**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen du 14 décembre 2017 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d’émissions**

**2016/2327 (INI)**

**1.** **Rapporteur:** Bas EICKHOUT (Greens/NL)

**2.** **Numéro de référence du PE:** A8 0356/2017 / P8\_TA-PROV(2017)0503

**3.** **Date d’adoption de la résolution:** 14 décembre 2017

**4.** **Objet:** mobilité à faible taux d’émissions

**5.** **Commission parlementaire compétente:** commission des transports et du tourisme (TRAN)

**6.** **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

La Commission convient avec le Parlement du fait que les émissions de CO2 et de polluants atmosphériques du secteur des transports doivent être réduites de manière drastique et que la transition vers la mobilité à faible taux d’émissions est essentielle pour libérer la mobilité des effets négatifs du système de transport actuel tels que les encombrements, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents et le changement climatique.

La Commission convient du fait que, pour que cette transition se produise, une mise en œuvre intégrale de la législation existante et des mesures concrètes supplémentaires dans le secteur des transports sont nécessaires. Depuis l’adoption de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d’émissions, la Commission a adopté des propositions pour la plupart des actions qui y sont annoncées, et elle stimulera l’investissement et l’innovation dans les modes de transport les plus durables et les énergies renouvelables, ce qui profitera à la compétitivité et à la croissance et entraînera la création de nouveaux emplois.

La Commission convient du fait que la transition vers la mobilité à faible taux d’émissions ne profite pas seulement à la santé publique et à l’environnement, mais offre également d’importants défis et opportunités à tous les acteurs dans tous les systèmes de modes de transport.

La Commission convient également du fait qu'il faut encourager la mobilité à faible taux d’émissions en améliorant l’utilisation efficace des ressources dans le domaine des transports, notamment en appliquant de manière plus stricte les principes de l’«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur».

**7.** **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

**En ce qui concerne l’appel à une mise en œuvre intégrale de la stratégie (paragraphes 1, 2 et 7)**

Au titre de la stratégie, il est reconnu que, d’ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports devront être inférieures d’au moins 60 % à leur niveau de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro, tandis que les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports devront être réduites de manière drastique et sans retard. La Commission a déjà présenté de nombreuses initiatives destinées à contribuer à cette stratégie.

La Commission attache la plus haute importance à la mise en œuvre adéquate de la législation existante en matière de transports; elle a déjà adopté une approche davantage stratégique de l’élaboration des politiques et de la législation et a décidé de concentrer ses efforts de mise en œuvre sur les violations les plus importantes de la législation de l’Union nuisant aux intérêts de ses citoyens et entreprises. En 2016, les services de la Commission ont publié un rapport de mise en œuvre du livre blanc de 2011 (SWD(2016) 226); il n’est pas prévu, pour l’instant, de réviser le livre blanc au cours du mandat de la Commission actuelle.

**En ce qui concerne l’appel à une tarification équitable et efficace (paragraphes 17 à 19, 21 à 23)**

La Commission a récemment lancé une étude globale sur l’internalisation des coûts externes dans le secteur des transports. L’objectif général de cette étude est d’évaluer la mesure dans laquelle les principes de l’«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» sont mis en œuvre pour les différents modes. La mise à jour du «manuel sur l’estimation des coûts externes» fait partie de cette étude globale.

La directive sur la taxation de l’énergie (2003/96/CE) prévoit une exonération obligatoire de l’accise harmonisée pour les produits énergétiques fournis en vue d’une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l’aviation de tourisme privée. Elle permet néanmoins aux États membres, s’ils le souhaitent, de taxer les carburants pour avion pour les vols intérieurs et, par l’intermédiaire d’accords bilatéraux, de taxer les carburants d’avion utilisés pour les vols intracommunautaires. Dans ces cas, les États membres peuvent appliquer un niveau de taxation inférieur au niveau minimum fixé par cette directive.

La modification du traitement fiscal du carburant utilisé pour la navigation aérienne nécessiterait la révision de la directive sur la taxation de l’énergie, pour laquelle l’accord unanime des États membres au Conseil est nécessaire. Néanmoins, la taxation du carburant contenu dans les réservoirs des aéronefs lors de l’atterrissage sur le territoire de l’Union resterait interdite par la convention de Chicago et les accords bilatéraux dans le domaine des services aériens continueraient à interdire la taxation du carburant embarqué par les transporteurs depuis les pays respectifs dans les aéroports de l’Union.

La législation de l’Union en matière de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) n’empêche pas les États membres d’appliquer la TVA aux billets des passagers aériens. Alors que tous les États membres exemptent de TVA les billets de vols internationaux, la grande majorité d’entre eux (24 États membres) taxent les billets de vols intérieurs. En outre, huit États membres appliquent des taxes spécifiques à tous les billets de vols intérieurs et internationaux.

Dans le cadre de la politique de cohésion (Fonds ESI), la Commission soutient les investissements visant à améliorer les réseaux de transports publics qui faciliteraient un transfert modal.

**En ce qui concerne l’appel à la logistique et à la numérisation (paragraphes 26 à 31, 36 et 38)**

La Commission convient que le développement de transports publics collectifs est un aspect essentiel des politiques de mobilité durable, notamment dans les villes mais également dans les plus petites agglomérations et les zones rurales.

Dans la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), l’attention nécessaire est accordée à la complémentarité avec les réseaux d’importance davantage régionale. La Commission encourage à cet égard, en coopération avec les États membres, le développement du réseau global du RTE-T. Des projets pertinents pourraient être soutenus au titre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE). Au-delà de ce qui précède, la politique de cohésion soutient le développement d’une infrastructure et de services de transport modernes qui soient disponibles dans les régions les moins développées de l’Union. Ce soutien est disponible pour les besoins en investissement sur le réseau central et le réseau global du RTE-T ainsi qu’en matière de mobilité régionale et locale/urbaine. Le soutien de la politique de cohésion est disponible pour la conception et la mise en œuvre de politiques de transport public durables et inclusives.

Notamment pour les projets ferroviaires transfrontaliers à petite échelle, qui contribuent à accroître le potentiel économique dans les zones plus rurales, la Commission mène actuellement une étude afin d’évaluer le statut et de recenser les potentiels de développement. Au-delà de l’infrastructure, cela concerne également les aspects relatifs à la fourniture de services publics.

La Commission convient de l’importance de transports publics jouant un rôle essentiel et central dans le cadre du concept de la mobilité à la demande. La Commission soutient la numérisation des transports publics, notamment à travers l’accès à des données standard sur les transports publics et l’échange de ces données au sein de l’Union par le biais de la directive sur les systèmes de transport intelligents (STI) et sur des transports publics coopératifs, connectés et automatisés via la plateforme des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) et Horizon 2020 / le MIE. De plus, la Commission gère, à la demande du Parlement européen, un projet pilote intitulé «Mobilité durable partagée interconnectée avec les transports en commun dans les zones rurales européennes». Le soutien de la politique régionale est disponible pour la conception et la mise en œuvre de politiques de transport public durables et inclusives.

La Commission prépare avec des parties prenantes une étude détaillée sur la logistique urbaine, qui comprend des éléments relatifs à différents aspects tels que le «traitement des activités logistiques dans les régimes de régulation de l’accès des véhicules aux zones urbaines» et «l’utilisation de véhicules à faibles émissions en logistique urbaine», qui recense de bonnes pratiques et propose un ensemble de recommandations aux autorités locales. Cette étude sera publiée prochainement.

Les mesures de réglementation de l’accès des véhicules aux zones urbaines sont de natures différentes et ne cherchent pas à atteindre les mêmes objectifs; elles peuvent par exemple être destinées à améliorer la qualité de l’air, réduire la congestion ou soutenir des politiques relatives à des modes actifs. La Commission a récemment publié une étude détaillée relative aux réglementations en matière d’accès recensant les meilleures pratiques et proposant un ensemble de recommandations aux autorités locales.

Grâce aux succès de la recherche et de l’innovation, les dispositifs de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure sont arrivés à maturité et la Commission a débloqué des fonds destinés à des projets de (re)déploiement utilisant le mécanisme pour l’interconnexion en Europe depuis 2014, avec une augmentation sensible de ces fonds en 2016 et 2017. Cela a débouché sur la création de la plateforme C-ROADS, sur laquelle les États membres collaborent à l’harmonisation des services de véhicule à infrastructure et organisent des essais transfrontaliers de services de transport intelligents coopératifs.

Un réseau qui propose dans le même temps une capacité (très) élevée et une faible latence serait probablement d’une densité prohibitive, coûteux et ne serait pas disponible au cours de la décennie à venir. Par conséquent, la Commission encourage une approche hybride dans sa stratégie européenne en rapport avec les STI-C, qui combine des technologies complémentaires et arrivées à maturité pour une faible latence (ITS-G5) et une bonne couverture (3G / 4G), et qui soit indépendante de la technologie employée et ouverte aux évolutions futures de la 5G.

Dans le cadre du second train de mesures sur la mobilité, la Commission a adopté une proposition de modification de la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés[[1]](#footnote-1), en vue de moderniser l’unique instrument juridique existant en soutien du passage du transport de marchandises par route à d’autres modes de transport. Cette proposition devrait contribuer à une meilleure promotion du transfert modal et à un renforcement du soutien vis-à-vis de l’intermodalité. En outre, la Commission continue à travailler à la mise en place d’un cadre harmonisé d’évaluation des émissions de gaz à effet de serre pour les services de transport, dans le but de permettre des opérations de transport plus efficaces et respectueuses de l’environnement.

Comme annoncé dans son programme de travail pour 2018, la Commission prévoit d’adopter, avec le soutien des travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF), une proposition relative aux documents de transport électroniques dans le but d’encourager l’échange électronique de documents et d’informations le long des chaînes de transport et logistiques, notamment en ce qui concerne les opérations de transport multimodal et transfrontalier. Le DTLF élabore également un plan directeur / un concept relatif aux «systèmes d’information du corridor» pour faciliter l’échange continu de données entre les parties prenantes dans la chaîne de l’offre logistique, optimisant de ce fait les flux de marchandises le long des corridors de transport.

**En ce qui concerne l’appel concernant les énergies de substitution à faible taux d’émissions (paragraphes 41 à 45, 47, 49, 50, 52, 53, 55, 56 et 60)**

La Commission reconnaît la nécessité d’une pleine transposition des dispositions applicables de la directive révisée sur la performance énergétique des bâtiments et de la directive sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs, pour soutenir le déploiement approfondi de l’infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l’Union européenne. La Commission fait observer à cet égard que les dispositions de ces deux directives sont totalement complémentaires et garantiront une couverture optimale des aires de parking, tant dans le domaine public que dans le domaine privé.

La coordination avec les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs est assurée grâce à une coopération étroite dans le cadre du forum pour des transports durables, notamment via son sous-groupe qui s’occupe spécifiquement de la mise en œuvre de la directive.

La Commission convient que tant la disponibilité et l’accessibilité des infrastructures de recharge que la compétitivité économique des véhicules électriques sont essentielles pour accroître l’adhésion des consommateurs et l’essor du marché de l’électromobilité. La collecte des données relatives aux points de rechargement / réapprovisionnement pour les carburants de substitution sera soutenue par une action de soutien du programme du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) ainsi que, éventuellement, dans le cadre du prochain programme de la directive sur les systèmes de transport intelligents (STI).

La Commission a adopté le 8 novembre 2017 un plan d’action relatif à l’infrastructure pour carburants alternatifs[[2]](#footnote-2). Ce plan d’action est neutre sur le plan technologique et émet un ensemble de recommandations à l’attention des États membres pour le déploiement rapide d’infrastructures pour carburants alternatifs afin de renforcer l’adoption par le marché des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs.

Ce plan d’action relatif à l’infrastructure pour carburants alternatifs comprend une évaluation des cadres d’action nationaux, un an avant la date prévue dans la directive 2014/94/UE. Une éventuelle révision de la directive même est prévue pour le 31 décembre 2020 au plus tard. Les procédures d’infraction à l’encontre des États membres qui n’avaient pas présenté leurs cadres d’action nationaux ont été engagées rapidement après la date limite de soumission. Deux procédures d’infraction sont en ce moment toujours ouvertes, au stade de la saisine de la Cour de justice de l’Union européenne.

Dans le cadre de la refonte de la directive sur les énergies renouvelables, la Commission a proposé d’introduire une obligation en matière d’énergie à l’égard des fournisseurs de combustibles pour qu’ils encouragent le déploiement de carburants à faible empreinte carbone car il s’agit d’un instrument solide, facile à mettre en œuvre et à vérifier et bien connu qui garantit une meilleure pénétration des carburants à faible empreinte carbone sur la base de la densité énergétique ainsi qu’une réduction des gaz à effet de serre sur la base de niveaux minimaux de réduction des émissions. En application des principes relatifs à l’amélioration de la réglementation, dans un souci de sécurité pour les entreprises et pour éviter tout chevauchement, la Commission a estimé qu’un seul instrument devait être appliqué. La Commission considère que cette proposition parvient à un bon équilibre entre le niveau d’ambition nécessaire et le besoin d’éviter de faire peser des coûts excessifs sur les citoyens de l’Union.

L’UE a judicieusement défini des règles en matière d’aides d’État qui clarifient et, partant, facilitent le soutien par les États membres pour encourager des formes d’énergie alternatives et durables. La Commission examinera, lors du réexamen des lignes directrices concernant les aides d’État à la protection de l’environnement et à l’énergie pour la période 2014-2020, en quoi ces règles, ainsi que les règles relatives aux aides d’État pour les investissements dans la recherche et l’innovation, permettent aux États membres de stimuler l’innovation dans les technologies et les solutions liées aux énergies renouvelables.

Conformément aux engagements politiques pris par l’Union dans le contexte du G20 et du G7, la Commission soutient la réduction à moyen terme et, au bout du compte, la suppression des subventions en faveur des combustibles fossiles pour 2025 au plus tard. Le troisième rapport sur l’état de l’union de l’énergie[[3]](#footnote-3) fait référence aux mesures de la Commission pour encourager la réduction des combustibles fossiles, telles que les plans nationaux intégrés en matière d’énergie et de climat pour aider à mieux suivre et évaluer les efforts des États membres visant à réduire les subventions en faveur de ces combustibles ainsi que la mise à jour des informations sur les subventions de ce type accordées dans l’UE dans le cadre du prochain rapport sur les prix et les coûts de l’énergie qui sera établi en 2018.

Il est également important d’observer que ces mesures viennent s’ajouter à d’autres mesures en cours telles que la fermeture des mines de charbon non compétitives, les propositions pour parvenir à un marché de l’électricité plus efficace et compétitif en supprimant notamment l’accès prioritaire aux «ressources autochtones» (telles que le charbon), les recommandations politiques via le processus du Semestre européen et l’évaluation en cours du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) du cadre européen de la fiscalité de l’énergie, pour définir les éventuelles prochaines étapes, dans le contexte également des efforts pour supprimer les subventions en faveur des combustibles fossiles.

En ce qui concerne les mesures d’incitation à mettre en place en faveur du déploiement de carburants durables de substitution, la proposition de la Commission sur la gouvernance[[4]](#footnote-4) prévoit l’inclusion de ce type de mesures d’incitation par les États membres dans les plans nationaux en matière d’énergie et de climat couvrant les politiques et mesures, pour autant qu’elles contribuent aux objectifs définis par les États membres dans leurs plans nationaux.

En 2011, la Commission a proposé une réforme de la fiscalité de l’énergie prévoyant l’introduction d’une taxe sur les émissions de carbone, qui aurait permis un traitement fiscal équitable des biocarburants durables et garanti que tous les principaux carburants fossiles soient soumis à l’impôt. Toutefois, les États membres ne sont pas parvenus à un accord unanime sur la proposition au Conseil et celle-ci a été retirée en 2015. Aucun changement d’attitude positif de la part des États membres vis-à-vis de l’imposition des émissions de carbone n’a été exprimé depuis, ce qui indique qu’une nouvelle initiative de ce type aurait peu de chances d’aboutir. La Commission évalue actuellement la directive sur la taxation de l’énergie dans le but de présenter une analyse et des éléments de preuve pour une action politique en vue de réviser les incitations fiscales pour les carburants fossiles et de garantir que des énergies plus vertes seront utilisées de manière durable.

La Commission reconnaît le potentiel du gaz naturel liquéfié (GNL) pour réduire les incidences actuelles sur l’environnement dans le secteur des transports lorsqu’il remplace des carburants tels que le diesel ou les combustibles marins, notamment lorsqu’il est mélangé avec du biométhane liquide.

La Commission reconnaît que les risques de changement indirect dans l’affectation des sols (CASI) diffèrent selon qu’il s’agit de biocarburants produits à partir d’oléagineux tels que l’huile de palme et le colza ou de biocarburants produits à partir de plantes riches en amidon et de sucres. La recherche indique néanmoins que le risque de CASI n’est pas non plus négligeable pour les biocarburants produits à partir de plantes riches en amidon et de sucres. Dans ce contexte, la Commission estime que la part de biocarburants produits à partir de cultures alimentaires devrait être réduite mais autorise explicitement les États membres à faire la distinction entre différents types de biocarburants sur la base d’un CASI.

La définition des biocarburants avancés qui figure dans la proposition de refonte de la directive sur les énergies renouvelables repose sur la liste des matières premières convenue dans la directive CASI qui a été adoptée en 2015. La Commission estime qu’aucune matière première ne devrait être supprimée de cette liste, car cela nuirait fortement à la confiance des investisseurs dans la stabilité du cadre politique et pourrait mettre un frein aux investissements. Il est également prévu dans cette proposition de procéder à une évaluation minutieuse de la durabilité avant d’ajouter de nouvelles matières premières à la liste. Cette proposition comprend une liste exhaustive de critères dans ce but précis.

Le projet de règlement sur la répartition de l’effort[[5]](#footnote-5) définit des objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l’économie dans son ensemble, en excluant les émissions faisant l’objet du système d’échange de quotas d’émission (SEQE). Les émissions de gaz à effet de serre de chaque État membre sont déterminées selon les lignes directrices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) pour la notification des inventaires annuels arrêtées d'un commun accord au niveau international. Les émissions et les réductions d’émissions résultant de la production et de l’utilisation de biocarburants seraient tout autant comptabilisées, qu’elles répondent ou non aux critères de durabilité au titre de la directive sur les énergies renouvelables.

Les progrès de la technologie de l’hydrogène sont suivis de près par l’entreprise commune Piles à combustible et hydrogène et plusieurs services de la Commission, tant du point de vue stratégique que de celui de la recherche. La Commission et la communauté des chercheurs dans le domaine des piles à combustible à hydrogène procèdent à des échanges réguliers.

La Commission estime que le système des garanties d’origine est en effet un instrument adapté pour informer les consommateurs et promouvoir les énergies renouvelables, mais estime que des mesures réglementaires complémentaires, telles que l’obligation à l’égard des fournisseurs de combustibles proposée dans la refonte de la directive sur les énergies renouvelables, sont nécessaires afin d’augmenter sensiblement la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports.

La Commission tire pleinement profit du potentiel de son service interne chargé de la science et de la connaissance, le Centre commun de recherche (JRC), notamment dans le domaine de l’énergie propre pour le secteur des transports.

Grâce à ses recherches, le JRC a contribué à la communication pour une mobilité à faible taux d’émissions et aux programmes de mobilité correspondants, par exemple en soutien de la définition des normes CO2 pour les véhicules légers et lourds pour l’après 2020, tandis que son outil de conduite écologique aide les consommateurs à réduire les coûts de carburant et à choisir le type de voiture adapté à leurs itinéraires, démontrant ainsi les avantages de la décarbonation des transports. Le JRC mène d’importantes recherches dans le domaine des batteries, de l’hydrogène, des piles à combustible et de l’interopérabilité, qui serviront à soutenir les prochaines initiatives législatives de la Commission dans le domaine. Le JRC procède également au suivi de la recherche et de l’innovation dans les transports via le système de suivi et d’information de la recherche et de l’innovation dans les transports (TRIMIS) pour soutenir le programme de recherche et d’innovation.

**En ce qui concerne l’appel concernant les infrastructures de transport et l’investissement (paragraphes 65 à 67 et 69)**

La Commission partage l’avis du Parlement selon lequel les États membres devraient faire des efforts pour augmenter leur investissement dans les projets ferroviaires importants du point de vue économique.

Le programme du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) a jusqu’ici dépassé l’objectif de l’Union d’allouer 20 % du budget à des actions pour le climat contribuant aux objectifs de l’union de l’énergie et de la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21). Cela comprend, sans s’y limiter, la totalité (11,3 milliards d’EUR) de l’enveloppe du MIE pour la cohésion, allouée en un temps record de trois ans à des modes de transport durables dans les pays de la cohésion, ce qui démontre la très forte valeur ajoutée de l’Union.

Alors que l’UE élargit progressivement le déploiement des carburants alternatifs et des technologies plus propres, il est nécessaire de réfléchir à l’étendue et au niveau de soutien de l’Union dans la mise en œuvre de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d’émissions.

En particulier dans son travail concernant les corridors de réseau central des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), la Commission accorde déjà une priorité élevée à la promotion de projets qui contribuent à la réduction des émissions de CO2. Il s’agit notamment de l’important cofinancement de projets dans les domaines des chemins de fer et de l’infrastructure des voies navigables. Une importance considérable est également accordée à des projets portant sur des systèmes de transport intelligents pour tous les modes de transport renforçant la multimodalité (y compris au niveau du transfert entre les transports de longue distance et les transports urbains/régionaux) et déployant l’infrastructure de chargement nécessaire aux carburants alternatifs. Ces secteurs gagnent en importance dans le cofinancement du RTE-T, tant au titre du MIE qu’à celui du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI). Le soutien du MIE est apporté au développement de nœuds urbains et de plateformes logistiques intégré à la stratégie plus large du RTE-T avec pour objectif d’intégrer ces nœuds à l’approche multimodale des corridors du RTE-T.

Dans le cadre de la politique de cohésion, les investissements dans le secteur des transports continuent de jouer un rôle important avec environ 20 % de l’ensemble du cofinancement des fonds ESI alloués au secteur des transports. Ce financement est mis en œuvre dans le cadre de la gestion partagée entre la Commission et les autorités nationales et régionales. La politique de cohésion est mise en œuvre dans les programmes-cadres pluriannuels de sept ans et les projets sont sélectionnés de manière continue (55 % pour les transports à la fin 2017).

En comparaison avec la période de 2007 à 2013, les financements de la mobilité urbaine durable, du vélo et de la marche, du transport multimodal, des systèmes de transport intelligents et de la navigation intérieure ont augmenté de 66 % pour atteindre 19 milliards d’EUR, ce qui démontre un virage vers des modes de transport plus durables.

De plus, la Commission et la Banque européenne d’investissement ont lancé en 2016 le mécanisme européen pour des transports propres qui mobilise des fonds et des financements en vue d’accélérer la décarbonation des transports, en mettant principalement l’accent sur le déploiement de carburants alternatifs, y compris dans les villes et les nœuds urbains. Cette initiative contribue déjà au déploiement de bus et de trolleybus à l’hydrogène dans la ville de Riga (Lettonie).

**En ce qui concerne l’appel à responsabiliser les citoyens et les décideurs politiques par rapport aux possibilités d’évolution des comportements (paragraphes 71, 72, 74, 77, 79 et 80)**

La Commission a entamé le processus de révision des lignes directrices des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), en accordant une plus grande attention aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution de l’air. La Commission alimente également la base de données relative aux PMUD sur le site web de l’Observatoire de la mobilité urbaine, ELTIS, ce qui produit un ensemble d’exemples de bonnes pratiques concernant les PMUD et encourage les États membres à mettre en place des cadres nationaux appropriés pour accélérer la mise en œuvre des PMUD par les villes.

Dans le cadre du second train de mesures sur la mobilité, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive relative aux véhicules propres[[6]](#footnote-6), avec pour objectif d’améliorer la pénétration sur le marché de véhicules propres dans les marchés publics; cela contribuera à une réduction globale des émissions des transports et stimulera la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports.

Comme le prévoient les orientations du RTE-T, dans la mise en œuvre des projets du RTE-T, des effets de synergie devraient être générés par l’intégration, le cas échéant, des itinéraires Euro Velo. Cette méthode a été appliquée par le passé à des cas individuels et la Commission encouragera les promoteurs de projets à continuer de procéder de la sorte à l’avenir, le cas échéant. En outre, et notamment dans les nœuds urbains, de plus en plus d’efforts sont consentis pour tenir compte du vélo lorsqu’il s’agit d’améliorer les points de transfert entre les transports de longue distance et les transports urbains. En outre, les données relatives au réseau cyclable devraient être accessibles grâce à la mise en œuvre du règlement délégué en ce qui concerne les services d’informations sur les déplacements multimodaux de la directive sur les systèmes de transport intelligents (STI).

La politique de cohésion peut soutenir dans chaque région de l’Union le développement et la mise en œuvre de systèmes propres et à faibles émissions de carbone, y compris en ce qui concerne les stratégies de transports durables qui sont définies sur mesure en fonction de leurs besoins et circonstances spécifiques. La politique de cohésion cofinance des investissements pertinents en matière d’infrastructure, d’équipement et de matériel roulant.

En ce qui concerne le règlement sur la sécurité générale, conformément à la résolution adoptée par le Parlement en novembre 2017 concernant la sécurité des véhicules, la Commission prévoit d’inclure ces mesures à sa prochaine proposition dans le contexte du troisième train de mesures sur la mobilité, dont l’adoption est prévue en mai 2018.

**En ce qui concerne l’appel à une réglementation efficace en matière d’émissions de CO2 des motocycles, voitures et camionnettes (paragraphes 10 à 12, 81, 82, 84 à 86 et 89)**

Le 8 novembre 2017, la Commission a adopté une proposition visant à établir des normes en matière de CO2 pour les voitures et les camionnettes[[7]](#footnote-7) pour la période postérieure à 2020. Cette proposition définit des objectifs d’émissions de CO2 ambitieux et réalistes pour les nouvelles voitures et camionnettes. Les émissions moyennes de CO2 devront être de 30 % inférieures en 2030, par rapport aux objectifs actuellement définis pour 2021. Cela aidera les États membres à atteindre leurs objectifs contraignants de réduction des émissions au titre du règlement sur la répartition de l’effort. Cette proposition définit également un objectif intermédiaire de réduction des émissions de 15 % pour 2025. Cela permettra de garantir dès à présent le lancement des investissements, tandis que l’objectif pour 2030 donne une direction stable et à long-terme pour maintenir ces investissements.

La proposition établissant de nouvelles normes en matière de CO2 pour les voitures et camionnettes pour 2025 et 2030 stimulera la pénétration sur le marché de véhicules à émissions faibles ou nulles de manière neutre sur le plan technologique et flexible. Il appartient aux constructeurs de décider quelles approches technologiques utiliser pour atteindre les objectifs de réduction du CO2 avec le meilleur rapport coût-efficacité. Cette proposition comprend un système innovant d’incitations qui fixe des références pour les véhicules à émissions faibles ou nulles que chaque constructeur mettrait idéalement sur le marché en 2025 et en 2030. Les constructeurs qui font le choix de produire des véhicules plus propres que la référence seront récompensés en obtenant un objectif plus élevé en matière d’émissions de CO2.

La Commission espère que la procédure WLTP (World Harmonised Light Vehicles Test Procedure) fournira des valeurs d’émissions de CO2 et de consommation de carburant plus réalistes. Pour que la procédure WLTP reste réaliste dans le temps, des outils doivent être mis en place pour y veiller et le vérifier. C’est pour cette raison que la Commission a récemment proposé une mesure exigeant que des dispositifs embarqués de mesure de la consommation de carburant soient installés dans l’ensemble des nouvelles voitures et camionnettes. En outre, par cette récente proposition, la Commission propose la mise en place d’un système de surveillance pour recueillir des données pertinentes tout en respectant pleinement les règles relatives à la protection de la vie privée. Cela permettra une évaluation solide, systématique et régulière de la représentativité des conditions réelles des données relatives aux émissions de CO2 basées sur la procédure WLTP. En outre, en rendant accessibles au public les données agrégées relatives à la consommation en carburant, les consommateurs disposeront d’un outil complémentaire pour comprendre la performance de leurs véhicules en matière de consommation de carburant.

De plus, la Commission a proposé de mettre en place des mécanismes de surveillance du marché complémentaires pour veiller à ce que les émissions de CO2 des véhicules utilisés correspondent aux valeurs déterminées lors de la réception par type. S’il s’avère que les émissions de CO2 au moment de l’utilisation s’écartent systématiquement des émissions de CO2 déterminées lors de la réception par type, les émissions moyennes utilisées pour vérifier la conformité aux objectifs en matière d’émissions de CO2 doivent être corrigées pour refléter les écarts détectés.

Les mesures visant à réduire le poids des véhicules auront une incidence directe sur la réduction des émissions de CO2 des véhicules concernés, et contribueront par conséquent à la réalisation des objectifs des constructeurs en matière d’émissions de CO2. La proposition de la Commission d’augmenter la fréquence des ajustements de la masse de référence utilisée pour calculer les objectifs d’émissions spécifiques des constructeurs de tous les trois ans à tous les deux ans contribuera à inciter le recours à des mesures d’allègement dans le cadre de la réduction des émissions de CO2.

La Commission reconnaît que l’importance des émissions en amont de gaz à effet de serre associée à la construction et l’élimination des véhicules augmentera dans le temps alors que les émissions au tuyau d’échappement diminueront. Cela apparaît dans l’analyse d’impact sous-jacente à la proposition de la Commission, qui a envisagé différentes options en ce qui concerne la mesure pour exprimer les nouveaux objectifs en matière d’émissions de CO2. Cette analyse indique que l’approche actuelle «du réservoir à la roue», en se concentrant sur les émissions de CO2 au tuyau d’échappement des véhicules, est pleinement cohérente avec d’autres instruments d’action qui contribuent à la politique en matière de climat et d’énergie de l’Union, y compris le système d’échange de quotas d’émissions (SEQE), le règlement sur la répartition de l’effort et les initiatives politiques prises dans le secteur des carburants et des transports.

La proposition de directive sur les énergies renouvelables[[8]](#footnote-8) renforcera les incitations à utiliser des carburants de substitution, y compris des biocarburants avancés et des carburants renouvelables d’origine non biologique. Des réductions minimales de gaz à effet de serre par rapport aux carburants fossiles seront nécessaires pour chacun de ces autres carburants.

Le passage à une approche «du puits à la roue» ou basée sur l’analyse du cycle de vie entraînerait une double réglementation, qui pourrait engendrer de la confusion en termes de responsabilités et d’obligations, en tenant les constructeurs pour responsables des émissions produites en dehors de leur secteur. De telles approches risquent également de créer une charge additionnelle, notamment pour ce qui est des obligations en matière de surveillance et de notification.

La Commission reconnaît qu’il est de plus en plus important de mesurer les émissions pendant toute la durée du cycle de vie et est sur le point de lancer une nouvelle étude qui analysera de manière détaillée les méthodes pour déterminer les émissions de gaz à effet de serre pendant toute la durée du cycle de vie associées à la construction, l’utilisation et l’élimination des véhicules. Un instrument prépondérant de la réduction des émissions de CO2 provenant de l’approvisionnement énergétique et également de la construction et de l’exploitation de véhicules électriques est la mise en œuvre réussie du cadre d’action en matière de climat et d’énergie et notamment du système d’échange de quotas d’émissions de l’Union.

Une évaluation de la directive concernant l’étiquetage des voitures a été réalisée en 2016 et comprenait une large consultation publique. Les résultats de l’évaluation ont été publiés dans un document de travail des services de la Commission[[9]](#footnote-9) en juillet 2016. Ses conclusions indiquaient que la directive a permis de sensibiliser davantage les consommateurs. La Commission estime que pour garantir une révision efficace de la directive, il est important de consolider l’expérience de la mise en œuvre du nouveau cycle de test (procédure WLTP) ainsi que les nouvelles connaissances en matière d’émissions en conditions réelles. Afin de garantir que les consommateurs ont accès à de meilleures informations sur la consommation sur la base de la procédure WLTP le plus rapidement possible, tout en évitant toute confusion au cours de la période transitoire, la Commission a adopté une recommandation de la Commission en mai 2017. La Commission recommande aux États membres de tirer pleinement parti de la procédure WLTP et encourage les États membres à considérer la possibilité d’inclure également des informations relatives aux émissions de polluants atmosphériques sur les étiquettes des voitures afin de permettre aux consommateurs de prendre des décisions en toute connaissance de cause lorsqu’ils achètent une nouvelle voiture.

En ce qui concerne l’importance d’améliorer la qualité de l’air dans l’Union et de respecter les objectifs de qualité de l’air ambiant fixés par l’Union ainsi que les niveaux recommandés par l’OMS, la Commission souligne son engagement à se pencher sur la question des normes d’émissions post-Euro 6 dès 2018 en lançant une étude scientifique consacrée à la question. En ce qui concerne la préparation de toute future législation, les conclusions de cette étude seront ensuite discutées dans le détail au sein d’un groupe de travail technique auquel participeront toutes les parties prenantes concernées.

**En ce qui concerne l’appel à une réglementation efficace en matière d’émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds (paragraphes 92, 93, 95 à 98 et 101)**

Les deux premières mesures nécessaires prises par la Commission pour réglementer les émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds ont été, en 2017, l’adoption d’un règlement sur la certification des émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds neufs et la présentation d’une proposition de règlement concernant la surveillance et la communication des données relatives à ces émissions.

En mai 2018, la Commission prévoit de proposer une législation relative aux normes d’émissions de CO2 pour certaines catégories de véhicules utilitaires lourds, qui sera ultérieurement élargie lorsque le règlement sur la certification couvrira les catégories de véhicules restantes, y compris les autobus et les autocars. Dans ses initiatives, la Commission envisagera avec attention la manière d’encourager l’adoption de camions et d’autobus à émissions faibles et nulles.

La Commission, aussi bien lorsqu’elle encourage le développement des corridors du réseau central que dans sa politique de financement, stimule le déploiement de l’infrastructure de chargement nécessaire aux carburants alternatifs pour tous les types de carburants, à savoir les véhicules électriques, au gaz et à hydrogène.

La définition d’objectifs en matière de carburants renouvelables pour 2030 au titre de la directive sur les énergies renouvelables constitue un cadre réglementaire stable et prévisible qui facilitera les investissements dans ce domaine.

Dans sa proposition de révision de la directive Eurovignette[[10]](#footnote-10) (1999/62/CE), la Commission a proposé que les redevances routières reflètent non seulement les émissions de polluants atmosphériques mais également les émissions de CO2 tant des véhicules lourds que des véhicules légers. Elle a proposé des taux réduits de 75 % spécifiquement pour les véhicules à émissions nulles.

En comparaison avec la directive relative aux véhicules propres actuelle, les critères relatifs aux marchés publics verts couvrent un éventail plus large d’incidences sur l’environnement, y compris notamment l’ensemble des émissions à l’échappement, la conduite écologique et la réduction du bruit; ils ont été élaborés comme outil pour aider les autorités publiques avec des objectifs ambitieux en termes de performance environnementale de leurs flottes de véhicules, plutôt que pour servir de base à une norme. L’inclusion de critères relatifs aux marchés publics verts dans la révision de la directive relative aux véhicules propres a été considérée comme une des solutions possibles dans l’analyse d’impact accompagnant la proposition de la Commission. Cette solution a cependant été écartée en raison des difficultés liées à l’inclusion de ces critères dans un instrument législatif au niveau de l’Union, notamment en ce qui concerne le bruit. En outre, l’analyse d’impact suggère que l’interaction entre les niveaux minimums obligatoires de marchés publics au titre de la directive et les critères volontaires relatifs aux marchés publics verts pour aider les autorités qui souhaitent dépasser de telles exigences doit être maintenue.

Le 13 juillet 2017, la Commission a lancé l’initiative de déploiement de bus propres, qui a pour but de résoudre les problèmes techniques, financiers et d’organisation qui empêchent les villes et les régions européennes de se doter de bus plus propres. Cette initiative contient trois éléments: une déclaration politique, un groupe d’experts et une plateforme de déploiement.

En ce qui concerne la réduction des émissions et les objectifs relatifs à la qualité de l’air, la Commission est également d’avis que la mise en conformité de véhicules plus anciens (notamment des véhicules utilitaires lourds) peut constituer une manière rapide et efficace de contribuer, avec l’introduction dès que possible de véhicules à la pointe de la technologie, à la réduction des émissions de polluants et à l’amélioration de la qualité de l’air. La Commission tiendra compte de l’appel du Parlement relatif à des lignes directrices communes de l’Union sur cette question.

**En ce qui concerne l’appel concernant la réception par type et la surveillance du marché (paragraphes 102 et 105)**

En ce qui concerne un système de réception par type et de surveillance du marché à l’échelle de l’Union, la Commission est satisfaite du résultat positif des négociations sur la mise à jour de la réception par type et de la surveillance du marché. Elle est en outre entièrement engagée envers l’introduction le plus rapidement possible du quatrième acte législatif en matière d’émissions en conditions de conduite réelles (RDE), qui garantira un meilleur contrôle des émissions des véhicules sur le marché, une surveillance renforcée et plus transparente de l’Union sur la réception par type dans son ensemble et le processus de vérification de la conformité en service.

**En ce qui concerne l’appel concernant les chemins de fer (paragraphes 106, 110, 112 et 114)**

Une étude actuellement en cours de réalisation pour le compte de la Commission évalue le statut des projets d’infrastructure ferroviaire transfrontaliers – y compris en ce qui concerne les chaînons manquants – au sein de l’Union. Cette étude concerne également des aspects socio-économiques et liés aux services. Ses résultats, attendus pour le printemps 2018, pourraient renforcer la base des décisions de financement aux niveaux régional, national et de l’Union (réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et fonds structurels).

L’entreprise commune Shift2Rail (S2R) n’est devenue autonome qu’en mai 2016. Au cours de cette période limitée, S2R a déjà eu des effets positifs en faisant travailler ensemble plusieurs acteurs vers un objectif commun, en contribuant à remédier au problème de la fragmentation sur le marché et à instaurer la continuité dans les objectifs de recherche. Ces résultats ont été clairement mis en valeur par le rapport intitulé «Interim evaluation of Shift2Rail Joint undertaking (2014-2016)». La Commission travaille actuellement au sein de l’entreprise commune à l’élaboration d’un plan d’action répondant aux recommandations présentées par le groupe d’experts indépendant. Le rôle de premier plan de la Commission garantit l’alignement du programme de recherche et d’innovation avec les objectifs stratégiques de l’Union.

La Commission prend très au sérieux la question des conditions de concurrence équitables entre les modes. Le quatrième paquet ferroviaire, qui a été adopté en 2016, ouvre à la concurrence les services intérieurs de transport de voyageurs et introduit le principe de l’attribution transparente et non discriminatoire de contrats de service public dans le secteur ferroviaire. En outre, ce paquet législatif a introduit un ensemble de mesures visant à réduire les coûts de certification du nouveau matériel roulant, à harmoniser les exigences techniques et les autorisations de véhicules, et à améliorer l’accès au marché pour les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs, y compris l’accès au matériel roulant.

Dans le cadre juridique général de l’Union, les dispositions spécifiques pour la gestion des services de transport de voyageurs et le financement des infrastructures sont établies par les États membres. En vertu du droit de l’Union, aucune obligation n’est faite à une entreprise ferroviaire de fournir des services de transport ferroviaire, sauf lorsque ces services sont couverts par un contrat de service public qui prévoit une indemnité appropriée. Les États membres sont également libres de décider des mécanismes et des niveaux de financement des infrastructures. Les gestionnaires d’infrastructure sont autorisés à prélever davantage que les coûts directs d’utilisation des infrastructures; néanmoins, avant d’imposer des redevances d’accès aux voies plus élevées, ils doivent réaliser une évaluation visant à déterminer si, dans le segment spécifique concerné, le marché pourrait supporter de telles redevances. Les États membres doivent veiller à ce que, dans des conditions d’exploitation normales, les comptes du gestionnaire d’infrastructure soient équilibrés pendant une période raisonnable en apportant, le cas échéant, un financement public complémentaire.

En outre, la Commission prévoit de publier une étude intitulée «Case study analysis of the burden of taxation and charges on transport». Cette étude a rassemblé des informations concernant les droits et taxes, ainsi que les subventions, sur des itinéraires représentatifs soigneusement sélectionnés pour tous les modes de transport.

Le règlement (UE) nº 913/2010 est destiné à mettre en place des conditions favorables qui permettraient la prospérité du fret ferroviaire international, notamment le long de corridors désignés pour le fret ferroviaire. Rien dans le règlement n’empêche les États membres – ou d’autres acteurs dans la chaîne du fret ferroviaire (gestionnaires d’infrastructure, entreprises ferroviaires, etc.) – d’aller au-delà des tâches et compétences minimales qui y sont prévues.

Les corridors pour le fret ferroviaire peuvent servir d’«outil de marché», en proposant aux clients des services de qualité et concurrentiels. Ils peuvent également servir d’«outil stratégique / de coopération / de coordination», au moyen duquel les acteurs des corridors cherchent à améliorer les conditions d’exploitation le long du corridor, à travers notamment une amélioration de l’infrastructure, la coordination / l’harmonisation des pratiques nationales dans de nombreux domaines, mais également à résoudre un large éventail de problèmes de différentes natures qui entravent le fret ferroviaire, par exemple des problèmes d’interopérabilité transfrontalière. La Commission encourage activement une utilisation ambitieuse des corridors pour le fret ferroviaire par les organisations participantes.

Les corridors pour le fret ferroviaire en sont encore à un stade précoce. Il est important de tenir compte des diversités régionales en ce qui concerne, par exemple, les attentes du marché ou la disponibilité des capacités d’infrastructure. Les généralisations ne sont par conséquent pas possibles et aucune méthode «uniformisée» ne peut être appliquée dans la mise en place des corridors pour le fret ferroviaire. Conformément à l’article 23 du règlement (UE) nº 913/2010, la Commission publiera prochainement un rapport examinant l’application de ce règlement.

**En ce qui concerne l’appel concernant l’aviation (paragraphes 15, 115, 117, 119, 120 et 122)**

L’accélération de la mise en œuvre du ciel européen unique est un des principaux objectifs de la stratégie pour l’aviation présentée par la Commission en 2015. Dans la version actuelle du plan directeur européen de gestion du trafic aérien (ATM) 2015, l’ambition du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en matière de performance pour 2035 par rapport à 2012 est de réduire les émissions de CO2 de 0,79 à 1,6 tonne par vol. À la demande du Parlement européen, la Commission lance en 2018 une étude relative à une nouvelle architecture de l’espace aérien, traitant également de l’aspect de la fragmentation et d’une éventuelle révision des objectifs de haut niveau du ciel européen unique.

La mise en œuvre de l’espace aérien de route libre peut apporter des bénéfices considérables en termes de gains d’efficacité des vols et de réduction des coûts, de consommation de carburant et d’émissions. En moyenne, les États où l’espace aérien de route libre a été mis en œuvre toute la journée présentent une efficacité des vols supérieure de 1,6 % aux autres États.

Des incitations aux usagers de l’espace aérien sous la forme de modulation des redevances des services de navigation aérienne conformément au règlement établissant un système de tarification des services de navigation aérienne peuvent être appliquées pour optimiser le recours à ces services, réduire l’incidence sur l’environnement des vols, et/ou encourager le recours à des itinéraires spécifiques. De plus, la modulation des redevances peut avoir pour objectif d’accélérer le déploiement des capacités d’ATM du SESAR.

Pour le prochain cadre financier pluriannuel, la Commission prévoit de proposer la continuation du programme de recherche et de développement de l’entreprise commune SESAR. La révision prochaine du plan directeur ATM (prévue en 2018) tracera les contours d’un processus ambitieux pour la recherche européenne en matière d’ATM au cours des dix prochaines années.

Le mécanisme de marché mondial pour l’aviation civile internationale de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) est sur la bonne voie pour être introduit dans les délais en 2021. Il s’agira du premier mécanisme de marché mondial d’un secteur économique. L’Europe s’est engagée à contribuer de manière active et constructive au succès du régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA).

Un mécanisme multilatéral revêt la plus haute importance lorsqu’il s’agit de garantir une contribution significative à la décarbonation de l’aviation. Non seulement il est essentiel de pouvoir compter sur la participation de l’ensemble des États représentant la part la plus importante possible de l’aviation internationale ou présentant le potentiel de croissance le plus élevé, mais une approche multilatérale est également préférable à de multiples modalités d’application différentiées au niveau régional et local qui ne s’articulent pas autour de règles communes et pourraient entraîner des insuffisances dans le système sans apporter la moindre certitude quant à la réalisation de bénéfices climatiques.

La Commission et les États européens plaident fortement au sein du Conseil de l’OACI et de ses organes consultatifs en faveur de règles solides pour des unités d’émissions admissibles et des carburants alternatifs durables. Entre temps, le système d’échange de quotas d’émissions (SEQE) de l’Union continue à s’appliquer de manière restreinte, à savoir uniquement aux vols intra-EEE.

Le projet de paquet CORSIA (CORSIA package) est globalement acceptable pour l’Europe. Point important, il comprend de solides critères d’éligibilité des unités d’émissions qui serviront à déterminer quelles unités d’émissions les compagnies aériennes peuvent utiliser pour compenser leurs obligations dans le cadre du régime CORSIA. Il définit également des critères de durabilité qui serviront à déterminer quels carburants alternatifs les compagnies aériennes peuvent utiliser pour réduire leurs obligations de compensation au titre de CORSIA.

Le Conseil de l’OACI n’adoptera le paquet CORSIA qu’en juin 2018, sur la base des commentaires reçus. En outre, plusieurs aspects de la mise en œuvre du régime CORSIA sont toujours en phase d’élaboration au niveau technique. Il est donc trop tôt pour déterminer si ce régime parviendra à ses objectifs. En 2019, lorsque le mécanisme de marché mondial sera mis en œuvre, la Commission procèdera à une révision globale dans le but de déterminer quels changements, le cas échéant, sont nécessaires aux instruments européens existants, tels que le SEQE de l’UE.

**En ce qui concerne l’appel concernant le transport maritime (paragraphes 124 à 128)**

La Commission rappelle que la révision de la directive relative au système d’échange de quotas d’émission (SEQE) de l’UE était le résultat de la proposition d’un texte de compromis, car un considérant prévoyait que les premières mesures, de la part soit de l’Organisation maritime internationale (OMI), soit de l’UE, devaient commencer à partir de 2023, y compris les travaux préparatoires relatifs à l’adoption et à la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions. Une solution mondiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du transport maritime international est préférable et l’OMI doit être autorisée à consolider ses initiatives avant la poursuite d’une approché régionale de l’UE.

En ce qui concerne la promotion de l’utilisation de combustibles de substitution, la Commission continue de soutenir le secteur maritime dans ses efforts pour adopter des technologies nouvelles et plus vertes. Au titre de la directive sur le déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs[[11]](#footnote-11), les États membres sont tenus d’intégrer le besoin de l’alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure et les navires de mer dans les ports maritimes et intérieurs, ainsi que l’approvisionnement en gaz naturel pour le transport par voie navigable dans leurs cadres d’action nationaux.

L’évaluation des cadres d’action nationaux et ses conclusions indiquent que seuls quelques-uns de ces cadres fixent des objectifs ambitieux en matière de déploiement de futures infrastructures pour le gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports maritimes et intérieurs. Cependant, plusieurs d’entre eux ne couvrent pas les besoins en points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes d’ici à 2025 et dans les ports intérieurs d’ici à 2030.

La Commission travaillera avec les États membres dans la mise en œuvre de la directive. À cet égard, les États membres sont invités à tenir compte de l’évaluation de la Commission et de ses conclusions.

Afin de soutenir l’adoption de combustibles de substitution et de stimuler les investissements dans des navires écologiques, le mécanisme pour l’interconnexion en Europe et le Fonds européen pour les investissements stratégiques offrent différentes opportunités au secteur du transport maritime. Certains instruments spécifiques et sur mesure ont été élaborés dans ce contexte, tels que le programme «Green Shipping Guarantee», dont le but est d’accélérer les investissements dans le transport maritime plus écologique, et le programme «Green Shipping Loan» qui est axé sur les propriétaires de navire de l’Union établis sur le pourtour méditerranéen ou atlantique, pour financer de petits projets de construction navale encourageant les transports durables et la protection de l’environnement.

Des solutions de financement innovantes, telles que les instruments financiers de l’Union et leur combinaison avec des subventions à travers l’approche mixte appliquée en partenariat avec la Banque européenne d’investissement ou d’autres bailleurs de fonds publics ou privés, peuvent contribuer à combler le déficit de financement de projets qui disposent de sources de revenus financiers démontrables.

Dans le cadre du Forum européen du transport maritime durable (ESSF), la Commission, en coordination avec les États membres et les principales parties prenantes du secteur maritime, recherche des solutions aux problèmes concrets auxquels est confronté le secteur pour réduire la pollution des navires, notamment la pollution atmosphérique. L’ESSF était par conséquent à l’origine du concept du programme «Green Shipping Guarantee», dont l’objectif est de faciliter l’accès au financement de solutions technologiques propres. D’autres exemples de solutions concrètes développées au sein de l’ESSF concernent l’élaboration d’orientations relatives au soutage du GNL pour soutenir l’adoption de combustibles de substitution, dont la publication est attendue au premier trimestre de 2018.

Les exigences imposées par le règlement concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime doivent également mettre en place des incitations à adopter des technologies à faible empreinte carbone et à développer des combustibles de substitution en sensibilisant davantage à l’efficacité énergétique des navires.

La Commission tient à souligner qu’une éventuelle mise en adéquation de la surveillance, de la déclaration et de la vérification de l’Union fait l’objet d'une grande attention au niveau international de la part de pays tiers et de l’industrie du transport maritime. Faire preuve d’un certain niveau de flexibilité dans l’alignement du système de l’Union avec celui de l’OMI sur certains aspects enverra un signal positif à la communauté internationale pour ce qui est de l’état de préparation de l’UE à réagir et à s’ajuster aux évolutions au niveau international et permettra par conséquent de maintenir sa crédibilité et de continuer à démontrer sa volonté de coopération au sein de l’OMI.

Après l’adoption du système de collecte de données des émissions des navires de l’OMI et des autres lignes directrices en juillet 2017, la Commission a commencé à travailler à la comparaison des deux systèmes en vue d’une éventuelle mise en adéquation, comme le prévoit l’article 22 du règlement de l’UE concernant la surveillance, la déclaration et la vérification. La Commission prévoit à cet égard d’adopter cette année une proposition législative qui sera soumise à la procédure de codécision.

La définition d’une nouvelle stratégie macrorégionale nécessite que plusieurs conditions soient remplies, en commençant par un fort engagement politique des pays qui souhaitent y participer, une liste claire des priorités et objectifs communs, et l’adoption par le Conseil d’une demande officielle de mettre en place et de mettre en œuvre cette stratégie. À ce stade, les conditions pour créer une macrorégion de la mer Noire semblent ne pas être remplies.

**En ce qui concerne l’appel concernant les voies navigables (paragraphes 134 à 137)**

Les résultats de l’évaluation de la directive relative aux voies navigables communautaires sont attendus pour la fin 2018. Sur la base des conclusions de cette évaluation, une révision de la directive pourrait éventuellement commencer en 2019. Entre temps, quatre règlements d’exécution seront adoptés en 2018 et mettront à jour les exigences techniques pertinentes.

Les États membres peuvent, grâce aux fonds régionaux, proposer d’accorder un soutien financier au nettoyage des bateaux coulés. Le mécanisme pour l’interconnexion en Europe ne prévoit pas de financement de cette nature.

La décision C(2017) 6663 final de la Commission du 5 octobre 2017 a autorisé le recours au fonds de la navigation intérieure établi par le règlement (CE) no 718/1999 du Conseil pour créer une plateforme de navigation intérieure européenne afin de promouvoir l’écologisation et l’innovation des navires. Les projets de voies d’eau intérieures propres peuvent également être financés dans le cadre des appels à l’innovation du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) ainsi que dans celui du programme «Green Shipping Guarantee», soutenu par l’instrument d’emprunt du MIE et mis en œuvre par la Banque européenne d’investissement.

Les projets relatifs au déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs et aux points de stockage et de ravitaillement accessibles à tous pour les transports sur les eaux intérieures sont éligibles dans le cadre de l’appel «mixte» au titre du MIE lancé en 2017, qui comprend une enveloppe de 350 millions d’EUR de subventions pour la nouvelle priorité horizontale en matière de technologies et d’innovation. En outre, un cofinancement d’investissements dans des infrastructures pour carburants alternatifs est disponible au titre de la politique de cohésion, notamment depuis le Fonds de cohésion et le FEDER.

1. COM(2017) 648 [↑](#footnote-ref-1)
2. COM(2017) 652 [↑](#footnote-ref-2)
3. COM(2017) 688 [↑](#footnote-ref-3)
4. COM(2017) 652 [↑](#footnote-ref-4)
5. COM(2016) 482 [↑](#footnote-ref-5)
6. COM(2017) 653 [↑](#footnote-ref-6)
7. COM(2017) 676 [↑](#footnote-ref-7)
8. COM(2016) 767 [↑](#footnote-ref-8)
9. SWD(2016) 270 [↑](#footnote-ref-9)
10. COM(2017) 276 [↑](#footnote-ref-10)
11. COM(2017) 652 [↑](#footnote-ref-11)