

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 — Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions»

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Rapporteur: **Stefan BACK**

Consultation	Commission européenne, 20.7.2016
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	10.2.2017
Adoption en session plénière	23.2.2017
Session plénière n°	523
Résultat du vote	128/0/2
(pour/contre/abstentions)	

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le Comité économique et sociale européen (CESE) souscrit à la stratégie européenne pour la mobilité à faible taux d'émissions ⁽¹⁾ (ci-après la «stratégie»), y compris ses objectifs et méthodes, qui s'inscrivent dans le droit fil du livre blanc de 2011 sur la politique européenne des transports ⁽²⁾ (ci-après le «livre blanc») et des contributions prévues déterminées au niveau national (CPDN) présentées par l'Union européenne et ses États membres lors de la conférence COP 21, auxquelles le CESE a souscrit ⁽³⁾ et qui sont également soutenues par la Conférence COP 22 de Marrakech.

1.2. Le CESE répète les déclarations formulées dans ses avis sur le livre blanc et sa mise en œuvre, et sur les effets de l'accord de la COP 21 en matière de politique européenne des transports, en ce sens que les objectifs du livre blanc concernant la réduction des gaz à effet de serre (GES) restent d'application, quoique les méthodes utilisées pour y parvenir doivent être revues et renforcées.

1.3. Il accueille avec satisfaction les mesures de la stratégie qui vont au-delà de celles du livre blanc, en particulier la promotion de l'innovation, notamment la stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs ⁽⁴⁾, la conception de véhicules connectés, intégrés et automatisés et l'intégration des véhicules électriques avec le système énergétique par l'intermédiaire de réseaux intelligents, ainsi que l'expansion de nouveaux modèles économiques et de nouveaux modèles de transport résultant de l'essor de l'économie du partage et du développement général de l'économie numérique.

1.4. Le CESE soutient l'approche globale de cette stratégie, qui assure une cohérence entre la politique des transports et les mesures prises dans d'autres domaines d'action afin de stimuler le marché de l'électricité, d'encourager la recherche et l'innovation, de développer de nouvelles solutions de transport et de nouvelles compétences, ainsi que d'améliorer la planification de la mobilité, notamment par le développement des transports publics. Il aurait souhaité voir se poursuivre le développement de cette approche en ce qui concerne les liens entre la stratégie et la communication sur l'amélioration du marché unique, notamment au moyen de synergies entre l'ouverture des marchés et l'efficacité. Il en va de même pour les perspectives offertes par l'économie numérique, y compris la mobilité numérique, et pour l'essor d'une économie du partage et d'une économie circulaire.

1.5. Le CESE attire l'attention sur les effets potentiels des développements décrits au paragraphe 1.4 ci-dessus sur les modèles de transport, ainsi que sur leurs implications sociales, notamment en ce qui concerne leur incidence pour les utilisateurs et les conditions de travail des personnes employées dans le secteur, et sur la situation des microentreprises sous-traitantes. Toutes ces questions nécessitent une attention adéquate afin de résoudre les problèmes potentiels de façon précoce. De même, il y a lieu de considérer les effets sur les communautés isolées.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ JO C 24 du 28.1.2012, p. 146; JO C 291 du 4.9.2015, p. 14; JO C 303 du 19.8.2016, p. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. Le CESE souligne l'importance primordiale de rétablir la confiance dans les données relatives aux émissions des véhicules fournies par les constructeurs et souscrit aux mesures conçues pour atteindre cet objectif. Il insiste également sur l'importance du dialogue avec les parties prenantes et le public ainsi qu'au soutien apporté par ceux-ci, ainsi que sur les mesures prises pour établir les responsabilités concernant les données erronées fournies par le passé et éviter que cela ne se reproduise.

1.7. Il adhère aux mesures d'amélioration de l'efficacité telles que celles visant à faciliter la mise en œuvre du RTE-T, ainsi qu'à réviser la réglementation relative au réseau ferroviaire pour un fret compétitif, de même qu'il souscrit à l'importance attachée à promouvoir la multimodalité et à encourager le passage vers des modes de transport à moindres émissions, y compris le rail et les transports combinés. Il prend note de l'appel lancé par la Commission en faveur de l'accès au marché pour les autobus et les autocars, mais lui recommande d'envisager également d'autres mesures pour étendre les réseaux de transports publics et encourager le transfert modal depuis les véhicules particuliers. Il plaide dès lors pour un examen plus approfondi des options envisageables. Il déplore toutefois le silence sur l'amélioration des règles en matière d'accès au marché dans le secteur du transport de marchandises par route et sur l'amélioration de l'efficacité énergétique engendrée par le système modulaire européen pour les ensembles de véhicules. Dans ce contexte, le CESE rappelle également son avis sur «Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage» (TEN/575). Il souligne une fois encore l'importance de dispositions législatives claires et applicables et la nécessité de lutter contre toute forme de dumping social, ainsi que contre la fraude et les abus en matière de détachement des travailleurs et d'accès aux prestations sociales.

1.8. Le CESE approuve également l'intention de réviser la directive «Eurovignette», mais insiste sur l'importance de la flexibilité pour éviter des coûts excessifs dans les zones reculées et faiblement peuplées, y compris les îles et les régions de montagne. Il souligne également l'importance de conditions équitables de concurrence entre les modes pour ce qui est des redevances d'infrastructure et des coûts externes afin de garantir une concurrence loyale entre les modes.

1.9. Il prend acte de la relance du service européen de télépéage (SET), mais rappelle que celui-ci a fait l'objet d'une décision en 2004 et qu'elle n'a toujours pas été appliquée, ce qui met en évidence la nécessité de revoir l'ensemble du système afin de surmonter les obstacles à sa mise en œuvre.

1.10. Le CESE se réjouit de l'attention portée aux carburants de substitution ainsi que de l'accent placé sur l'importance d'encourager l'innovation et la nécessité de mettre en place un cadre approprié permettant l'utilisation transfrontière de l'électricité, du gaz naturel, de l'hydrogène et des biocarburants qui n'empiète pas sur la production alimentaire, conformément aux points de vue exprimés précédemment par le CESE. Il se félicite par ailleurs de l'accent placé sur l'interopérabilité et la normalisation dans l'électromobilité.

1.11. De même, il est favorable à l'attention accordée à la question vitale des solutions de financement et pointe la nécessité de trouver des possibilités de cofinancement pour les projets de petite taille.

1.12. Le CESE apprécie l'importance que la stratégie accorde au soutien apporté par la société civile. Il attire l'attention sur le potentiel du dialogue participatif pour obtenir des soutiens et résoudre des problèmes ainsi que sur les possibilités de former des coalitions dans la société civile et auprès des collectivités infranationales ⁽⁵⁾.

1.13. Dans un souci de transparence, le CESE propose que la Commission publie chaque année un tableau de bord en matière d'émissions du secteur des transports.

1.14. Le CESE soutient l'action prévue de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) et fait observer que des mesures supplémentaires pourraient être prises, notamment pour ce qui est de nouer un dialogue externe structuré avec les pays voisins sur les transports à faibles émissions, en préparation de projets spécifiques.

1.15. Le CESE note que la proposition de répartition de l'effort laisse à chaque État membre le soin de décider de la manière de parvenir à ses réductions d'émissions de GES et recommande que les exigences imposées aux transports restent dans les limites énoncées dans le livre blanc.

1.16. Le CESE regrette qu'une actualisation du livre blanc ne soit plus à l'ordre du jour de la Commission, dès lors que la numérisation, l'évolution de la politique énergétique et la vision globale de la conception et de l'application des politiques adoptée par la Commission actuelle justifient une telle actualisation.

⁽⁵⁾ JO C 299 du 4.10.2012, p. 170; JO C 389 du 21.10.2016, p. 20.

2. Contexte

Les engagements de réduction des émissions de l'Union européenne et le livre blanc de 2011 sur la politique des transports

2.1. Le 20 juillet 2016, la Commission européenne a adopté un train de mesures (ci-après le «train de mesures») visant à réduire les émissions dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE).

2.2. Le train de mesures s'inscrit dans la mise en œuvre de la réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, réduction décidée par le Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014, et il correspond à l'engagement (contribution prévue déterminée au niveau national) pris par l'Union européenne et ses États membres lors de la conférence COP 21 de Paris, en décembre 2015.

2.3. Conformément aux conclusions d'octobre 2014, les réductions d'émissions à opérer dans les secteurs relevant du SEQE-UE et dans les secteurs qui n'en relèvent pas, y compris les transports autres que l'aviation, devraient s'élever respectivement à 43 % et à 30 %, et être réparties entre les États membres sur la base de l'équité et de la solidarité. Les conclusions ne comportaient aucune mention spécifique du transport.

2.4. Dans le livre blanc de 2011 sur la politique européenne des transports [COM(2011) 144], il est estimé que d'ici à 2050, les pays développés doivent réduire leurs émissions de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990, afin que le réchauffement climatique reste inférieur à 2 °C. Pour le secteur des transports, une réduction de 60 % d'ici 2050 par rapport à 1990 ou de 20 % d'ici 2030 par rapport à 2008 (le niveau obtenu serait encore supérieur de 8 % aux chiffres de 1990) suffirait.

2.5. La Commission a confirmé que ces objectifs sont compatibles avec le cadre d'action de 2014 en matière de climat et d'énergie pour la période 2020-2030, avec le cadre stratégique pour une union de l'énergie pour 2015 et avec les CPDN auxquelles l'Union européenne a souscrit ⁽⁶⁾.

2.6. Elle a également indiqué que des efforts accrus seront nécessaires après 2020 pour respecter ces objectifs ⁽⁷⁾.

2.7. Selon la récente évaluation des progrès de la mise en œuvre du livre blanc, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions, l'accent étant placé sur la mise en œuvre ⁽⁸⁾.

Le train de mesures

2.8. Le train de mesures se compose des éléments suivants:

- une communication globale intitulée «Accélérer la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone» [COM(2016) 500] (ci-après la «communication»),
- une proposition législative relative aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 [COM(2016) 482] (ci-après la «proposition de répartition de l'effort»),
- une proposition législative relative à la prise en compte des émissions et des absorptions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie dans le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 [COM(2016) 479],
- une stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions [COM(2016) 501] (ci-après la «stratégie»).

2.9. La communication définit les principes de base régissant la mise en œuvre, tels que le partage des charges en fonction de la situation économique dans les États membres (équité et solidarité), une flexibilité grâce à l'utilisation de droits d'émission dans les secteurs ne relevant pas du SEQE-UE, ainsi que le maintien de niveaux ambitieux de réduction des GES par un traitement distinct de chaque secteur (intégrité environnementale). La communication souligne l'importance d'un cadre qui favorise la transition.

2.10. La **proposition de répartition de l'effort** partage les responsabilités entre les États membres pour les CPDN au titre de l'accord COP 21 de Paris. Chaque État membre détermine les moyens de parvenir aux résultats qui le concernent.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, paragraphe 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, p. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, paragraphe 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. La **stratégie** met en œuvre les objectifs du livre blanc en matière de réduction des émissions. Elle se concentre sur le transport routier et comporte les principaux points suivants:

a) **Efficacité, comportement, tarification routière**

- Optimiser les systèmes de transport
- Influencer les comportements par le biais de péages routiers
- Favoriser la multimodalité

b) **Carburants de substitution**

- Promotion des énergies de substitution à faible taux d'émissions pour les transports
- Développement des biocarburants de deuxième génération
- Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (2014/94/UE)

c) **Véhicules à faibles émissions**

- Normes communes pour permettre les déplacements transfrontières
- Promotion des véhicules à émissions nulles, y compris par le biais des marchés publics
- Certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des bus et des poids lourds
- Rétablissement de la confiance dans la mesure des niveaux d'émissions en conditions de conduite réelles

d) **Création d'un cadre: synergies et nouveaux modèles économiques, innovation, économie numérique, développement des compétences, investissements et soutien**

- Création d'un cadre favorable à la mobilité à faibles émissions grâce à des synergies avec d'autres domaines d'action, la recherche, l'innovation et le renforcement des compétences

e) **Le transport aérien et maritime — mesures prises au niveau international**

- Une mesure au niveau mondial et fondée sur le marché a maintenant été proposée pour l'aviation par l'OACI, tandis que des critères en matière d'indice nominal de rendement énergétique pour le transport maritime sont actuellement élaborés par l'OMI, en commençant par la surveillance des émissions.

3. Observations générales

3.1. Tout comme il l'avait fait pour le livre blanc et les CPDN de l'Union européenne⁽⁹⁾, le CESE soutient les objectifs de la stratégie.

3.2. Le CESE réitère son appui aux objectifs du livre blanc et, réaffirmant le point de vue exprimé dans son avis de 2015 sur la mise en œuvre de celui-ci, regrette à nouveau que le marché intérieur des transports soit encore loin d'être achevé et rappelle que des mesures dans ce sens seraient les bienvenues⁽¹⁰⁾. La pleine mise en œuvre du marché intérieur permettrait d'améliorer l'efficacité d'utilisation des ressources et de réduire les émissions polluantes. Cet objectif doit être atteint grâce à des règles claires et applicables, et s'accompagner de mesures visant à lutter contre toute forme de dumping social ainsi que contre la fraude et les abus en matière de détachement de travailleurs et d'accès aux prestations sociales.

3.3. Le CESE appuie en outre les nouveaux éléments innovants de la stratégie, tels que les STI-C, qui visent le développement de véhicules coopératifs, connectés et automatisés et l'intégration des véhicules électriques dans le système énergétique au moyen de réseaux intelligents, ou encore l'expansion de nouveaux modèles économiques et de nouveaux modèles de transport découlant de l'essor d'une économie du partage au moyen des plateformes informatiques et du développement général de l'économie numérique. Les systèmes numériques auront également une incidence sur le transport des personnes et des marchandises et permettront, par exemple, d'optimiser les flux de trafic et la possibilité d'opérer des choix efficaces dans l'utilisation des ressources qui réduiront les émissions⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ JO C 24 du 28.1.2012, p. 146; JO C 291 du 4.9.2015, p. 14; JO C 303 du 19.8.2016, p. 10.

⁽¹⁰⁾ JO C 291 du 4.9.2015, p. 14, paragraphes 1.5 et 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Le CESE souligne l'importance primordiale de rétablir la confiance dans les données relatives aux émissions des véhicules fournies par les constructeurs et souscrit à la mesure conçue pour atteindre cet objectif. Il insiste également sur l'importance du dialogue avec les parties prenantes et le public ainsi que du soutien apporté par ceux-ci, et met l'accent sur les mesures prises pour établir les responsabilités concernant les données erronées fournies par le passé et éviter que cela ne se reproduise.

3.5. Il rappelle que la plupart des mesures proposées nécessitent de la flexibilité et une adaptation aux conditions locales, y compris la tarification routière ⁽¹²⁾.

3.6. Le CESE réitère son soutien aux objectifs de l'accord de Paris (COP 21) et aux CPDN de l'Union européenne et confirme son point de vue selon lequel ces engagements ne génèrent pas d'exigences nouvelles par rapport aux objectifs fixés dans le livre blanc ⁽¹³⁾. Il prend note du soutien apporté par les parties, dans la proclamation d'action de Marrakech, à la mise en œuvre de l'accord de Paris ainsi que de la mise en place du partenariat mondial d'action de Marrakech, qui associe à la fois des acteurs étatiques et non étatiques.

3.7. Le CESE rappelle son point de vue selon lequel la mise en œuvre du livre blanc et du cadre stratégique pour une union de l'énergie résiliente [COM(2015) 80] doit être réexaminée et, le cas échéant, que de nouvelles mesures doivent être prévues pour atteindre leurs objectifs ⁽¹⁴⁾.

3.8. Le CESE souligne la nécessité de créer un environnement favorable à la mise en œuvre de la stratégie ou un cadre propice et se réfère, à cet égard, à la communication de la Commission intitulée «L'après-Paris» ⁽¹⁵⁾, s'agissant de la nécessité d'«abandonner notre système fragmenté, caractérisé par l'absence de coordination des politiques nationales, les entraves au marché et les îlots énergétiques». L'union de l'énergie est un cadre pour un environnement propice à la transition énergétique. La future stratégie en matière de recherche, d'innovation et de compétitivité permettra d'exploiter les synergies entre l'énergie, les transports, l'économie circulaire et l'innovation numérique et industrielle européenne, afin d'accroître la compétitivité des technologies européennes d'aujourd'hui et de demain visant à réduire les émissions de carbone et à augmenter l'efficacité énergétique. Comme déjà indiqué au paragraphe 3.3 ci-dessus, cela requiert notamment des mesures visant à renforcer les compétences et la promotion de la recherche et du développement.

Des actions associant divers acteurs de la société civile — citoyens, consommateurs, partenaires sociaux, petites et moyennes entreprises, jeunes pousses innovantes et industries compétitives à l'échelle mondiale — s'imposent. Les villes intelligentes et les communautés urbaines ainsi que le rôle qu'elles jouent dans le développement des transports publics et la planification des transports, sont décrites comme le cadre dans lequel une grande partie des transformations à venir se dérouleront ⁽¹⁶⁾.

3.9. La stratégie adopte une approche transsectorielle, par exemple lorsqu'elle aborde la nécessité d'un environnement favorable et qu'elle fait référence à des solutions de mobilité numériques et aux liens avec la politique énergétique. Cette approche est conforme au document de travail des services de la Commission sur la mise en œuvre du livre blanc et à la communication de la Commission sur l'amélioration du marché unique, qui s'efforcent tous deux d'accroître la visibilité et la compréhension des politiques sectorielles, en les inscrivant dans le contexte des stratégies globales de l'Union ⁽¹⁷⁾.

3.10. Le CESE souscrit à l'approche globale adoptée par la stratégie en matière de politique des transports, mais aurait souhaité qu'elle fût davantage développée, par exemple sur le plan de la cohérence entre ladite stratégie et la communication sur l'amélioration du marché unique, notamment pour ce qui est des synergies entre l'ouverture et l'efficacité du marché, des perspectives offertes par le marché unique numérique, de l'économie du partage et de l'économie circulaire, en ce y compris les effets sur les modèles de transport ainsi que les aspects sociaux ⁽¹⁸⁾.

3.11. Le document de travail de la Commission accompagnant la stratégie évoque plusieurs éléments d'évolution sociétale, tels que l'économie du partage dans le domaine des transports, les véhicules automatisés et connectés, la numérisation et la mobilité en tant que service. Ces éléments, notamment l'utilisation croissante des plateformes en ligne, auraient dû être mentionnés dans la stratégie.

⁽¹²⁾ JO C 24 du 28.1.2012, p. 146.

⁽¹³⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10, paragraphes 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 et 5.2.

⁽¹⁴⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10, paragraphes 1.4, 5.2 et 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, section 3.1, p. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, section 3.1, p. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, section 4.1, p. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final et COM(2016) 356 final.

3.12. Le CESE regrette que la stratégie n'aborde pas la dimension sociale, notamment les droits des consommateurs, les relations sur le marché du travail et le statut des microentreprises, de certaines des initiatives envisagées, par exemple le plan STI-C (conduite connectée et automatisée), l'économie numérique, de nouveaux modèles de transport ou la poursuite de l'ouverture du marché dans différents secteurs des transports. Il estime qu'il importe de résoudre ces problèmes à un stade précoce de façon à éviter d'inutiles tensions.

3.13. Le CESE apprécie que la question du financement soit abordée dans la stratégie, celle-ci étant d'une importance fondamentale pour la mise en œuvre de celle-ci. Il attire l'attention sur les besoins en financement des secteurs disposant de moyens financiers limités et des projets qui ne sont pas suffisamment conséquents pour atteindre les seuils fixés pour un cofinancement de l'Union européenne. Des possibilités de financer les petits projets devraient exister dans le secteur des transports, comme c'est le cas dans celui de l'énergie.

3.14. Le CESE attache une grande importance à la révision du livre blanc, que la Commission avait déjà prévue pour 2016 ⁽¹⁹⁾. Il n'estime pas quant à lui qu'il est trop tôt pour évaluer sa mise en œuvre ⁽²⁰⁾, étant donné que les évolutions telles que la numérisation, le développement de la politique énergétique, ainsi que la conception et la mise en œuvre globales de la politique menée actuellement par la Commission appellent une actualisation du livre blanc.

3.15. Le CESE souscrit aux propositions présentées dans la stratégie pour l'action extérieure, en particulier la poursuite de l'action au sein de l'OACI et de l'OMI en ce qui concerne l'aviation et les transports maritimes. Il regrette que la stratégie ne mentionne pas d'autres formes d'action extérieure, tels que les dialogues structurés et l'évaluation comparative avec les pays voisins d'Europe orientale et d'Afrique du Nord.

4. Observations spécifiques

4.1. Le CESE approuve le plan d'action annexé à la stratégie, sous réserve des observations ci-après.

- Il regrette que, si le plan d'action évoque la facilitation de la mise en œuvre du RTE-T, ainsi qu'une révision de la réglementation relative au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif et aux règles pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus, aucune mention n'est faite des propositions prévues concernant l'amélioration des règles d'accès au marché des transports de marchandises par route. Cela revient à ignorer un élément de la réglementation du marché des transports où il est possible d'améliorer considérablement le fonctionnement du marché afin qu'il débouche sur un système de transport plus économe en énergie et en ressources. Le CESE rappelle son avis sur «Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage» (TEN/575). Il souligne une fois encore l'importance de dispositions législatives claires et applicables et la nécessité de lutter contre toute forme de dumping social, ainsi que contre la fraude et les abus en matière de détachement des travailleurs et d'accès aux prestations sociales.
- Le CESE accueille favorablement l'intention de réviser la directive «Eurovignette» (1999/62/CE), la directive sur le service européen de télépéage (2004/52/CE) ainsi que la décision de la Commission de 2009 sur les aspects techniques du SET.
- Le CESE répète toutefois son point de vue: la flexibilité et les efforts visant à éviter des coûts excessifs dans les régions reculées et faiblement peuplées, notamment les îles et les régions de montagne, doivent être des éléments importants de toute proposition future ⁽²¹⁾.
- La directive SET a été adoptée en 2004 et n'a toujours pas été mise en œuvre, malgré plusieurs tentatives. Le CESE estime que le concept devrait à présent être revu afin d'en accroître l'attrait pour les opérateurs et les utilisateurs.

4.2. Il convient que la stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs présente un fort potentiel de valeur ajoutée grâce aux gains d'efficacité qui en découlent, et attire l'attention sur les changements que la conduite connectée et automatisée entraînera pour les modèles de transport, la structure du marché, le droit des contrats et la sphère sociale, notamment sous la forme d'un nombre accru de microentreprises gérées par des plateformes internet. Il y a lieu de tenir dûment compte de ces aspects ⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10, paragraphes 1.4 et 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, section 5, p. 34 et section 2, p. 4.

⁽²¹⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10, paragraphe 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. Le CESE souscrit à l'objectif de la stratégie visant à favoriser la multimodalité et souligne qu'il convient d'accorder la préférence aux solutions de transport les plus économes en ressources dans chaque cas particulier. Il espère également que l'évaluation de la directive sur le transport combiné mènera à une mise à jour utile, assortie de suffisamment de souplesse pour assurer une efficacité maximale, sans toutefois permettre l'accès à un marché parallèle dans le domaine du transport routier. Il souligne combien il importe d'encourager un passage vers des modes à faibles émissions, y compris le rail et le transport combiné, et, à cet égard, de gérer les redevances d'infrastructure et les coûts externes de sorte à garantir une concurrence équitable entre les modes.

4.4. Le CESE attire l'attention sur l'amélioration de l'efficacité dans l'utilisation des ressources apportée par les ensembles de véhicules de 25,25 mètres (système modulaire européen — SME). Deux ensembles de véhicules SME peuvent supporter la charge de trois ensembles classiques, ce qui est synonyme d'accroissement de l'efficacité énergétique et de réduction des émissions par unité. Il convient donc d'autoriser, sous réserve de l'appréciation de chaque État membre, les combinaisons SME partout où les conditions sont appropriées, y compris dans le trafic transfrontière.

4.5. Le Comité souscrit à l'approche de la stratégie en matière de carburants de substitution, y compris la nécessité d'un soutien du marché et d'un déploiement des infrastructures correspondant aux besoins variés des différents modes de transport, qui aujourd'hui sont principalement les suivants: a) l'électricité, essentiellement pour les automobiles; b) le gaz naturel sous différentes formes, celui-ci étant surtout utilisé par les poids lourds, les autobus et les navires; et c) les biocarburants. Le CESE souligne que le secteur des carburants de substitution est en constante évolution et que tant l'offre que la demande sont susceptibles de changer.

4.6. Le CESE soutient la volonté de développer des biocarburants ne provenant pas de produits agricoles ni d'une utilisation des sols qui empièterait sur la production alimentaire, mais d'autres sources telles que les résidus, les sous-produits et les déchets, notamment de la sylviculture, conformément aux vues exprimées précédemment par le CESE ⁽²³⁾.

4.7. Le CESE insiste sur l'importance d'associer la société civile et les collectivités infranationales à la mise en œuvre de la stratégie. Un important volet de cette démarche consisterait à recourir davantage au dialogue participatif avec la société civile, comme l'a proposé le Comité dans son avis exploratoire du 11 juillet 2012 intitulé «Livre blanc des transports: vers l'adhésion et l'engagement de la société civile» ⁽²⁴⁾, à la suite duquel deux conférences ont été organisées, l'une à Malmö en 2015 et l'autre à Milan en 2016, sur l'avenir du réseau central européen des corridors, afin d'examiner les questions financières, de mise en œuvre et de gouvernance.

4.8. Dans un souci de transparence accrue, le CESE suggère que la Commission publie chaque année un tableau de bord en matière de réduction des émissions.

4.9. Le CESE insiste par ailleurs sur l'importance de construire une coalition pour soutenir la mise en œuvre et résoudre les problèmes, comme proposé dans l'avis qu'il a élaboré sur ce sujet ⁽²⁵⁾.

4.10. Le CESE déplore que la proposition de répartition de l'effort n'évoque pas l'éventuelle nécessité d'objectifs sectoriels spécifiques de réduction des émissions. La stratégie affirme que le livre blanc vise le secteur des transports et repose sur une appréciation fiable de ce qui est réalisable sans engendrer d'effets négatifs sur les fonctions de celui-ci. Les mesures complémentaires que décrit le document de travail des services de la Commission accompagnant la stratégie sont modestes et réduiraient les émissions liées aux transports de 18 à 22 % d'ici 2030, au lieu des 18 à 19 % prévus aujourd'hui ⁽²⁶⁾.

Bruxelles, le 23 février 2017.

Le président
du Comité économique et social européen
Georges DASSIS

⁽²³⁾ JO C 303 du 19.8.2016, p. 10, paragraphe 1.8.

⁽²⁴⁾ JO C 299 du 4.10.2012, p. 170, paragraphe 1.11 et JO C 389 du 21.10.2016, p. 20.

⁽²⁵⁾ JO C 389 du 21.10.2016, p. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, section 5, p. 82-83.