

Avis du Comité économique et social européen sur la «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»

[COM(2017) 283 final]

(2018/C 081/27)

Rapporteur: **M. Ulrich SAMM**

Corapporteur: **M. Brian CURTIS**

Consultation	Commission européenne, 5 juillet 2017
Base juridique	article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section spécialisée	2 octobre 2017
Adoption en session plénière	18 octobre 2017
Session plénière n°	529
Résultat du vote	111/0/0
(pour/contre/abstentions)	

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le programme en faveur de la mobilité qu'expose la Commission dans sa communication «L'Europe en mouvement» [COM(2017) 283 final] (ci-après «la communication») traduit l'ambition que nourrit l'Europe d'accomplir des progrès rapides en vue de mettre sur pied d'ici à 2025 un système de mobilité propre, compétitive et connectée qui intègre tous les moyens de transport et couvre toute l'Union. Les transports routiers en Europe, auxquels s'attache essentiellement la communication à l'examen, s'appuient sur une industrie qui est l'un des principaux acteurs mondiaux en matière de fabrication et de prestation de services. La branche manufacturière de ce secteur emploie 11 % de l'ensemble des travailleurs du secteur de la production industrielle dans toute l'Union européenne et génère 7 % du PIB de l'Union européenne.

1.2. La communication à l'examen met en évidence le lien avec les principales priorités de l'union de l'énergie, avec le marché unique numérique et le plan d'investissement pour l'Europe. En particulier, elle entend résoudre certains problèmes qui subsistent au sein du marché unique en matière de transport, tout en conservant une perspective équilibrée concernant les droits de l'homme et du travail et les aspects environnementaux.

1.3. Le bon fonctionnement de l'**espace européen unique des transports** est tributaire d'un cadre réglementaire adéquat. Le CESE est d'avis que bien souvent, les modifications proposées de la législation en ce qui concerne l'accès à la profession, l'accès au marché — y compris en matière de cabotage — et les conditions de travail, notamment les temps de conduite et les périodes de repos et les règles spécifiques concernant le détachement des travailleurs dans le secteur des transports routiers, ne réussissent pas dans les faits à résoudre les problèmes dont elles traitent. Les propositions spécifiques relatives à ces questions sont traitées dans des avis distincts du Comité. Au vu de l'importance cruciale que revêt un cadre réglementaire adéquat pour faire en sorte que le marché intérieur fonctionne correctement, le CESE souligne combien il est urgent de trouver des solutions appropriées qui ne provoquent pas de perturbations. Dans ce contexte, le CESE fait valoir qu'il escompte que la future proposition relative au transport combiné aborde également les problèmes d'accès au marché.

1.4. Selon toute probabilité, **la numérisation** révolutionnera les technologies des transports terrestres. Ces technologies offrent une abondance de nouveaux dispositifs aux consommateurs et aux entreprises désireux d'accroître la qualité, la commodité, la souplesse, le caractère abordable du prix et la sécurité des services qu'ils utilisent, ainsi que ceux d'équipements de toute sorte. Le CESE relève que cette nouvelle technologie recèle la capacité à la fois d'améliorer l'efficacité du marché des transports et de fournir les données analytiques qui contribueront au contrôle et à la mise en application de la législation existante et à la protection des droits humains et sociaux.

1.5. À présent, la conduite automatique recèle des possibilités susceptibles de changer la donne, et pourrait, tout en fournissant de nouveaux services et débouchés commerciaux, améliorer fortement la sécurité active des véhicules et réduire sensiblement le nombre de victimes. Le CESE encourage la Commission à continuer de mener le projet **Vision zéro à l'horizon 2050**, car ses objectifs importent au plus haut point pour notre société et l'ensemble des citoyens.

1.6. Le CESE approuve vivement la proposition de la Commission de surmonter le manque d'interopérabilité entre les différents systèmes existants de **télépéage** dans les États membres et de mettre en œuvre un cadre commun d'interopérabilité. Le CESE estime également qu'un système de tarification routière souple, équitable, transparent et non discriminatoire, conforme aux principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», aurait un effet bénéfique, à condition que les recettes qu'il engendre soient préaffectées. Une pleine préaffectation des recettes pourrait apporter à l'Europe plus de 500 000 possibilités d'emploi supplémentaires.

1.7. Le CESE relève l'écart (de 13 %) entre la **réduction des émissions** des transports routiers escomptée dans la cadre du train de mesures à l'examen et celle de quelque 18-19 % auxquelles devrait procéder le secteur des transports pour contribuer à réaliser les objectifs énergétiques et climatiques à l'horizon 2030. Il ne sera possible de réduire cet écart que si les États membres déploient des efforts substantiels afin de stimuler la mise en place d'initiatives en faveur de transports routiers «propres».

1.8. Le CESE entend souligner que la production d'électricité propre est une condition indispensable à la réussite d'une mise sur le marché en masse des **véhicules électriques**. Indépendamment de la source particulière d'électricité, les véhicules électriques peuvent contribuer à réduire la pollution atmosphérique au plan local, tandis qu'il ne sera possible d'atteindre les objectifs globaux de l'Union européenne en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre que grâce à une politique de production d'électricité propre.

1.9. La confiance des consommateurs à l'égard de l'industrie automobile et du système de régulation, a été gravement ébranlée récemment. Il est crucial de rétablir cette confiance grâce à des **normes réalistes d'émissions** et à des procédures appropriées de contrôle; le Comité déplore l'abandon, précédemment au cours de 2017, de la proposition de la Commission d'une autorité indépendante compétente pour toute l'Europe chargée de superviser les contrôles des émissions des véhicules, après que certains États membres s'y soient opposés.

1.10. Il y a lieu d'établir en Europe des objectifs clairs et ambitieux en matière de véhicules mus par des énergies propres afin de stimuler le secteur manufacturier dans les domaines de la **recherche**, de la mise sur le marché et de la production. Seul un solide programme de recherche qui englobe tout le spectre entre la recherche fondamentale, l'innovation et la mise sur le marché permettra de surmonter les limitations techniques qui continuent d'empêcher d'introduire plus rapidement des systèmes de traction de substitution.

1.11. Le Comité souhaiterait que l'on reconnaisse davantage qu'il est important de soutenir un transfert modal en multipliant les mesures incitatives destinées à encourager les transports publics et le report du fret de la route vers le rail. Si la stratégie globale peut contribuer à décarboner le transport routier, elle ne règlera pas nécessairement la question de la congestion et de la pollution, d'autant plus que la demande de transport routier devrait continuer à croître.

2. Introduction

2.1. La communication constitue la première étape substantielle du paquet «Mobilité», pour lequel d'autres propositions suivront encore au cours de cette année. Elle inscrit dans un contexte politique les propositions spécifiques dont traitent séparément des avis du Comité; elle avance des mesures d'appui telles que la tarification routière (y compris l'infrastructure requise), 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, et propose des mesures destinées à «poser les bases» d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée. Concrètement, la proposition de la Commission vise en premier lieu le secteur du transport routier.

2.2. La communication met également en évidence le lien avec les principales priorités de l'union de l'énergie (efficacité énergétique et décarbonation du secteur des transports, y compris le déploiement de carburants à faible teneur en carbone et la promotion de l'électromobilité), avec le marché unique numérique, le programme en faveur de l'emploi, de la croissance et de l'investissement et le plan d'investissement pour l'Europe pour en appuyer la mise en œuvre, et les objectifs d'une équité accrue et d'un renforcement de la dimensions sociale posés par le socle européen des droits sociaux. Elle entend résoudre certains problèmes qui subsistent au sein du marché unique en matière de transport, tout en conservant une approche équilibrée des droits de l'homme et du travail et des aspects environnementaux, bien que certaines tensions demeurent.

2.3. Le programme en faveur de la mobilité traduit l'ambition que nourrit l'Europe d'accomplir des progrès rapides en vue de mettre sur pied d'ici à 2025 un système de mobilité propre, compétitive et connectée intégrant tous les moyens de transport, qui couvre toute l'Union et qui relie celle-ci à ses voisins et au reste du monde. La réalisation de cet objectif hautement ambitieux s'appuie tant sur un secteur industriel qui est l'un des principaux acteurs mondiaux en matière de fabrication et de prestation de services que sur une volonté politique réelle et forte de la part des États membres.

2.4. Il convient de garder à l'esprit que les États de l'Union tirent des recettes fiscales supérieures à 500 milliards d'euros du secteur des transports par véhicule. La branche manufacturière de ce secteur emploie 11 % de l'ensemble des travailleurs du secteur de la production industrielle dans toute l'Union européenne et génère 7 % du PIB de l'Union européenne, ainsi que des excédents commerciaux de 90 milliards d'euros. En fait, la puissance et l'importance de ce secteur sont telles qu'elles expliquent la lenteur des progrès accomplis dans de nombreux domaines de réglementation et d'amélioration dans toute l'Europe car plusieurs États membres considèrent justement ce secteur comme relevant de leur intérêt stratégique national. Beaucoup de temps est souvent nécessaire pour adopter et mettre en œuvre des changements vus comme menaçant les systèmes et les priorités nationaux, tels que l'ouverture du marché et la tarification routière.

2.5. L'Europe ne part pas de rien. La mise en œuvre des objectifs du marché intérieur et de durabilité a produit des résultats significatifs. Le CESE a déjà fait connaître ses vues dans de nombreux avis, tels que ceux traitant de l'espace européen unique des transports ⁽¹⁾, en ce qu'il constitue la colonne vertébrale d'un marché intérieur sans entrave, des déplacements multimodaux ⁽²⁾ et du marché intérieur du transport routier international de marchandises ⁽³⁾. Le développement durable de la politique européenne des transports ⁽⁴⁾ joue un rôle important, notamment la décarbonation des transports ⁽⁵⁾ et les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports ⁽⁶⁾. Les conséquences de la numérisation et de la robotisation des transports sur l'élaboration des politiques de l'Union européenne ⁽⁷⁾, ainsi que les perspectives des systèmes de transport intelligents coopératifs ⁽⁸⁾, seront des éléments de la politique des transports de l'Union européenne qui ne cesseront de gagner en importance et dont le CESE a également traité.

2.6. Il reste néanmoins beaucoup à faire. Le programme en faveur de la mobilité doit poser les jalons d'un système européen de transport en mesure de relever les principaux défis que posent la numérisation et l'incidence sur l'environnement.

3. La numérisation

3.1. Une numérisation et une automatisation fondées sur un internet rapide et fiable offrent une abondance de nouveaux dispositifs aux consommateurs et aux entreprises désireux d'accroître la qualité, la commodité, la souplesse, le caractère abordable du prix et la sécurité des services qu'ils utilisent, ainsi que ceux d'équipements de toute sorte. Elles offrent également de nouvelles techniques efficaces pour analyser, contrôler et mettre en application la législation existante et la protection des droits humains et sociaux. Selon toute probabilité, la numérisation révolutionnera tout particulièrement les technologies des transports terrestres. Un objectif général doit consister à harmoniser les systèmes ou à trouver des solutions pour permettre à ces derniers d'opérer par-delà les frontières, car il s'agit d'un aspect crucial pour le fonctionnement sans accroc du marché intérieur. À cet égard, l'on peut citer l'exemple de l'introduction imminente des tachygraphes intelligents. Toutefois, le délai fixé pour la mise en conformité proposée des véhicules existants est de quinze ans. Il convient d'avancer sensiblement ce calendrier.

3.2. La stratégie de l'Union européenne pour une **mobilité coopérative, connectée et automatisée** (STI-C) et pour sa mise en œuvre décrit les premières étapes sur la voie de la conduite automatisée (se référer également à cet égard au dossier TEN/621). La **connectivité** entre les véhicules terrestres et entre ces derniers et des infrastructures fixes constitue un élément essentiel indispensable à l'avenir pour tirer pleinement parti des technologies numériques. Le CESE approuve par conséquent les objectifs stratégiques à l'horizon 2025 exposés dans la récente communication sur la «société européenne du gigabit» ⁽⁹⁾. Celle-ci a défini un calendrier pour le déploiement de l'infrastructure européenne de haut débit à forte capacité qui fournirait une couverture 5G ininterrompue avec une connectivité internet à très haute capacité le long de tous les grands axes de transport terrestre.

3.3. La numérisation sera également cruciale pour le développement de nouveaux modèles de marché, notamment de divers types de plateformes et de concepts d'**économie du partage** qui recèlent la possibilité d'accroître l'efficacité de l'utilisation des ressources, mais qui soulèvent également un certain nombre de problèmes d'ordre juridique, social et à l'endroit des consommateurs, tels que le rôle et le statut des plateformes internet et les changements que connaît le marché du travail.

3.4. Les possibilités qu'ouvre la **conduite automatisée**, y compris les voitures sans conducteur, sont principalement considérées comme une chance pour faire valoir de nouveaux modèles commerciaux. Toutefois, les questions de responsabilité importent également et il convient de les clarifier au sein de l'Union européenne dans un cadre harmonisé. Une autre retombée de la conduite automatisée ou semi-automatisée réside dans sa capacité à accroître significativement la sécurité active des véhicules terrestres. Le nombre de victimes de la route a été divisé par quatre depuis les années 1970, en

⁽¹⁾ JO C 291 du 4.9.2015, p. 14.

⁽²⁾ JO C 12 du 15.1.2015, p. 81.

⁽³⁾ JO C 13 du 15.1.2016, p. 176

⁽⁴⁾ JO C 248 du 25.8.2011, p. 31

⁽⁵⁾ JO C 173 du 31.5.2017, p. 55.

⁽⁶⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10.

⁽⁷⁾ JO C 345 du 13.10.2017, p. 52.

⁽⁸⁾ JO C 288 du 31.8.2017, p. 85.

⁽⁹⁾ JO C 125 du 21.4.2017, p. 51.

premier lieu grâce à l'introduction de dispositifs de sécurité passive dans les voitures. Néanmoins, 25 500 personnes ont encore malheureusement perdu la vie sur les routes de l'Union européenne en 2016. Il devrait être maintenant possible, en développant et en introduisant des dispositifs avancés de sécurité active (conduite semi-automatique, voitures connectées), de réduire sensiblement le nombre de victimes, voire même de l'amener à zéro, comme le prévoit le projet «Vision zéro» dans le domaine de la sécurité. Ce projet, lancé en Suède en 1997 avant d'être repris par l'Union européenne, n'a cependant jamais obtenu les résultats escomptés. À présent, la conduite automatique est susceptible de changer la donne. Le CESE encourage la Commission à continuer de mener le projet **Vision zéro à l'horizon 2050**, car cet objectif importe au plus haut point pour notre société et l'ensemble des citoyens.

4. L'espace européen unique des transports

4.1. Le CESE se félicite que la Commission européenne ait pris l'initiative de clarifier le cadre réglementaire relatif au marché du transport routier et à en garantir une meilleure application, tout en améliorant les conditions de travail et en luttant contre le dumping social en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans ce secteur. Les modifications proposées concernent l'accès à la profession, l'accès au marché — y compris en matière de cabotage — et les conditions de travail, notamment les temps de conduite et les périodes de repos et les règles spécifiques concernant le détachement des travailleurs dans le secteur des transports routiers.

Toutefois, le CESE estime que bien souvent, les modifications proposées de la législation, bien qu'elles démontrent la volonté de rendre les règles aisément applicables et de garantir une concurrence loyale, ne réussissent pas dans les faits à résoudre les problèmes dont elles traitent, notamment ceux qui se sont manifestés lors de la mise en œuvre du cadre en vigueur. Le CESE prend note du fait que l'initiative a suscité des réactions divergentes parmi les États membres, les partenaires sociaux et les opérateurs. Il maintient que la seule manière viable de progresser passe par une législation claire et simple à appliquer qui instaure une sécurité juridique en matière d'accès au marché et une protection adéquate des droits sociaux. Le CESE souligne également la nécessité de recourir à des technologies informatiques modernes (tachygraphes, etc.) et à des infrastructures efficaces (aires de stationnement sûres) pour en faciliter la mise en œuvre et l'application réelle. Il est surprenant que le transport combiné ne soit traité dans la communication que sous l'angle de l'optimisation de la durabilité des transports et non comme un problème d'accès au marché. (Pour davantage de précisions sur les positions du CESE sur ces propositions, il convient de se reporter aux avis distincts qu'il a adoptés).

4.2. Le CESE se félicite de l'intention de modifier la directive relative à l'utilisation de **véhicules loués sans chauffeur** dans le transport de marchandises par route mais entend exprimer quelques réserves concernant ses éventuelles conséquences. Celles-ci sont de deux ordres: l'un concerne la possible multiplication des «sociétés boîtes aux lettres», tandis que l'autre se rapporte au risque qu'un opérateur puisse procéder à des transports illicites de cabotage sans être repéré.

4.3. Le CESE estime que la mise en œuvre d'un système de **tarification routière** souple, équitable, transparent, non discriminatoire et non bureaucratique, conforme aux principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», aurait un effet bénéfique si l'on préaffectait les recettes issues de l'utilisation des infrastructures routières et si l'on maintenait le marché intérieur du transport exempt de pratiques discriminatoires. Une pleine préaffectation des recettes pourrait apporter à l'Europe plus de 500 000 possibilités d'emploi supplémentaires. Le CESE approuve vivement la proposition de la Commission de surmonter le manque d'interopérabilité entre les différents systèmes existants de télépéage dans les États membres et de mettre en place un système uniforme de télépéage dans toute l'Union en s'appuyant sur des technologies avancées. (Pour davantage de précisions sur ces positions, il convient de se reporter aux avis qu'a adoptés le CESE sur ces questions spécifiques).

5. Vers un système de transport durable

5.1. Les transports représentent environ 20 % des **émissions des gaz à effet de serre** de l'Europe. Puisque les activités de transport vont croissant, il est nécessaire que les émissions de gaz à effet de serre diminuent pour réaliser les objectifs de l'Union européenne en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030. Par conséquent, le train de mesures publié en novembre 2016 en faveur d'«Une énergie propre pour tous les européens» prévoit notamment d'agir en vue d'accélérer le déploiement des carburants à faible intensité de carbone pour les transports et de soutenir l'électromobilité; le CESE s'en est félicité⁽¹⁰⁾.

5.2. Dans l'ensemble, l'on escompte que se prolonge le mouvement de fond à la baisse des émissions totales des transports du fait des grandes tendances actuellement à l'œuvre et des politiques adoptées, permettant d'obtenir une réduction de 13 % des émissions à l'horizon 2030 (et de 15 % à l'horizon 2050) par rapport à 2005. Toutefois, cette évolution ne correspond pas à la réduction rentable des émissions de quelque 18-19 % auxquelles devrait procéder le secteur des transports pour contribuer à réaliser les objectifs énergétiques et climatiques à l'horizon 2030. Le CESE reconnaît que l'instauration de limites d'émissions pour les nouveaux véhicules constitue un instrument efficace pour

⁽¹⁰⁾ JO C 246 du 28.7.2017, p. 64.

réduire les émissions, mais qu'elle ne suffit pas pour réaliser les objectifs fixés. Il convient donc de la compléter par des mesures en vue d'améliorer encore l'efficacité énergétique et de promouvoir des carburants et des systèmes de propulsion de substitution, dont le gaz naturel liquéfié et l'électricité, au moyen de systèmes embarqués ou de routes électrifiées, ainsi que par une **tarification routière**.

5.3. Les **véhicules électriques** suscitent de grands espoirs, comme l'illustrent de manière exemplaire les déclarations des États membres indiquant vouloir suivre l'exemple de la Norvège, de la France et du Royaume-Uni s'agissant d'interdire (à l'horizon 2025 pour la première et 2040 pour ce dernier) tout nouveau véhicule équipé d'un moteur à combustion interne (qu'il soit à essence ou gazole). Dans le monde entier, le marché des véhicules électriques connaît une forte croissance. Le nombre de véhicules électriques en circulation dans le monde a franchi en 2016 le cap des deux millions, mais il continue de ne représenter que 0,2 % de l'ensemble des voitures particulières, selon les données publiées en 2017 par l'Agence internationale de l'énergie. En termes absolus, la plus forte croissance se produit en Chine et se nourrit principalement des problèmes de pollution atmosphérique et des objectifs de réduction. En Europe, il y a lieu d'établir des objectifs clairs et ambitieux en matière de véhicules mus par des énergies propres afin de stimuler le secteur manufacturier dans les domaines de la recherche et de la production.

5.4. Des **limitations techniques** liées aux performances des batteries ont empêché de mettre plus rapidement les véhicules électriques sur le marché. Alors que le prix des batteries baisse plus rapidement que prévu, celles-ci se heurtent à quelques problèmes persistants posés par des paramètres (jouant parfois de manière contradictoire) qui limitent les performances des véhicules électriques: le poids, la capacité de charge (le rayon d'action), la vitesse de charge et des questions touchant à leur durée de vie et leur détérioration. Néanmoins, l'on commence à reconnaître les véhicules électriques comme le domaine essentiel d'une future croissance pour les véhicules automobiles et les utilitaires légers.

5.5. Seul un solide programme de **recherche** qui englobe tout le spectre entre la recherche fondamentale et l'innovation permettra de surmonter ces limitations techniques. L'Europe dispose de programmes de recherche bien ciblés, notamment Horizon 2020, et la recherche s'attache activement à d'autres champs différents, tels que de nouveaux types de batterie ou les piles à combustible et l'hydrogène. Ces visées sont prometteuses, mais une bonne partie de ces recherches ne se trouvent encore qu'à leurs débuts. Nous disposons toutefois dès à présent de quelques résultats initiaux, comme le montre l'entreprise commune Piles à combustible et hydrogène (www.fch.europa.eu).

5.6. Afin de dissiper les incertitudes qui planent sur l'avenir de systèmes de traction pour les véhicules, il est nécessaire que l'Union européenne continue de disposer au sein du prochain programme-cadre d'une **priorité pour la recherche** spécifiquement en rapport avec les transports, domaine dans lequel les stratégies de l'Union européenne pour la recherche et l'innovation dans le domaine des transports, telles que les a esquissées la Commission européenne, et des plates-formes technologiques européennes à l'instar du Conseil consultatif pour la recherche sur l'aéronautique en Europe constituent une base solide. En outre, une coopération couvrant l'ensemble de la chaîne des niveaux de maturité technologique, de la recherche fondamentale jusqu'à son application, constitue la manière la plus efficace de parvenir à une mise sur le marché.

5.7. Le CESE entend pointer à nouveau ⁽¹⁾ l'existence d'un manque d'**harmonisation** du financement de la recherche entre les États membres et l'Union européenne. L'on peut citer l'exemple du concept «Power-to-X», c'est-à-dire la conversion électrochimique de la vapeur et du dioxyde de carbone en utilisant une énergie issue de sources renouvelables en vue de produire des carburants synthétiques, qui bénéficie d'un appui important d'un programme de financement en Allemagne ⁽²⁾, sans qu'il n'existe d'approche complémentaire du côté de l'Union européenne.

5.8. Pour en rester aux technologies existantes, l'Europe connaît actuellement une demande en forte croissance pour les batteries. Une large majorité des capacités mondiales de production de cellules se trouve en Asie et aux États-Unis. Le CESE partage les préoccupations de la Commission quant à la forte dépendance dont pâtira l'industrie automobile par rapport aux importations de cellules de batteries, qui exposera ainsi son approvisionnement à divers risques. Il est de l'intérêt des constructeurs automobiles européens de disposer sur place d'**une industrie européenne de la batterie** en mesure de répondre à la demande.

5.9. L'aide à l'électromobilité ne se résume pas au développement de batteries. Pour les poids lourds en particulier, l'on compte parmi les solutions de rechange la possibilité de **routes électrifiées** autorisant une propulsion électrique au moyen de câbles aériens ou de rails posés dans la chaussée (autoroute électrifiée, etc.). Les systèmes alternatifs de propulsion ont en commun la question de l'importance du développement des normes communes afin d'autoriser une circulation par-delà les frontières et de créer un marché au moins paneuropéen, voire même, de préférence, mondial. Le réseau RTE-T, notamment les corridors de réseau central, pourrait constituer un instrument à cette fin.

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 66.

⁽²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>

5.10. Le **moteur à combustion interne**, qui constitue la clef de voute de notre mobilité routière, se heurte à une opposition croissante. S'agissant des émissions des véhicules, il s'est produit une grave baisse de la confiance à l'égard des entreprises et des systèmes de régulation, tout spécialement à l'heure actuelle, lorsqu'a été révélée l'existence de «dispositifs d'invalidation» illégaux. Ces derniers perturbent ou empêchent les contrôles des émissions dans des conditions réelles de conduite. Dans ces mêmes conditions, il est cependant notoire que les véhicules qui satisfont à la procédure officielle de contrôle des émissions produisent des niveaux bien plus importants de pollution, même en faisant abstraction du recours à des astuces illégales. Le fait que cet écart n'ait cessé de se creuser au cours des dernières décennies explique pour l'essentiel les problèmes actuels. Il s'impose de rétablir de toute urgence la confiance des consommateurs à l'égard de l'industrie automobile, ainsi qu'à l'endroit du système de régulation, grâce à des normes réalistes d'émissions et à des procédures appropriées de contrôle. Le Comité déplore l'abandon, précédemment au cours de 2017, de la proposition de la Commission d'une autorité indépendante compétente pour toute l'Europe pour superviser les contrôles des émissions des véhicules, après que certains États membres s'y soient opposés.

5.11. Néanmoins, le débat où l'on oppose les moteurs à combustion à la traction électrique ne doit pas se cantonner aux normes d'émissions. Il faut tout spécialement distinguer leurs effets sur le réchauffement du climat **à l'échelle mondiale** de ceux sur la pollution atmosphérique **au plan local**. Si l'on entend réduire cette dernière au minimum, les véhicules électriques qui ne produisent localement aucune émission constituent la meilleure solution. Toutefois, ces mêmes véhicules ne sont d'ordinaire pas exempts de toute émission, pour peu qu'on les considère de manière globale. Le volume de ces émissions dépend de la méthode de production de l'électricité nécessaire pour charger les batteries, ainsi que des procédés de fabrication de ces dernières. Au vu des fortes disparités qui prévalent entre les États membres pour ce qui est de la part de la production d'électricité décarbonée, il est manifeste que la capacité des véhicules électriques à contribuer à réaliser avec succès les objectifs climatiques de l'Union européenne dépend du pays dans lequel fonctionne un véhicule électrique donné. Le soutien qu'apporte l'Union européenne à l'**électromobilité** doit tenir compte du fait que cette question est indissociable du domaine de la production d'électricité, tel qu'il est débattu dans le contexte de l'**union européenne de l'énergie**.

5.12. Pour conduire sur de longues distances et mener des travaux lourds, les moteurs à combustion conservent à l'heure actuelle toute leur supériorité sur la route. Au vu du rythme auquel la traction électrique sera en mesure de combler cet écart, nous devrions nous préparer à une **longue période de transition**, au cours de laquelle coexisteront les deux systèmes de traction. Les véhicules hybrides, par exemple, capables d'alterner une motorisation à combustion pour de longs trajets et la traction électrique en ville, pourraient fournir une solution pour laquelle l'industrie automobile européenne dispose de bons atouts. Les véhicules électriques à batterie ne conviennent pas pour certaines utilisations (telles que le fret à longue distance). Il existe un large éventail de technologies auxquelles il est possible de recourir, telles que les piles à combustible à hydrogène et les autoroutes électrifiées. Il est indispensable que l'Europe investisse dans leur développement pour affirmer sa primauté industrielle dans les transports écologiques.

5.13. Le CESE soutient le développement de la formation professionnelle en matière de logistique dans l'ensemble des États membres afin de fournir les nouvelles compétences qui étayeront les initiatives prévues par le train de mesures à l'examen.

5.14. Il convient de relever que dans toute l'Union européenne, des grandes villes ont mis en place de manière indépendante un large éventail d'initiatives pour faire face à la congestion et à la pollution. Le CESE encourage la Commission à élargir ses travaux en cours avec les autorités municipales en matière de bonnes pratiques et de diffusion de l'information.

Bruxelles, le 18 octobre 2017.

Le président
du Comité économique et social européen
Georges DASSIS
