



Bruxelles, le 4 juin 2021
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	8824/21
Objet:	Conclusions du Conseil sur la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, approuvées par le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" le 3 juin 2021.

CONCLUSIONS DU CONSEIL

sur la

stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission

CONSIDÉRANT:

- les conclusions du Conseil européen de décembre 2019¹ et de décembre 2020², en ce qui concerne le changement climatique;
- les conclusions du Conseil européen d'octobre 2020³ et la déclaration des membres du Conseil européen de mars 2021⁴, en ce qui concerne les questions numériques;
- les conclusions du Conseil sur une réflexion stratégique relative à un plan d'urgence pour le secteur européen du transport de marchandises en cas de pandémie ou d'autre crise majeure⁵;
- les conclusions du Conseil relatives au respect des mesures nécessaires d'hygiène et de lutte contre les infections afin d'assurer le transport collectif transfrontalier de passagers⁶;
- les conclusions du Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports⁷;

¹ Doc. EUCO 20/19.

² Doc. EUCO 22/20.

³ Doc. EUCO 13/20.

⁴ Doc. SN 18/21.

⁵ Doc. ST 12391/20.

⁶ Doc. ST 9699/20.

⁷ Doc. ST 15425/17.

- les conclusions du Conseil intitulées "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"⁸;
- les conclusions du Conseil sur la mutation numérique des transports⁹;
- les conclusions du Conseil intitulées "Le secteur du transport par voie d'eau de l'UE – Perspectives d'avenir: vers un secteur du transport par voie d'eau de l'UE neutre en carbone, sans accident, automatisé et compétitif"¹⁰;
- les conclusions du Conseil intitulées "Vers un marché de l'hydrogène pour l'Europe"¹¹;
- les conclusions du Conseil sur l'avenir des systèmes énergétiques dans l'union de l'énergie pour assurer la transition énergétique et la réalisation des objectifs en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030 et au-delà¹²;
- les conclusions du Conseil intitulées "Pour une relance circulaire et écologique"¹³;
- les conclusions du Conseil intitulées "Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente"¹⁴.

⁸ Doc. ST 9976/17.

⁹ Doc. ST 15431/17.

¹⁰ Doc. ST 8648/20.

¹¹ Doc. ST 13976/20.

¹² Doc. ST 10592/19.

¹³ Doc. ST 13852/20.

¹⁴ Doc. ST 9396/21.

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

1. SE FÉLICITE de la présentation, par la Commission, de la stratégie de mobilité durable et intelligente¹⁵, marquée par une vision à moyen et long terme en faveur d'un système de transport et de mobilité plus respectueux de l'environnement et du climat, numérisé, résilient, juste et compétitif.
2. SOUTIENT la vision de la Commission aspirant à rendre le secteur européen des transports plus durable, inclusif, intelligent, sûr et résilient, et à faire en sorte que ce secteur contribue largement à réaliser l'objectif de neutralité climatique de l'UE à l'horizon 2050, conformément à l'accord de Paris, ainsi qu'à atteindre l'objectif contraignant consistant en une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
3. ESTIME à cet égard que, parallèlement au passage à des modes de transport plus durables, tous les modes de transport devraient contribuer à une réduction substantielle des émissions dans le secteur des transports d'ici 2030 et 2050, d'une manière qui préserve leur compétitivité et qui tienne compte de leur potentiel de réduction des émissions. Dans ce contexte, INVITE la Commission à déterminer, conformément aux exigences en matière d'amélioration de la réglementation, comment chaque mesure prévue dans la stratégie de mobilité durable et intelligente fera en sorte que les modes de transport puissent contribuer au mieux à la réalisation des objectifs à l'horizon 2030 et 2050 susmentionnés, notamment en menant un examen approfondi de leur impact environnemental, économique et social au niveau des États membres.
4. SOULIGNE en outre que les efforts visant à atteindre les objectifs en matière de réduction des émissions devraient être déployés collectivement selon le meilleur rapport coût/efficacité possible, par l'ensemble des États membres, en tenant compte de considérations d'équité et de solidarité, ainsi que des situations de départ différentes et des contextes nationaux spécifiques des États membres, notamment ceux des États membres insulaires et des îles, tout en ne laissant personne pour compte.

¹⁵ Communication de la Commission intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir" (ST 14012/20 + ADD 1).

5. En vue de réduire sensiblement la consommation de combustibles fossiles et la dépendance à leur égard, EST D'AVIS qu'une transition ambitieuse mais équilibrée vers des véhicules, des navires et des systèmes et flottes d'aéronefs à émission zéro, favorisant la sensibilisation de toutes les parties, des fournisseurs aux consommateurs, et leur assurant davantage de prévisibilité, nécessite une mise à jour du cadre législatif européen, conformément aux principes de fonctionnement du marché intérieur, afin de faciliter le placement sur le marché et l'adoption de systèmes de propulsion de substitution, fonctionnant par exemple à l'électricité ou à l'hydrogène, ainsi qu'un déploiement massif d'infrastructures d'appui, notamment de points de recharge ou de ravitaillement en combustibles de substitution. ESTIME dans ce contexte que les solutions à faibles émissions et les combustibles à faible teneur en carbone ou renouvelables destinés au transport peuvent constituer des moyens efficaces de réaliser cette transition, et que, pour chaque mode de transport, il convient de redoubler d'efforts pour éviter le placement sur le marché des moyens de transport les plus polluants.
6. SOULIGNE que les mesures relevant de la politique des transports devraient tenir compte des principes du "pollueur payeur" et de l'"utilisateur payeur", quel que soit le mode de transport. MET EN AVANT qu'il convient de mettre en place des mesures d'incitation à promouvoir l'adoption de moyens de transport plus durables, notamment pour le renouvellement et la modernisation des véhicules, des navires et des systèmes et flottes d'aéronefs.
7. SOULIGNE que la numérisation et la promotion de l'innovation dans les technologies vertes sont des facteurs essentiels de la compétitivité à long terme du système de transport de l'UE à l'échelle mondiale, car elles peuvent améliorer la durabilité, notamment en réduisant la pollution, et apporter davantage d'efficacité, de sûreté, de sécurité et de confort, tout en promouvant un écosystème des transports multimodal et intégré; dans ce contexte, PRÉCONISE de reprendre, dans l'élaboration de politiques en matière de transport et de mobilité, l'approche recensée dans la déclaration de Passau du 29 octobre 2020, intitulée "Pacte intelligent pour la mobilité - Façonner la mobilité de demain avec le passage au numérique: durabilité, sûreté, sécurité et efficacité". RAPPELLE que la multimodalité suppose un système multimodal et interopérable d'information des voyageurs, de billetterie et de paiement des voyages.

8. RAPPELLE l'importance que revêtent les activités de recherche et d'innovation pour renforcer la durabilité, la numérisation et la résilience du système de transport et de mobilité, et SE FÉLICITE en particulier de la contribution que les partenariats établis dans le cadre du programme Horizon Europe devraient apporter à cet égard, tout en soulignant que, outre la mise au point et le déploiement de technologies innovantes neutres pour le climat, des changements de comportements de la part des usagers du système de transport et de mobilité sont également nécessaires à cette fin.
9. SOULIGNE que les efforts de recherche et d'innovation en matière de mobilité coopérative, connectée et automatisée devraient couvrir tous les modes de transports, de manière à améliorer la sécurité et l'efficacité des transports, à réduire l'encombrement du trafic, et à contribuer aux objectifs en matière de climat et d'environnement, tout en favorisant l'interopérabilité et la protection des données lors de la phase du déploiement, et en prévoyant des cas d'utilisation inclusifs, accessibles et abordables. RAPPELLE la nécessité de préparer les infrastructures d'appui à l'automatisation.
10. DEMANDE que soit rapidement adoptée une initiative concernant un espace européen des données relatives à la mobilité, qui devrait assurer un accès équitable, fiable et sûr aux données ainsi que leur interopérabilité, afin d'améliorer l'efficacité des transports, notamment pour promouvoir un transport multimodal fluide pour les passagers et le fret, tout en visant également l'interopérabilité des données avec d'autres espaces de données connexes. OBSERVE que le développement de systèmes de transport intelligents devrait continuer de reposer sur un large éventail de technologies de communication électronique, telles que les technologies mobiles et Wi-Fi, ainsi que sur des services et des infrastructures essentiels d'un point de vue stratégique, tels que Galileo et EGNOS.

11. SOULIGNE qu'achever l'espace européen unique des transports reste une pierre angulaire de la politique des transports de l'UE, et que la réalisation de cet objectif et la mise en place de transports et d'une mobilité durables et intelligents nécessitent de disposer d'une infrastructure multimodale de transport résiliente, moderne et performante pour contribuer à connecter et à intégrer tous les États membres et régions de l'UE, y compris les régions éloignées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques, montagneuses et faiblement peuplées, en vue d'améliorer la libre circulation des personnes, des marchandises et des services. Dans ce contexte, RÉAFFIRME qu'il importe d'achever le réseau central et le réseau global du réseau transeuropéen de transport dans le délai fixé, notamment en remédiant aux chaînons manquants et aux blocages, et se félicite de la poursuite de l'intégration des nœuds urbains.
12. ATTEND AVEC INTÉRÊT la présentation par la Commission de la future initiative en matière de mobilité urbaine, et SOULIGNE à cet égard qu'il importe de promouvoir une mobilité active, telle que le vélo et la marche, l'utilisation des transports publics et des nouveaux services de mobilité, la gestion efficace de la mobilité, la multimodalité et les moyens de transport durables pour l'ensemble des modes de transport (route, rail, voie d'eau ou air), comme le préconise la déclaration de Graz du 30 octobre 2018 intitulée "Commencer une nouvelle ère: une mobilité propre, sûre et abordable pour l'Europe". RAPPELLE dans ce contexte que le secteur des transports publics a été gravement touché par la crise de la COVID-19 et que la réponse politique à la crise devrait chercher à rétablir la confiance et à améliorer la résilience de ce secteur, en accélérant sa transformation et sa modernisation durables, tout en assurant le caractère abordable des transports, compte tenu du rôle essentiel des transports publics dans la cohésion sociale et territoriale.

13. SOULIGNE que, tout en devenant plus durable, numérisé et automatisé, le système de transport et de mobilité doit rester axé sur l'utilisateur et sur l'humain. La politique des transports de l'UE devrait être inclusive, favoriser la disponibilité et l'accessibilité pour tous, y compris pour les groupes vulnérables tels que les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées ainsi que les enfants. Il convient aussi d'assurer le caractère abordable des transports pour lutter contre la précarité en la matière, et de renforcer la sécurité des transports, notamment en ce qui concerne la mobilité active. La politique des transports de l'UE devrait également continuer d'améliorer les conditions sociales pour l'ensemble des modes de transport, y compris les conditions de travail, ainsi que les possibilités de reconversion professionnelle, tout en renforçant l'attractivité des emplois dans ce secteur. COMPREND que la politique des transports de l'UE devrait viser à éliminer les inégalités et à promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes, ainsi que les droits et l'égalité des chances pour tous. L'intégration de ces objectifs devrait être prise en compte et encouragée tout au long de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi des mesures relevant de la politique des transports. SOULIGNE que la participation effective du public et le dialogue social sont nécessaires pour traduire de manière adéquate les besoins changeants des personnes et des parties prenantes dans les politiques de transport et de mobilité.
14. INSISTE sur la nécessité de faire en sorte que les secteurs des transports et de la logistique se remettent entièrement de la crise actuelle de la COVID-19. MET EN AVANT que la réponse économique à cette crise offre la possibilité d'accélérer la transformation et la modernisation durables du système de transport et de mobilité, et INVITE la Commission à présenter rapidement les progrès accomplis dans l'élaboration d'un plan d'urgence visant à permettre au secteur du transport de mieux réagir en cas de pandémie ou d'autre crise majeure, comme l'a demandé le Conseil dans ses conclusions sur une réflexion stratégique relative à un plan d'urgence pour le secteur européen du transport de marchandises en cas de pandémie ou d'autre crise majeure.

15. SOULIGNE qu'il importe également de garder à l'esprit la dimension internationale de la politique des transports dans le souci de renforcer la compétitivité du secteur européen des transports, ainsi que sa durabilité et son efficacité compte tenu de l'évolution de la situation au niveau mondial, et de jouer un rôle actif dans les enceintes internationales, en particulier dans le cadre de l'établissement de normes mondiales et du maintien de conditions de concurrence équitables.
16. PREND ACTE de l'estimation de la Commission, figurant dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente, prévoyant un déficit de financement global d'environ 230 milliards d'EUR par an jusqu'en 2030 lié aux mesures nécessaires afin de matérialiser la vision d'un système de transport et de mobilité plus résilient, durable et intelligent, y compris les efforts en matière de transition. SOULIGNE qu'un niveau approprié de financement de l'UE, ainsi que de financement public aux niveaux national, régional et local et de ressources privées, est essentiel pour répondre aux importants besoins d'investissement découlant d'une ambition accrue en matière d'intelligence et de durabilité pour tous les modes de transport. Dans ce contexte, SE FÉLICITE de la révision de la politique de financement des transports du Groupe BEI, qui est en cours au sein de ce groupe dans le cadre plus large de la feuille de route de la banque du climat pour la période 2021-2025, et INSISTE sur la nécessité d'aligner cette politique de financement sur les objectifs de la politique des transports de l'UE, dans le droit fil des présentes conclusions du Conseil.
17. DEMANDE à la Commission de contrôler régulièrement si les actions politiques envisagées dans la stratégie de mobilité durable et intelligente sont suffisantes pour atteindre les objectifs de la politique des transports de l'UE, ou si des mesures supplémentaires pourraient être nécessaires.