherche et de développement peut contribuer à améliorer le niveau technologique des transports de la Communauté;

considérant qu'il y a lieu de procéder à une estimation du montant des moyens financiers communautaires nécessaires à la réalisation de cette action; que ce montant s'inscrit dans les perspectives financières annexées à l'accord interinstitutionnel du 29 juin 1988⁽²⁾; que les crédits effectivement disponibles seront déterminés dans la procédure budgétaire dans le respect dudit accord;

considérant que le comité de la recherche scientifique et technique (Crest) a été consulté,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Un programme spécifique de recherche et de développement technologique pour la Communauté économique européenne dans le domaine des transports, tel qu'il est défini à l'annexe, est arrêté pour une période de quatre ans, commençant le 1^{er} mars 1990.

⁽¹⁾ JO n° L 302 du 24. 10. 1987, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 185 du 15. 7. 1988, p. 33.

Article 2

1. Le montant des dépenses communautaires, estimé nécessaire pour la réalisation du programme, s'élève à 25 millions d'écus y compris les dépenses afférentes à un effectif de six personnes.
2. L'autorité budgétaire détermine les crédits disponibles pour chaque exercice.

Article 3

Les modalités de réalisation du programme et le taux de la participation financière de la Communauté sont définis à l'annexe.

Article 4

1. Au cours de la troisième année de la mise en œuvre du programme, la Commission entreprend son réexamen et transmet un rapport sur les résultats de ce réexamen au Conseil et au Parlement européen, accompagné, si nécessaire, de propositions de modification ou de prolongation du programme.
2. La Commission procède à une évaluation des résultats obtenus. Elle transmet au Conseil et au Parlement européen un rapport à ce sujet.
3. Les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont établis eu égard aux objectifs définis dans l'annexe et en conformité avec les dispositions de l'article 2 paragraphe 2 de la décision 87/516/Euratom, CEE.

Article 5

La Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Article 6

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

La Commission arrête des mesures qui sont immédiatement applicables. Toutefois, si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par le comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil.

Dans ce cas, la Commission peut différer d'une période d'un mois au plus, à compter de la date de cette communication, l'application des mesures décidées par elle.

La Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans le délai prévu à l'alinéa précédent.

Article 7

La procédure prévue à l'article 6 est applicable:

- à l'évaluation des projets proposés et du montant estimé de la contribution financière de la Communauté,
- à la définition des procédures appropriées pour l'échange d'informations prévu à l'article 9,
- à la participation à tout projet ou action d'organisations et d'entreprises européennes dans les conditions prévues à l'article 10.

Article 8

Les contrats conclus par la Commission règlent les droits et obligations de chaque partie, y compris les modalités de diffusion, de protection et de valorisation des résultats de la recherche.

Article 9

En ce qui concerne les activités prévues à l'article 1^{er}, les États membres et la Communauté échangent toutes les informations appropriées dont ils disposent et qui peuvent être divulguées dans les domaines couverts par la présente décision, que ces activités soient ou non planifiées ou exécutées sous leur autorité.

Les informations sont échangées conformément à la procédure prévue à l'article 6 et sont considérées comme confidentielles sur demande de l'intéressé.

Article 10

1. Conformément à l'article 130 N du traité, la Commission est autorisée à négocier des accords avec des organisations internationales, des pays tiers participant à la coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique (*Cost*), et des pays européens qui ont conclu des accords-cadres de coopération scientifique et technique avec la Communauté, en vue de les associer intégralement ou partiellement au présent programme.

2. Lorsque des accords-cadres de coopération scientifique et technique ont été conclus entre les pays tiers européens et les Communautés européennes, des organisations et des entreprises établies dans ces pays peuvent participer à un projet entrepris dans le cadre de ce programme.

Article 11

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

ANNEXE

1 Objectifs

La réalisation du grand marché intérieur est indissociable d'un système communautaire de transports capable de répondre à l'accroissement de la demande qu'il entraînera, en volume et en qualité, dans tous les domaines du transport

La Commission a souligné ce fait dans sa communication au Conseil par laquelle elle a défini les conditions de réussite de l'acte unique européen [COM(87) 100]. Elle a ainsi indiqué que « la réalisation d'un véritable espace économique commun implique d'importants progrès dans la politique des transports et des infrastructures, ainsi que dans celle de l'environnement »

Mais cet aspect politique et réglementaire serait insuffisant si l'adaptation technique ne suivait pas ou si la stimulation de l'innovation technique devait profiter principalement à des pays hors d'Europe

Dans ce sens l'importance d'une recherche renforcée par la dimension communautaire, contribuant à la normalisation des matériels et des systèmes, orientée vers des objectifs communs est essentielle

Dans ce contexte, *Euref* a trois objectifs principaux, à savoir

- l'optimisation de l'exploitation des réseaux de transport,
- l'optimisation de la logistique
- et
- la réduction des effets externes nuisibles (accidents, bruit, pollution)

1) *Optimisation de l'exploitation des réseaux de transport*

Jusqu'au début des années 1970, il n'y avait pas de frein à la construction des infrastructures autre que la limitation des ressources financières. La situation a changé, en ce sens que, face à des besoins dont la croissance restera soutenue dans l'avenir prévisible, l'expansion du réseau d'infrastructures rencontre maintenant des limites. À côté des difficultés financières plus grandes que dans le passé, on assiste à la saturation progressive de l'espace européen. Les infrastructures nouvelles sont de plus en plus difficiles à insérer et sont la cause d'atteintes à l'environnement de plus en plus mal ressenties.

Cela impose d'utiliser au mieux le patrimoine d'infrastructures dont dispose l'Europe.

Les recherches en ce domaine font l'objet d'un effort tout particulier. Le programme *Drive*, animé par l'idée que les véhicules peuvent recevoir, par les moyens informatiques et de télécommunications modernes, des conseils, des avertissements, des informations sur l'état de la route, sur l'itinéraire à choisir. Certaines opérations *Eureka* suivent la même démarche. Cela est tout à fait réalisable par les moyens techniques existants et à développer.

Mais les mêmes raisons d'agir se présentent avec la même acuité dans les autres modes, où les besoins et possibilités de progrès sont aussi importants, et où la recherche communautaire doit donc s'exercer de façon similaire si l'on veut respecter cet objectif communautaire constant qui est l'égalité de traitement entre modes de transport.

Pour cela et compte tenu de la faiblesse des moyens budgétaires actuels, le programme vise seulement des recherches prioritaires.

2) *Optimisation de la logistique*

De même que la limitation imposée au développement des infrastructures nécessite une optimisation de l'exploitation des réseaux, de même les transformations dans les processus de production et dans les échanges économiques nécessitent une transformation dans les méthodes de gestion des parcs de matériel, et plus généralement dans ce qu'on appelle la logistique des transports.

Les conséquences pour les transports de cette nouvelle logistique se situent d'abord au niveau des exigences de qualité de service et ensuite au niveau des moyens à mettre en œuvre pour répondre à cette demande. Les composantes de la qualité de service sont : la rapidité, la ponctualité, la sécurité et maintenant la production d'information, notamment la connaissance du positionnement de la marchandise. Concernant la localisation des véhicules, différentes techniques sont en train d'être examinées dans le cadre du programme *Drive*. Le transport va être intégré au processus de production avec des situations complexes dans lesquelles le transporteur se voit confier le soin de réaliser des prestations élargies à la manutention, à la gestion de stocks, au traitement de commandes.

L'opérateur de transport a un rôle accru pour organiser les livraisons à partir d'une plate-forme logistique et d'un réseau d'expéditeurs et de destinataires. La traditionnelle division modale tend à s'estomper pour faire place à une vision plus large et plus complexe, incluant les différents modes et allant au-delà des seuls flux physiques.

3) *Réduction des effets externes nuisibles*

Les transports sont générateurs d'effets négatifs qu'il faut réduire.

La sécurité et les conditions de travail sont un enjeu dont on mesure l'importance par l'étendue et la gravité des accidents. Ainsi en matière routière, chaque année, un tribut de 55 000 morts environ est payé à ce titre dans l'ensemble de la Communauté; mais les autres modes présentent aussi des conditions de sécurité précaire. Les accidents de chemin de fer sont heureusement plus rares. Mais une concentration récente de sinistres dans ce secteur est là pour rappeler qu'il convient de rester vigilant et de maintenir les efforts.

Le transport aérien lui-même, bien qu'ayant atteint un niveau de sécurité qui le place parmi les moyens de transport les plus sûrs, comporte encore des risques importants, qui se concrétisent peu fréquemment mais qui touchent alors de façon irrémédiable un grand nombre de personnes; lorsqu'un gros porteur s'écrase au sol, le nombre de victimes se mesure par centaines. Il convient de mentionner que le transport aérien a fait de par le monde, entre 1984 et 1988, en moyenne 940 morts par an (cette moyenne ne tient pas compte des décès survenus à la suite d'actes de malveillance: détournement d'avion, attentats, etc.). C'est un chiffre dérisoire par rapport au nombre de passagers transportés mais qui peut encore être abaissé.

Le trafic maritime de son côté connaît son lot de sinistres qui peuvent revêtir une importance considérable, notamment par leurs répercussions sur l'environnement.

Les transports sont enfin une des principales sources de perturbation de l'environnement. En ville, la circulation automobile représente à peu près la moitié de la pollution par les gaz et cette pollution provient des gaz d'échappement des véhicules, dont l'action, assez bien connue pour les oxydes de carbone, est très mal élucidée pour les oxydes d'azote. Quant au bruit, il est le fait de tous les modes. La circulation automobile y tient une grande place mais les chemins de fer y participent aussi beaucoup, sans parler du bruit au voisinage des aéroports. Tous les États développés, et en particulier ceux de la Communauté, consacrent des sommes importantes pour diminuer ces effets nocifs sur l'environnement et il importe que ces sommes soient utilisées de la manière la plus efficace qui soit.

Certaines des recherches visant les deux objectifs précédents (optimisation de l'exploitation des réseaux, optimisation de la logistique) permettent de faire avancer l'action contre ces conséquences néfastes. Il en est ainsi de l'amélioration de la gestion des trafics aérien et maritime; le programme *Drive* a aussi pour principal objectif l'amélioration de la sécurité routière.

Des recherches plus spécifiques sont toutefois nécessaires. Les besoins sont ici considérables et mériteraient un grand nombre d'actions. Seules les plus prioritaires font l'objet du programme *Euret*.

2. **Thèmes prioritaires**

Euret comporte onze thèmes de recherche regroupés au sein de trois sous-programmes reprenant les objectifs du programme.

1) *Optimisation de l'exploitation des réseaux de transport*

- analyse coût-bénéfice et multi-critères pour la construction de nouvelles routes,
- conception du système européen de gestion du trafic ferroviaire,
- conception et évaluation d'un système de gestion du trafic maritime,
- expérimentation des échanges de données automatisées air/sol pour les systèmes de gestion du trafic aérien en Europe,
- études de la position de travail du contrôleur dans les systèmes de gestion du trafic aérien.

2) *Optimisation de la logistique*

- scénario économique et évolution de la demande du transport de marchandises de la Communauté,
- recherche économique et technique sur les transbordements de marchandises; conception et évaluation du transbordement rapide,

- optimisation des moyens humains dans le transport maritime,
- prise en considération des facteurs humains dans le système homme-navire.

3) *Réduction des effets externes nuisibles*

- systèmes d'évaluation de la sécurité de conduite des ensembles voiture particulière-remorque,
- évaluation de la sécurité des trains de véhicules commerciaux.

3. Modalités d'exécution

Le programme sera exécuté au moyen de contrats de recherche à frais partagés, d'actions concertées et d'action d'évaluation.

Les programmes sont ouverts aux universités, aux organisations de recherche et aux firmes industrielles, y compris les petites et moyennes entreprises, aux particuliers ou à toute association de ces éléments établis dans la Communauté. Il est entendu que les projets doivent être transnationaux.

L'association et la participation de pays tiers, d'organisations internationales et nationales seront fondées sur le critère de l'intérêt mutuel. L'association et la participation de pays européens non membres seront rendues possibles grâce au système *Cost* et aux accords-cadres bilatéraux conclus avec les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

Pour les contrats à frais partagés, la participation de la Communauté se montera en règle générale à 50 % de la dépense totale, mais ce pourcentage peut varier selon la nature et l'état de développement de la recherche. En ce qui concerne les projets exécutés par les universités et des instituts de recherche, la Communauté peut supporter jusqu'à 100 % des frais additionnels engagés.
