Informations de base

2016/2327(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions **Subject** 3.20 Politique des transports en général 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	EICKHOUT Bas (Verts/ALE)	14/09/2016
	Rapporteur(e) fictif/fictive SALINI Massimiliano (PPE) GRASWANDER-HAINZ Karoline (S&D) ZĪLE Roberts (ECR) VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE) KYLLÖNEN Merja (GUE/NGL) AIUTO Daniela (EFDD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	ZOFFOLI Damiano (S&D)	15/12/2016

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Secrétariat général	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
20/07/2016	Publication du document de base non-législatif	COM(2016)0501	Résumé

19/01/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
19/01/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
12/10/2017	Vote en commission		
14/11/2017	Dépôt du rapport de la commission	A8-0356/2017	Résumé
14/12/2017	Décision du Parlement	T8-0503/2017	Résumé
14/12/2017	Résultat du vote au parlement		
14/12/2017	Débat en plénière		
14/12/2017	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2016/2327(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/08794

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE602.934	07/04/2017	
Amendements déposés en commission		PE604.501	23/05/2017	
Amendements déposés en commission		PE604.871	23/05/2017	
Avis de la commission	ENVI	PE601.214	29/06/2017	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0356/2017	14/11/2017	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0503/2017	14/12/2017	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2016)0501	20/07/2016	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2018)101	11/04/2018	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé

Contribution	RO_CHAMBER	COM(2016)0501	21/10/2016	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2016)0501	13/12/2016	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2016)0501	28/06/2018	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2016)0501	23/11/2018	

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.

Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

2016/2327(INI) - 14/11/2017 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Bas EICKHOUT (Verts/ AFE, NL) sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible émission en réponse à la communication de la Commission sur le sujet.

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de l' article 54 du Règlement du Parlement européen, a également exprimé son avis sur ce rapport.

Les députés se félicitent de la communication de la Commission et soulignent 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** pour pouvoir respecter les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de santé publique.

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 rapport salue 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). Les députés plaident 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.

Logistique et signalisation: le rapport souligne 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. Les députés ont demandé à la Commission d'encourager 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 rapport 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.

Ils ont demandé à la Commission de proposer la suppression progressive des subventions directes et indirectes pour les combustibles fossiles d'ici 2020 au plus tard.

Tout en prenant acte des limites proposées dans la refonte de la directive sur les énergies renouvelables dans le but d'éliminer progressivement les biocarburants de première génération d'ici à 2030, le rapport a demandé à la Commission de **faire une distinction** entre les biocarburants de première génération qui ont une efficacité élevée en matière d'émissions de GES ainsi qu'un faible risque de modification indirecte d'affectation des sols, et ceux qui ne remplissent pas ces critères, et de prendre des mesures en vue de **supprimer le recours aux matières premières**, notamment l'huile de palme, qui entrent dans la composition des biocarburants et dont la culture entraîne la déforestation.

Infrastructures de transport et investissement: les députés ont 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.

La Commission est invitée faire que davantage de fonds soient disponibles pour que **les villes puissent faire des offres conjointes** pour se procurer des infrastructures ou des technologies qui pourraient 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 rapport 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.

Le rapport analyse les tendances sectorielles spécifiques pour les différents modes de transport et formule des recommandations pour les voitures, les véhicules utilitaires lourds, les chemins de fer, l'aviation, le transport maritime et les voies navigables.

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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2.