



## COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, le 7.7.2022  
C(2022) 4900 final*

*Madame Yaël Braun-Pivet  
Présidente de l'Assemblée nationale  
Palais Bourbon  
126, rue de l'Université  
F – 75007 PARIS*

*Madame la Présidente,*

*La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis sur la stratégie de mobilité durable et intelligente [COM(2020) 789 final] (ci-après la «stratégie») et les propositions législatives présentées dans ce contexte.*

*La Commission se félicite du soutien exprimé par l'Assemblée nationale en faveur de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Elle reconnaît que la stratégie définit un plan d'action ambitieux et global comprenant des initiatives spécifiques visant à soutenir la transition écologique et numérique du secteur des transports de l'Union européenne et à accroître la résilience de nos systèmes de transport et de mobilité. Compte tenu de l'ampleur des défis abordés par la stratégie, et en particulier de la nécessité de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports conformément au pacte vert pour l'Europe<sup>1</sup>, il est vraiment nécessaire de définir un programme ambitieux pour la transition écologique et numérique du secteur des transports au niveau de l'Union européenne et de le mettre en œuvre en temps utile.*

*En ce qui concerne le financement prévu pour favoriser une plus grande utilisation du transport ferroviaire, la Commission continuera de soutenir les investissements ferroviaires au cours de la période 2021-2027, en accordant la priorité aux projets transfrontaliers, à l'accès ferroviaire aux ports, aéroports et terminaux, au renforcement des capacités pour les nœuds et à la numérisation au moyen du système européen de gestion du trafic ferroviaire. Environ 80 milliards d'euros pourraient être mis à disposition par l'intermédiaire des différents instruments. La Banque européenne d'investissement continuera également à investir dans le rail, conformément à sa «Feuille de route de la banque du climat». Des instruments financiers et/ou des garanties budgétaires sont également mises à disposition dans le cadre d'InvestEU afin de mobiliser d'importants investissements publics et privés en faveur de projets et d'opérateurs, y compris des investissements dans le secteur ferroviaire. Soutenir le développement des voies navigables intérieures de l'Union européenne, y compris au*

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

*moyen de financements, est l'un des principaux objectifs du plan d'action NAIADES III<sup>2</sup> de la Commission, adopté en juin 2021. Fondé sur la stratégie, ce plan d'action contient une initiative phare visant à aider ce secteur à accomplir sa transition vers des navires sans émissions.*

*La Commission a abordé le rôle des transports publics et de l'industrie du vélo dans le nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine<sup>3</sup>, qui a été présenté en décembre 2021. L'objectif général de la Commission est de créer un cadre de l'Union européenne qui permette aux États membres, aux régions et aux villes de développer une mobilité urbaine sûre, accessible, inclusive, intelligente, résiliente et sans émissions bien avant 2050.*

*Ce nouveau cadre annonce, entre autres, une approche plus ambitieuse en matière de planification de la mobilité urbaine durable et des indicateurs correspondants. Cela est lié aux nouvelles exigences énoncées dans le règlement RTE-T révisé, selon lesquelles les 424 plus grandes villes de l'UE du réseau RTE-T doivent adopter une planification de la mobilité urbaine durable (PMUD) et collecter les données pertinentes.*

*Dans sa communication sur le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, la Commission a annoncé son intention de publier une recommandation de la Commission sur le programme national visant à soutenir les régions et les villes dans la mise en œuvre de plans efficaces de mobilité urbaine durable. Les travaux préparatoires sont en cours. Elle vise à rapprocher un peu plus les transports urbains d'une mobilité neutre pour le climat. De nombreuses villes et régions dans toute l'Union européenne ont pris les devants: aujourd'hui plus de mille plans de mobilité urbaine durable (ou de plans similaires) sont déjà en place.*

*La stratégie comporte également d'autres volets: un ciblage plus précis des financements de l'Union européenne et l'amélioration des synergies entre les différents programmes visant à appuyer ces actions. Par exemple, dans le cadre du programme de recherche et d'innovation «Horizon Europe» de l'Union européenne, la Commission a récemment donné le coup d'envoi d'une «mission» consistant à créer cent villes intelligentes et neutres pour le climat d'ici à 2030, de sorte que ces villes se transforment en laboratoires vivants capables d'inspirer toutes les autres villes.*

*En outre, afin d'apporter une réponse spécifique aux répercussions de la transition sur l'emploi et dans le domaine social, la Commission a présenté, en décembre 2021, une proposition de recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique, qui fournit des orientations concrètes aux États membres, y compris pour promouvoir des emplois de qualité et l'accès à une éducation et à une formation de qualité, notamment dans les secteurs clés de la transition, tels que la mobilité. Elle propose également de renforcer la base d'éléments factuels, en soulignant la nécessité de développer plus avant le concept de précarité en matière de transport.*

---

<sup>2</sup> COM(2021) 324 final.

<sup>3</sup> COM(2021) 811 final.

*La Commission a également présenté des mesures spécifiques pour répondre aux besoins de compétences. La stratégie européenne en matière de compétences de 2020 vise à donner à chacun les moyens d'apprendre et de veiller à ce que ses compétences soient adaptées à la double transition. Dans le cadre du pacte pour les compétences, cinq partenariats comportant un engagement en faveur du perfectionnement professionnel et de la reconversion d'un million et demi de personnes dans les années à venir ont été mis en place; l'Automotive Skills Alliance<sup>4</sup> (alliance pour les compétences dans le secteur automobile) a rejoint ce pacte en novembre 2020. En décembre 2021, la Commission a publié deux propositions de recommandation du Conseil: l'une sur les comptes de formation individuels, l'autre sur les microcertifications pour l'apprentissage tout au long de la vie et l'employabilité; il s'agit là d'une contribution supplémentaire à la reconversion de la main-d'œuvre et au perfectionnement professionnel en vue de la transition écologique (et numérique).*

*Les opérations financées au titre du Fonds social européen plus font partie des outils essentiels pour améliorer l'employabilité et assurer la reconversion des travailleurs. Cette programmation traitera parallèlement les aspects sociaux de la transition écologique et numérique et complétera la programmation relative à la transition juste, spécialement conçue pour répondre aux besoins en matière d'emploi et de formation résultant de la transition. La Commission affirme qu'il est important d'aborder la dimension territoriale dans le cadre de la transition écologique et numérique du secteur des transports. À cet égard, la stratégie souligne l'importance de garantir une connectivité adéquate, y compris avec les zones rurales, périurbaines et isolées, ainsi qu'avec les régions ultrapériphériques et les îles. Cette question est plus particulièrement abordée dans l'initiative phare n° 9 de la stratégie, qui vise à rendre la mobilité équitable et juste pour tous. Pour soutenir cela, la Commission a publié en 2021 sa vision à long terme pour les zones rurales de l'UE<sup>5</sup>.*

*La Commission remercie l'Assemblée nationale pour son soutien au paquet «Ajustement à l'objectif 55». Elle prend note de son invitation à mobiliser les moyens financiers nécessaires pour investir dans toutes les formes d'énergies renouvelables et à faibles émissions de carbone afin de promouvoir la neutralité énergétique. Dans le cadre de son paquet «Ajustement à l'objectif 55», la Commission a déjà proposé des normes de performance plus strictes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes, qui garantiront que d'ici à 2035, les constructeurs automobiles ne pourront vendre que des voitures à émissions nulles dans l'Union européenne. Cette proposition était accompagnée d'une proposition de règlement relatif à une infrastructure pour carburants alternatifs garantissant l'existence d'une infrastructure minimale de recharge et de ravitaillement dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques et à hydrogène.*

*La facilité pour la reprise et la résilience est là pour soutenir l'adoption de véhicules électriques et le déploiement des infrastructures. Les Fonds structurels européens, le*

---

<sup>4</sup> <https://automotive-skills-alliance.eu/>

<sup>5</sup> COM(2021) 345 final.

*mécanisme pour l'interconnexion en Europe et InvestEU constituent d'autres instruments de financement auxquels il est possible de recourir pour le déploiement des infrastructures. En particulier, le mécanisme pour une infrastructure pour carburants alternatifs dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe comprend une enveloppe globale de 1,5 milliard d'euros réservée aux infrastructures de ravitaillement et de recharge au cours des trois premières années de son fonctionnement.*

*La Commission prend note de l'invitation de l'Assemblée nationale aux institutions de l'Union européenne au sujet de la recherche et développement dans le domaine de la mobilité durable. La stratégie souligne qu'il importe de soutenir la recherche et l'innovation en matière de solutions de transport durables et compétitives. La Commission a entrepris de stimuler la recherche et le déploiement de technologies de transport modernes et durables. Il s'agit là de conditions préalables essentielles à la réalisation de nos objectifs climatiques pour 2030 et 2050.*

*La Commission convient qu'il importe d'accroître la disponibilité des infrastructures de ravitaillement et de recharge afin de favoriser l'usage de véhicules à émissions nulles. À cet égard, la Commission a proposé en juillet 2021, dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», un règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup>. L'objectif de cette proposition est de faire en sorte que tous les utilisateurs de véhicules utilisant des carburants alternatifs (y compris les navires et les avions) puissent circuler sans difficulté dans l'Union européenne, grâce à la disponibilité d'un réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs dense, étendu et fonctionnel.*

*La Commission se félicite du soutien exprimé par l'Assemblée nationale en faveur du paquet sur la mobilité efficace et verte du 14 décembre 2021. Elle convient de la nécessité d'informer les citoyens, mais aussi les entreprises, de l'impact environnemental de leurs choix de mobilité. Comme annoncé dans la stratégie, une nouvelle initiative, intitulée «CountEmissions EU», est en cours d'élaboration. Elle visera à établir un cadre commun pour le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Ce cadre pourrait s'appliquer à la fois au transport de passagers et au transport de marchandises.*

*La Commission considère que la contribution des biocarburants conventionnels à la décarbonation des transports est limitée en raison de leur incidence sur le changement indirect dans l'affectation des sols. Dans ce contexte, la directive sur les énergies renouvelables limite la contribution de ces carburants à la réalisation des objectifs en matière d'énergies renouvelables et met l'accent sur la promotion des biocarburants avancés. Les États membres ne sont pas tenus de promouvoir l'utilisation des biocarburants conventionnels.*

---

<sup>6</sup> COM(2021) 559 final.

*En ce qui concerne les carburants durables pour l'aviation, la Commission a présenté la proposition RefuelEU Aviation<sup>7</sup> dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55». L'objectif principal est de garantir l'égalité des conditions de concurrence dans l'industrie de l'aviation au sein de l'Union européenne en proposant un cadre neutre sur le plan technologique qui permette à notre industrie de trouver les solutions les plus appropriées pour décarboner le transport en ce qui concerne les carburants utilisés.*

*Pour progresser sur la voie de la durabilité, le secteur de l'aviation s'appuie sur un ensemble de mesures, notamment des mesures fondées sur le marché (telles que le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale et le système d'échange de quotas d'émission), l'innovation, de nouveaux types d'aéronefs fonctionnant à l'hydrogène et des avions de plus petite taille fonctionnant à l'électricité, des itinéraires de vol optimisés et d'autres solutions innovantes. Mais cela ne suffit toujours pas. La solution la plus importante dans le secteur de l'aviation serait l'utilisation de carburants durables pour l'aviation. La Commission a proposé des objectifs en ce qui concerne la part de carburants d'aviation durables, à savoir 5 % d'ici à 2030 et 63 % d'ici à 2050. Le marché intérieur de l'aviation doit garantir des niveaux communs de durabilité, comme il doit le faire pour la sûreté et la sécurité, afin de garantir que la concurrence ne soit pas faussée.*

*Enfin, dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», la Commission a proposé le Fonds social pour le climat afin de faire face aux répercussions sociales potentielles de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, également proposé par la Commission, sur les citoyens et les ménages les plus vulnérables. Dans le même temps, le mécanisme sur lequel le Fonds social pour le climat reposerait permettrait aux États membres d'utiliser aussi les nouvelles ressources générées par l'échange de quotas d'émission pour remédier aux problèmes de précarité énergétique préexistants et favoriserait l'acceptabilité sociale du pacte vert en tant que pilier de la transition écologique dans l'Union européenne.*

---

<sup>7</sup> COM(2021) 561 final.

*En espérant que ces précisions répondront aux questions soulevées par l'Assemblée nationale, nous nous réjouissons, par avance, de la poursuite de notre dialogue politique.*

*Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre très haute considération.*

*Maroš Šeďčovič*  
*Vice-président*

*Adina Vălean*  
*Membre de la Commission*

