Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

2016/2327(INI) - 20/07/2016 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions.

CONTEXTE : le secteur des transports représente **près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre** de l'Europe et constitue la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes. L'Europe répond à ces défis par un basculement irréversible vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et de polluants atmosphériques.

La transition vers une mobilité à faible taux d'émissions a déjà commencé à l'échelle planétaire et son rythme s'accélère. Ce changement, qui s'est déjà amorcé à la faveur des politiques actuelles de l'UE, devrait s'accélérer sous l'impulsion de la présente stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions.

CONTENU : la stratégie proposée par la Commission vise à **contribuer à réduire les émissions provenant du secteur des transports** dans le respect des engagements pris par l'UE dans le cadre de l' accord de Paris sur le changement climatique.

Les **régions et les villes** seront des acteurs essentiels pour la mise en œuvre de solutions de mobilité à faible taux d'émissions. Le transport urbain est responsable de 23% des émissions de gaz à effet de serre de l'UE. De même, les comportements adoptés par les utilisateurs de la mobilité seront déterminants pour la réalisation des ambitions européennes.

La stratégie s'articule autour de trois axes :

1) Augmenter l'efficience du système de transport : la Commission estime nécessaire de modifier le cadre réglementaire de l'UE pour faciliter la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions et donner des assurances aux investisseurs :

- **en tirant le meilleur parti des technologies numériques** : à cette fin, la Commission travaille à l' élaboration d'un cadre pour le déploiement rapide et coordonné de systèmes de transport intelligents coopératifs dans toute l'UE ;
- **en pratiquant une tarification intelligente** : dans l'ensemble de l'UE, la tarification devrait évoluer vers la fixation de redevances selon des critères de distance, c'est-à-dire en fonction du kilométrage réellement parcouru afin de mieux tenir compte des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. À cette fin, la Commission élabore des normes portant sur des systèmes de péage électronique interopérables dans l'UE. Elle entend réviser la directive sur les redevances applicables aux poids lourds pour étendre certains de ses principes aux autobus et aux autocars ainsi qu'aux voitures particulières et aux camionnettes ;
- **en soutenant la multimodalité** au moyen de mesures encourageant le passage à des modes de transport moins polluants tels que les voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire et de mesures visant le développement des services intérieurs d' autobus et d'autocar.

2) Accélérer le déploiement d'énergies de substitution à faible taux d'émissions dans les transports : les transports dans l'UE restent tributaires du pétrole à raison de quelque 94% de leurs besoins énergétiques :

-

- dans le cadre de la révision de la législation en vigueur sur les carburants et combustibles et les sources d'énergie renouvelables, la Commission examine les moyens de créer une forte incitation à innover en imposant par exemple aux fournisseurs de carburants l'obligation d'intégrer dans leur offre une part d'énergie de substitution produite à partir de sources renouvelables, comme des **biocarburants avancés et des carburants de synthèse** ;
- l'UE soutient le **déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution** par des moyens financiers et à travers ses plateformes de parties prenantes. Des projets sont en cours pour procéder à des essais de faisabilité en situation réelle. En vertu de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs les États membres élaboreront, d'ici à novembre 2016, des cadres d'action pour le déploiement de points de recharge pour véhicules électriques et de stations-service de gaz naturel et, à titre facultatif, d'hydrogène ouverts au public. À terme, il conviendrait de généraliser les infrastructures de recharge et d'entretien dans toute l'Europe ;
- de nouveaux efforts s'imposent pour **favoriser la création d'un marché des services d' électromobilité à l'échelle de l'UE**, notamment l'interopérabilité transfrontière des paiements et la fourniture d'informations en temps réel sur les points de recharge. Il existe déjà une norme commune pour les prises de recharge des voitures. Elle sera suivie de normes pour la recharge par induction, les batteries et les prises de recharge pour les bus et les motos électriques.

3) Évoluer vers des véhicules à émissions nulles : la transition demandera un large éventail de mesures à tous les niveaux de responsabilité afin d'impliquer à la fois les constructeurs et les utilisateurs :

- la Commission a modifié fondamentalement les **modalités de mesure et de vérification des émissions des véhicules**. Les nouveaux essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles vont être mis en œuvre à bref délai, afin que les valeurs limites applicables aux émissions de polluants atmosphériques aient un impact plus important et que les consommateurs puissent s'y fier à nouveau. Une nouvelle procédure d'essai internationale, à savoir la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, sera mise en œuvre ;
- il faudra **réduire davantage encore les émissions provenant des moteurs à combustion classiques après 2020**. Les véhicules à émissions faibles ou nulles devront être déployés et gagner des parts de marché importantes d'ici 2030. La Commission travaille à l'élaboration de normes portant sur les émissions de dioxyde de carbone des voitures et des camionnettes, applicables après 2020 ;
- afin d'encourager la demande des utilisateurs, la Commission s'efforce **d'améliorer l'information des consommateurs** grâce l'étiquetage des voitures et d'apporter son soutien au moyen de règles en matière de marchés publics. Les instruments fiscaux, susceptibles d'influer sur les comportements des consommateurs, devraient également être revus;
- l'UE devra aussi introduire des mesures visant à **limiter concrètement les émissions de dioxyde de carbone des camions, des autobus et des autocars** à l'instar des États-Unis, de la Chine, du Japon et du Canada qui ont déjà introduit des normes, avec la participation de certains constructeurs européens.

Action au niveau mondial : l'UE est résolue à parvenir à un accord mondial sur un **mécanisme de marché visant à juguler les émissions de l'aviation internationale** et à parvenir à une croissance neutre en émissions de carbone à partir de 2020. Elle est également déterminée à obtenir un **accord mondial contraignant** pour la collecte et la communication des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre provenant du **transport maritime** international au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), d'ici la fin de l'année 2016.