Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

2016/2327(INI) - 14/12/2017 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 301 voix pour, 249 contre et 25 abstentions, une résolution sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible émission en réponse à la communication de la Commission sur le sujet.

Tout en se félicitant de la communication de la Commission, le Parlement a souligné que pour respecter l' accord de Paris sur le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports devront être ramenées à un niveau proche de zéro d'ici la moitié du siècle et que **les émissions de polluants atmosphériques à partir du secteur des transports devront être réduites de manière drastique.**

Le transport routier est responsable de plus de 70 % des émissions de GES et d'une grande partie de la pollution atmosphérique. L'action devrait porter principalement sur ce domaine et les efforts devraient être intensifiés dans tous les secteurs du transport.

Tarification équitable et efficace: les députés ont estimé que des **signaux de prix plus clairs** dans tous les modes de transport reflétant mieux les principes de pollueur-payeur et d'utilisateur-payeur principes étaient essentiels. Un transfert modal dans le secteur des transports nécessiterait de **promouvoir les transports publics et la multimodalité**, et d'investir dans ces deux domaines.

Le Parlement a salué les efforts de la Commission pour développer des normes de systèmes de télépéage interopérables dans l'Union ainsi que la révision prochaine de la directive «Eurovignette» (directive 1999 /62/CE). Il a plaidé pour que **l'extension des redevances en fonction de la distance parcourue** couvre toutes les voitures et camionnettes particulières, tout en permettant une certaine forme de flexibilité pour les régions éloignées et faiblement peuplées.

En ce qui concerne le secteur de **l'aviation**, la Commission devrait envisager les possibilités d'instaurer des mesures internationales harmonisées concernant l'imposition du kérosène et la suppression de l' exemption de TVA sur les billets d'avion.

Logistique et signalisation: le Parlement a souligné l'atout important que peuvent représenter les **systèmes de transport intelligents**, la circulation en peloton et les véhicules autonomes et connectés en vue d'améliorer l'efficacité des transports individuels et commerciaux. Il a demandé un cadre législatif cohérent et des normes en vue de permettre le déploiement de solutions innovantes en matière de logistique et de transport à travers l'Europe.

Les députés ont invité la Commission à encourager la **numérisation des systèmes de transport public** ainsi que l'utilisation de véhicules utilitaires légers à **émissions nulles**, de bus et autocars à émissions nulles, de camions à ordures, de taxis et de vélos cargos dans la logistique du dernier kilomètre.

Énergie alternative à faible émission: le Parlement a invité la Commission à adopter **un plan d'action ambitieux pour promouvoir le marché des véhicules électriques**, ainsi qu'à émettre des recommandations à l'intention des États membres pour les encourager à mettre en œuvre des incitations fiscales pour les véhicules à émissions faibles ou nulles.

La disponibilité et l'accessibilité des infrastructures de recharge et de réapprovisionnement en carburant dans les bâtiments privés et publics, ainsi que la compétitivité des véhicules électriques sont essentielles pour accroître l'adhésion des consommateurs. Les députés ont réclamé une **initiative européenne à long terme en faveur des batteries de nouvelle génération** ainsi que le développement des infrastructures nécessaires pour encourager des normes de production durables concernant les véhicules et les sources d' énergie à faible taux d'émissions.

Le Parlement a préconisé une **approche plus ambitieuse au sujet des énergies renouvelables** dans le transport que celle proposée dans la refonte de la directive relative aux énergies renouvelables. Il a demandé la mise en place de mesures d'incitation en faveur du déploiement de **carburants durables de substitution** pour les modes de transport pour lesquels aucune alternative au carburant liquide n'est disponible à ce jour.

La Commission devrait:

- proposer la suppression progressive des subventions directes et indirectes en faveur des **combustibles fossiles** d'ici à 2020 au plus tard;
- soutenir les possibilités offertes par le **GNL** pour rendre la mobilité, l'économie et l'emploi durables;
- élaborer des critères objectifs pour la reconnaissance des **biocarburants avancés** afin de stimuler l' innovation et la croissance du marché;
- réaliser une étude de faisabilité concernant le rôle de **l'hydrogène** et les possibilités qu'il pourrait offrir au système de transport européen.

Infrastructures de transport et investissement: le Parlement a encouragé **l'intensification du cofinancement par l'UE** des projets de transport qui contribuent à l'action climatique et la réduction des autres coûts externes, dans le cadre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) et du réseau transeuropéen de transports (RTE-T).

Les projets relevant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) étant cruciaux pour la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, les députés ont regretté que son budget ait été utilisé pour alimenter l'EFSI; ils ont par conséquent demandé **que le budget du MIE soit rétabli** et réaffirmé que l'EFSI II devrait être financé par d'autres moyens.

Davantage de fonds devraient être disponibles pour que **les villes puissent faire des offres conjointes** pour se procurer des infrastructures ou des technologies susceptibles de contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique provenant des véhicules routiers, y compris les stations de recharge publiques pour véhicules électriques.

Responsabiliser les citoyens et les décideurs en vue d'un changement de comportement: étant donné que les normes européennes relatives aux véhicules utilitaires légers ne reflètent pas les émissions en conditions de conduite réelles, le Parlement a suggéré d'examiner les avantages que présenterait **l' instauration d'un label** ou d'une norme pour les véhicules à très faibles émissions qui respectent les limites d'émissions dans des conditions de conduite réelles. Il a également insisté sur l'importance :

- d'accorder une plus grande attention à l'intégration accrue des modes de transport non motorisés et au renforcement de leur popularité;
- d'établir des priorités de l'UE en matière de cofinancements de projets de mobilité urbaine qui contribuent à la réalisation des objectifs de réduction des GES;
- d'encourager l'achat de véhicules plus propres, moins polluants par les pouvoirs publics;
- de tenir compte des besoins de transport des citoyens dans les zones rurales et éloignées dans les stratégies de mobilité à faible émission;

- d’investir davantage dans la combinaison et l’intégration du réseau cyclable EuroVelo avec les réseaux ferroviaires RTE-T.

La résolution a analysé les tendances sectorielles spécifiques pour les différents modes de transport et formulé des recommandations pour les voitures, les véhicules utilitaires lourds, les chemins de fer, l'aviation, le transport maritime et les voies navigables.

La Commission a été invitée, entre autres, à :

- présenter une proposition concernant les normes d’émission de CO2 applicables aux **voitures et aux camionnettes** d’ici à 2025;
- présenter une proposition relative à la certification, la surveillance et la notification des **véhicules utilitaires lourds** d’ici à la fin de 2017, ainsi que des normes ambitieuses de réduction des émissions de CO2 pour l’après 2025 d’ici 2018;
- présenter des propositions ambitieuses portant sur la directive relative aux **transports combinés** afin de mieux promouvoir un transport de fret efficace et d’encourager le transfert modal vers le rail et les voies navigables;
- améliorer l’efficacité de **l’aviation** en assurant l’application rapide du ciel européen unique et en participant activement aux travaux de l’OACI afin d'obtenir des normes internationales ambitieuses en matière de CO2.