



TEXTE ADOPTÉ n° 820  
« Petite loi »

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

9 mars 2022

---

---

## RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*relative à la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente.*

*Est considérée comme définitive, en application de l'article 151-7 du Règlement, la résolution dont la teneur suit :*

---

Voir le numéro : **4901**.

---

### **Article unique**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 151-5 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu l'article 100 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le Pacte vert européen,

Vu la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente,

Vu le premier tome du rapport de la commission des affaires européennes sur la stratégie européenne de mobilité durable, adopté le 20 octobre 2021,

Vu le second tome du rapport de la commission des affaires européennes sur la stratégie européenne de mobilité durable, adopté le 12 janvier 2022,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système de système européen de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757 (COM(2021) 551 final),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial (COM(2021) 552 final),

Vu la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union (COM(2021) 567 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2018/842 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris (COM(2021) 555 final),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil et la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil (COM(2021) 557 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (COM(2021) 556 final),

Vu la proposition de 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 (COM(2021) 559 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (COM(2021) 561 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (COM(2021) 562 final),

Vu la proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte) (COM(2021) 563 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un Fonds social pour le climat (COM(2021) 568 final),

Vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil portant sur un plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière (COM(2021) 810 final),

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) 1315/2013 (COM(2021) 812 final),

Vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions pour un nouveau cadre européen sur la mobilité urbaine (COM(2021) 811 final),

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/EU concernant le cadre pour le déploiement de système de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (COM(2021) 813 final),

Considérant les objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par le Pacte vert européen et mis en œuvre par le paquet dit « ajustement 55 » ;

Considérant les objectifs et échéances que la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente fixe pour la décarbonation du secteur des transports ;

Considérant les rôles clés que jouent le report modal et l'innovation technologique dans la stratégie européenne ;

Considérant les avancées techniques et technologiques pour le développement et l'utilisation de biocarburants dans le secteur des transports ;

Considérant l'importante augmentation de l'usage du vélo en milieu urbain et la croissance exponentielle de ce secteur économique ;

Considérant que le secteur des transports emploie actuellement onze millions de personnes en Europe dont l'adaptation à la transition écologique doit également être pensée et faire l'objet de mesures adaptées ;

Considérant les efforts faits par les constructeurs de véhicules légers et lourds, mais aussi les utilisateurs, en faveur des véhicules utilisant des sources d'énergies bas carbone ou renouvelables ;

Considérant que l'acceptabilité sociale des mesures est un déterminant de la réussite de la transition écologique ;

1. Salue les annonces faites à ce stade par la Commission européenne pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ;

2. Attire l'attention sur la faisabilité et le réalisme des échéances fixées pour mettre en œuvre les quatre-vingt-deux initiatives annexées à la stratégie européenne de mobilité durable ;

3. Invite la Commission européenne à clarifier les financements prévus pour soutenir le développement du report modal vers le rail, tant pour le transport en commun de passagers que pour le fret ferroviaire, ainsi qu'à soutenir le développement des voies de navigation intérieure au sein de l'Union, tant fluviales que maritimes ;

4. Invite la Commission européenne à détailler le rôle des transports en commun dans la stratégie européenne de mobilité dans le respect du principe de subsidiarité ;

5. Invite la Commission européenne à préciser la place accordée à l'industrie du vélo dans la stratégie européenne de mobilité durable, en particulier concernant l'objectif de rendre cent villes européennes climatiquement neutres à l'horizon 2030 ;

6. Encourage la Commission européenne à mieux prendre en compte les conséquences sociales de la transition écologique pour les onze millions de travailleurs du secteur des transports et en particulier à permettre un soutien renforcé pour les filières amont et aval du secteur automobile ainsi qu'à développer une stratégie européenne d'évolution professionnelle des compétences des salariés concernés ;

7. Invite la Commission européenne à renforcer les dispositions du Fonds social européen et faire de l'acceptabilité sociale du Pacte vert un pilier de la transition écologique dans l'Union ;

8. Invite la Commission européenne à considérer la dimension territoriale de sa stratégie en termes d'infrastructures, d'installations et de desserte en tenant compte des bassins de vie ruraux ;

9. Salue les annonces du paquet « ajustement 55 », en particulier la proposition d'une fin de la vente de voitures à moteur thermique au cours de la prochaine décennie ainsi que le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

10. Invite la Commission européenne à mobiliser les moyens financiers nécessaires pour investir toutes les formes d'énergies bas carbone et renouvelables afin de favoriser la neutralité énergétique ;

11. Invite les institutions européennes à soutenir fortement la recherche et le développement dans le domaine des mobilités durables ;

12. Attire l'attention de la Commission européenne sur l'importance d'augmenter les capacités de recharge des bornes électriques au delà du

rythme des ventes de véhicules à émissions nulles puisque l'existence d'infrastructures est un déterminant de l'achat de véhicules électriques ;

13. Salue les annonces du paquet mobilité verte, en particulier la place accordée au rail et au report modal vers le ferroviaire ;

14. Appelle à un pilotage et un suivi plus rigoureux des mégaprojets européens dans le cadre du réseau européen de transport, tant sur le plan financier qu'environnemental ;

15. Appelle à clarifier et à détailler les investissements nécessaires pour entretenir et développer les infrastructures ferroviaires en Europe ;

16. Appelle à établir une trajectoire des investissements nécessaires à la réussite de ses objectifs ambitieux ;

17. Suggère de mieux informer et sensibiliser les citoyens sur le coût environnemental de leurs choix de mobilité ;

18. Souligne la nécessité de soutenir le développement d'une filière de biocarburants de nouvelle génération limitant le changement d'affectation des sols indirect ;

19. Suggère d'adopter une définition restrictive des biocarburants éligibles au soutien de l'Union, à savoir les biocarburants de dernière génération ;

20. Soutient l'obligation progressive d'inclure des biocarburants durables et innovants, dits « SAF », dans les aéronefs, proposée dans le cadre du paquet « ajustement 55 », et suggère de soutenir financièrement le démarrage d'une filière industrielle dédiée.

*À Paris, le 9 mars 2022.*

*Le Président,*  
*Signé : RICHARD FERRAND*





ISSN 1240 - 8468

---

Imprimé par l'Assemblée nationale