

Avis du Comité européen des régions — Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

(2017/C 342/09)

Rapporteur: M. József Ribányi (Hongrie, PPE), vice-président du conseil du comitat de Tolna**RECOMMANDATIONS POLITIQUES**

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS (CdR)

1. se félicite du fait que la stratégie actuelle adopte une approche globale et pluridisciplinaire, qui englobe les aspects sociologiques et économiques, les innovations dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures et du numérique, la compétitivité industrielle et le développement des compétences;
2. approuve les objectifs de la stratégie, qui avaient déjà été énoncés dans le livre blanc de 2011 ⁽¹⁾, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports d'au moins 60 % par rapport à 1990;
3. suggère néanmoins que la stratégie, conformément au livre blanc de 2011, prenne en compte les progrès accomplis depuis 2011 sous l'angle de l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport et l'actuel cadre politique de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, ainsi que les engagements pris par l'UE au titre de l'accord de Paris de 2015;

OPTIMISER LE SYSTÈME DE TRANSPORT ET AMÉLIORER SON EFFICACITÉ

Solutions de mobilité numériques

4. souligne qu'en exploitant les possibilités offertes par les technologies numériques, il sera possible d'optimiser les transports et de mettre en place un réseau transeuropéen (RTE-T) de transport multimodal. Les systèmes de transport intelligents (STI) et les infrastructures en constituent des préalables. Il importe en outre de tenir compte des écosystèmes reflétant les spécificités environnementales locales et de veiller à la participation des collectivités locales et régionales à la phase de mise en œuvre;
5. souligne qu'en jouant un rôle actif dans l'établissement des infrastructures de télécommunications et de transports intelligents, les villes et régions européennes peuvent faire en sorte que des véhicules connectés et automatisés puissent être utilisés d'une manière efficace, dans le cadre des plans de mobilité urbaine durables (PMUD) et des plans directeurs de mobilité durable des régions, au sein de zones urbaines le long des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui traversent les frontières et les territoires des États membres;
6. reconnaît que les solutions informatiques déterminent les modèles commerciaux et les modes de transport. Les collectivités locales et régionales devraient appliquer des solutions informatiques inclusives et faciles à utiliser en vue de déployer des systèmes de transport intelligents dans le cadre de leur évolution vers des «villes et zones à mobilité intelligente»;
7. attire l'attention sur la nécessité de simplifier les bases de données et de les interconnecter, en proposant un développement des normes européennes de nature à faciliter l'interopérabilité des données, des services et des solutions techniques à tous les niveaux. Les différentes autorités régionales responsables du transport fourniront à leur tour lesdites données et les préserveront dans un même système de compression;

Redevances équitables et efficaces dans les transports

8. estime que les collectivités locales et régionales disposent de compétences juridiques et financières importantes de plein droit (par exemple les places de stationnement, les voies séparées pour les bus, les avantages dans le cadre des marchés publics, les plaques d'immatriculation écologiques ou les réductions sur le tarif des péages) au moyen desquelles elles peuvent influencer sur les préférences et les choix des consommateurs en les encourageant à utiliser des véhicules propulsés par des carburants de substitution et relève, à l'attention de la Commission européenne, que ces instruments sont en partie

⁽¹⁾ Livre blanc — Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, Bruxelles, 28 mars 2011, COM(2011) 144 final.

muselés par les conditions imposées dans l'utilisation des Fonds structurels et d'investissement européens, en ce qu'ils ne permettent pas d'accorder des subventions pour le remplacement de véhicules ou parcs de véhicules privés de transport, de sorte que leur renouvellement se trouve retardé et que l'on perd ainsi des occasions d'assurer l'efficacité et la compétitivité en matière de déplacements et d'assurer une meilleure qualité de l'air dans les villes, en améliorant, par exemple, les services de taxi ou les livraisons du dernier kilomètre du point de vue énergétique et environnemental;

9. souligne que, pour des raisons de tarification, il importe d'harmoniser les informations sur les transports mises à disposition par les différentes sources concernées par la mobilité. L'utilisation généralisée de la billetterie intégrée est toujours confrontée à des obstacles en raison des différences de rentabilité entre les modes de transport public. Le coût de l'introduction de systèmes intégrés de tarification est susceptible de réduire les bénéfices financiers totaux d'un mode de transport donné ou de les transformer en pertes financières globales;

10. attire l'attention sur le fait que malgré les efforts significatifs et les nombreuses ressources mobilisés pour soutenir les transports collectifs et multimodaux, les informations dont disposent les voyageurs qui empruntent les transports multimodaux sont tout à fait insuffisantes. La situation est encore pire concernant les services de billetterie. Cela n'est pas dû à une impossibilité technique de fournir aux usagers des informations détaillées et conviviales dans le cadre du transport multimodal ou des services et des informations en matière de billetterie; cette situation résulte de l'absence de volonté des opérateurs de transport public de fournir ces informations et ces services. C'est pourquoi l'UE devrait légiférer pour exiger une publication obligatoire des données relatives aux horaires et d'autres informations sur les déplacements et les rendre pleinement accessibles à tous les citoyens de l'UE, sous une forme permettant à chacun d'eux de les utiliser de la manière la plus simple et efficace. À ce titre, le Comité européen des régions se réfère à son avis sur les «Services d'information, de planification et de billetterie relatifs aux déplacements multimodaux», CdR 4895/2014;

11. considère que tous les modes de transport devraient contribuer à parts égales aux coûts externes qu'ils induisent en proportion de leur part dans la pollution, conformément au principe du «pollueur-payeur»;

12. souligne que les réseaux électriques, le stockage et le commerce de l'électricité, la gestion des infrastructures publiques, ainsi que les règles en matière de transport et de taxation des véhicules, devront être modernisés afin d'être pleinement adaptés à des modes de transport nouveaux et innovants, notamment à batterie ou à pile à combustible à hydrogène. À cet égard, il convient également de recommander des solutions de paiement interopérables et faciles pour la recharge en électricité de ce type de véhicules;

13. attire l'attention sur le fait que le régime d'exonération fiscale appliqué au carburant d'aviation et aux billets d'avion internationaux constitue une distorsion manifeste du marché dans le secteur des transports; invite les États membres de l'UE à débattre de l'actuel système international de taxation des carburants avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, de façon à garantir sa cohérence avec les engagements internationaux en matière de climat sans préjudice de la reconnaissance des spécificités et des intérêts des régions ultrapériphériques;

Promotion de la multimodalité

14. encourage, dans le cadre des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), la multimodalité et l'usage coordonné des transports et de la logistique urbains et régionaux à émissions faibles ou nulles, ainsi que les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux. En particulier, le transfert des transports routiers vers d'autres modes à plus faibles taux d'émissions pourrait contribuer largement à réduire celles-ci. En tout état de cause, les solutions permettant un transfert modal vers une mobilité à faible taux d'émissions devraient bénéficier de la plus haute priorité, par exemple, en revoyant les subventions déclarées ou déguisées dont bénéficie actuellement le transport routier;

15. appelle à définir une nouvelle approche en matière de transport maritime à courte distance, en développant l'utilisation des systèmes de bonus écologique et en considérant que les autoroutes de la mer sont des infrastructures qui devraient faire l'objet d'une approche adaptée en matière de contrôles des aides d'État. Cette approche s'avère particulièrement importante pour les régions qui restent en marge des corridors de transport européens;

16. à cet égard, invite à considérer en particulier les nœuds urbains et les plateformes logistiques définis comme tels dans le cadre du RTE-T (réseau central et global) et tels qu'ils sont définis dans le règlement MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) de 2013, en raison de leur rôle structurant dans la mobilité durable et intermodale à l'échelle des États membres, des régions et de l'Union européenne dans son ensemble. C'est pourquoi il est proposé d'engager au sein des différents forums européens sur les corridors multimodaux traitant spécifiquement des nœuds une réflexion sur cette problématique;

17. est favorable à ce que l'UE joue un rôle actif au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale en vue de réduire les émissions des transports maritime et aérien. Le développement et le déploiement de nouvelles technologies débouchant sur une baisse des émissions devraient être favorisés;

RENFORCER L'UTILISATION D'ÉNERGIES DE SUBSTITUTION À FAIBLE TAUX D'ÉMISSIONS DANS LES TRANSPORTS

Un cadre efficace pour l'énergie de substitution à faible taux d'émissions

18. encourage, en soutenant le développement du secteur de l'énergie, l'adoption de sources d'énergie de substitution dans les transports de manière à ouvrir la voie à des transports «zéro émission»;
19. souligne que les États membres, les régions et les municipalités sont encouragés à investir dans les énergies de substitution pour le transport au moyen de subventions non remboursables au titre de la politique de cohésion, dans le respect du principe de neutralité technologique inscrit dans la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs;
20. plaide en faveur d'une adoption plus large des biocarburants renouvelables avancés, dont la production est respectueuse de l'environnement et dont le volume d'émissions de dioxyde de carbone est inférieur à celui des carburants fossiles traditionnels, en vue de décarboniser le secteur du transport. Dans ce contexte, il conviendrait de donner la priorité aux biocarburants d'origine non alimentaire (synthétiques) ou provenant de cultures destinées à l'alimentation animale. Les incidences positives escomptées sont des possibilités d'activité et la création d'emplois dans les zones rurales et moins développées, en plus de la production de valeur ajoutée économique supplémentaire. Dans la mesure où l'on considère actuellement que les biocarburants avancés ne sont pas des sources d'énergie compétitives sans aide, leur production devrait être subventionnée afin de pouvoir concurrencer les combustibles fossiles et les biocarburants produits à partir de cultures alimentaires;
21. rappelle que la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁽²⁾ définit déjà des normes obligatoires en matière de propulsion à l'électricité, au gaz naturel et à l'hydrogène;
22. souligne que les énergies de substitution, le biométhane et les biocarburants actuellement disponibles permettront de remplacer en partie les véhicules à essence ou diesel classiques. Une telle évolution renforce la sécurité énergétique en réduisant la demande de combustibles conventionnels;
23. appelle de ses vœux une définition largement acceptée des biocarburants ainsi que l'adoption, dans ce cadre, d'un ensemble de critères en matière de durabilité et de réduction des émissions de carbone qui seraient de nature à conforter la sécurité juridique et à faciliter l'application de la réglementation ainsi que les décisions d'investissement dans la production et l'utilisation des biocarburants;
24. estime qu'il est important de tenir compte des situations nationales, régionales et locales, ainsi que des différentes matières premières qui sont disponibles au niveau local et régional; relève qu'il conviendrait de tenir compte, dans la réglementation relative à l'utilisation des carburants alternatifs issus de sources d'énergie renouvelables, du bilan énergétique total (y compris la production de combustible);
25. souligne que, d'un point de vue local et régional, les énergies de substitution à faible taux d'émissions devraient idéalement être produites localement, mais également stockées, utilisées ou consommées sur place. La production d'une énergie à faibles émissions de carbone et son stockage revêtent encore plus d'importance dans le cas des zones isolées, telles que les îles et les régions ultrapériphériques, afin de réduire leur dépendance vis-à-vis de l'extérieur;

Déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution

26. souligne que la mobilité à taux faible ou nul d'émissions de carbone devrait révolutionner les transports du point de vue des réseaux et des véhicules, mais aussi des carburants. La condition préalable pour cela est que l'énergie et les carburants soient bon marché et accessibles. Outre les moteurs électriques et à hydrogène, qui offrent une option non polluante, les biocarburants avancés, qui ne sont pas en concurrence avec la production de denrées alimentaires et dont la production est respectueuse de l'environnement, ont un rôle important à jouer dans la réalisation des objectifs en matière de réduction des émissions. C'est pourquoi l'accent devrait être mis principalement, mais pas exclusivement, sur le développement d'infrastructures de recharge abordables pour les véhicules électriques et à pile à hydrogène, compte tenu de la fonction de carburant et de la capacité de stockage de ce gaz. Il convient toutefois de soutenir, au moyen d'incitations financières, les technologies à faible taux d'émissions telles que les biocarburants avancés;
27. recommande de fixer pour tous les niveaux de l'administration publique des dates contraignantes à partir desquelles les appels d'offres portant sur l'achat de véhicules neufs pour leur parc automobile et les concessions des services de transport public concernent exclusivement des véhicules propulsés par des énergies de substitution;

⁽²⁾ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

28. insiste sur la nécessité d'une stratégie pour promouvoir l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) dans le transport et le commerce maritimes en renforçant le soutien apporté à l'adaptation des infrastructures portuaires et en développant une approche générale en matière d'innovation et de financement des équipements des navires fonctionnant au GNL et au méthanol issu du traitement de déchets;

29. soutient la nécessité d'équiper les quais des ports d'infrastructures électriques afin de réduire les émissions de CO₂ des navires qui gardent leurs moteurs allumés lorsqu'ils se trouvent dans les ports et sont ainsi responsables d'une grande partie de la pollution des villes portuaires;

30. observe que des infrastructures de transport électrique et de recharge des véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène pourraient être déployées très rapidement dans les zones urbaines et les agglomérations où les autorités locales le jugent opportun. Les infrastructures de transport électrique doivent être construites le long des itinéraires stratégiques reliant les différentes régions d'Europe, en assurant une mobilité électrique (électromobilité) transfrontière de manière à éviter une fragmentation du marché intérieur. En outre, la plupart des îles européennes, par leurs dimensions, sont d'emblée des territoires qui se prêtent bien à la mobilité électrique. C'est pourquoi le déploiement adéquat d'une infrastructure de recharge pourrait rapidement contribuer à un développement important de la mobilité électrique dans ces territoires;

31. souligne qu'une énergie électrique produite et stockée au niveau local peut constituer une source stable et abordable de combustible pour accélérer la transition vers une électromobilité à faible taux d'émissions. Le développement graduel d'une telle mobilité pourrait corriger ses désavantages concurrentiels par rapport aux carburants conventionnels. L'intégration du stockage décentralisé de l'électricité dans le réseau pourra fournir des services supplémentaires au système électrique, par exemple en aidant à combler l'écart entre la fourniture d'énergie produite à partir de sources renouvelables et la demande d'énergie lors de périodes de forte ou de faible demande ou en contribuant à la régulation de la fréquence. Pour ce faire, il convient également de faciliter la participation active des consommateurs à la gestion du système électrique, par exemple au moyen des agrégateurs de la demande, en éliminant les obstacles réglementaires actuels;

Interopérabilité et normalisation pour la mobilité électrique

32. partage le point de vue de la Commission sur la mise en place de normes techniques et technologiques communes en tenant compte des besoins des différents États membres et régions. La normalisation facilitera l'interopérabilité entre les systèmes locaux de transport au sein d'une même région et entre plusieurs régions;

33. est préoccupé par le fait que, dans la plupart des États membres, le développement des plans nationaux de mise en œuvre pour le déploiement d'infrastructures adaptées aux carburants de substitution soit mené sans une contribution active des collectivités locales et régionales compétentes, et ce malgré le fait que ces plans illustrent clairement la nécessité d'une gouvernance à niveaux multiples et que les programmes de développement de l'électromobilité bénéficient d'un appui insuffisant au niveau politique et budgétaire;

34. note qu'il importe de normaliser les stations de recharge des véhicules électriques et invite la Commission européenne à encourager le déploiement des stations de recharge électrique par l'élaboration de normes favorisant leur intégration dans les infrastructures ou bâtiments existants en tenant compte des législations adoptées dans chaque pays;

TRANSITION VERS DES VÉHICULES À ÉMISSIONS NULLES

Amélioration des essais de véhicules pour regagner la confiance des consommateurs

35. se félicite des dispositions adoptées récemment concernant la mesure et la vérification des émissions de substances nocives des véhicules, en vue de garantir la transparence et la fiabilité des performances environnementales des véhicules. Ces mesures contribueront à la mise en œuvre des valeurs limites applicables aux émissions de polluants atmosphériques et au renforcement de la confiance des consommateurs. Les valeurs seuils applicables aux émissions pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers doivent être fixées de telle sorte que les objectifs et accords convenus en ce qui concerne les émissions de polluants ainsi que la santé humaine puissent être atteints;

36. soutient l'élaboration de nouvelles orientations sur l'étiquetage des véhicules, qui contribueraient à éviter d'induire le consommateur en erreur. Il convient de clarifier les règles relatives à l'affichage des valeurs mesurées sur la base de la nouvelle procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (*worldwide harmonized light vehicles test procedures* — WLTP) et de l'ancienne procédure (nouveau cycle européen de conduite — *new European driving cycle* — NEDC). Il faut envisager de modifier non seulement les orientations, mais aussi la directive relative à l'étiquetage⁽³⁾. De même, il y a

⁽³⁾ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil — Réexamen de la directive 2010/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 concernant l'indication, par voie d'étiquetage et d'informations uniformes relatives aux produits, de la consommation en énergie et en autres ressources des produits liés à l'énergie, Bruxelles, 15 juillet 2015, COM(2015) 345 final.

lieu de repenser la directive sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie ⁽⁴⁾ pour qu'elle reste en phase avec les derniers développements technologiques;

Stratégie post-2020 pour les voitures et les camionnettes

37. souligne que les mesures incitant à la mise en place de la mobilité électrique doivent être établies en les assortissant de paramètres quantitatifs et de limites dans le temps afin que la transition ait lieu;

Stratégie post-2020 pour les camions, les autobus et les autocars

38. considère que les transports publics devraient continuer de gagner du terrain sur les voitures particulières et propose par conséquent d'accélérer la transition vers la mobilité électrique et le recours à tous les carburants que l'UE considère comme des énergies de substitution aux dérivés du pétrole en accordant la préférence à la fabrication et à l'utilisation de tramways et de bus électriques, notamment à pile à combustible à hydrogène, ainsi qu'à l'utilisation du gaz dans les autobus et les autocars, ce qui réduira les émissions de dioxyde de carbone produites par ces derniers. S'agissant du transport de marchandises sur de longues distances, le Comité propose d'accélérer le passage à des flottes de camions roulant au gaz naturel en remplacement du diesel, car il constitue le seul carburant capable de s'y substituer tout en présentant un niveau d'émission de polluants proche de zéro et une teneur en carbone inférieure;

39. salue les efforts déployés par la Commission pour promouvoir l'initiative de déploiement de bus propres dans l'UE, visant à favoriser une amélioration de l'échange d'informations et un accroissement de la taille du marché en fournissant une plateforme pour les villes, les régions, les opérateurs et les fabricants. Cette initiative est de nature à renforcer la confiance de fabricants européens d'autobus dans la demande future de bus propres alimentés par des combustibles de substitution, à contribuer à une meilleure utilisation des prochains appels d'offres publics et à rechercher de manière plus efficace des solutions de financement pour les grands appels d'offres, par exemple, par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement;

40. juge nécessaire d'augmenter l'intensité de l'aide de l'UE, de parvenir à une plus grande synergie entre les ressources financières provenant du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS), du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI), et de recourir à des subventions. Cela facilitera le remplacement rapide des flottes actuelles polluantes de transport public et garantira une utilisation optimale des financements de l'Union disponibles;

Transport aérien et transport sur rails

41. souligne les avantages des modes de transport sur rails exploités en recourant à une énergie électrique renouvelable ou à des carburants de substitution qui soient économiquement viables;

42. insiste sur la nécessité de veiller à la création des infrastructures nécessaires, au niveau tant local que régional, dans les régions les moins développées en matière ferroviaire de manière à permettre de pouvoir faire appel aux transports par voie ferrée dans les mêmes conditions que dans le reste des États membres, en vue de parvenir à la mise en place de l'espace ferroviaire unique européen.

ENVIRONNEMENT FAVORABLE À UNE MOBILITÉ À ÉMISSIONS FAIBLES

Union de l'énergie: relier les systèmes de transport et d'énergie

43. se réjouit de constater que la stratégie est considérée comme une avancée importante dans le contexte du cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 adopté par le Conseil de l'Union européenne les 23 et 24 octobre 2014 ⁽⁵⁾ et de l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015 lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques ⁽⁶⁾, en faisant le lien entre deux secteurs essentiels au sein de l'UE: les transports, du côté de la demande, et les principaux acteurs dans le domaine de la production et de la transmission d'énergie, du côté de l'offre;

⁽⁴⁾ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Directive 2009/33/CE.

⁽⁵⁾ Conclusions du Conseil européen (23 et 24 octobre 2014), Bruxelles, 24 octobre 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Accord de Paris — 21^e Conférence des parties tenue à Paris, du 30 novembre au 11 décembre 2015.

44. considère que le train de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens»⁽⁷⁾ est une partie intégrante des efforts de l'UE pour jouer un rôle de pionnier sur la voie vers une énergie plus intelligente et plus propre pour tous, soutenir la croissance économique, l'investissement et le leadership technologique, créer de nouveaux lieux de travail et améliorer le bien-être des citoyens dans les villes et les régions de l'UE;

Recherche, innovation et compétitivité

45. considère que la mobilité électrique est l'une des forces motrices de l'innovation et du développement technologique, qui présente des avantages immédiats et joue un rôle essentiel dans la réduction des incidences environnementales;

46. a la conviction que c'est avant tout la politique régionale et de cohésion qui est en mesure d'assurer la transition vers des transports à faible taux d'émissions de carbone. En investissant dans la recherche et l'innovation, les régions et les municipalités peuvent soutenir les énergies renouvelables à faibles émissions de carbone, les réseaux intelligents et les transports urbains durables;

47. soutient la capitalisation des résultats du programme-cadre Horizon 2020 pour la recherche et l'innovation en faveur de solutions de mobilité à faible taux d'émissions plus innovantes, s'appuyant sur des services et/ou des investissements;

48. encourage le développement de technologies innovantes concernant les réservoirs de GNL pour les navires et les autocars de transport de passagers, afin d'optimiser l'efficacité du stockage de ce carburant de substitution; appelle au financement de projets de démonstration correspondants sur les navires de marchandises et de passagers, ainsi que sur les autocars de transport de passagers à longue distance;

49. encourage par ailleurs le développement des technologies innovantes qui permettent d'utiliser des biocarburants tels que le méthanol issu du traitement de déchets, notamment pour les moteurs des navires de transport de marchandises et de passagers; demande en conséquence que des financements soient dégagés à cet effet;

50. réclame en outre des financements pour équiper les quais des ports d'infrastructures électriques, et surtout un cadre réglementaire contraignant pour tous les ports de l'Union européenne;

Technologies numériques: systèmes de transport intelligents, véhicules connectés et automatisés

51. fait observer que les technologies de l'information permettent la promotion d'une mobilité fondée sur l'utilisation combinée de tous les modes de transport pour les voyageurs comme pour le fret (par exemple en matière de système intégré de billetterie et de péage, de documents de transport de fret intermodal, de planification électronique d'itinéraires, d'informations en temps réel des passagers, etc.);

52. relève que l'apparition de véhicules connectés et automatisés utilisant la technologie numérique est également susceptible d'offrir de nombreuses possibilités de remédier aux effets négatifs des transports et de proposer des transports publics dans les régions moins densément peuplées; demande instamment la mise en œuvre de mesures en faveur des véhicules connectés et automatisés, conformément à la déclaration d'Amsterdam⁽⁸⁾; se félicite à cet égard de l'adoption, le 30 novembre 2016, de la stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs⁽⁹⁾. Le Comité plaide à cet égard pour une vision plus cohérente des développements dans les transports innovants et durables, ainsi que pour une meilleure articulation des différents trains de mesures étroitement liés de la Commission et la communication en la matière;

53. souligne que les régions européennes veulent être associées à la mise en place des infrastructures de télécommunications et de transports intelligents afin que les véhicules connectés et automatisés puissent être utilisés efficacement et sans entraves le long des corridors du RTE-T, ainsi que dans les zones urbaines et rurales;

54. souligne que les principes de proportionnalité et de subsidiarité devraient donner aux collectivités locales et régionales la faculté de décider de l'opportunité et des modalités du déploiement de systèmes de transport intelligents et de véhicules propres, comme le reconnaît le plan d'action pour la mobilité urbaine de l'UE, de diminuer leurs émissions liées au transport et leurs problèmes d'encombrement ainsi que de promouvoir l'intégration sociale;

⁽⁷⁾ Une énergie propre pour tous les Européens — libérer le potentiel de croissance de l'Europe. Base de données des communiqués de presse de la Commission européenne: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_fr.htm

⁽⁸⁾ Déclaration d'Amsterdam — Coopération dans le domaine de la conduite connectée et automatisée, 14 et 15 avril 2016.

⁽⁹⁾ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée, Bruxelles, le 30 novembre 2016, COM(2016) 766 final.

Compétences

55. reconnaît que la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone est source de problèmes sur le marché du travail, et estime dès lors prioritaire de veiller à la reconversion de la main-d'œuvre en vue de nouveaux emplois; malgré des taux de chômage élevés, l'on constate une pénurie de personnel dans bon nombre de domaines importants du secteur des transports, en particulier en raison de l'insuffisance des compétences numériques;

56. regrette que, contrairement à la précédente communication de 2009 sur la mobilité urbaine, la communication actuelle ne prévoit pas la mise au point, par les autorités locales, de plans de mobilité urbaine durable (PMUD); souligne dès lors la nécessité d'explicitier tant dans le cadre de la stratégie à l'examen que dans les initiatives et actes qui la mettront en œuvre, que la planification intégrée des villes est un facteur clé du développement de la mobilité durable, notamment au travers de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de mobilité urbaine durable;

57. insiste sur l'importance de mettre en place des systèmes de formation en alternance et propose un échange intensif d'expériences entre toutes les régions de l'UE sur les bonnes pratiques en matière de mobilité à faible taux d'émissions, en y associant la formation professionnelle et les entreprises;

Investissements

58. se réjouit de constater que l'innovation et le développement des infrastructures sont au centre des objectifs du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS) consistant à stimuler les investissements combinés (public-privé) dans les infrastructures et les transports. L'EFIS, en combinaison avec des subventions non remboursables provenant des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI), pourrait susciter une participation plus importante des niveaux local et régional dans ces projets, qu'ils soient de petite ou de grande échelle;

59. propose d'augmenter le montant et la part des fonds disponibles pour les transports à faible taux d'émissions dans le programme Horizon 2020, ainsi que dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), au moment de la préparation du prochain cadre financier pluriannuel. Le MIE devrait être davantage promu, dans la mesure où il possède un effet de levier considérable: chaque euro de subvention accordé dans ce cadre génère de 3 à 3,5 euros d'investissement dans les transports à faibles émissions;

60. souligne que des projets de développement fondés sur les administrations publiques ou sur un partenariat public-privé dans les villes et les régions pourraient constituer le levier nécessaire pour un financement efficace des solutions de mobilité à faible taux d'émissions; propose également de donner la priorité au recours à l'EFIS et aux Fonds ESI pour la mise en place de solutions de transport locales, novatrices et à faible taux d'émissions. Des subventions non remboursables devraient être mises à disposition pour les objectifs susmentionnés dans le cadre de référence stratégique pour l'après-2020;

61. souligne que les collectivités locales et régionales ont un rôle clé à jouer pour stimuler la production locale d'énergie, ainsi qu'en matière de réseaux d'énergie intelligents et intégrés. Les Fonds ESI devraient faciliter les investissements nécessaires au moyen de subventions non remboursables, en particulier dans les régions les moins développées de l'UE qui connaissent les retards les plus importants;

62. observe que le plan d'investissement pour l'Europe prévoit également un financement public pour les projets de transport à faibles émissions de carbone et les réseaux intelligents entre le début de l'année 2015 et la fin de l'année 2017;

Actions menées par les villes

63. propose que les pratiques des villes et municipalités européennes en matière d'urbanisme et d'aménagement interurbain prévoient, dans le cadre des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), la mise en place d'espaces voués aux modes de transport à faible taux d'émissions de carbone et à la mobilité à faibles émissions. Les responsables de la planification urbaine doivent donner la préférence aux transports actifs (le vélo et la marche), aux transports publics de passagers, au partage de voitures et au covoiturage; réclame par ailleurs une politique européenne prospective d'investissement dans les transports, qui permettrait d'améliorer la santé publique et qui, dans la pleine considération de l'accord conclu à Paris à l'occasion de la COP 21, prévoirait d'investir dans le vélo au moins 10 % des crédits de l'Union destinés aux transports, dans les régions où les caractéristiques géographiques le permettent;

64. propose la réalisation d'une étude préalable de la mobilité générée par la planification urbaine et territoriale dans les zones métropolitaines. Il apparaît nécessaire de renforcer la densification des villes et des zones métropolitaines pour, d'une part, réduire le besoin de déplacements motorisés, en rapprochant les services du citoyen et, d'autre part, permettre l'amélioration des réseaux de transports publics, en améliorant leur efficacité sur le plan social et économique et en accroissant leur utilisation;

65. souligne l'importance de l'aménagement du territoire pour favoriser la mobilité à faibles émissions. C'est grâce à la conception de l'environnement urbain et de la structure de l'habitat que l'on crée les conditions spatiales nécessaires au développement à long terme d'une mobilité à faible taux d'émissions; recommande de même, lorsque les collectivités locales et régionales sont dotées de compétences en matière d'aménagement du territoire, en vertu de l'ordre juridique ou constitutionnel même de l'État membre, que leurs programmes opérationnels territoriaux, supramunicipaux ou métropolitains prévoient également ce type d'actions;

66. reconnaît, dans la ligne de l'avis du CdR sur le thème «Une feuille de route européenne pour les déplacements à vélo»⁽¹⁰⁾, qu'il faut accroître la place du vélo en tant que mode de transport en renforçant le rôle des financements publics de l'UE mis à disposition pour des projets en faveur des déplacements à vélo, et réitère son appel à intégrer dans le programme de travail de la Commission pour 2018 une feuille de route européenne pour les déplacements à vélo. Dans le cadre de leur rôle dans la promotion active du vélo et, dans ce contexte, des marchés publics écologiques, les municipalités peuvent renforcer leur propre contribution dans la lutte contre le changement climatique en participant à des initiatives telles que la Capitale verte européenne et «Science meets regions» (La science rencontre les régions). Des propositions pourraient être présentées en vue d'intégrer certains tronçons importants des véloroutes dans le réseau RTE-T;

67. souligne que, conformément à la directive sur la performance énergétique des bâtiments⁽¹¹⁾, les nouveaux bâtiments construits dans l'UE devraient comporter des points de recharge pour les véhicules électriques (avec de préférence des installations de stockage). De même, la rénovation des immeubles d'appartements devrait aller de pair avec l'aménagement de ce type d'installations⁽¹²⁾;

68. note que l'installation de systèmes de recharge intelligents dans les bâtiments pourrait contribuer à garantir la flexibilité du réseau électrique, c'est-à-dire que l'énergie accumulée dans les batteries des véhicules électriques pourrait être réinjectée dans le réseau. Il est nécessaire d'adopter une approche globale, qui consistera, par exemple, à considérer ces véhicules comme des parties intégrantes du parc immobilier;

69. attire l'attention sur le fait que les villes et les municipalités sont des parties prenantes majeures en matière de transport par rapport aux centres de population et fait observer que les problèmes de mobilité urbaine ne peuvent être résolus uniquement au moyen d'une approche sectorielle; rappelle par conséquent que les collectivités locales et régionales ont une réelle valeur ajoutée lorsqu'elles élaborent leurs plans de mobilité urbaine durable (PMUD⁽¹³⁾) parallèlement à leurs plans d'action pour l'énergie durable, car elles tiennent compte du lien entre la dimension urbaine de la politique des transports et le concept plus large d'aménagement du territoire, ce qui comprend l'inventaire de leur bouquet énergétique local, réel et idéal. Ces efforts locaux pourraient bénéficier des conseils de professionnels et de l'assistance de la Convention des maires afin de mettre en œuvre des transports locaux inclusifs générant moins de pollution atmosphérique et sonore;

70. recommande de même, dans les cas où les régions sont dotées de compétences en matière d'aménagement du territoire, en vertu de l'ordre juridique ou constitutionnel même de l'État membre, que leurs plans de mobilité durable, urbaine et interurbaine, prévoient également ce type d'actions;

71. propose que soient mis en place des réseaux thématiques de villes européennes pour la promotion de la mobilité à faible taux d'émissions. Ces réseaux permettraient aux entreprises locales et même au grand public d'être davantage associés à la mise en œuvre des nouveaux développements dans le domaine de la mobilité à faible taux d'émissions, par exemple à la fourniture de services de mobilité partagée. Grâce à l'utilisation de solutions informatiques modernes, ces réseaux de villes pourraient également mobiliser des groupes cibles pertinents en vue de la généralisation de la mobilité à faibles émissions.

Bruxelles, le 13 juillet 2017.

*Le président
du Comité européen des régions*

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Une feuille de route européenne pour les déplacements à vélo, avis du Comité des régions adopté le 12 octobre 2016.

⁽¹¹⁾ Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments.

⁽¹²⁾ Voir l'avis ENVE-VI-019, en cours d'élaboration, sur le thème «Efficacité énergétique des bâtiments» (rapporteur: M. Rijsberman, ADLE/NL).

⁽¹³⁾ Voir l'avis du CdR consacré aux plans de mobilité urbaine durable, à savoir l'avis COTER-V-048 sur le «Paquet Mobilité urbaine».