

CONCLUSIONS
SUR LE DEUXIÈME « PAQUET MOBILITÉ »
PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE
LE 8 NOVEMBRE 2017

La commission des Affaires européennes,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu les articles 90, 91, 100, 191 et 192 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

Vu le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006,

Vu le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

Vu le règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves,

Vu la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres,

Vu la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie,

Vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus (COM[2017] 647 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (COM[2017] 676 final),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (COM[2017] 648 final),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (COM[2017] 653 final),

Vu la communication de la Commission du 20 juillet 2016 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM[2016] 501),

Vu la résolution sur le premier « paquet Mobilité » présenté par la Commission européenne le 31 mai 2017, adoptée par l'Assemblée nationale le 6 mars 2018 (T.A. n° 94),

- *Sur les nouvelles règles pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus :*
 1. Estime que si le développement de liaisons par autocars sur de longues distances offre en effet des solutions alternatives à l'utilisation des voitures particulières et ainsi contribue à réduire les émissions générées par les transports et la congestion des routes, le cadre actuel en matière de transport par autocar permet d'ores et déjà l'ouverture des marchés nationaux à la concurrence, comme le démontre l'exemple français avec la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
 2. Se déclare donc fermement opposée à l'extension du champ d'application du règlement, les marchés nationaux relevant de la

responsabilité de chaque État membre, ainsi qu'à la proposition de suppression du caractère temporaire des opérations de cabotage qui induit, en fait, la disparition de la condition d'établissement nécessaire aujourd'hui pour opérer à titre permanent dans un État membre ;

3. Souligne que cette proposition de ce deuxième « paquet Mobilité » publié le 8 novembre 2017 vient directement contredire les efforts faits dans le premier « paquet Mobilité » déposé le 31 mai 2017 pour au contraire renforcer cette condition d'établissement dans le transport routier de marchandises, et ainsi établir des conditions de concurrence loyale dans l'Union européenne ; rappelle au contraire qu'il convient de lutter plus efficacement contre les sociétés « boîtes aux lettres » pour rétablir l'équilibre du marché ;
4. Est attentive au maintien d'un nécessaire équilibre :
 - d'une part, entre les transports assurés sous la forme de contrats de service public et les services d'initiative privée, l'équilibre économique devant être apprécié à l'échelle de la ligne et non, comme le propose la Commission européenne, à l'échelle du contrat de service public ;
 - d'autre part, entre les opérateurs et les gestionnaires pour ce qui regarde l'accès aux gares ;
5. Est soucieuse à la fois du maintien de procédures de contrôle efficaces, ce que ne permet pas la suppression proposée de la feuille de route comme principal document de contrôle à détenir à bord des véhicules, et d'une prise en compte adéquate des enjeux de sécurité routière qui sont étroitement liés à la promotion et au développement du transport par autocar ;
- *Sur les nouvelles règles pour certains transports combinés de marchandises entre États :*
 6. Estime que si, afin de réduire les émissions générées par les transports, le transport combiné de marchandises est une alternative au tout routier qu'il convient de soutenir et justifie une actualisation de la directive, cela implique toutefois d'agir en priorité sur la longue distance pour limiter la partie routière de ce type de transport au profit des distances parcourues par le rail et les voies navigables fluviales et maritimes ;
 7. Considère donc à ce titre que les diverses propositions de la Commission européenne pour calculer la part des segments du parcours sont au contraire de nature à augmenter significativement

la distance parcourue sur les tronçons routiers, et appelle donc à un encadrement plus strict de la taille maximale de ces derniers ;

8. Rappelle qu'il convient ici aussi d'être en cohérence avec les dispositions portées par le premier « paquet Mobilité » pour garantir aux travailleurs du secteur du transport routier les mêmes droits sociaux au sein de l'Union européenne et juge donc indispensable de mettre en adéquation le régime spécifique en matière d'établissement et de cabotage sur les segments routiers des opérations nationales et internationales avec les règles générales applicables au transport routier, en particulier en matière de cabotage ;
9. Souligne que si une action renforcée des États membres est nécessaire pour optimiser les services de transport combiné, les conditions mêmes de son efficacité reposent sur une évaluation et des décisions au plus près des besoins – donc par les États membres eux-mêmes ;
10. Insiste sur la nécessité d'une mobilisation forte des moyens financiers européens pour les investissements portant en particulier sur les terminaux, via notamment le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ;
- *Sur les nouvelles règles visant à promouvoir les véhicules de transport routier propres et économes en énergie :*
11. Estime que l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports routiers doit être placée au premier rang des priorités de l'Union européenne et que la commande publique est un puissant levier d'action ;
12. Se félicite donc de la volonté manifestée par la Commission européenne de renforcer ce levier d'action en étendant largement le champ de la commande publique, en retenant une définition des véhicules propres et en fixant des objectifs qui posent un horizon clair de forte limitation d'achat de véhicules à moteur thermique pour tous les acteurs publics et un objectif spécifique pour les véhicules à zéro émission ; juge utile d'adopter une approche pragmatique pour les catégories de véhicules lourds en ce qui concerne les modes de propulsion alternatifs aux modèles thermiques ;
13. Tout en reconnaissant que les cibles définissant une proportion minimale du total des achats publics en 2025 et en 2030 sont un minimum, les États membres étant libres de fixer des objectifs plus élevés, considère néanmoins que ces dernières doivent être plus ambitieuses pour que l'effet d'entraînement ainsi recherché soit

pleinement effectif, et à cet égard, propose pour les véhicules légers un seuil à long terme harmonisé à l'échelle de l'Union de véhicules zéro émissions dans la commande publique de 75 % d'ici 2035 ;

14. Juge également regrettable que la Commission européenne propose de supprimer l'obligation de prise en compte de préoccupations environnementales et énergétiques pour les véhicules achetés en dehors du pourcentage d'obligation d'acquisition de véhicules propres, et demande au Parlement européen et au Conseil de la rétablir, tout comme d'ailleurs les éléments relatifs à la prise en compte du cycle de vie, également supprimés de façon surprenante compte tenu des ambitions exprimées par ailleurs par la Commission européenne en matière d'économie circulaire ;
- *Sur les nouvelles règles en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) pour les véhicules légers :*
15. S'inquiète de ce que pour la première fois depuis dix ans, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des voitures neuves vendues en Europe augmentent, selon les données publiées par l'Agence européenne pour l'environnement (EEA) ; souligne donc l'importance d'une action déterminée pour nous permettre d'atteindre les objectifs nationaux et européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais également pour garantir la compétitivité et l'innovation de l'industrie automobile européenne, compte tenu des développements à l'œuvre dans d'autres régions du monde ;
16. Pour placer l'Union européenne sans ambiguïté dans une perspective de rupture, compatible avec l'Accord de Paris sur le climat, considère nécessaire de rehausser l'ambition de la proposition de la Commission européenne en :
 - prévoyant une étape contraignante intermédiaire en 2025,
 - relevant jusqu'à 40 % du niveau d'émissions ciblé en 2020 l'objectif prévu pour 2030 pour les voitures particulières,
 - ajoutant un horizon de long terme, avec un objectif en 2040 visant zéro émission de gaz à effet de serre pour les véhicules particuliers ;
17. Juge indispensable de supprimer définitivement tout « paramètre d'utilité », qu'il soit fondé sur la masse ou sur l'empreinte au sol ;

18. Approuve les nouvelles incitations à la construction de véhicules à émissions faibles ou nulles proposées par la Commission européenne mais appelle le Parlement européen et le Conseil à les améliorer, avec notamment la mise en place d'un *malus* et rappelle la nécessité de donner une juste place aux carburants alternatifs transitoires (gaz naturel pour véhicules-GNV, gaz de pétrole liquéfié-GPL, etc.) ;
19. Suggère de donner mandat à la Commission européenne d'élaborer une procédure d'essai en vue de déterminer les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) en situations réelles de conduite, en complément, d'une part, du suivi réalisé par les dispositifs de mesure embarqués de la consommation de carburants, et, d'autre part, en complément de la procédure de conformité en service.