

DOCUMENT DE SYNTHÈSE DU GROUPE PPE DE LA COMMISSION TRAN SUR LES MODES DE TRANSPORT

(VERSION FINALE, telle qu'elle a été approuvée par le groupe PPE le 18 mai 2021)



1. Secteur automobile

L'adaptation vers une mobilité numérique et ne portant pas atteinte au climat confronte le secteur automobile à l'une des plus grandes transitions de son histoire. Le groupe PPE estime qu'il incombe aux législateurs européens d'aider le secteur à **atteindre la neutralité climatique d'une manière réaliste, neutre sur le plan technologique et socialement responsable.**

Nous pensons qu'il est nécessaire d'adopter une **approche globale et scientifique.** L'ensemble des futures mesures devraient découler des résultats **d'analyses d'impact complètes** qui tiennent compte des conséquences économiques, environnementales et sociales, ainsi que des besoins variés des utilisateurs en matière de mobilité. La performance environnementale doit être déterminée en mesurant les émissions tout au long du cycle de vie. La neutralité technologique, la sensibilisation à l'impact et la prévisibilité législative doivent tenir lieu de principes directeurs pour tous les travaux législatifs à venir.

Le groupe PPE considère que **la liberté de circulation est un droit pour tous les citoyens de l'Union.** Nous avons besoin d'un engagement clair, honnête et réaliste envers l'avenir de la mobilité individuelle et nous devons veiller à ce qu'elle ne devienne pas un luxe réservé à quelques personnes privilégiées. Il n'existe **pas de solution universelle.** L'interdiction générale des moteurs à combustion interne n'est pas dans l'intérêt des citoyens européens ni de nos employeurs. Les utilisateurs doivent pouvoir décider de la technologie qu'ils jugent la mieux adaptée à leurs besoins.

Nous croyons aux capacités d'innovation et

au potentiel de l'industrie automobile. Ce pouvoir d'innovation doit être soutenu et stimulé par des **capacités de financement suffisantes** pour la recherche et le développement grâce aux fonds de l'Union. L'instrument **Next Generation EU** donne à l'Europe la possibilité de financer le développement de véhicules à moteur à combustion interne encore plus efficaces et de véhicules à faibles émissions et à émission nulle plus abordables, ainsi que le déploiement de carburants alternatifs.

Nous soulignons la nécessité de la recyclabilité et demandons que soit mis en place un **programme européen de recyclage des véhicules** spécifique. Cela pourrait se faire par l'intermédiaire de la législation de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire.

Il est indispensable d'adopter une **approche ambitieuse en matière d'infrastructure.** Au cours des prochaines années, les législateurs européens devraient accorder la priorité au déploiement d'une infrastructure de réseau numérique adéquate, d'un réseau efficace et dense de bornes de recharge et de stations de ravitaillement en carburant pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires, y compris dans les régions insulaires et ultrapériphériques et les zones rurales, ainsi que de zones de stationnement sécurisées pour le fret et de blocs sanitaires en nombre suffisant. Nous prévoyons une modification ambitieuse du **réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**, axée sur l'achèvement du réseau principal et l'élimination des goulets d'étranglement transfrontaliers d'ici à 2030.

La révision de la **directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs** offre la possibilité de fixer des objectifs obligatoires ambitieux pour

l'emploi de carburants alternatifs. Outre les exigences en matière d'interopérabilité, de normes communes et de système de paiement unique, il est envisageable de créer un espace de chargement réellement partagé. Les carburants alternatifs, tels que l'hydrogène, constituent un outil permettant de réduire les émissions du parc existant, notamment pour les véhicules utilitaires lourds. La révision de la **directive sur la performance énergétique des bâtiments** devrait soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement dans les bâtiments privés et publics, existants et futurs.

L'électrification à grande échelle des véhicules ne sera possible qu'en accédant à des technologies de batteries efficaces, rentables et respectueuses du climat. Aujourd'hui, la grande majorité des batteries de véhicules est produite hors d'Europe et une augmentation de la capacité de développement et de production de batteries dans l'Union sera essentielle à la survie à court terme et à la prospérité à long terme des constructeurs automobiles européens. L'Union européenne doit donc encourager la recherche et le développement dans ce domaine, en étroite collaboration avec l'industrie et les universités, augmenter son financement en vue de ce développement et faciliter la production de batteries pour les véhicules européens et pour l'exportation vers l'étranger.

La transition du secteur automobile doit s'accompagner d'un développement des sources d'énergie renouvelables à l'échelle de l'Union, y compris à travers un programme visant à garantir des prix compétitifs et abordables pour l'électricité. Une révision ambitieuse de la **directive sur les sources d'énergie renouvelables (refonte)** et les mises en œuvre nationales devraient soutenir le déploiement d'une infrastructure adaptée à l'hydrogène et aux carburants de synthèse.

Ce n'est qu'en garantissant la présence à court terme d'une infrastructure adéquate que nous pourrions discuter de manière crédible d'une accélération significative de la baisse des émissions dans le secteur **et de l'atteinte des objectifs en matière de climat**. La définition de nouveaux objectifs de réduction des émissions devrait s'appuyer sur des faits scientifiques et des analyses d'impact complètes et examiner d'autres voies de réduction des émissions, comme l'amélioration de l'efficacité globale du système.

Les investissements dans l'infrastructure devraient être appuyés par des **mécanismes incitatifs coordonnés** pour les véhicules

particuliers et utilitaires proposés par les États membres et par une **campagne de sensibilisation européenne** visant à illustrer les avantages des différents types de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV). L'inclusion à long terme du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE de l'UE) peut constituer un outil complémentaire et devrait être envisagée si une analyse d'impact le justifie.

Le groupe PPE soutient tous les efforts visant à améliorer la sécurité routière et à atteindre les objectifs de la stratégie **Vision Zéro**. Priorité absolue, la sécurité doit toujours prévaloir lors de la conception des infrastructures. Les recettes provenant des taxes, péages, vignettes ou taxes sur les carburants payés par les usagers de la route devraient être réinvesties dans leur intégralité dans l'entretien, la modernisation et l'amélioration de nos infrastructures routières, y compris dans des mesures visant à contrer les incidences néfastes pour les personnes vivant à proximité d'un trafic dense.

La transition du secteur automobile entraînera inévitablement des pertes d'emplois. Les nouvelles chaînes de production devraient être considérées comme des technologies clés et doivent être au cœur d'une **politique industrielle européenne**. Il est donc nécessaire d'apporter un soutien financier européen accru à la **reconversion professionnelle et au renforcement des compétences**, en particulier dans les pays et les régions ayant de fortes bases industrielles automobiles. La Commission devrait envisager de réformer les règles relatives aux **aides d'État dans l'Union européenne** afin de permettre aux États membres d'apporter un soutien plus ciblé.

La pandémie de **COVID-19** a eu des conséquences négatives sur les capacités d'investissement et de financement des États membres et les décisions d'achat des consommateurs seront reportées. La législation existante doit faire l'objet d'une révision, en se concentrant particulièrement sur les petites et les moyennes entreprises (PME), et les formalités administratives inutiles doivent être réduites afin d'alléger les charges, sur le plan administratif comme financier. Nous devons permettre au secteur automobile de transformer la crise en une occasion d'assurer la prospérité et les emplois à long terme.

Législation requise:

- > Grands domaines politiques pour lesquels la Commission doit encore proposer une nouvelle législation contraignante (présentés partiellement,

communications et procédures d'initiative ou rien):

- > Cadre politique de l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»
- > Révision des règles relatives aux aides d'État, également à la suite de la pandémie de COVID-19
- > Économie circulaire

En cours de mise en œuvre:

1. Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE), incluant notamment l'aviation, le transport maritime et le régime CORSIA, ainsi qu'une proposition relative au SEQE en tant que ressource propre (initiative législative incluant une analyse d'impact, T2 2021)
2. Modification de la directive sur les sources d'énergie renouvelables visant à mettre en œuvre l'ambition du nouvel objectif climatique à l'horizon 2030 [initiative législative incluant une analyse d'impact, article 194 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE), T2 2021]
3. Modification de la directive sur l'efficacité énergétique visant à mettre en œuvre l'ambition du nouvel objectif climatique à l'horizon 2030 (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 194 du traité FUE, T2 2021)
4. Révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 91 du traité FUE, T2 2021)
5. Révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 192, paragraphe 1, du traité FUE, T2 2021)
6. Révision de la directive relative aux systèmes de transport intelligents, y compris une initiative sur des systèmes de billetterie multimodale (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 91 du traité FUE, T3 2021)
7. Élaboration de normes d'émission post-Euro 6/VI pour les voitures, les camionnettes, les camions et les autobus (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 114 du traité FUE, T4 2021)
8. Actualisation de la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe (initiative non législative, T2 2021)

Refonte:

9. Révision des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie – date d'adoption prévue: T4 2021; initia-

tive non législative; base juridique: articles 107 et 108 du traité FUE. Une analyse d'impact est envisagée.

Législation prioritaire:

10. Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

2. Aviation

L'aviation devrait s'adapter davantage aux nouvelles exigences, à l'écologisation et à la transition numérique, sans porter atteinte aux avantages de ce mode de transport que sont la connectivité, la mobilité, les prix abordables et la préservation de la sécurité et de la sûreté des services. Nous devons assurer la diminution des émissions et non du trafic. Les avantages dont bénéficient les passagers ne doivent pas être affectés par le processus de transition.

L'aviation est fondée sur la haute technologie. Le progrès technologique relatif à la réduction des émissions n'a pas été très perceptible en raison de l'augmentation du trafic.

Si nous souhaitons atteindre les objectifs à l'horizon 2030 et l'objectif à l'horizon 2050, nous devons suivre les quelques directions suivantes: la modernisation et la réforme du **système de gestion du trafic aérien**, l'investissement dans la recherche et l'innovation pour élaborer de nouvelles solutions technologiques concernant les **carburants durables d'aviation**, les **moteurs**, les autres systèmes de propulsion, tels que les **systèmes électriques, hybrides ou à hydrogène** et les systèmes de **réduction globale**.

L'adoption et la mise en œuvre de la législation sur le **ciel unique européen 2+** devraient permettre de poursuivre la réduction des émissions. La proposition de la Commission pourrait être améliorée, mais ne devrait pas être affaiblie par les tentatives des États membres de conserver le monopole actuel, basées sur des arguments dépassés, comme la souveraineté. Le recours aux systèmes satellitaires pour la navigation, les communications et le suivi, ainsi que le déploiement complet du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) contribueront à l'achèvement du ciel unique et numérique européen.

Les **propositions pour les partenariats eu-**

ropéens sur la période 2021-2027, comme le système SESAR ou le programme «Clean Aviation» et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) qui mettent l'accent sur la période 2021-2023, sont essentielles pour l'avenir de la transition numérique de l'aviation et devraient apporter un financement et des résultats appropriés, vérifiés par des démonstrateurs.

Il convient d'accroître la part de marché des **carburants durables d'aviation** afin de contribuer à la réduction des émissions. **L'initiative «ReFuel EU Aviation» et le recours aux carburants durables d'aviation** devraient aboutir à une évaluation approfondie des émissions liées au cycle de vie de ces carburants, une utilisation équilibrée des matières premières, une méthode de mise en œuvre claire, un mandat d'incorporation à hauteur de 10 % au minimum jusqu'en 2030 et des avantages, notamment des sources visant à stimuler leur production et leur utilisation. Ce mandat devrait s'appliquer au moins au niveau de l'Union européenne pour tous les vols à l'arrivée et au départ de l'Union. L'entreprise commune «Clean Aviation» doit se poursuivre et s'intensifier afin de fournir des solutions technologiques, notamment pour les carburants alternatifs.

La fabrication de moteurs appliquée aux nouvelles technologies ces dernières années permet une réduction importante des émissions. Dans ce contexte, les activités de recherche et développement doivent se poursuivre, notamment au sein de l'entreprise commune Clean Sky. La mise en œuvre des nouveaux produits doit être encouragée par des **projets de modernisation et de rénovation**. La Commission devrait intégrer des solutions de financement, comme la facilité pour la reprise et la résilience (FRR), dans l'étude des avantages conférés par ces projets. Les solutions de propulsion électrique ou à l'hydrogène sont adaptées aux avions de petite et moyenne taille qui pourraient être utilisés pour des vols européens à courte distance ou de courte durée, en aller simple. Une **révision des règles relatives aux aides d'État** en ce qui concerne les aéroports pourrait contribuer au développement des liaisons à courte distance, afin de réduire considérablement les émissions et les temps de trajet, tout en augmentant l'efficacité.

Des lignes de train à haute capacité devraient systématiquement desservir les aéroports depuis les villes. Les aéroports ne doivent utiliser que des véhicules à émissions nulles. La **révision de la directive sur les redevances aéroportuaires** devrait tenir compte de ces exigences.

L'aviation doit accroître ce déploiement et soutenir l'ambition du programme international de compensation carbone, connu sous le nom de régime **CORSIA**. Pour y parvenir, l'Union doit parler d'une seule voix au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La révision du **système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE)** devrait se fonder sur une évaluation exhaustive et prévoir une mise en œuvre parallèle du régime CORSIA, avec notamment, si possible, des indices de référence plus rapides, à l'instar de ceux décidés par l'OACI.

Législation requise:

En cours:

1. Refonte du ciel unique européen 2+
2. Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) – Organe d'évaluation des performances

En cours de mise en œuvre:

3. Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE), incluant notamment pour l'aviation, le transport maritime et le régime CORSIA, ainsi qu'une proposition relative au SEQE en tant que ressource propre (initiative législative incluant une analyse d'impact, T2 2021)
4. Révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 91 du traité FUE, T2 2021)
5. Plan d'action sur les synergies entre les industries civile, spatiale et de la défense (initiative non législative, T1 2021)

Refonte:

- 6a. Révision des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale – date d'adoption prévue: T1 2021; initiative non législative, base juridique: articles 107 et 108 du traité FUE. Aucune analyse d'impact n'est envisagée.
- 6b. Révision des aides d'État dans le domaine de l'aviation (demandée par l'industrie – non planifiée)
7. Révision – systèmes informatiques de réservation – date d'adoption prévue: T4 2021; initiative législative; base juridique: articles et 100, paragraphe 2, du traité FUE. Une analyse d'impact est envisagée.
8. Évaluation de trois règlements sur les droits des passagers concernant: les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (règlement n° 1107/2006), les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure (règlement (UE) n° 1177/2010) et les droits des

passagers dans le transport par autobus et autocar (règlement (UE) n° 181/2011) – à confirmer

Priorités en attente:

9. Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (considéré comme prioritaire par la DG COMM, mais pas encore débloqué à ce jour)
10. Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (considéré comme prioritaire par la DG COMM, mais encore bloqué à ce jour).

3. Voies navigables intérieures

La poursuite du développement du secteur des voies navigables intérieures est une pierre angulaire de la création d'un réseau de transport européen intelligent, durable et concurrentiel. Les PME et les entreprises familiales constituent l'épine dorsale du secteur. En tant que l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et compte tenu de leur potentiel largement inexploité en matière de transport de grandes quantités de marchandises à travers l'Union, les voies navigables intérieures peuvent jouer un rôle fondamental dans l'atteinte des objectifs de l'Union en matière de climat. La part modale actuelle de 6 %¹ est bien trop faible: une forte augmentation de la part modale du transport par voies navigables intérieures entraînerait une diminution de la congestion routière, une amélioration de la sécurité, une réduction des émissions et permettrait de bénéficier d'un système de transport plus durable dans son ensemble.

Le groupe PPE demande donc qu'une approche globale à l'égard de ce mode de transport dans son ensemble soit adoptée: accroître sa résilience, son efficacité et sa durabilité, promouvoir et encourager son utilisation et permettre des investissements suffisants. Grâce à une telle approche, nous pouvons renforcer la compétitivité du secteur, garantir des emplois de qualité et

améliorer sa préparation en vue de la future économie européenne.

Améliorer l'infrastructure physique et la navigation

Contrairement à de nombreuses routes encombrées, les voies navigables européennes disposent de capacités disponibles, ce qui offre un potentiel important en matière de changement modal. Pourtant, la navigabilité des voies navigables intérieures européennes est inégale et le changement modal est entravé par les liaisons manquantes et le manque de fiabilité des voies navigables à écoulement libre. Pour la **révision du RTE-T**, l'accent devrait être mis sur l'achèvement du réseau principal de voies navigables intérieures du RTE-T d'ici à 2030, en remédiant aux liaisons manquantes et en permettant la mise en place d'infrastructures physiques et numériques de qualité, telles que des liaisons ferroviaires améliorées dans les ports. Le groupe PPE invite la Commission européenne à présenter des propositions pour la création d'un cadre réglementaire conforme au **prochain programme d'action NAIADES**, afin d'assurer une harmonisation et une normalisation européennes tant pour la qualité de la navigabilité que pour les équipements. Un financement spécial en faveur d'une infrastructure de voies navigables et de transports fluviaux adaptés aux besoins futurs doit être mis en place dans tous les instruments de financement, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le Fonds de cohésion ou la participation de la Banque européenne d'investissement. Plus particulièrement, nous devons exploiter la **facilité pour la reprise et la résilience** (FRR) en tant que possibilité de financement exceptionnelle pour les voies navigables intérieures, qui combine les effets de la relance économique à court terme avec les avantages à long terme des investissements ciblés dans les infrastructures. Ces investissements pourraient comprendre la remise en état des voies navigables et des canaux de liaison afin de permettre une ouverture sur de nouveaux marchés potentiels.

Une transition durable et réaliste

En raison de l'absence de technologies à émission zéro prêtes à être commercialisées actuellement, le groupe PPE invite la Commission à élaborer une feuille de route réaliste visant à réduire davantage les polluants et les émissions de gaz à ef-

¹ Eurostat, 2018, EU27

fet de serre (GES), pour que le secteur des voies navigables intérieures puisse être décarboné d'ici à 2050, tout en préservant sa compétitivité, sa fiabilité et sa sécurité. Concernant la révision de la **directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs** (AFID) et le réexamen de la refonte de la **directive sur les sources d'énergie renouvelables** (RED II), le groupe PPE soutient une approche neutre sur le plan technologique et axée sur le réseau pour la disponibilité et le déploiement des carburants alternatifs ainsi que des infrastructures sur le réseau des voies navigables. Le transport par voie navigable intérieure peut se prêter au déploiement de bateaux hybrides et électriques propulsés à l'hydrogène, au gaz naturel liquéfié (GNL) et au carburant durable si l'Union oriente des fonds de recherche adéquats dans ce sens, encourage leur utilisation et améliore l'évolutivité des investissements requis. L'infrastructure des voies navigables intérieures doit être mieux intégrée au réseau énergétique européen afin de promouvoir le recours à l'approvisionnement en électricité à quai et le potentiel des voies navigables intérieures pour le transport de carburants alternatifs. Parallèlement, le groupe PPE accepte l'utilisation de toute option prête à être déployée permettant de réduire les émissions de la navigation intérieure, notamment les carburants de transition et les systèmes transitoires tels que les catalyseurs et les filtres améliorés pour les navires existants. Étant donné qu'environ 80 % des bateaux exploités sur les voies navigables intérieures européennes ont été construits au 20^e siècle, nous souhaitons offrir au secteur les meilleures perspectives pour le prochain renouvellement de la flotte: la stabilité réglementaire et le soutien financier sont essentiels au déploiement de bateaux abordables et plus propres sur les rivières et les canaux d'Europe. C'est la raison pour laquelle nous demandons des **programmes de modernisation et de renouvellement de la flotte** pour le transport par voie navigable intérieure et l'octroi **d'avantages fiscaux** par les États membres afin de faciliter la transition du secteur.

Accélérer la transition numérique

Le passage au numérique et l'automatisation offriront de grandes perspectives au transport par voie navigable intérieure. Les échanges numériques de données et les processus automatisés contribueront à l'optimisation des flux de trafic et de la gestion des capacités, ce qui rendra le secteur de plus en plus efficace, sûr et durable. Ces éléments sont également susceptibles de résoudre le problème de congestion dans les

ports, ce qui permettrait une manutention efficace des marchandises et une meilleure logistique basée sur une bonne connexion entre la navigation maritime et la navigation intérieure. Le groupe PPE sollicite une stratégie visant à développer et à déployer les technologies numériques dans le secteur des voies navigables intérieures, en soulignant à la fois les normes d'interopérabilité entre les modes et les frontières, ainsi que les actions de recherche et le financement nécessaires, notamment à travers des appels à propositions spécifiques dans le cadre du programme Horizon Europe. Les standards du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et les standards de la **directive sur les services d'information fluviale (SIF)** doivent être mis à jour pour garantir l'interopérabilité avec les autres modes de transport et permettre le développement et le déploiement rapides de solutions innovantes. La transition vers un secteur dématérialisé et automatisé souligne également combien il importe de disposer d'une formation et d'un enseignement adéquats pour le personnel, ce qui garantit que le secteur des voies navigables intérieures est en mesure d'offrir un environnement de travail attrayant avec des normes sociales, de qualification et de sécurité élevées.

Transport multimodal européen

Le transport multimodal européen s'est développé lentement. Nous demandons la création d'un réseau de transport multimodal européen qui optimise les interactions entre les différents modes de transport. L'Union devrait prendre des mesures, en coopération avec les différents acteurs, pour supprimer les obstacles législatifs, administratifs et transfrontières qui entravent le transport multimodal au sein de l'économie européenne. Cette vision multimodale devrait être précisée dans le prochain programme d'action NAIADES. En outre, il convient d'encourager le développement de plateformes portuaires multimodales. Le groupe PPE demande le lancement d'un **projet à valeur ajoutée européenne**, financé par la FRR, consacré à la navigabilité et à la connexion multimodale des voies navigables intérieures des corridors du RTE-T.

4. Secteur maritime

Le groupe PPE s'engage pleinement à renforcer le transport maritime européen et à l'adapter en vue des évolutions futures. Le transport maritime européen est déjà le

mode de transport le plus économe en énergie et le plus performant sur le plan environnemental si l'on se base sur ses émissions par tonne de marchandises transportées et par kilomètre parcouru, mais il est possible d'accroître encore son efficacité et sa durabilité tout en préservant sa compétitivité internationale et son rôle essentiel dans la création d'emplois et la croissance. Voici nos principes directeurs pour les prochaines révisions de la législation européenne relative au transport maritime:

- > Pour la **révision du SEQE**: toute inclusion potentielle du transport maritime dans le système SEQE de l'UE devrait être dûment justifiée et fondée sur une analyse d'impact approfondie, qui tienne compte de la compétitivité des opérateurs et des entreprises de l'Union, de l'emploi dans le secteur maritime et du risque de transfert d'émissions de carbone. En raison de la dimension internationale du transport maritime, la mesure fondée sur le marché la plus optimale pour réduire les gaz à effet de serre issus du transport maritime serait la mise en place d'un **mécanisme par l'Organisation maritime internationale (OMI)**. Au niveau international, l'Union européenne doit également jouer de son influence au sein de l'OMI pour créer un **système de compensation des émissions de carbone** dans le secteur du transport maritime international afin d'établir une trajectoire réaliste de réduction des émissions. En parallèle, nous réclamons une stratégie claire pour le secteur maritime européen, qui comprenne des indices de référence à respecter en matière de réduction des émissions.
- > Nous observons actuellement un développement très dynamique des carburants alternatifs pour les navires. La future proposition législative **«FuelEU Maritime»** devrait être mise à disposition le plus rapidement possible et intégrer la neutralité technologique, des mandats d'incorporation progressivement augmentés, des feuilles de route pour les points d'approvisionnement et de recharge, ainsi qu'un engagement clair envers les carburants de transition, tels que le GNL.
- > **L'objectif émission zéro pour les ports** est très ambitieux, mais difficile à atteindre à court terme. Il nécessite une vision globale des activités portuaires, qui inclut les émissions liées à la navigation et aux autres modes de transport, ainsi qu'aux activités industrielles. Par

conséquent, l'objectif premier devrait consister à réduire les émissions au sein des ports les plus proches des zones urbaines, où l'aspect environnemental est particulièrement important pour la santé publique. Il est nécessaire d'évaluer la part du financement public limité qui devrait être allouée aux investissements dans l'approvisionnement en électricité à quai («onshore power supply» ou OPS) pour les navires au mouillage dans les ports, en tenant compte d'une possible augmentation du nombre de navires utilisant des carburants à faible teneur en carbone et zéro carbone, ce qui rendrait le recours à l'OPS superflu.

- > Il conviendrait de prévoir des **périodes de transition** appropriées pour l'introduction de nouvelles exigences environnementales, afin de permettre une utilisation optimale des ressources limitées. La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques nécessite un **soutien financier** approprié de la part de l'Union et des États membres, afin de permettre le déblocage d'investissements à grande échelle dans la recherche, la technologie et les infrastructures. Dans cet esprit, la Commission et l'industrie devraient étudier la création d'un **partenariat européen en faveur du transport maritime** dans le but de stimuler l'innovation dans le secteur.
- > Pour la **révision du RTE-T**, il est primordial d'améliorer la connexion des ports du RTE-T avec les lignes ferroviaires, les routes et, si possible, les voies navigables intérieures. Le pilier maritime du RTE-T, c'est-à-dire les autoroutes de la mer, nécessite un meilleur soutien, une simplification et un financement adéquat afin de créer un espace européen de transport maritime sans frontières.
- > L'accent doit être mis sur le **rôle essentiel du secteur maritime** dans le maintien de la place de l'Europe au sein du commerce mondial et sa capacité à stimuler la compétitivité européenne. Par conséquent, il est nécessaire de réaffecter davantage de fonds européens à l'amélioration de l'accessibilité aux **principaux ports du RTE-T** pour les plus grands navires ayant la capacité de remplacer plusieurs navires plus petits, ce qui permettrait d'améliorer l'efficacité du transport, de réduire les coûts et de diminuer les émissions. Des **investissements** dans le dragage permanent, l'approfondissement des chenaux et **d'autres mesures de renforcement des**

capacités dans certains **ports principaux** seraient donc indispensables.

- > Pour le réexamen de la **refonte de la directive sur les sources d'énergie renouvelables** et de la **directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, l'énergie marine renouvelable** pourrait devenir une composante essentielle du système énergétique européen d'ici à 2050. Des investissements dans les infrastructures portuaires seront indispensables afin de faciliter la desserte de l'industrie offshore.
- > Concernant la finalisation du cadre juridique de l'Union sur l'homologation des véhicules automatisés, en raison de l'utilisation croissante des données et de l'intelligence artificielle dans le transport maritime, il est prévu que, dans un avenir proche, les premiers **navires entièrement autonomes** commencent à opérer dans les eaux européennes. Il devient donc impératif de **préparer les réglementations appropriées** et d'analyser l'impact socio-économique de l'automatisation et de la dématérialisation sur le secteur.

5. Fret ferroviaire

Le groupe PPE s'engage pleinement à obtenir une croissance positive dans le secteur du fret ferroviaire au cours des prochaines années, afin d'atteindre une part modale de 30 % d'ici à 2030. Notre groupe PPE garantit l'atteinte de cet objectif: les coûts de transport pour les citoyens et les sociétés ne doivent pas augmenter, le coût par tonne-kilomètre (t.km) dans le transport routier étant notre référence. La voie du succès du groupe PPE est l'amélioration du cadre réglementaire existant et de l'organisation juridique, ainsi que la réduction des obstacles technologiques et opérationnels.

Voici notre feuille de route législative pour le transport ferroviaire de marchandises:

- > **Une infrastructure complète:** l'équipement complet du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) doit être réalisé de toute urgence avant 2030. Étant donné que ce processus est en cours depuis plus de 20 ans déjà, les États membres doivent expliquer leur retard, tout en présentant immédiatement des plans nationaux. La construction du réseau central du RTE-T doit être achevée avant 2030, y compris

les terminaux pour le dernier kilomètre. Nous insisterons sur ces points lors de la **révision du règlement RTE-T**. Le besoin d'investissements massifs correspondant devrait être comblé par la **mise en œuvre ciblée de la FRR** et des instruments de relance nationaux, en mettant l'accent sur les investissements dans l'infrastructure de fret ferroviaire;

- > **Garantir une concurrence saine au sein du secteur du fret ferroviaire:** il convient de créer des conditions de concurrence équitables entre les divisions de fret des opérateurs historiques et des nouveaux entrants et de garantir un accès égal aux infrastructures. Les redevances d'accès aux voies doivent être réexaminées, notamment dans les cas où les coûts sont pris en charge par les opérateurs de services publics (OSP), car elles peuvent être utilisées à mauvais escient pour limiter la concurrence et diminuer la compétitivité du rail par rapport à la route. Sur la base de ces principes directeurs, nous demandons une révision du **règlement sur les corridors de fret ferroviaire**, un réexamen de la **directive sur le transport combiné** et des règles révisées pour l'attribution des capacités et la tarification des infrastructures, à travers un réexamen du **règlement sur les OSP terrestres**. Le **4^e paquet ferroviaire** doit être entièrement mis en œuvre à cet égard;
- > **Améliorer l'organisation du secteur:** les catégories et les hiérarchies de sillons horaires européens doivent être mises en place avant 2025. Il est nécessaire de créer une unité de gestionnaires européens d'infrastructure au sein de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) avant 2025 pour l'attribution des créneaux horaires et la gestion des capacités. Cela peut être prévu dans la révision du **règlement sur les corridors de fret ferroviaire** afin de veiller à ce que l'attribution des capacités pour le fret ferroviaire réponde à la demande tout au long du RTE-T. Il convient de mettre en place un langage opérationnel commun pour le rail avant 2025, comme c'est le cas pour l'aviation par l'intermédiaire d'une révision de la **directive relative à la certification des conducteurs de train**, à titre d'exemple;
- > **Déploiement de la dématérialisation:** des plateformes numériques ouvertes et transparentes qui permettent d'échanger des données doivent être mises en place avant 2025. Cet objectif peut être

atteint grâce à un **réexamen du cadre réglementaire pour le partage de données interopérables** dans le transport ferroviaire et à la création de nouvelles règles visant à établir un environnement de confiance pour l'échange de données relatives aux corridors, afin de soutenir la logistique collaborative. La gestion numérique de la capacité du réseau, la réservation numérique des créneaux horaires et les réservations à court terme doivent être mises en place de toute urgence pour le fret ferroviaire. Il est nécessaire de lancer l'accouplement automatique numérique avant 2025 et de déployer les trains automatiques avant 2030. Le **train de mesures relatif aux normes et aux spécifications techniques ferroviaires** devrait être adopté en conséquence pour l'ERTMS, y compris les plans de déploiement obligatoire pour l'exploitation automatique des trains, la gestion automatisée du trafic et les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» avancés.

6. Une mobilité urbaine intelligente et durable

Les changements dans les modèles de mobilité urbaine et le comportement des consommateurs sont accélérés par la pandémie de COVID-19 et sont largement facilités par des solutions numériques intelligentes et durables. Les habitants des zones urbaines sont prêts à passer à des modes de transport intelligents et durables, notamment dans le cadre de leur mobilité quotidienne, les principaux critères de ce changement étant le coût, la disponibilité et la rapidité. La politique de l'Union européenne en matière de transport urbain doit faciliter et accélérer la création de conditions appropriées pour une plus grande adoption de solutions de remplacement durables qui soient sûres, concurrentielles et abordables, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs climatiques ambitieux de l'Union à l'horizon 2030 et au-delà.

Actuellement, l'un des défis à relever dans les zones urbaines consiste à proposer des systèmes de transport public bien organisés, conviviaux, abordables et neutres pour le climat, et qui offrent des services de bonne qualité aux usagers, notamment des services de «porte à porte». L'augmentation de la part de véhicules propres dans les parcs de transport public est essentielle pour réduire les émissions de carbone nocives et améliorer la qualité de l'air dans les villes. Il est indis-

pensable de mettre en place des incitations financières et législatives adéquates au niveau de l'Union afin d'encourager la création de systèmes de transport public efficaces et neutres pour le climat. La directive sur les véhicules propres et sa future mise à jour constituent un moyen efficace d'y parvenir. Parallèlement au rôle essentiel des systèmes de transport public dans la transition vers une mobilité climatiquement neutre dans les zones urbaines, d'autres solutions de mobilité intelligentes et durables (voitures partagées, covoiturage, vélos et trottinettes électriques et autres formes de micromobilité) pourraient revêtir un caractère complémentaire et offrir davantage d'options aux consommateurs en fonction de leurs besoins en matière de mobilité. L'absence de réglementation en ce qui concerne les différentes formes de micromobilité représente un risque majeur pour la sécurité des consommateurs et des autres participants au transport. Un examen de la législation sur le marquage CE et de son application et/ou l'inclusion éventuelle de ces véhicules dans le règlement sur la réception par type peuvent apporter des solutions.

La mobilité à la demande (MaaS) consiste à intégrer tous les services de mobilité (transports publics, mobilité partagée et micromobilité) en fournissant des informations sur les meilleurs services disponibles et en tenant compte du coût et de la durée du trajet. Les règles d'accès particulières et le contrôle d'accès concernant les péages urbains et les zones à émissions réduites (ZER) dans les zones urbaines créent une plus grande fragmentation de l'espace européen unique des transports et vont à l'encontre des principes du marché unique. Si la directive relative au service européen de télépéage (SET) peut permettre d'harmoniser et de faciliter les déplacements entre ces zones, il existe toutefois des contraintes législatives, car ces zones relèvent de la compétence des autorités locales.

Le développement et l'utilisation de la gestion intelligente du stationnement dans les villes représentent un immense potentiel de réduction des émissions, de limitation des embouteillages et de gain de temps. Une harmonisation des principes réglementaires et/ou des normes communes et des solutions technologiques en rapport avec les services de mobilité alternative, la logistique des villes intelligentes, les péages urbains et les ZER pourraient fournir des lignes directrices réglementaires aux États membres, qui garantissent ainsi le déploiement égal de solutions de mobilité intelligentes et durables, et notamment l'amélioration de la connectivité entre zones

rurales et zones urbaines dans toute l'Union européenne, ainsi que le renforcement de l'espace européen unique des transports. Un réseau complet de bornes de recharge électrique et l'accès à d'autres types de carburants alternatifs dans les banlieues et les zones urbaines sont nécessaires pour accélérer l'adoption de véhicules propres par les citoyens. L'instrument indiqué est la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, dont la mise à jour est imminente.

Pour relever ce défi dans les zones urbaines tout en tenant compte de la politique européenne en matière de handicap et notamment de l'accessibilité des services pour les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées, il est nécessaire de mettre en place un système de transport public bien organisé, intégré et abordable. Ces exigences seront conformes à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CNUDPH), qui est la première convention sur les droits de l'homme à laquelle l'Union européenne a adhéré. La révision de la directive relative à l'acte législatif européen sur l'accessibilité pourrait être envisagée pour y parvenir.

Toutes les mesures à venir doivent reposer sur la science, être neutres sur le plan technologique et faire l'objet d'analyses d'impact exhaustives qui tiennent compte des conséquences économiques, environnementales et sociales. Ces objectifs pourraient être atteints par le biais des activités législatives et non législatives suivantes, prévues par la Commission européenne, en complément de la mesure législative correspondante de l'Union mentionnée ci-dessus.

Législation requise:

1. Révision du train de mesures sur la mobilité urbaine pour la période 2013-2021
2. Plan d'action zéro pollution de l'air, de l'eau et des sols; révision des normes de qualité de l'air et réduction de la pollution sonore - 2021/2022
3. Lignes directrices pour soutenir l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité - 2021
4. Mesures visant à garantir des conditions de concurrence équitables pour le transport local de passagers à la demande et les plateformes de covoiturage - 2022
5. Mise en place d'un espace de données relatives aux voyages et au tourisme, permettant des échanges de données entre les acteurs du transport et de la mobilité

Également en cours de mise en œuvre:

6. Révision de la directive relative aux sys-

tèmes de transport intelligents, y compris une initiative sur des systèmes de billetterie multimodale (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 91 du traité FUE, T3 2021)

7. Modification de la directive sur les sources d'énergie renouvelables visant à mettre en œuvre l'ambition du nouvel objectif climatique à l'horizon 2030 (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 194 du traité FUE, T2 2021)
8. Révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 192, paragraphe 1, du traité FUE, T2 2021)
9. Révision de la directive relative aux systèmes de transport intelligents, y compris une initiative sur des systèmes de billetterie multimodale (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 91 du traité FUE, T3 2021)
10. Élaboration de normes d'émission post-Euro 6/VI pour les voitures, les camionnettes, les camions et les autobus (initiative législative incluant une analyse d'impact, article 114 du TFUE, T4 2021).