



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

L'EUROPE EN MOUVEMENT

**Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre,
compétitive et connectée pour tous**

{SWD(2017) 177 final}

1. VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

Le secteur européen des transports est riche d'une longue et glorieuse histoire. L'Europe joue un rôle déterminant dans l'introduction de nouvelles technologies et d'innovations. Les avions, trains et véhicules européens sont synonymes de qualité de renommée mondiale.

Nous ambitionnons que l'Europe continue à jouer ce rôle à l'avenir et soit la pionnière d'une mobilité propre, compétitive et connectée. Pour dire les choses simplement, nous voulons faire en sorte que soient conçus, proposés et fabriqués en Europe les meilleures solutions de mobilité, appareils et véhicules à faible taux d'émission, connectés et automatisés et que soient mises en place à l'appui les infrastructures les plus modernes.

Nous devons faire preuve d'ambition parce que **le secteur de la mobilité joue un rôle capital dans l'économie et la société européennes**. Il est, en soi, un important pourvoyeur d'emplois et un moteur indispensable de la compétitivité mondiale de l'économie dans son ensemble. La libre circulation des personnes et des marchandises dans le marché intérieur de l'UE ainsi que les avantages économiques, sociaux et culturels d'une «Europe sans frontières» sont tributaires d'une mobilité facilitée et d'un réseau de transports accessible au sein d'un espace européen unique des transports. Un système de mobilité moderne est également une condition préalable à une transition réussie vers une économie à faible intensité de carbone en Europe et à l'inversion de la hausse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique dues aux transports malgré des besoins de mobilité accrus.

De profonds changements dans la manière dont nous exerçons la mobilité sont en cours. La mobilité traditionnelle se transforme grâce à des services de mobilité partagés et des passages plus aisés d'un mode de transport à l'autre. Les besoins technologiques et sociétaux continuent à être des vecteurs de changement. La numérisation, l'automatisation et les sources d'énergie de substitution bousculent les modèles traditionnels et créent de nouvelles possibilités liées à l'utilisation rationnelle des ressources et à l'économie collaborative et circulaire. Mais pareils changements peuvent aussi être déstabilisants. Tout en créant des emplois nouveaux, ils peuvent aussi rendre d'autres obsolètes. Ils impliquent de nouvelles compétences, de bonnes conditions de travail et exigent anticipation, adaptation et investissements.

L'UE doit être à l'avant-garde pour ce qui est d'initier ce changement à l'échelle mondiale. Cela signifie opérer une transition des réseaux de transport fragmentés d'aujourd'hui à la mobilité intégrée et durable de demain. La Commission établit actuellement un programme destiné à faire de la **mobilité propre, compétitive et connectée** une réalité pour tous. Notre action vise à renforcer la compétitivité du secteur européen de la mobilité dans la perspective d'un nouvel élan pour l'emploi, la croissance et l'investissement tout en tenant compte de la dimension sociale urgente de la mobilité et en assurant des niveaux élevés de sûreté et de sécurité aux voyageurs et passagers. Elle contribuera de manière décisive à concrétiser l'ambition de la Commission de construire une Europe qui protège, qui donne les moyens d'agir et qui défend, et d'atteindre les objectifs de l'UE en matière d'énergie et de climat pour 2030. Elle permettra d'améliorer la santé publique et la qualité de vie de tous les habitants de l'UE. Pour ce faire, il est impératif de dégager une **approche globale et intégrée** avec tous les acteurs œuvrant de concert aux différents niveaux: institutions européennes, États membres, villes et autres autorités locales, entreprises, partenaires sociaux, et avec toutes les parties intéressées. La proposition de résolution du Parlement européen sur le

transport routier dans l'Union européenne confirme que nos propositions arrivent à point nommé et que nous partageons la même vision¹.

Nous ne partons pas de zéro. L'UE a déjà mis en place des éléments fondamentaux. La voie a été tracée vers la création d'un espace européen unique des transports, dès lors qu'ont été recensés les obstacles à des services de mobilité transfrontières sûrs, économes en ressources et abordables, par terre, mer et air partout dans l'Union. De nombreuses mesures ont déjà été prises dans les secteurs aérien et ferroviaire². De surcroît, les projets stratégiques d'infrastructure de transport transeuropéenne et les programmes de recherche de l'UE, dont Horizon 2020, accompagnent le déploiement d'infrastructures et l'innovation dans le domaine des transports.

La présente communication a pour thème la contribution essentielle que doit apporter le **transport routier**. Elle est accompagnée d'une série de propositions destinées à ce secteur, qui visent notamment à soutenir le déploiement d'infrastructures de tarification routière, les carburants de substitution et la connectivité, une meilleure information des consommateurs, un marché intérieur plus dynamique et de meilleures conditions de travail pour le secteur du transport de marchandises par route, ainsi que de mesures destinées à poser les bases d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée³. Ces propositions et mesures seront complétées au cours des 12 prochains mois par d'autres propositions, notamment sur les normes d'émission pour l'après-2020 applicables aux voitures et aux camionnettes ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds.

L'importance de la mobilité en général et du transport routier en particulier se traduit par le large éventail des autres cadres d'action de l'UE, qui ont une influence déterminante sur ces deux thématiques. Par leur succès, les priorités arrêtées par la Commission Juncker, que sont **l'union de l'énergie**, le **marché unique numérique** et le **programme en faveur de l'emploi, de la croissance et de l'investissement**, contribuent toutes aux transports et à la mobilité. Dans la **stratégie pour une union de l'énergie** de février 2015⁴, a été définie comme l'un de ses grands domaines d'action la transition vers un secteur des transports économe en énergie et décarbonisé tandis que, dans le train de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens» de novembre 2016⁵, figurait une mesure visant à accélérer le déploiement des carburants à faible intensité de carbone pour les transports et à soutenir l'électromobilité. Les mesures déjà présentées dans la **stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions**, adoptée en juillet 2016, sont à présent mises en œuvre⁶. Les investissements dans les infrastructures réalisés au titre du **plan d'investissement pour l'Europe**⁷ constituent une forte incitation à la mobilité européenne propre, compétitive et connectée du futur. Comme l'énonce le **socle européen des droits sociaux**⁸, la construction

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//FR>

² COM(2015) 598 final.

³ Voir également l'examen à mi-parcours de la stratégie pour le marché unique numérique, COM(2017) 228.

⁴ COM(2015) 80 final.

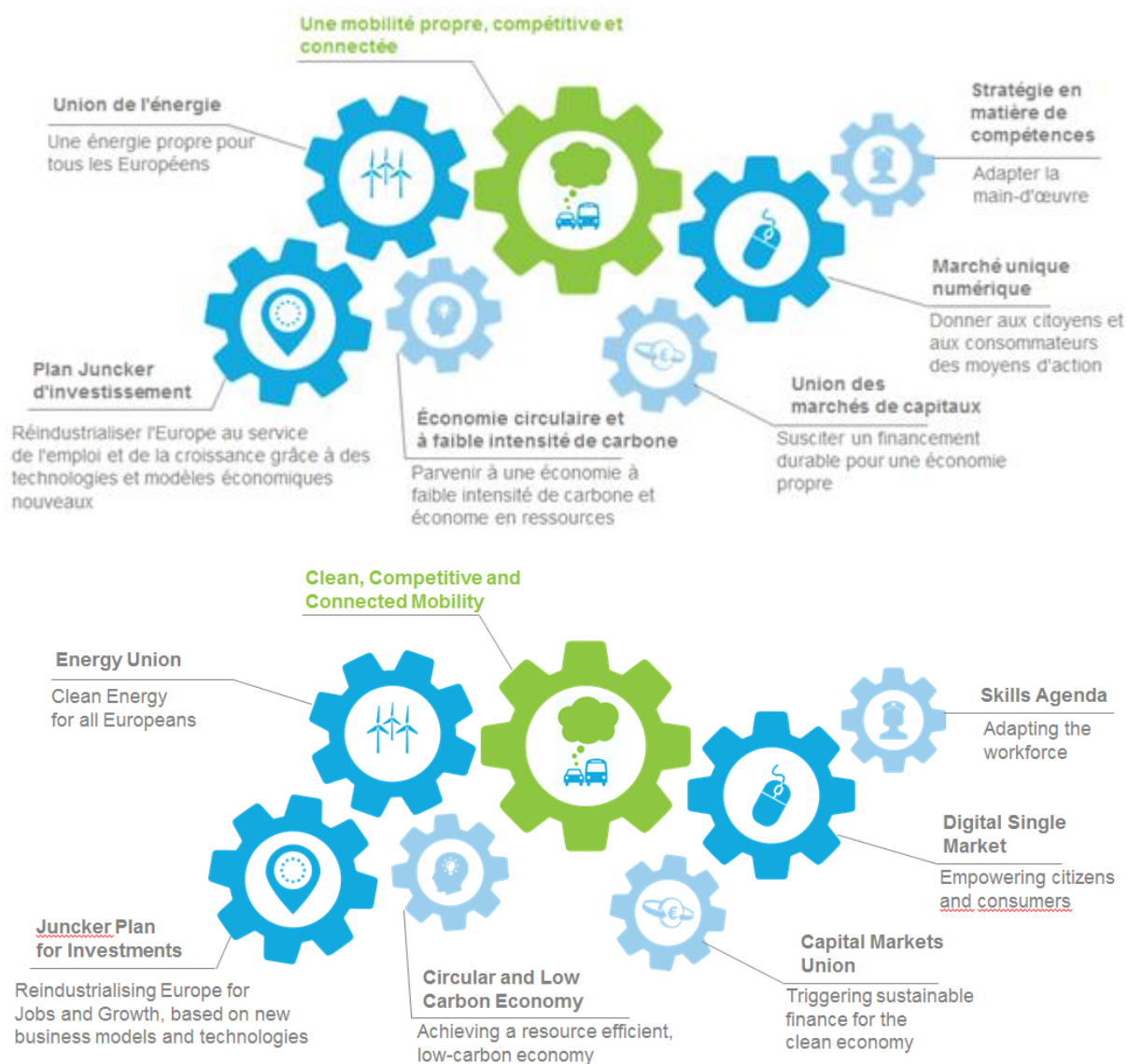
⁵ Dans le cadre des propositions de révision de la directive sur les énergies renouvelables (COM/2016/767) et de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (COM/2016/765).

⁶ COM(2016) 501 final.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_fr

⁸ COM(2017) 250 final.

d'une Europe plus juste et le renforcement de sa dimension sociale constituent une priorité majeure pour l'actuelle Commission. Ces objectifs doivent également valoir dans le secteur de la mobilité et concourir à un marché du travail équitable et qui fonctionne bien.



2. PRINCIPALES TENDANCES ET DÉFIS

Parvenir à la durabilité avec une augmentation continue de la demande

L'activité de transport devrait continuer à se développer partout en Europe. De 2010 à 2050, on estime que le transport de passagers enregistrera une croissance de 42 pour cent environ. Quant au fret, il devrait croître de 60 %⁹. Ces tendances rendent d'autant plus difficile la mise en place d'un système de mobilité qui soit durable.

⁹ Sources: analyse d'impact accompagnant la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Toutes les données citées

La mobilité est désormais le plus grand secteur économique au monde. Dans l'UE, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 11 millions de personnes, ce qui représente plus de 5 pour cent de l'emploi total¹⁰ et près de 5 pour cent du produit intérieur brut de l'UE¹¹. Il intervient pour quelque 20 pour cent des exportations de l'UE vers ses principaux partenaires commerciaux. Le transport routier est le principal mode de transport emprunté dans l'UE, constituant près de la moitié de toutes les activités de transport de marchandises (presque les trois quarts sur route) et dominant le transport de personnes¹². On estime que les sociétés de transport routier dans l'UE emploient directement quelque 5 millions de personnes travaillant dans 915 000 entreprises environ, essentiellement petites et moyennes¹³.

La congestion due au transport routier est à l'origine de gaspillages considérables estimés à 1 pour cent du produit intérieur brut de l'UE (100 milliards d'EUR) et qui vont croissant¹⁴. Le transport routier est également une source importante de pollution atmosphérique, ce qui constitue une grave menace pour la santé publique. Les usagers des transports et surtout les habitants des villes européennes, lesquelles souvent ne respectent pas les normes de qualité de l'air fixées par l'UE, en subissent les conséquences¹⁵. Les effets sont graves; presque trois fois plus de personnes meurent prématurément dans l'UE en raison des émissions polluantes liées aux transports¹⁶ que d'un accident de la route¹⁷, tandis que des millions d'autres sont atteintes, leur vie durant, de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

En outre, les transports contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre en Europe, se classant au deuxième rang juste derrière le secteur de l'énergie. À lui seul, le transport routier est responsable de près d'un cinquième de ces émissions dans l'UE. Le secteur de la mobilité revêt, dès lors, une importance particulière dans les efforts de l'UE pour maintenir la dynamique vers l'objectif d'une économie à faible intensité de carbone. La croissance des activités de transport doit aller de pair avec une baisse des émissions de gaz à effet de serre; cela est essentiel pour atteindre les objectifs de l'UE en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030. En outre, la Commission se montre ambitieuse pour que l'UE réduise d'au moins 60 pour cent, d'ici à 2050, ses émissions de gaz à effet de serre dues aux transports¹⁸. Les résultats obtenus jusqu'à présent étant peu satisfaisants, il est impératif d'intensifier les efforts déployés pour inverser cette tendance. Cela est particulièrement manifeste dans le secteur du transport routier où une transition vers des véhicules à émissions nulles s'impose.

en référence figurent dans le document de travail SWD(2017) 177 qui accompagne la présente communication.

¹⁰ Enquête d'Eurostat sur les forces de travail, données pour 2016, section H de la NACE: «Transports et entreposage».

¹¹ Eurostat, comptes nationaux, données pour 2014, section H de la NACE: «Transports et entreposage».

¹² EU Transport in figures (Les transports dans l'UE en chiffres) 2016: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Estimations effectuées à partir des statistiques structurelles sur les entreprises établies par Eurostat, données de 2014, section H de la NACE.

¹⁴ Study on Urban Mobility – Assessing and improving accessibility of urban areas, European Commission, 2017 (Étude sur la mobilité urbaine – Évaluer et améliorer l'accessibilité des zones urbaines, Commission européenne, 2017).

¹⁵ La législation de l'UE sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (directive 2008/50/CE) fixe des valeurs limites de qualité de l'air qui doivent être respectées partout dans l'UE, et impose aux États membres de limiter l'exposition des citoyens aux polluants atmosphériques nocifs. Or, de nos jours, ces valeurs limites sont dépassées dans 23 des 28 États membres de l'UE et dans plus de 130 villes à travers l'Europe.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501 final.

Qui dit mobilité durable, dit aussi meilleure gestion des ressources limitées. L'économie circulaire gagnera en importance pour ce qui est de réutiliser les matières rares et de limiter le coût des matières premières. Par exemple, le recyclage des piles et batteries pourrait être à la base de nouveaux modèles économiques dans l'industrie automobile européenne.

Faire évoluer le comportement des consommateurs et les caractéristiques de la demande

La demande de la population en matière de mobilité s'accroît et son attitude envers la mobilité évolue. La mobilité est de plus en plus considérée comme un service dont les consommateurs exigent meilleure qualité, commodité, souplesse et prix abordable. Ils veulent pouvoir passer sans discontinuité d'un mode de transport à l'autre et bénéficier d'un accès aisé aux informations sur les déplacements. Les jeunes, en particulier, affectionnent de plus en plus la location et le partage de services de mobilité et aspirent moins à faire l'acquisition d'un véhicule privé.

Les habitants de l'UE passent en moyenne près de 10 heures par semaine dans les transports, parcourent chaque jour une distance moyenne de 34,7 km et consacrent 13 pour cent de leurs dépenses aux transports.¹⁹

L'expérience quotidienne des embouteillages, l'accord de Paris sur le climat, le scandale relatif aux émissions des voitures à moteur diesel, le débat public sur les effets des émissions et les mesures prises par les pouvoirs publics, telles que la création de zones soumises à des restrictions d'accès afin de dissuader les conducteurs d'utiliser leur véhicule en ville, sont autant de facteurs qui ont contribué à sensibiliser bien davantage les consommateurs à l'incidence des transports privés sur la qualité de l'air, le changement climatique et la santé. De nos jours, les gens veulent des solutions qui, à la fois, accroissent la mobilité et contribuent à la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique. Or une population vieillissante et vivant de plus en plus en milieu urbain pose à l'Europe des défis en matière de mobilité non seulement dans les villes, mais aussi pour ce qui est de l'inclusion sociale et de la connectivité des zones rurales.

Emploi et compétitivité

Le secteur de la mobilité européen doit rester parmi les meilleurs au monde. Étant donné, d'une part, l'importance qu'il revêt pour l'emploi et la croissance et, d'autre part, la concurrence mondiale accrue, le secteur des transports de l'UE devrait être en première ligne pour tirer parti de l'innovation et du déploiement de nouvelles technologies. Ce processus de changement doit tenir pleinement compte des conditions de travail et des difficultés sociales dans ce secteur.

La décarbonisation, le recours à des technologies à faible taux d'émission, telles que les systèmes de propulsion électrique pour les véhicules, et le déploiement de solutions de mobilité coopérative, connectée et extrêmement automatisée comptent parmi les défis les plus urgents et les perspectives les plus importantes pour notre mobilité future; il en va de même pour l'émergence de nouveaux concepts de mobilité tels que l'autopartage et de nouvelles solutions d'optimisation de la logistique.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités. Première édition. Les attentes des Européens en matière de mobilité, avril 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

Le secteur automobile européen connaîtra des changements structurels qui sont susceptibles de remodeler de façon substantielle sa chaîne de valeur, d'entraîner une redéfinition des priorités d'investissement et des choix technologiques avec des implications aussi pour sa position concurrentielle à l'échelle mondiale. Cette mutation aura des répercussions sur différents acteurs de la chaîne de valeur, des fournisseurs de matières premières, équipementiers et constructeurs automobiles aux concessionnaires et services après-vente, ainsi que sur tous les prestataires de services de mobilité.

Le secteur automobile de l'UE emploie 8 millions de personnes et représente 4 pour cent de la valeur ajoutée brute de l'UE, ce qui génère un excédent commercial de 120 milliards d'EUR²⁰. L'UE compte parmi les principaux constructeurs mondiaux de véhicules à moteur et le secteur automobile constitue le plus gros investisseur privé dans la recherche et le développement, ce qui témoigne de sa prééminence technologique mondiale. Même si l'assemblage final des pièces a lieu de plus en plus à proximité de marchés situés à l'extérieur de l'UE, les extrémités de grande valeur des chaînes de valeur, par exemple la recherche et développement, la conception ou le marketing, demeurent en grande partie en Europe.

L'évolution des compétences

Afin de stimuler l'innovation technologique et d'en recueillir les fruits, la main-d'œuvre du secteur européen de la mobilité doit avoir la palette de compétences qui convient le mieux; cela constitue aujourd'hui déjà un défi immense pour l'industrie. Des véhicules propres, connectés et automatisés ont une incidence sur l'intensité de main-d'œuvre au stade de la fabrication et nécessitent des compétences nouvelles, par exemple dans l'assemblage de moteurs électriques ou la fabrication de piles et batteries, d'équipements informatiques ou de dispositifs de détection et, comme la croissance des emplois dans le secteur de l'ingénierie devrait se poursuivre, les processus mis en œuvre exigent de plus en plus des compétences informatiques pointues. Par ailleurs, la conduite automatisée est susceptible d'avoir des répercussions importantes sur la main-d'œuvre et d'imposer une reconversion professionnelle à moyenne et longue échéance, par exemple dans le cas de professions telles que les conducteurs de camion. Il est, dès lors, indispensable d'anticiper cette évolution et de l'accompagner par un renforcement du dialogue social ainsi que par des mécanismes de soutien afin d'aider les intéressés à exploiter au mieux les nouvelles possibilités qui se présentent.

La sécurité routière

Si d'énormes progrès ont été accomplis au cours des dernières décennies, faisant de l'UE la région de transport routier la plus sûre au monde, le nombre élevé de morts et de blessés graves cause encore de grandes souffrances humaines et engendre des coûts économiques inacceptables, estimés à 100 milliards d'EUR par an. En 2016, 25 500 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'UE et 135 000 autres ont été gravement blessés²¹.

La révolution de la mobilité numérique

Le secteur européen de la mobilité doit tirer parti des possibilités offertes par les technologies numériques. La connectivité et les médias sociaux transforment les concepts traditionnels de mobilité. De nouveaux modèles économiques émergent et sont à l'origine de services de

²⁰ Commission européenne, Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME, *L'industrie automobile*, disponible à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

mobilité innovants parmi lesquels les nouvelles plateformes en ligne destinées aux opérations de fret, le covoiturage, les services de partage de voitures ou de vélos ou les applications pour smartphone qui offrent analyses et données en temps réel sur les conditions de circulation²².

Les véhicules eux-mêmes sont également transformés grâce aux technologies numériques. Ils deviennent de plus en plus intelligents à mesure que de nouveaux services connectés et coopératifs embarqués ainsi que des niveaux accrus d'automatisation deviennent disponibles. Des investissements colossaux sont actuellement consacrés au développement de véhicules sans chauffeur. Les véhicules automatisés devront recourir à des échanges de données sécurisés entre les véhicules, d'une part, et entre les véhicules et les infrastructures routières, d'autre part, ce qui supposera une capacité de réseau solide et suffisante pour permettre à des millions de véhicules d'interagir simultanément.

Besoins d'investissement dans les infrastructures

Depuis l'éclatement de la crise économique mondiale, l'UE pâtit du faible niveau d'investissement dans les infrastructures, telles que les transports, l'énergie et le numérique. Cette situation a retardé la modernisation du système de mobilité de l'UE. Des efforts collectifs et coordonnés au niveau européen, renforcés récemment par le plan d'investissement pour l'Europe²³, doivent inverser cette tendance à la baisse.

Le Fonds monétaire international estime qu'1 pour cent d'accroissement des dépenses dans les infrastructures traditionnelles se traduira par une augmentation du produit intérieur brut de 1,5 point de pourcentage²⁴.

La conduite entièrement automatisée nécessitera de nouvelles infrastructures de télécommunications et satellitaires ainsi que des services de positionnement et de communication entre véhicules. La communication mobile de cinquième génération (5G)²⁵ et les services de Galileo offrent une excellente occasion de pourvoir à ces besoins. La conduite autonome et les véhicules propres impliqueront une planification intégrée des infrastructures, d'une part, et des investissements, d'autre part, pour équiper les routes des infrastructures de télécommunications et de recharge nécessaires, par exemple pour les voitures électriques, ainsi que pour fournir des données routières de qualité, par exemple pour les cartes numériques en haute définition, et des équipements embarqués entièrement interopérables.

On estime que 740 milliards d'EUR sont nécessaires pour achever les corridors du réseau central du réseau transeuropéen de transport²⁶ d'ici à 2030, ce qui donnera naissance à un véritable espace européen unique des transports qui étayera le marché unique de l'UE, accompagnera la décarbonisation et tirera pleinement parti de la numérisation. Les besoins totaux en investissement pour les infrastructures de transport de l'UE (qui associent le réseau global RTE-T et les transports urbains) sont estimés à 130 milliards d'EUR par an, chiffre qui correspond globalement aux niveaux historiques d'environ 1 pour cent du produit intérieur brut²⁷. Il sera nécessaire de réaliser d'importants investissements supplémentaires pour

²² COM(2016) 356 final et COM(2016) 288 final.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_fr

²⁴ Perspectives de l'économie mondiale, FMI, octobre 2014.

²⁵ COM(2016) 588 final.

²⁶ Plans de travail établis par les coordinateurs européens pour chaque corridor du réseau central du RTE-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

²⁷ Sources: OECD – ITF (2016)

combler les lacunes actuelles en matière d'entretien constatées dans la plupart des États membres de l'UE. La mobilisation de ces investissements massifs dans les transports exigera un immense effort conjoint de la part des secteurs privé et public.

3. LA MOBILITÉ EN EUROPE EN 2025

L'Europe doit avoir l'ambition de progresser rapidement afin de se doter, d'ici à 2025, d'un système de mobilité propre, compétitive et connectée intégrant tous les moyens de transport. Ce système doit desservir l'ensemble du territoire de l'Union et le connecter à celui de ses voisins et au reste du monde. Il doit permettre à tous de voyager confortablement dans et entre les zones urbaines et rurales, sans rupture de connexion. Il doit en outre s'appuyer sur un secteur industriel qui est l'un des principaux acteurs mondiaux en matière de fabrication et de prestation de services.

Cette ambition exige une **approche intégrée** aux niveaux européen, national, régional et local englobant de nombreux domaines d'action différents. Au niveau de l'UE, elle requiert un ensemble ciblé **de règles et de normes** communes, assorti d'un large éventail **de mesures de soutien**²⁸. Cela passe notamment par des investissements dans les infrastructures, des projets de recherche et d'innovation, des essais transfrontaliers en vue d'un déploiement interopérable, et des plateformes de coopération entre les parties prenantes.

Toutes ces mesures qui se renforcent mutuellement ont été combinées en un seul programme prospectif en faveur de la mobilité. Ce programme est axé sur les domaines dans lesquels l'Union européenne peut faire une réelle différence dans la mise en place d'une **mobilité propre, compétitive et connectée pour tous**. Il met particulièrement l'accent sur la contribution essentielle que le transport routier peut apporter à cette vision de la mobilité en Europe en 2025.

3.1 Accélérer le passage à une mobilité propre et durable

L'UE doit accélérer la transition de l'Europe vers une mobilité à émissions nulles. C'est pourquoi l'Union a besoin d'un cadre réglementaire global pour agir tant sur les technologies propres, grâce à des normes d'émission renforcées, que sur le déploiement de carburants à faible teneur en carbone²⁹, tout en maintenant des niveaux élevés de sécurité et de sûreté. De plus, en assurant le déploiement précoce d'une tarification routière intelligente, en améliorant l'information donnée aux consommateurs et en soutenant les actions menées par les autorités nationales et locales, on progressera à grands pas sur la voie de la compétitivité, de la protection de l'environnement et de la santé publique.

Promouvoir une mobilité durable par un renforcement des normes d'émission

²⁸ Une présentation plus détaillée figure dans le document de travail SWD(2017) 177 qui accompagne la présente communication.

²⁹ COM(2016) 767.

En réponse à la récente crise concernant la mesure des émissions des voitures et aux préoccupations majeures qu'elle a suscitées dans l'opinion publique, la Commission a agi sans tarder et de manière globale en vue de garantir aux consommateurs un contrôle efficace et une plus grande transparence. Un nouveau et solide **cadre européen pour la réception par type**³⁰ a été proposé, parmi une série de mesures de l'UE visant à rétablir la confiance des consommateurs dans l'industrie automobile et dans le système réglementaire. Il ne manque plus que l'accord rapide du Parlement européen et du Conseil pour mettre en place cette législation ambitieuse et incontournable. Par ailleurs, de nouveaux protocoles d'essai ont été établis pour tester les émissions des voitures tant en conditions de conduite réelles qu'en laboratoire; ils s'appliqueront aux nouveaux types de véhicules à partir de septembre 2017.

Tandis que l'innovation s'accélère et que la concurrence s'intensifie au niveau mondial, le secteur automobile connaît un processus de transformation fondamental. L'Europe doit définir une trajectoire qui garantisse à la chaîne de valeur de l'industrie automobile européenne de conserver, à l'avenir, la position dominante dont elle jouit aujourd'hui dans le monde entier.

La fixation de normes pour les émissions de dioxyde de carbone à l'échelle de l'UE constitue un puissant vecteur d'innovation et d'efficacité; cette démarche contribuera à renforcer la compétitivité et préparera le terrain pour des véhicules à émissions faibles ou nulles, en suivant une approche neutre sur le plan technologique. La Commission a entamé des travaux visant à **réviser les normes relatives aux émissions de dioxyde de carbone après 2020/2021 pour les voitures et les camionnettes**. Les options à l'étude comprennent des objectifs spécifiques applicables aux véhicules à émissions faibles et/ou nulles. La Commission se penche aussi sur des normes européennes pour les **véhicules utilitaires lourds**. Les délais envisagés pour ces propositions sont respectivement la fin de 2017 et le premier semestre de 2018. Ces initiatives se fonderont sur des procédures d'essai modernisées plus proches des émissions réelles.

Avant d'établir de nouvelles limitations pour les émissions de dioxyde de carbone des véhicules utilitaires lourds, la Commission entend proposer une procédure de certification fiable pour la détermination des émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant, ainsi qu'un système de surveillance et de déclaration de ces données certifiées. Ces mesures offriront une plus grande transparence aux consommateurs et faciliteront, par ailleurs, la différenciation en matière de tarification routière.

Les émissions des véhicules utilitaires lourds, tels que les camions, les autobus et les autocars, représentent actuellement environ un quart des émissions de dioxyde de carbone provenant du transport routier et connaîtront, selon les prévisions, jusqu'à 10 pour cent d'augmentation entre 2010 et 2030; pourtant, ces véhicules ne sont pas soumis à des normes d'efficacité énergétique dans l'UE, comme c'est le cas dans d'autres régions du monde³¹.

La Commission étudie aussi le moyen de mieux exploiter, à courte échéance, les dispositions existantes de la **légalisation sur les poids et les dimensions** des véhicules utilitaires lourds afin d'améliorer leurs performances en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de dioxyde de carbone en rapport avec leur aérodynamique³².

³⁰ COM(2016) 31 final.

³¹ Sources: «EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions – Trends to 2050» (Scénario de référence 2016 de l'UE relatif aux tendances à l'horizon 2050 en matière d'énergie, de transports et d'émissions de gaz à effet de serre).

³² Directive (UE) 2015/719.

Favoriser la transition vers une économie à faible intensité de carbone est l'une des priorités de la politique de cohésion de l'UE. Pour ce faire, un montant estimé à 39 milliards d'EUR sera nécessaire pour soutenir la transition vers un secteur des transports économe en énergie et décarbonisé, dont 12 milliards d'EUR seront consacrés à une mobilité urbaine à faible intensité de carbone, multimodale et durable.

Donner aux consommateurs les moyens de faire des choix avisés

Il importe de fournir aux consommateurs des informations transparentes et plus précises sur la performance des véhicules en matière d'émissions. Le nouveau cadre relatif aux normes d'émission procurera des outils pour l'adoption de mesures telles que l'amélioration de l'information donnée aux consommateurs dans les domaines couverts par **l'étiquetage des voitures**³³; il permettra aux États membres de mieux adapter leurs mesures fiscales et aux autorités locales de les intégrer à leurs programmes en faveur d'une mobilité propre. Également dans cette optique, l'appel à propositions LIFE pour cette année³⁴ soutient des projets qui donnent aux consommateurs les moyens de faire concrètement des économies sur la consommation de carburant et de décider en connaissance de cause concernant l'achat de voitures peu polluantes.

Déjà, à l'heure actuelle, de nombreuses **villes** d'Europe ont décidé de relever de manière concertée les défis posés par le **changement climatique**, la **congestion** et la **pollution atmosphérique**. Non seulement elles investissent dans des transports publics propres, mais elles encouragent aussi les modes de transport actifs et durables, soutenus par des **services d'informations sur les déplacements multimodaux**, qui offrent aux utilisateurs diverses options de mobilité, y compris des formules de vélos en libre-service et de covoiturage. Certaines villes instaurent des restrictions d'accès pour les véhicules, ou envisagent de le faire, dans le souci de réduire les niveaux élevés de pollution atmosphérique provenant des transports routiers. La Commission suit ces initiatives dans le cadre d'un dialogue étroit avec les villes et les États membres³⁵, en particulier pour garantir que tous les conducteurs puissent avoir accès aux **informations** pertinentes. Elle pourrait également, entre autres mesures, formuler, à l'attention des communes, **des orientations concernant les restrictions d'accès des véhicules aux zones urbaines**, mais c'est la mise en œuvre effective des spécifications de l'UE concernant les services de transport intelligents³⁶ qui permettra aux autorités publiques de proposer aux utilisateurs de telles informations sur les déplacements qui soient précises et fournies en temps réel.

Tarifification routière intelligente

Les recettes perçues auprès des usagers de la route peuvent apporter une contribution importante au financement des infrastructures, et les adaptations prévues en fonction de l'usage et des émissions peuvent contribuer à accélérer l'innovation, par exemple dans le secteur des technologies propres. Un nombre croissant d'États membres de l'UE mettent actuellement en place une forme ou une autre de **tarifification routière**.

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

³⁵ La Commission inaugurera, en novembre 2017, le forum européen «Air pur», qui mettra tout particulièrement l'accent sur les villes et sur des exemples concrets de développement et de déploiement réussis de systèmes de mobilité propre et efficace.

³⁶ Directive 2010/40/UE.

La Commission considère que la tarification routière en fonction de la distance (plutôt que de la durée) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels; c'est la raison pour laquelle elle **propose d'adapter le cadre réglementaire en matière de tarification routière**³⁷. Ces adaptations consisteront à élargir le champ d'application de la réglementation pour y intégrer les autocars et les véhicules légers, y compris les voitures, à favoriser la transition vers l'application du principe du «pollueur payeur» à tous les véhicules, et à moderniser les méthodes de tarification routière. La prise en compte des coûts externes de la pollution atmosphérique dans la tarification routière, la différenciation de la tarification en fonction des performances en matière d'émissions et l'instauration de conditions plus favorables pour les véhicules à émissions nulles permettront d'encourager et de récompenser ceux qui investissent dans des véhicules moins polluants.

Sachant qu'une tarification intelligente peut également avoir un effet sur la congestion dans les zones urbaines, la Commission propose d'actualiser la réglementation afin de rendre possible l'instauration de redevances de congestion qui seraient applicables à tous les véhicules. À l'étape suivante, les vignettes devraient être progressivement supprimées au profit de systèmes de tarification fondés sur l'usage, qui s'appliqueront en premier lieu aux poids lourds d'ici à 2023.

Les marchés publics, stimulants du marché des transports propres

Afin de mieux promouvoir le recours aux **marchés publics** pour stimuler la création de débouchés pour des produits innovants et à faibles émissions, la Commission envisage de réviser la législation de l'UE sur les véhicules propres vers la fin de 2017³⁸. Étant donné que les marchés publics sont en grande partie gérés par des autorités municipales et locales, les véhicules de transport public, tels que les autobus, ont un potentiel particulièrement intéressant d'utilisation de carburants de substitution à faible taux d'émissions. Un cofinancement de l'UE est possible, par exemple au titre du Fonds européen de développement régional³⁹.

Une mobilité plus propre et plus intelligente en ville

Afin de contribuer au développement d'une mobilité urbaine durable et efficace, un partenariat pour la mobilité urbaine entre l'Union européenne, les gouvernements nationaux, les autorités locales et d'autres parties prenantes a été lancé par la Commission en janvier 2017 dans le cadre du **programme urbain de l'UE**⁴⁰. L'accent sera mis en particulier sur les transports publics, la mobilité douce et l'accessibilité (pour répondre aux besoins de certaines catégories de personnes telles que les handicapés, les personnes âgées et les jeunes enfants), sur l'efficacité des transports, moyennant une bonne connectivité locale et régionale, et sur les moyens d'exploiter la mobilité urbaine pour atteindre un niveau élevé de qualité de l'air dans les villes d'Europe⁴¹. L'objectif est d'élaborer un plan d'action, qui sera mis en œuvre à partir de 2018, en tirant parti de l'expérience acquise au travers des nombreux projets CIVITAS et des plans de mobilité urbaine durable développés jusqu'à présent⁴².

³⁷ COM(2017) 275 et COM(2017) 276.

³⁸ Directive 2009/33/CE.

³⁹ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ En particulier, les partenariats pour la mobilité urbaine et la qualité de l'air fourniront des solutions concrètes s'inspirant des bonnes pratiques à travers l'Europe.

⁴² <http://civitas.eu/> Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

3.2 Garantir un marché intérieur équitable et compétitif pour le transport routier

L'UE doit garantir l'équité sur le plan social et la compétitivité du marché intérieur des services de transport routier, compte tenu de l'importance de ce secteur pour l'économie et la société européennes. Le secteur industriel de l'UE doit s'appuyer sur sa forte compétitivité dans le domaine de la fabrication et des services liés aux transports. Il est essentiel de prendre la dimension sociale en considération.

Créer des conditions de concurrence égales pour tous dans le secteur du transport de marchandises par route

La Commission se propose donc de réviser les **règles de l'UE concernant l'accès au marché du transport de marchandises par route** et l'utilisation des **véhicules loués**⁴³ afin de garantir des conditions de concurrence égales à tous les transporteurs, de réduire le nombre des trajets à vide inutiles et de clarifier les règles pour remédier à la fragmentation du marché et améliorer le contrôle de l'application de la législation. La suppression d'exigences administratives inutiles et contraignantes (par exemple, la notification préalable des dispositions concernant le nombre des transports de cabotage⁴⁴) et les pratiques de contrôle permettront de réduire davantage les coûts et d'améliorer les conditions de marché.

Selon les estimations, la proposition de la Commission permettrait aux entreprises de réaliser des économies de l'ordre de 3 à 5 milliards d'EUR dans l'UE sur la période 2020-2035⁴⁵.

En outre, la Commission entend passer en revue les règles de l'UE relatives aux **autobus** et aux **autocars** afin de garantir des conditions de concurrence égales à tous les opérateurs et d'offrir aux consommateurs un choix élargi de moyens de transport⁴⁶.

Renforcer le cadre social et les conditions d'emploi

Par ailleurs, la Commission entend adopter un certain nombre de mesures destinées à améliorer l'application de la **législation sociale dans le domaine du transport routier** afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer les conditions sociales des conducteurs dans le secteur du transport international, qui ne sont pas satisfaisantes à l'heure actuelle⁴⁷. Il convient de combiner des mesures relatives à l'accès au marché et des actions visant à garantir la sécurité juridique et un contrôle plus efficace de l'application de la réglementation sociale. Ces mesures permettront d'apporter une réponse aux agissements des sociétés «boîtes aux lettres», aux modèles d'entreprise complexes et opaques, de prévenir les transports illicites de cabotage et de lutter contre les pratiques illégales en matière d'emploi. L'objectif est de garantir un niveau élevé de protection sociale pour tous les travailleurs du secteur des transports dans l'Union, tout en évitant la fragmentation et en levant les charges administratives pour les sociétés. En instaurant des procédures administratives plus efficaces (par exemple, autoriser l'utilisation de documents électroniques et permettre la réalisation de contrôles sur la base des données tachygraphiques), ces mesures procureront également de meilleures garanties d'égalité des chances, un service plus homogène dans l'ensemble de l'UE et une réduction des coûts et des durées d'exécution.

⁴³ COM(2017) 281 et COM(2017) 282.

⁴⁴ Généralement défini comme étant le transport de marchandises ou de passagers d'un lieu à un autre sur le territoire d'un même pays par un transporteur provenant d'un autre pays.

⁴⁵ SWD(2017) 194 et SW(2017) 195

⁴⁶ Règlement (CE) n° 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

Comme la législation le prévoit, la Commission entend clarifier l'application des règles de l'UE concernant le **détachement de travailleurs**⁴⁸ dans le secteur du transport routier. La Commission propose de confirmer que tous les transports de cabotage doivent être soumis aux règles locales concernant les rémunérations. Il s'agira également de garantir une application proportionnée et effective des législations sur le salaire minimum dans le cas de services internationaux et d'améliorer le dispositif d'exécution. Elle propose également des mesures visant à garantir que les conducteurs peuvent retourner dans leur foyer à intervalles très réguliers et ont toujours à leur disposition un hébergement adéquat durant leurs temps de repos hebdomadaires. Elle consultera les partenaires sociaux sur des propositions destinées à clarifier et à assouplir le calcul du temps de travail moyen⁴⁹. Il en résultera non seulement une plus grande équité sociale, mais aussi un renforcement, sur le long terme, de la compétitivité du secteur européen du transport routier.

Améliorer le respect des règles et le contrôle de leur application au moyen de technologies numériques intelligentes

Les appareils numériques embarqués, tels que les **tachygraphes numériques** utilisés par les transporteurs routiers, servent à préserver les conditions de travail des employés, constituent un moyen moins contraignant de contrôler le respect du droit de l'Union et jouent un rôle dans l'application des systèmes de tarification routière différenciée, facilitant ainsi le développement de nouveaux services de mobilité. La Commission propose d'adopter des mesures pour promouvoir les solutions numériques de ce type, tant en ce qui concerne l'interopérabilité du prélèvement par péage (**système européen de télépéage**⁵⁰) que pour le contrôle de l'application de la réglementation sociale et la simplification des formalités administratives au bénéfice des opérateurs (déploiement accéléré des **tachygraphes numériques**⁵¹, recours plus systématique à une documentation électronique, échange d'informations entre les autorités nationales chargées du contrôle, grâce à des bases de données modernisées interconnectées voire communes, préfigurant des solutions de guichet unique). Les mesures en question permettront également de veiller à ce que ces technologies soient correctement adaptées afin que les nouveaux systèmes de transport intelligents puissent être pleinement exploités.

Accompagner l'évolution des compétences

La Commission entend soutenir des partenariats spécifiques dans le secteur automobile par son **plan de coopération sectorielle en matière de compétences** dans le cadre de la **nouvelle stratégie en matière de compétences pour l'Europe**⁵². Il s'agit de promouvoir la coopération entre les employeurs, les syndicats, les établissements d'enseignement et de formation en vue de recenser et de traiter les inadéquations entre l'offre et la demande de compétences, d'élaborer des stratégies en matière de compétences et d'actualiser les programmes d'étude et les modules de formation. Pour étayer le travail de ces partenariats sectoriels, la Commission a lancé, en janvier 2017, un appel à propositions dans le cadre de son programme Erasmus+.

⁴⁸ Directive 96/71/CE (proposition de révision actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil).

⁴⁹ C(2017) 3815

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

⁵² COM(2016) 381.

Sécurité routière

Tous les acteurs doivent se mobiliser pour réduire le nombre encore inacceptable des victimes de la route, morts ou blessés, ainsi que les souffrances et les coûts économiques occasionnés. L'environnement réglementaire, la technologie et les infrastructures apportent chacun leur contribution; les interactions qui existent maintenant entre les infrastructures et les véhicules rendent également possibles des améliorations de la sécurité routière et participent à la réalisation de l'ambition d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050 («Vision Zero by 2050»).

La conduite connectée et automatisée⁵³ et les systèmes avancés d'aide à la conduite peuvent accroître la sécurité en compensant les erreurs et les distractions humaines qui sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents de la route. D'ici à la fin de 2017, la Commission procédera à une **révision des exigences générales de sécurité applicables aux voitures, camions et autobus**, définies dans le cadre de la réception par type, en vue de les actualiser afin de tenir compte des progrès technologiques les plus récents⁵⁴.

La Commission entend également passer en revue la législation de l'Union relative à la **sécurité des infrastructures routières et des tunnels** sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport afin de déterminer si le niveau de sécurité exigé doit être relevé⁵⁵.

3.3 Tirer profit de la numérisation, de l'automatisation et des services de mobilité intelligente

L'UE doit tirer profit des possibilités offertes par la numérisation et l'automatisation afin de construire un système de mobilité efficient et interconnecté qui offre aux utilisateurs des solutions de mobilité sûres, attrayantes, intelligentes, sans discontinuité et de plus en plus automatisées. La numérisation contribue à accroître l'efficacité des opérations logistiques et de transport en améliorant les flux de circulation et en optimisant l'usage des infrastructures, en réduisant les charges administratives pesant sur les opérateurs et en permettant de mieux combiner transports publics et privés. Elle contribue également à la décarbonation des transports en facilitant la transition vers des modes de transport plus propres et en encourageant une augmentation des taux d'occupation des véhicules de transport de personnes.

Une mobilité coopérative, connectée et automatisée

La Commission soutient le **déploiement coordonné de véhicules grand public partiellement automatisés et connectés d'ici à 2020** en donnant une impulsion à un vaste éventail d'actions politiques, réglementaires et de soutien public et de plateformes de parties prenantes, en coopération avec les États membres et l'industrie. Une approche coordonnée de

⁵³ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁵⁴ Règlement (CE) n° 661/2009. Au niveau international, l'adoption de règlements techniques mondiaux des Nations unies sur la sécurité des véhicules électriques, prévue pour novembre 2017, favorisera l'introduction d'un cadre réglementaire uniforme dans des pays tels que la Chine, le Japon, la Corée et les États-Unis.

⁵⁵ Directive 2004/54/CE.

la gestion du spectre et le déploiement des **technologies 5G** seront des catalyseurs indispensables pour ces nouveaux services⁵⁶.

Il reste de nombreux défis à relever pour parvenir à des niveaux d'automatisation plus élevés et aux prochaines générations de technologies de communication. Il est essentiel de procéder à des essais à grande échelle sur la voie publique pour faire progresser la technologie, stimuler la coopération entre les différents acteurs et favoriser l'adhésion du public. De tels essais sont déjà possibles dans plusieurs États membres et bénéficient d'un soutien au titre d'appels spécifiques du programme Horizon 2020. Dans la lettre d'intention relative à la conduite connectée et automatisée, signée le 23 mars 2017, les 27 États membres de l'UE, la Norvège et la Suisse se sont engagés à renforcer la coopération portant sur les tronçons, les itinéraires ou les corridors transfrontières sur lesquels des travaux de recherche, des essais et des démonstrations à grande échelle peuvent être réalisés dans les domaines de la sécurité routière, de la qualité et de la fiabilité des données et de l'accès à celles-ci.

Ainsi que l'a conclu le **groupe de haut niveau GEAR 2030**⁵⁷ dans ses premières recommandations relatives aux véhicules automatisés attendus d'ici à 2020⁵⁸, une mise sur le marché de l'UE de ces véhicules est déjà possible dans le cadre européen actuel de réception par type à l'issue d'une évaluation spécifique de la sécurité des véhicules. Le rapport final de GEAR 2030 (qui doit être publié en novembre 2017) comportera des recommandations à long terme sur des niveaux d'automatisation supérieurs pour les véhicules attendus d'ici à 2030. En parallèle, la Commission économique des Nations unies pour l'Europe mène actuellement d'importants travaux au niveau international, avec la participation d'États membres de l'UE et de la Commission.

L3PILOT⁵⁹ est un important projet pilote de démonstration qui relève du programme Horizon 2020 et dont le lancement est prévu au cours de l'été 2017. Il portera sur le pilotage à grande échelle de toute une série de fonctions de conduite automatisée destinées aux véhicules de transport de personnes.

Au titre de l'axe de travail de la **stratégie pour le marché unique numérique** consacré à une économie fondée sur les données, la Commission entend s'attaquer à des questions essentielles telles que la fiabilité et le partage des données et les règles relatives à leur détention, qui sont très importantes pour l'évolution de la conduite automatisée⁶⁰.

L'utilisation croissante de véhicules de plus en plus coopératifs, connectés et automatisés nécessite des systèmes de transport intelligents coopératifs permettant aux véhicules de communiquer directement entre eux, avec les feux de signalisation et l'infrastructure routière, ainsi qu'avec d'autres utilisateurs de transports. La Commission a déjà présenté une stratégie visant à déployer de manière coordonnée et harmonisée des **systèmes de transport intelligents coopératifs** en Europe d'ici à 2019⁶¹. Les mesures proposées sont conçues de manière à éviter un cloisonnement du marché intérieur et à répondre aux questions les plus critiques, telles que la cybersécurité et la protection des données, qui sont essentielles à l'efficacité opérationnelle et à l'adhésion du public. En outre, la Commission adoptera

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ GEAR 2030 est un groupe de haut niveau de la Commission chargé de formuler des recommandations concernant le futur cadre réglementaire du secteur automobile. [Décision de la Commission C\(2015\) 6943](#) du 19 octobre 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁶⁰ COM(2017) 228. Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁶¹ COM(2016) 766.

plusieurs mesures d'exécution en 2017 afin de garantir l'interopérabilité et la continuité des services.

Dans le cadre de la **plateforme C-ROADS**⁶², les États membres collaborent au déploiement commun de systèmes de transport intelligents coopératifs. La plateforme garantira l'interopérabilité en définissant des spécifications techniques communes et en procédant à des essais transfrontières.

Des systèmes de transport intelligents coopératifs transeuropéens et des essais transfrontières de conduite connectée et automatisée: la Commission renforcera son soutien aux projets et essais transfrontières à grande échelle de conduite connectée et automatisée et le déploiement de systèmes de transport intelligents coopératifs d'ici à 2019. Elle s'appuiera sur la plateforme C-ROADS et aidera à mettre en œuvre les actions adoptées dans le cadre de la lettre d'intention susmentionnée. Ces actions bénéficient de la combinaison de fonds du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et de fonds du programme Horizon 2020⁶³.

Renforcer l'efficacité des réseaux de transport

La connectivité et l'accessibilité d'informations numériques en temps réel révolutionnent les opérations logistiques et la planification des trajets. Elles permettent de combiner divers modes de transport de fret ou de voyageurs, de sorte que ceux-ci puissent emprunter le trajet le plus efficace, le plus abordable et le plus respectueux de l'environnement.

L'action de la Commission contribuera à rendre le réseau de mobilité plus durable et plus efficace en mettant en place des mesures incitatives et des plateformes qui permettront de mieux exploiter les points forts et les capacités de chaque mode de transport. Elle consistera à **réviser la législation relative au transport combiné**⁶⁴ à l'automne 2017 afin de promouvoir un transport de fret plus propre. Une réduction des restrictions, telles que celles imposées par les procédures d'autorisation, et l'offre d'un soutien financier au moyen d'incitations fiscales peuvent encourager une transition visant à réduire la composante routière grâce aux opérations de transport combiné.

La Commission a mis sur pied le **Forum sur les transports et la logistique à l'ère du numérique**⁶⁵, qui se concentre sur la numérisation et l'acceptation des documents de transport et la mise en place de systèmes de gestion. Ses travaux associent tous les acteurs de la chaîne logistique et intègrent la nécessité de s'accorder sur des solutions techniques et des règles concernant l'accessibilité, l'échange, la détention, la qualité et la protection des données, ainsi que le financement et la gestion.

Le recours à des technologies connectées et automatisées pour suivre et planifier le transport de marchandises et rendre les plateformes de transit de marchandises plus efficaces (en augmentant les coefficients d'occupation des poids lourds) pourrait contribuer de manière substantielle à des réductions de consommation de carburant et d'émissions⁶⁶.

La Commission entend également adopter une législation relative aux **informations sur les déplacements multimodaux**, laquelle établira les spécifications requises pour fournir des

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Voir également le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁶³ SWD(2017) 177.

⁶⁴ Directive 92/106 du Conseil.

⁶⁵ C(2015) 2259.

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

services d'information sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE, qui soient précis et accessibles aux utilisateurs par-delà les frontières sur l'ensemble du réseau de transport⁶⁷.

3.4. Investir dans une infrastructure de mobilité moderne

Toutes les mesures présentées contribueront à fournir aux entreprises et aux habitants de l'UE un système de mobilité propre, compétitif et connecté d'ici à 2025, mais la concrétisation d'une telle vision dépendra aussi très largement de la réalisation d'importants investissements privés et publics et du déploiement d'une infrastructure moderne et efficiente.

Encourager les investissements dans l'infrastructure de demain

Outre le réseau de transport physique et une infrastructure pour les carburants de substitution, le système de mobilité de l'avenir nécessitera des infrastructures numériques bien interconnectées et interopérables par-delà les frontières. Le déploiement de ces infrastructures transfrontières interconnectées et de ces services numériques harmonisés et interopérables (couverture 5G, réseaux de données, systèmes de transport intelligents coopératifs) exigera des investissements considérables.

Le **plan d'investissement pour l'Europe** a permis de mobiliser 194 milliards d'EUR de nouveaux investissements dans les 28 États membres de l'UE en moins de deux ans; bien que 9 % des investissements portent spécifiquement sur le secteur des transports, le plan soutient également des investissements dans des secteurs connexes tels que l'énergie, le numérique, la recherche et l'innovation, y compris dans les véhicules à faibles émissions⁶⁸.

Doté d'un budget d'environ 24 milliards d'EUR pour la période 2014-2020, le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le secteur des transports**⁶⁹ sert à financer des projets complexes et de grande taille dans les principaux corridors de réseau central du réseau transeuropéen de transport. À ce jour, le programme a permis de cofinancer 452 projets pour un montant total de 19,4 milliards d'EUR, ce qui représente un investissement total de 37,7 milliards d'EUR (en combinaison avec d'autres fonds publics et privés). L'«appel mixte» du mécanisme pour l'interconnexion en Europe qui a été lancé en février 2017 vise à mobiliser un milliard d'EUR de subventions en combinant différents instruments financiers et des fonds provenant d'établissements financiers publics, du secteur privé et, pour la première fois, du Fonds européen pour les investissements stratégiques⁷⁰.

Il importera d'**optimiser davantage les synergies entre les infrastructures énergétiques, de transport et de télécommunications** en examinant la possibilité de combiner des fonds provenant des programmes correspondants du réseau transeuropéen dans le cadre du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe**. Cela pourrait contribuer à la réalisation d'objectifs transversaux tels que la décarbonation des transports et de l'approvisionnement en énergie, la diversification des sources d'énergie et les réseaux intelligents. Un premier appel à propositions «synergie», combinant les différents secteurs et publié à la fin de 2016, a réuni les composantes «transports» et «énergie» du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, avec un montant total disponible s'élevant à 40 millions d'EUR.

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_fr

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_fr. Pour des exemples concrets, voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁶⁹ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁷⁰ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

Pour la période 2014-2020, 70 milliards d'EUR ont été programmés au titre du **Fonds de cohésion** et du **Fonds européen de développement régional** pour soutenir le cofinancement d'investissements dans le domaine de la mobilité et des transports⁷¹. Plus particulièrement dans les États membres et les régions moins développés, la politique de cohésion soutient des investissements dans les infrastructures de transport (principalement ferroviaire et routière) qui visent à remédier aux chaînons manquants et à supprimer les goulets d'étranglement du système. Dans tous les États membres, la politique de cohésion contribue à rendre les transports plus intelligents, plus propres et plus sûrs en soutenant des investissements dans des domaines tels que la mobilité urbaine, la sécurité routière, le transport multimodal, les systèmes de transport intelligents, les carburants et les véhicules propres, ainsi que le vélo et la marche.

Les villes sont des zones qui présentent des besoins d'investissement spécifiques en matière de mobilité. S'appuyant sur diverses expériences acquises dans le cadre du plan d'investissement pour l'Europe, la Commission, conjointement avec la Banque européenne d'investissement, examine les moyens d'établir un cadre spécifique de soutien réglementaire et financier aux villes. L'objectif est de renforcer une coopération entre les villes, qui permettrait de regrouper et d'amplifier des projets de manière à les rendre plus finançables et attrayants auprès d'investisseurs privés⁷².

Le déploiement de solutions de mobilité innovantes dépendra également de la réalisation de nouveaux **investissements dans la recherche et l'innovation**. Avec Horizon 2020, l'Europe dispose du plus grand programme multinational de recherche. L'aide à la mobilité de demain occupera une place importante dans les prochains appels au titre du programme Horizon 2020⁷³ et de ses partenariats public-privé (l'initiative européenne «Véhicules verts»⁷⁴ et l'entreprise commune Piles à combustible et Hydrogène⁷⁵). Les États membres et les parties prenantes doivent coordonner davantage les efforts de recherche et d'innovation en matière de transport déployés aux niveaux national et européen⁷⁶, ce qui devrait également permettre d'orienter la mise en œuvre et de suivre les progrès en liaison avec les mécanismes existants⁷⁷.

Accélérer le déploiement de l'infrastructure pour carburants de substitution

Le développement du marché des véhicules alimentés par des carburants de substitution dépend largement de la disponibilité à grande échelle d'une **infrastructure pour carburants de substitution**⁷⁸, telle que des installations de recharge en électricité et d'entretien. Il doit être facile de voyager en Europe avec un véhicule électrique, ce qui implique qu'une recharge en électricité doit être aussi simple qu'un plein d'essence⁷⁹.

⁷¹ <https://webgate.ec.testa.eu/docfinder/extern/aHR0cDovLw==/ZXVvLWxleC5ldXJvcGEuZXU=/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0812&rid=1>

⁷² Guichet unique pour les villes: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Voir les documents SWD(2017) 223 et SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Voir le document SWD(2017) 223.

⁷⁷ Tels que l'initiative «Accélérer l'innovation en matière d'énergie propre» [COM(2016) 763 final] et le plan stratégique intégré pour les technologies énergétiques (plan SET) [C(2015) 6317].

⁷⁸ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁷⁹ Discours du président Juncker devant le Parlement européen, le 26 novembre 2014.

D'ici à 2020, plus de 1 200 points de ravitaillement en carburants de substitution, notamment des points de recharge à des fins d'électromobilité, auront bénéficié d'une subvention au titre du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe**⁸⁰. Six millions de points de recharge (2,8 millions de dispositifs avec précâblage et 3 millions de points de recharge à part entière) pourraient être déployés dans des bâtiments résidentiels et non résidentiels si le Parlement européen et le Conseil adoptent rapidement la proposition de révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments soumise par la Commission, laquelle est en cours de négociation⁸¹.

Le déploiement d'un réseau de points de recharge couvrant de manière homogène l'ensemble du réseau routier de l'UE, ainsi que, par exemple, le développement des technologies et dispositifs de stockage de l'énergie, tels que les batteries, constituent donc une autre condition essentielle à une mobilité sans émissions.

Conformément à la **directive pour le développement d'une infrastructure pour carburants de substitution**, les États membres développent leurs cadres d'action nationaux dans lesquels ils définissent des plans pour le développement du marché des véhicules et flottes de véhicules alimentés par des carburants de substitution et le déploiement de l'infrastructure connexe. Les États membres qui n'ont pas encore présenté leurs plans à la Commission sont invités à le faire dès que possible. La Commission publiera son **évaluation de ces cadres d'action nationaux en novembre 2017**. Se fondant sur cette analyse, en particulier de l'aspect essentiel du déploiement de l'infrastructure dans les corridors du RTE-Transport et dans les zones urbaines, la Commission recensera les principaux problèmes et proposera un plan d'action visant à remédier aux défaillances du marché justifiant une action au niveau de l'UE et associant toutes les parties intéressées.

Une infrastructure de recharge de base pour l'UE d'ici à 2025: la Commission abordera la problématique du financement des investissements dans le cadre d'un **plan d'action relatif à l'infrastructure pour carburants de substitution** afin de soutenir le déploiement d'une infrastructure de recharge de base dans l'UE, l'objectif étant de doter l'intégralité du réseau de base des corridors du réseau transeuropéen de transport de points de recharge d'ici à 2025⁸².

Les batteries, une technologie clé générique

La Commission soutient depuis la première heure le développement des batteries⁸³ comme une technologie clé générique qui contribue à la mobilité électrique et à la réalisation des objectifs de l'union de l'énergie. Les initiatives prises visaient à contribuer à améliorer la performance des batteries (poids, taille, gamme, durabilité, recyclabilité) et à réduire leur coût au moyen d'activités de recherche et de développement. Les fonds destinés à la recherche portaient sur différentes phases de la chaîne de valeur des batteries, des matériaux (compositions chimiques nouvelles ou améliorées) à la fabrication de cellules de batterie (nouvelles technologies et équipements de fabrication), de batteries d'accumulateurs et de systèmes de gestion de batteries (p. ex. l'électronique de puissance, la connectivité avec les voitures électriques et le réseau énergétique). La Commission a également financé des activités de déploiement préalable à la mise sur le marché et des lignes de production pilotes. Bien qu'elle soit compétitive dans plusieurs segments de la chaîne de valeur des batteries, l'industrie européenne n'est toutefois pas encore parvenue à mettre en place une chaîne de

⁸⁰ SWD(2017) 177.

⁸¹ COM(2016) 765.

⁸² Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

⁸³ Voir le document SWD(2017) 177 pour plus de détails.

valeur complète. Ainsi, les cellules de batterie restent en grande partie importées de pays tiers, car elles ne sont pas produites en masse actuellement dans l'UE. Compte tenu de l'intérêt stratégique croissant que revêtent les batteries, la Commission entend soutenir des initiatives prises par l'industrie pour contribuer à la constitution d'une chaîne de valeur complète dans l'Union qui pourra servir à des applications de mobilité et autres (stockage de l'énergie). Le stockage, y compris en ce qui concerne les batteries, est l'une des quatre priorités définies dans la communication «Accélérer l'innovation dans le domaine des énergies propres»⁸⁴. Pour favoriser l'innovation et la compétitivité, il convient désormais d'accélérer les travaux réalisés jusqu'à présent avec la participation des États membres, de l'industrie et des centres de recherche. Pour ce faire, il faut se fonder sur les besoins recensés à l'issue d'un examen approfondi des conditions du marché, afin de définir et d'optimiser une possible intervention au niveau de l'UE et au niveau mondial.

Renforcer la production des cellules de batterie et des batteries d'accumulateurs: la Commission renforcera ses travaux avec les parties prenantes (y compris ceux réalisés dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques⁸⁵) afin de soutenir une initiative émanant de l'industrie et de mettre au point des mesures de soutien à la recherche, au développement et à la fabrication de la prochaine génération de cellules de batterie et de batteries d'accumulateurs dans l'UE. Elle promouvra la mise en place d'un écosystème européen intégré pour les batteries qui soutiendra la mobilité électrique et le stockage de l'énergie en abordant la problématique de la raréfaction des ressources et du recyclage des batteries, ce qui favorisera l'émergence de nouveaux modèles d'économie circulaire pour le secteur automobile.

4. CONCLUSIONS

L'évolution de la mobilité est rapide. À l'heure où s'ouvre l'ère des véhicules connectés et automatisés, d'une mobilité partagée, des émissions zéro et d'un transport multimodal aisé, il est grand temps de préparer l'avenir de la mobilité en Europe. Cette dernière doit s'éloigner des actuels réseaux de transport cloisonnés pour adopter un système de mobilité intégré, moderne et durable qui soit relié aux réseaux énergétiques et numériques. Il convient d'offrir aux citoyens et aux entreprises des solutions de mobilité sûres, intelligentes et sans discontinuité partout en Europe, et l'infrastructure européenne se doit d'être l'une des plus modernes des grandes économies mondiales.

Avec la présente communication, la Commission propose un programme pour l'avenir de la mobilité dans l'UE, pour l'emploi, la croissance et une transition équitable sur le plan social. L'ensemble complet des mesures réglementaires et de soutien peut faire d'une mobilité propre, compétitive et connectée une réalité pour tous et permettre à l'Europe d'être un acteur mondial de premier plan de la mobilité de demain.

⁸⁴ COM(2016) 763.

⁸⁵ C(2015) 6317.