



Questions et réponses: Stratégie de mobilité durable et intelligente

Bruxelles, le 9 décembre 2020

Quels sont les principaux éléments de cette stratégie?

La [stratégie de mobilité durable et intelligente](#) est articulée autour de trois grands objectifs: se doter d'un système de transport européen durable, intelligent et résilient.

Il est nécessaire de tracer une trajectoire claire vers l'objectif d'une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050. C'est l'effort qui est demandé dans le [pacte vert pour l'Europe](#) de la part du secteur des transports, pour faire de l'UE le **premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050**. La numérisation deviendra un moteur indispensable de la modernisation de l'ensemble du système, en le rendant plus fluide et plus efficace, parallèlement à la poursuite de la réduction des émissions. Par ailleurs, la pandémie de COVID-19 a mis en lumière les vulnérabilités du marché unique et la nécessité de renforcer sa résilience.

La transition vers un système de mobilité plus vert, plus intelligent et plus résilient ne devrait laisser personne de côté. Il est essentiel que la mobilité soit disponible et abordable pour tous, que les régions rurales et isolées restent connectées et que le secteur des transports européen offre de bonnes conditions sociales à ses travailleurs et des emplois attractifs.

La stratégie définit un plan d'action composé de mesures concrètes et structuré autour de 10 grands domaines d'action (les «initiatives phares») qui guideront les travaux de la Commission dans les années à venir. Ce plan fixe également des étapes qui indiquent le stade à atteindre au bout de 10 ans et au bout de 30 ans.

Pourquoi cette stratégie est-elle nécessaire?

Si la mobilité présente de nombreux avantages pour ses utilisateurs, elle n'est pas sans coûts pour notre société: les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et de l'eau, mais aussi les accidents de la route, les embouteillages, le bruit et la perte de biodiversité sont autant d'effets négatifs qui ont une incidence sur notre santé et notre bien-être. Les efforts consentis jusqu'à aujourd'hui n'ont pas encore suffisamment pris en compte ces coûts.

À l'heure actuelle, le secteur des transports représente un quart des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, qui ont augmenté ces dernières années. Pour être le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050 et réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, il faut élever le niveau d'ambition dans la politique des transports.

L'Europe doit également recourir à la numérisation et à l'automatisation pour accroître encore les niveaux de sûreté, de sécurité, d'efficacité, de fiabilité et de confort, ce qui permettra de maintenir la position dominante de l'UE dans la fabrication d'équipements et les services de transport et d'améliorer sa compétitivité mondiale.

Le secteur des transports a été l'un des secteurs les plus durement touchés par la pandémie de COVID-19, et la crise a fait perdre des emplois et des revenus à des entreprises saines. La stratégie définit des réformes, des politiques et des actions essentielles pour soutenir la sortie de crise du secteur.

Quelles grandes étapes fixe la stratégie pour 2030, 2035 et 2050?

Plusieurs grandes étapes montrent la voie à emprunter pour permettre à l'UE de réaliser ses objectifs de mobilité durable, intelligente et résiliente, notamment:

À l'horizon 2030:

- au moins 30 millions de véhicules à zéro émission circuleront sur les routes européennes
- 100 villes européennes seront climatiquement neutres
- le trafic ferroviaire à grande vitesse aura doublé sur tout le territoire européen
- les déplacements collectifs programmés pour des trajets inférieurs à 500 km devraient être neutres en carbone
- la mobilité automatisée aura été déployée à grande échelle
- les navires à zéro émission seront prêts à être commercialisés

À l'horizon 2035:

- les aéronefs de grande capacité à zéro émission seront prêts à être commercialisés

À l'horizon 2050:

- la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs seront à zéro émission
- le trafic ferroviaire de marchandises aura doublé
- le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) multimodal sera entièrement opérationnel au service de transports durables et intelligents garantissant une connectivité très rapide

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS POUR CHAQUE MODE

ROUTE: Quelle est votre vision de la décarbonation du transport routier?

- **D'ici à 2030, au moins 30 millions de voitures à zéro émission et 80 000 camions à zéro émission vont être mis en service.**
- **D'ici à 2050, la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs seront à zéro émission.**
- **Les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur» doivent être mis en œuvre sans délai dans tous les modes de transport.**

La Commission proposera une révision des normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes d'ici juin à 2021, et elle réexaminera également les normes de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds d'ici à 2022.

La future proposition sur des normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion (Euro 7) garantira que seuls des véhicules à faibles émissions et parés pour l'avenir seront mis sur le marché.

Des mesures telles que la tarification du carbone (sous la forme d'une inclusion éventuelle dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE), la fiscalité, la tarification routière et la révision des règles relatives aux poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds contribueront à accroître la demande en faveur des véhicules à émissions faibles ou à zéro émission. Pour les carburants alternatifs, la stratégie appelle à déployer à grande échelle sans délai les carburants durables, renouvelables et à faible teneur en carbone.

La Commission prévoit aussi d'adapter son cadre législatif en matière de contrôle technique afin de garantir la conformité des véhicules aux normes en matière d'émissions et de sécurité pendant toute leur durée de vie. Un seul véhicule défectueux peut polluer davantage l'air que plusieurs milliers de véhicules propres.

RAIL: Quels sont les principaux aspects du transport ferroviaire?

- **Le trafic ferroviaire à grande vitesse va doubler d'ici à 2030.**
- **Le trafic ferroviaire de marchandises va augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050.**
- **Dans l'UE, d'ici à 2030, le transport intermodal par chemin de fer et voie navigable sera en mesure de concurrencer le transport routier sur un pied d'égalité.**

L'achèvement du [RTE-T](#), y compris ses lignes à grande vitesse, offrira de meilleures connexions le long des principaux axes. Simplifier l'utilisation et l'achat des billets transfrontaliers et mieux sensibiliser les voyageurs à leurs droits renforceront l'attrait du train.

La mise en œuvre du [quatrième paquet ferroviaire](#) et l'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence amèneront les opérateurs ferroviaires à mieux répondre aux besoins de la clientèle et à améliorer la qualité et le rapport coût-efficacité de leurs services.

En 2021, la Commission proposera un plan d'action pour dynamiser les services transfrontaliers et longue distance de transport ferroviaire de voyageurs. Pour réduire encore davantage les émissions, il faut poursuivre l'électrification du transport ferroviaire, et, lorsque cela n'est pas viable, le recours à l'hydrogène devrait être accru.

Pour le fret, il conviendrait de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route. Pour y parvenir, il faut augmenter les capacités, renforcer la coordination et la coopération transfrontalières entre les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, améliorer la gestion globale du réseau ferroviaire et déployer de nouvelles technologies, notamment l'attelage automatique numérique et l'automatisation.

L'[Année européenne du rail prévue pour 2021](#) est une excellente occasion pour les États membres, la Commission et le secteur ferroviaire de mettre ces questions sous le feu des projecteurs.

VOIES NAVIGABLES: Que prévoit la stratégie pour décarboner le transport par voies navigables?

- **Les navires de haute mer à zéro émission seront prêts à être commercialisés d'ici à 2030.**

Un «panier de mesures» est nécessaire pour décarboner le secteur du transport maritime, dans lequel il demeure essentiel de mener des actions à l'échelle mondiale pour obtenir des résultats notables.*

À l'instar de l'aviation, le transport par voies navigables sera confronté à de plus grands défis en matière de décarbonation au cours des prochaines décennies, en raison de l'absence, pour l'heure, de technologies à émissions nulles prêtes à être commercialisées, du long cycle de développement et de vie des navires, des investissements considérables requis dans les équipements et infrastructures de ravitaillement et de la concurrence internationale dans ces secteurs.

La législation de l'UE sur le recyclage des navires sera réexaminée et la Commission proposera également d'étendre le système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) de l'UE au secteur du transport maritime en juin 2021.

L'initiative FuelEU Maritime à venir stimulera la production et l'adoption de carburants maritimes durables, et la Commission réfléchira à la mise en place d'une alliance pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone.

La mise en place de ports propres et de «zones de contrôle des émissions» dans toutes les eaux de l'UE est une autre priorité, en vue de supprimer à terme toute pollution de l'air et de l'eau provenant du transport maritime de manière à protéger les bassins maritimes, les zones côtières et les ports. En ce qui concerne la navigation intérieure, la Commission lancera le programme NAIADES III afin de s'attaquer aux principaux défis tels que la nécessité d'achever les connexions avec le réseau ferroviaire, de rendre les infrastructures résilientes face au changement climatique, de renouveler les flottes et d'améliorer l'accès au financement.

AVIATION: Quels sont les principaux aspects de la décarbonation de l'aviation?

- **Les avions de grande capacité à zéro émission seront prêts à être commercialisés d'ici à 2035.**

Un «panier de mesures» est nécessaire pour décarboner le secteur de l'aviation, dans lequel il reste essentiel de mener des actions à l'échelle mondiale pour obtenir des résultats significatifs. En matière de décarbonation, le secteur de l'aviation est confronté à des problématiques similaires à celles du transport par voies navigables.

La tarification du carbone, notamment, est essentielle pour internaliser le coût des émissions de CO₂. En ce qui concerne l'aviation, la Commission présentera une proposition visant à réduire les quotas du SEQE alloués gratuitement aux compagnies aériennes. La Commission proposera

également de mettre en œuvre le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) de l'OACI dans le cadre de la révision de la directive SEQUE en 2021.

L'initiative ReFuelEU Aviation à venir stimulera la production et l'adoption de carburants durables pour l'aviation, et la Commission réfléchira à la mise en place d'une alliance pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone.

Une gestion plus efficace du trafic dans le cadre du [ciel unique européen](#) peut permettre de réaliser encore davantage de gains environnementaux. La Commission proposera des mesures visant à rendre nos aéroports propres, par exemple en utilisant pour alimenter les navires et aéronefs qui y sont stationnés des énergies renouvelables plutôt que des énergies fossiles.

MOBILITÉ DURABLE

Qu'est-ce qui est déterminant pour atteindre l'objectif de durabilité?

Pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, il faut, selon le pacte vert pour l'Europe, réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dues au secteur des transports et nous devons œuvrer en faveur de notre ambition «zéro pollution». Afin de concrétiser ce changement systémique, nous devons:

- 1) rendre tous les modes de transport plus durables,**
- 2) mettre largement à disposition des solutions de substitution durables dans un système de transport multimodal et**
- 3) prendre les mesures d'incitation appropriées pour stimuler la transition.**

Il s'agira notamment d'encourager la production, la distribution et l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans les transports ainsi que de financer le remplacement des flottes existantes par des véhicules à émissions faibles ou à zéro émission. Il nous faut également accroître le nombre de passagers qui voyagent en train et utilisent les transports publics et des modes de transport actifs pour leurs déplacements domicile-travail, d'une part, et réorienter un volume substantiel du fret vers des modes de transport plus durables, tels que le rail et les voies navigables intérieures, d'autre part.

Enfin, nous devons mettre en œuvre sans délai les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur» dans tous les modes de transport, notamment en recourant à des mécanismes de tarification du carbone et des infrastructures.

Comment la Commission veillera-t-elle à ce que les infrastructures nécessaires aux carburants alternatifs existent?

L'utilisation accrue de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans tous les modes de transport doit aller de pair avec la création d'un réseau complet d'infrastructures de recharge et de ravitaillement. Notre objectif ultime est d'édifier un réseau dense et étendu, qui permette un accès aisé à tous les clients privés et professionnels, quel que soit le mode de transport utilisé.

Nous traiterons cette question lors de la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, du règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et d'autres instruments d'action, tels que la directive sur les énergies renouvelables, qui a déjà fait l'objet d'une refonte, et la directive sur la performance énergétique des bâtiments.

De surcroît, l'initiative phare européenne «Recharger et ravitailler», prévue par la facilité pour la reprise et la résilience, vise à faire construire la moitié des 1 000 stations de ravitaillement en hydrogène d'ici à 2025 et un million de points de recharge publics sur les 3 millions nécessaires d'ici à 2030.

La Commission publiera également un plan de déploiement stratégique qui définira des actions supplémentaires visant à soutenir le déploiement rapide d'infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les modes de transport.

Que prévoit la stratégie en matière de mobilité urbaine?

Les citoyens attendent dans leurs villes des progrès en ce qui concerne la qualité de l'air, les

bruits de la circulation, les encombrements et la sécurité routière.

Dans de nombreuses agglomérations urbaines, la mobilité évolue vers des services partagés et collaboratifs (voitures et bicyclettes partagées, commande de course et autres formes de micromobilité) facilités par l'émergence de plateformes intermédiaires, ce qui permet de réduire le nombre de véhicules dans le trafic quotidien.

C'est pourquoi les villes sont et devraient rester à l'avant-garde de la transition vers une plus grande durabilité dans les transports.

La stratégie comprend des actions visant à rendre la mobilité urbaine et interurbaine plus durable et plus saine, au moyen d'une révision du train de mesures sur la mobilité urbaine de 2013, par exemple.

La Commission dialoguera également avec les villes et les États membres pour veiller à ce que les grandes et moyennes villes qui sont des nœuds urbains du réseau RTE-T mettent toutes en place, d'ici à 2030, leurs propres plans de mobilité urbaine durable.

MOBILITÉ INTELLIGENTE

Quel est le rôle de la numérisation dans la modernisation du système de transport?

Dans un avenir proche, nous pouvons nous attendre à l'émergence et à une utilisation plus large de nouvelles technologies de mobilité révolutionnaires, telles que les drones (véhicules aériens sans pilote) pour des applications commerciales, les véhicules autonomes, l'Hyperloop (trains à très haute vitesse), les aéronefs fonctionnant à l'hydrogène et les transports électriques par voie d'eau.

La Commission européenne élaborera le cadre visant à faciliter le développement et le déploiement d'outils et de systèmes numériques. Nous nous emploierons à faciliter les tests et à rendre l'environnement réglementaire propice à l'innovation, notamment en ce qui concerne l'intelligence artificielle.

Nous devons déployer de nouvelles technologies pour rendre l'ensemble du système de transport plus efficace et notre mobilité multimodale, intégrée. La Commission investit massivement dans la recherche et dans les essais préalables au déploiement au travers des instruments de financement, tels qu'Horizon Europe, et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

La numérisation et l'automatisation recèlent aussi un potentiel important pour accroître encore la sûreté, la sécurité, la fiabilité et le confort, ainsi que pour permettre à l'UE de conserver une position de premier plan dans la fabrication d'équipements de transport et dans les services de transport et pour améliorer notre compétitivité mondiale grâce à des chaînes logistiques efficaces et résilientes.

Les valeurs européennes, les normes éthiques, l'égalité, la protection des données et la protection de la vie privée s'inscriront au cœur de ces efforts et la question de la cybersécurité sera considérée comme une priorité.

Que propose la Commission en matière de billetterie?

Il est souvent compliqué de programmer des trajets multimodaux et d'acheter les billets nécessaires parce qu'il manque actuellement un cadre de services d'information, de billetterie et de paiement intégrés à l'échelle de l'UE pour ce type de trajets.

D'ici à 2030, un transport multimodal fluide de passagers sera facilité par une billetterie électronique intégrée.

Pour concrétiser cet objectif, nous devons venir à bout de problèmes liés à la disponibilité et à l'accessibilité des données, à la coopération insuffisante entre fournisseurs et vendeurs et à un manque général d'interopérabilité, par exemple.

Nous examinerons donc si le partage de données et les modalités de vente sont adaptés à l'objectif poursuivi. Par exemple, sous réserve qu'elles respectent le droit de la concurrence, les compagnies aériennes pourraient vendre davantage de billets pour les trains, bus et autres modes de transport durables, couvrant les étapes ultérieures d'un trajet. À partir de 2021, la Commission proposera des mesures réglementaires visant à permettre les billets innovants et flexibles qui combinent différents modes de transport et offrent aux passagers de véritables

possibilités de déplacements de porte à porte.

Comment empêcher que la numérisation ne menace des emplois?

La transition durable et intelligente aura une incidence sur l'emploi, la formation et les compétences requises à l'avenir.

Certains emplois sont susceptibles d'être menacés du fait de l'automatisation. Dans le même temps, la transformation numérique en cours offre de nouvelles possibilités, telles qu'un environnement de travail amélioré et des emplois entièrement nouveaux qui sont plus attrayants pour les femmes et les jeunes.

La Commission formulera des recommandations concernant la transition vers l'automatisation et la numérisation et les moyens d'atténuer les effets négatifs de celles-ci sur les travailleurs du secteur des transports. Il nous faut, par conséquent, une trajectoire crédible pour faire en sorte que la transition vers le système de mobilité du futur soit juste.

MOBILITÉ RÉSILIENTE

Comment les transports deviendront-ils plus résilients? Qu'entend-on par-là exactement?

La résilience recouvre plusieurs éléments importants, notamment:

- **le redressement du secteur des transports par des investissements ciblés dans les infrastructures et les flottes afin de moderniser et d'écologiser ce secteur;**
- **le renforcement de notre marché unique européen;**
- **la nécessité d'une transition juste pour les usagers et les travailleurs;**
- **la nécessité de préserver la sûreté et la sécurité des transports et de la mobilité.**

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence l'importance et la vulnérabilité de notre marché unique, ainsi que les coûts sociaux, sanitaires et économiques engendrés par une limitation drastique, voire l'arrêt, de la libre circulation des personnes et des marchandises. La préservation des chaînes d'approvisionnement et une approche européenne coordonnée de la connectivité et des activités de transport sont essentielles pour surmonter les crises et renforcer l'autonomie stratégique et la résilience de l'UE.

Pour de plus amples informations

[Communiqué de presse – Une transformation fondamentale du secteur des transports: la Commission présente son plan en faveur d'une mobilité verte, intelligente et abordable](#)

[Fiche d'information – Le secteur des transports et de la mobilité](#)

[Stratégie de mobilité durable et intelligente](#)

[Document de travail des services de la Commission](#)

[Plan d'action législatif](#)

[Vidéo](#)

*Mis à jour le 11.12.2020, à 11 h 55.

QANDA/20/2330

Personnes de contact pour la presse:

[Stefan DE KEERSMAECKER](#) (+32 2 298 46 80)

[Stephan MEDER](#) (+32 2 291 39 17)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)