

Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l’information»

**FR**

**PROGRAMME DE TRAVAIL 2021 DE LA SECTION TEN**

Le programme de travail de la section TEN arrive juste après que le Conseil européen a approuvé la proposition de la Commission européenne visant à relever le niveau d’ambition climatique pour 2030. À plus longue échéance, cela signifie d’accélérer la transition écologique et d’atteindre le nouvel objectif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d’ici à 2030 et celui de neutralité climatique d’ici à 2050. Il s’agit d’un plan ambitieux, et il conviendrait de ne pas perdre de vue une transition socialement juste et économiquement justifiée dans le contexte du pacte vert pour l’Europe afin de «ne laisser personne de côté».

Le pacte vert pour l’Europe représente clairement une priorité ainsi qu’un élément central du plan de relance. L’expérience de la crise de la COVID-19 accélérera très certainement une dynamique allant dans le sens de nouveaux modes de travail, d’automatisation et de numérisation. De fait, il existe des possibilités considérables de financement pour des projets, des technologies et des solutions de marché dans les domaines de l’énergie durable, des transports et des services d’intérêt général, qui sont susceptibles de profiter directement aux citoyens et aux territoires.

En s’appuyant sur les travaux antérieurs de la section TEN, notamment dans les domaines de la société de l’information et des médias, et conformément aux objectifs de l’union de la sécurité, ladite section envisage d’œuvrer pour la sécurité intérieure.

L’année 2021 sera dominée par la problématique de la relance et de la résilience de l’Union européenne. Tous les secteurs qui seront mentionnés plus bas jouent un rôle essentiel pour créer une voie vers le retour à un certain degré de normalité pour les travailleurs, les entreprises et les citoyens.

La nature des initiatives européennes sera de plus en plus horizontale. Par conséquent, la section TEN espère entamer une coopération active avec les autres sections et la CCMI pour permettre une participation large et cohérente de la société européenne organisée à l’élaboration de la politique européenne.

En ce qui concerne l’énergie, les transports et les services d’intérêt général, la société de l’information et les médias, la section TEN envisage pour l’année prochaine un programme de travail conséquent. Elle devra composer avec un calendrier exigeant: de nouvelles propositions ont déjà été présentées au cours des derniers mois de l’année 2020 et d’autres devraient suivre courant 2021. Toutefois, cela signifie que les membres de la section TEN auront aussi plusieurs occasions de faire entendre la voix de la société civile organisée de tous les États membres pour contribuer à orienter les politiques européennes dans les circonstances difficiles actuelles.

Enfin, à titre de remarque générale qui vaut pour tous les travaux de la section TEN et des groupes d’étude thématiques (GET) au sein de la section TEN, il convient de tenir compte du fait que 2020 a été durement marquée par la COVID-19, qui a provoqué dans le monde entier une crise sanitaire, économique et sociale sans précédent. La pandémie aura immanquablement des effets sur l’année 2021 et, par conséquent, la section TEN et ses GET adapteront leurs priorités ainsi que leurs activités afin de répondre à la pandémie de coronavirus et d’atténuer son incidence socio-économique au sein de l’Union.

**ÉNERGIE**

Il s’agit d’un moment crucial pour le développement futur de l’Union européenne: l’urgence sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 cause d’importantes pertes pour des secteurs entiers de l’économie, tandis que, en parallèle, les enjeux suscités par le changement climatique imposent à l’Union de continuer à poursuivre les objectifs fixés dans le pacte vert pour l’Europe et la stratégie numérique. Le nouveau cadre financier pluriannuel et l’instrument temporaire Next Generation EU fourniront une incitation financière pour appuyer la relance. La Commission a présenté un programme de travail très ambitieux qui, bien qu’il soit composé de plusieurs propositions différentes préconisant le renouvellement et la refonte de la législation, devrait être abordé à la lumière de l’objectif général qui vise à atteindre la neutralité climatique.

Néanmoins, il convient de tenir compte de la pression financière et sociale qui pèse sur les citoyens et les entreprises touchés par la crise, y compris le chômage et la pauvreté. Les entreprises ayant connu des problèmes de liquidité au printemps 2020 sont aujourd’hui confrontées à une nouvelle menace de l’insolvabilité. Il convient par conséquent d’être extrêmement attentifs à la nécessité de rétablir les marchés et de garantir la cohésion sociale et territoriale lors de la mise en œuvre du programme de travail de la Commission, en tenant dûment compte de la véritable incidence des mesures prises dans le secteur énergétique sur le quotidien des citoyens et des entreprises, en particulier les PME, y compris en dressant l’inventaire des nouvelles opportunités économiques, en préservant les emplois existants et en en créant de nouveaux. Cet engagement est également conforme aux priorités de la présidence portugaise du prochain semestre, qui se concentrera sur une Union européenne résiliente, verte, sociale, numérique et à projection mondiale. Le groupe d’étude sur le «Rapport 2020 sur l’état de l’union de l’énergie et évaluation des plans nationaux en matière d’énergie et de climat» (TEN/724) offrira l’occasion d’examiner les différentes perspectives en la matière ainsi que leur viabilité financière, et aussi d’analyser les mesures prises et programmées par les États membres, notamment à la lumière d’une transition juste.

La section TEN aura toujours pour priorité de lutter contre la pauvreté énergétique et de protéger les ménagesvulnérables, en étroite coopération avec la section SOC. Ce thème est étroitement lié au domaine politique des services d’intérêt général, et sera étudié par le groupe d’étude «Une vague de rénovations pour l’Europe» (TEN/723). L’initiative prévoit un large éventail de mesures visant à au moins doubler le taux de rénovation énergétique annuel des bâtiments résidentiels et non résidentiels à l’horizon 2030, en vue de garantir l’efficacité et l’accessibilité de l’énergie, ainsi que de donner un élan à l’écosystème de la construction et à la création d’emplois dans le secteur. Elle sera suivie d’une révision de la directive relative à l’efficacité énergétique et de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, comprenant, pour la dernière, l’introduction progressive d’exigences minimales en matière de performance énergétique pour les bâtiments existants. À cet égard, la section TEN promouvra une étude sur «les exigences minimales en matière de performance énergétique dans le secteur résidentiel» afin d’évaluer l’introduction de ces exigences dans les différents types de bâtiments. La section se concentrera sur l’incidence pour les consommateurs confrontés à la pauvreté énergétique et en situation de vulnérabilité et elle s’attachera à élaborer des recommandations politiques.

En ce qui concerne la future organisation des systèmes et des infrastructures énergétiques, la section TEN a maintes fois insisté sur l’importance de permettre une participation active de tous les consommateurs – ménages, entreprises et communautés énergétiques – à la création de systèmes énergétiques intelligents. Comme l’a souligné le CESE dans son avis intitulé «Entre un superréseau transeuropéen et les îlots énergétiques locaux» (TEN/706), la question de la propriété et du contrôle des infrastructures devrait être tirée au clair dans les avis du CESE, lorsque seront examinés les investissements publics dans les infrastructures, et ce, d’autant plus qu’un financement public considérable est en jeu.

Le CESE a récemment finalisé ses avis sur les deux communications complémentaires de la Commission relatives à la «Stratégie de l’UE sur l’intégration du système énergétique» (TEN/717) et à la «Stratégie de l’hydrogène» (TEN/718), qui ont été adoptés lors de sa session plénière de janvier.

De nombreuses initiatives législatives suivront dans le cadre de ces stratégies. À la fin de l’année 2020, la Commission a lancé sa proposition de révision des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d’énergie (RTE-E), qui établissent des règles pour le développement et l’interopérabilité des infrastructures énergétiques transeuropéennes en vue de garantir la mise en œuvre en temps utile des projets d’intérêt commun qui relient les marchés de l’énergie. À ce jour, la section TEN examine minutieusement le nouveau règlement proposé. En ce qui concerne le secteur des transports, une révision de la directive sur le déploiement d’une infrastructure pour les carburants alternatifs sera également effectuée, dans le but de garantir la disponibilité et la facilité d’utilisation d’un réseau dense, étendu sur tout le territoire de l’Union, d’infrastructures pour carburants alternatifs, s’agissant principalement du stockage de l’énergie (barrages, batteries électriques), du gaz naturel et hybride, et de l’hydrogène.

Au sujet de l’organisation des futurs systèmes énergétiques, le rôle des énergies renouvelables occupera également une place importante dans les travaux de la section TEN en 2021: en effet, il est impossible d’atteindre les objectifs de décarbonation et d’électrification sans une augmentation considérable de la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique. L’initiative d’une «Stratégie sur les énergies renouvelables en mer» (TEN/726) et la révision prévue de la directive sur l’énergie renouvelable offriront l’occasion d’évaluer plus en profondeur les évolutions dans le domaine et de formuler des recommandations au nom de la société civile, notamment sur le rôle et le potentiel des biocarburants.

En ce qui concerne les gaz, de nouvelles politiques seront élaborées et des révisions de la législation existante seront mises en œuvre en vue d’atteindre la neutralité climatique. En effet, le méthane est, par ordre d’importance, le deuxième gaz à effet de serre responsable du changement climatique, et environ un tiers des émissions anthropiques mondiales de méthane proviennent du secteur énergétique. Au cours des premiers mois de l’année 2021, la section TEN examinera attentivement la «Stratégie pour le méthane» (TEN/725). S’en suivra une initiative législative axée spécifiquement sur la réduction des émissions de méthane dans le secteur de l’énergie; cela permettra de procéder à l’examen de l’initiative en même temps qu’à la révision prévue du troisième paquet énergie visant la directive sur le gaz naturel et le règlement concernant les réseaux de transport de gaz naturel, qui seront proposés dans l’objectif de réglementer les marchés compétitifs du gaz décarboné.

Enfin, les efforts visant à parvenir à la neutralité climatique nécessiteront une approche transversale et coordonnée avec les autres sections et la CCMI, étant donné que nombre des initiatives envisagées par la Commission concernent différents domaines d’action, comme le montre la proposition législative sur les exigences de durabilité pour les batteries de l’UE, publiée en décembre 2020, qui vise à garantir une chaîne de valeur compétitive, circulaire, durable et sûre pour toutes les batteries mises sur le marché de l’Union. Il est possible de trouver d’autres sujets d’intérêt commun dans la révision du règlement sur la répartition de l’effort et des lignes directrices concernant les aides d’État à la protection de l’environnement et à l’énergie. La section TEN sera tout particulièrement attentive à l’incidence de la consommation d’énergie et de l’efficacité énergétique dans le domaine de la numérisation, dès lors qu’il apparaît clairement que le déploiement du réseau numérique constituera un facteur clé de la reprise au sein de l’Union européenne.

De la même façon, le CESE juge importante la prochaine proposition de révision de la directive sur la taxation de l’énergie.

**Le groupe d’étude thématique sur l’énergie (GET-E)** tentera de relier le programme du CESE sur les questions énergétiques avec le contexte plus large des politiques énergétiques de l’Union ainsi que de promouvoir le renforcement du rôle de la société civile, en vue de parvenir à une transition énergétique qui ne laisse personne de côté.

Cet objectif nécessitera l’organisation d’auditions d’experts et de conférences publiques, la participation des membres à des manifestations externes ainsi que la sélection des thèmes pertinents à présenter pour étude et pour débat, ce qui permettra une contribution horizontale et prospective aux travaux de la section TEN, et pourra donner lieu à des propositions d’avis d’initiative.

Pour entamer un tel dialogue au cours de l’année prochaine, les membres du groupe d’étude thématique sur l’énergie commenceront par réaliser une analyse approfondie des enjeux principaux et liés du programme de travail 2021 de la Commission, qui devrait inclure un large éventail d’initiatives législatives affectant, directement ou indirectement, le secteur de l’énergie. Cette analyse, associée aux précieuses informations issues de l’expertise des membres du groupe d’étude thématique, fournira une base pour centrer les travaux à venir sur des sujets spécifiques. Les thèmes possibles pourraient concerner, par exemple la nécessité de lutter contre la pauvreté énergétique, notamment par l’introduction d’exigences communes et d’infrastructures appropriées; le rôle des énergies renouvelables au sein des futurs systèmes énergétiques, à la lumière de la révision prévue de la directive sur l’énergie renouvelable; l’incidence du processus de décarbonation sur le secteur énergétique aux niveaux régional et local, ainsi que l’encouragement des citoyens à jouer un rôle actif dans cette transition, s’agissant notamment des communautés énergétiques.

**TRANSPORTS**

Dans son programme de travail pour 2021, la Commission expose son approche du secteur des transports dans le contexte du pacte vert pour l’Europe, en insistant sur la refonte de la législation pertinente en matière de climat. Le fil conducteur des travaux prévus à tous les étages du pacte vert pour l’Europe reflète la nature systémique de la transition écologique, dont il est également question dans le secteur des transports. À cet égard, la section TEN apportera une attention particulière aux mesures que la Commission présentera concernant une mobilité intelligente et durable, y compris une révision du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport et de la directive relative aux systèmes de transport intelligents, ou encore l’initiative «Corridors ferroviaires 2021» de l’Union qui prévoit notamment la révision du règlement relatif aux corridors de fret ferroviaire et des actions visant à stimuler le transport de voyageurs par le rail.

En outre, à l’issue de la communication de la Commission relative à sa nouvelle stratégie pour une mobilité durable et intelligente, qui servira de feuille de route pour les prochaines années et qui établit une stratégie allant dans le sens d’un secteur des transports qui repose sur un marché intérieur pleinement mis en œuvre et prêt pour une économie propre, numérique et moderne aux horizons 2030 et 2050, la section TEN contribuera à l’initiative au moyen d’un avis (TEN/729). La section TEN suivra le sujet de près dans l’objectif d’augmenter la durabilité des transports.

Dans la nouvelle situation imposée par la pandémie, les défis posés par la COVID-19 auront leur importance et ils seront également abordés dans la stratégie, le secteur des transports étant l’un des plus durement touchés par la crise (ruptures de la chaîne d’approvisionnement, réductions drastiques des déplacements et du tourisme, connectivité réduite). La stratégie voit dans le rétablissement d’un marché unique renforcé, fondé sur un système de transport durable, intelligent et résilient, la condition essentielle pour donner au secteur la capacité de rebondir après la crise et pour assurer sa résilience face à d’éventuelles crises futures.

Parmi les éléments clés figurent des ressources suffisantes dans le cadre des programmes de financement européens, le développement de la numérisation, des ressources adéquates et des systèmes de pilotage améliorés pour achever le RTE-T dans les délais, le renouvellement de la flotte pour tous les modes de transport, l’achèvement accéléré de l’espace européen unique des transports, avec la suppression des obstacles qui subsistent à la libre prestation de services.

La section TEN assurera un suivi et un contrôle attentif de toutes les initiatives prévues dans la stratégie, car elles pourraient être présentées au CESE pour consultation dans les huit domaines d’action suivants:

* favoriser l’adoption de technologies plus propres et de carburants de substitution dans le transport routier, maritime et aérien;
* relever la part des modes de transport plus durables comme le rail et les voies navigables intérieures, et améliorer l’efficacité de l’ensemble du système de transport;
* inciter les consommateurs à faire les bons choix et encourager les pratiques faiblement émettrices;
* investir dans des solutions à émissions faibles ou nulles, y compris pour l’infrastructure;
* mettre en œuvre le RTE T;
* développer des systèmes de transport intelligents, y compris la billetterie multimodale;
* rétablir la confiance des passagers et la demande du marché;
* initier des stratégies visant à rendre les transports publics plus attrayants et à étendre leur développement.

Dans le but d’atteindre la neutralité climatique en Europe d’ici à 2050, la section TEN suivra attentivement les initiatives de la Commission, laquelle entend veiller à ce que transports durables et intelligents aillent de pair, en tirant pleinement parti des possibilités offertes par la numérisation et l’automatisation – par exemple en fluidifiant le trafic grâce à l’intelligence artificielle ou en réduisant au minimum les risques liés à la circulation. Ce sont là les clés d’une mobilité plus propre, fluide, intelligente et sûre dans tous les modes de transport. La section TEN se penchera sur l’initiative prévue de révision de la directive relative aux systèmes de transport intelligents, y compris l’initiative de billetterie multimodale.

Prenant en considération les différents modes de transport, la section TEN examinera de plus près les besoins en matière d’aviation pour remettre sur pied l’ensemble du secteur après l’immobilisation causée par la crise de la COVID-19. Elle apportera une attention particulière au train de mesures législatives «Carburants durables pour l’aviation» (ReFuelEU Aviation), à la révision de la directive sur les carburants alternatifs et à l’établissement du ciel unique européen, à la révision du SEQE de l’Union européenne, à la mise en œuvre dans l’Union du régime CORSIA et aux révisions en cours des directives sur le droit des passagers aériens et sur les redevances aéroportuaires.

Dans le secteur maritime, la section TEN assurera le suivi du train de mesures législatives «ReFuelEU Maritime», avec à l’esprit la nécessité de trouver des solutions pour améliorer les flottes existantes comme celles de la prochaine génération, afin de réduire la consommation d’énergie et d’utiliser des énergies plus propres.

En matière de transports terrestres, la section TEN se concentrera sur les initiatives de la Commission en faveur d’une approche coordonnée de la législation pour progresser en matière d’infrastructures et de véhicules, et tout particulièrement les véhicules utilitaires lourds, et sur la révision du cadre des infrastructures pour les carburants alternatifs, en vue de soutenir le déploiement de véhicules appuyant le développement du transport multimodal.

En ce qui concerne le rail, la section TEN se concentrera sur l’initiative «Corridors ferroviaires» prévue, y compris la révision du règlement relatif aux corridors de fret ferroviaire et les actions visant à stimuler le transport ferroviaire de voyageurs par le rail.

La section TEN pointera également la proposition de révision du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

La section TEN prend également note de l’intention de la Commission d’évaluer les incidences de la pandémie de COVID-19 vis-à-vis de la connectivité et de la concurrence sur le marché intérieur pour le secteur des transports, de proposer des mesures de suivi, et enfin d’élaborer des plans d’urgence en cas de crise pour le secteur des transports, à la fois à l’horizon 2021 et à l’horizon 2023.

Dans le secteur du transport ferroviaire, le projet «2021: l’Année européenne du rail» sera mis en évidence, et une importance particulière sera accordée au transport de marchandises, à la billetterie directe et au transfert modal. Cette thématique sera développée en coopération avec la CCMI.

Conformément aux priorités de la présidence portugaise du Conseil de l’Union, et à la demande spécifique de cette dernière, la section TEN a été invitée à élaborer un avis exploratoire sur «L’espace ferroviaire unique européen» (TEN/727), qui sera adopté lors de la session plénière du CESE de mars prochain.

Sur la base de ce travail ainsi que de ses travaux antérieurs, la section TEN organisera, à la fin du premier semestre, une manifestation de haut niveau sur ce thème.

**Le groupe d’étude thématique sur les transports (GET-T)** continuera de fonctionner comme un groupe de réflexion interne sur les questions de transports pour la section TEN.

Un élément essentiel des travaux du GET-T devrait être l’anticipation des nouveaux enjeux ainsi que l’élaboration et la révision de nouveaux concepts et idées, en particulier les conditions de travail et la transition socialement juste.

Les priorités de la Commission et du Conseil pour 2021 semblent axées sur la combinaison de la relance après la crise de la COVID-19 et de la réalisation de deux objectifs prioritaires, à savoir le pacte vert pour l’Europe et la transition numérique, tout en recherchant des synergies entre ces ambitions.

Parmi les importantes initiatives de la Commission pertinentes pour le secteur des transports, l’on peut citer le paquet «Ajustement à l’objectif 55», qui prévoit des mesures visant à mettre en œuvre les objectifs de réduction des émissions à l’horizon 2030. Les mesures affectant les transports concernent la révision du système d’échange de quotas d’émission de l’UE (SEQE-UE), qui l’étend aux transports maritimes, la révision du système d’échange des quotas d’émission dans l’aviation à la lumière du régime mondial de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA) de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et la révision des directives sur l’énergie renouvelable et sur l’efficacité énergétique.

En outre, certaines initiatives dans d’autres domaines peuvent présenter un intérêt pour le secteur des transports, notamment la proposition prévue relative à une identité électronique européenne fiable et sécurisée et le suivi du livre blanc sur les subventions étrangères.

Dans ces circonstances, les thèmes suivants apparaissent particulièrement intéressants:

* L’extension du SEQE de l’UE au transport maritime et la révision du SEQE de l’UE pour l’aviation, y compris la coexistence du régime CORSIA dans l’Union européenne, en s’assurant que toute réglementation qu’elle proposerait serve efficacement les objectifs environnementaux, tout en préservant une concurrence non faussée sur le marché unique européen de l’aviation ainsi que pour le secteur du transport maritime de l’UE L’idée d’étendre également le système aux transports terrestres a été débattue, mais elle n’est pas mentionnée dans le programme de travail 2021 de la Commission.
* La révision des systèmes de transport intelligents et du système de billetterie multimodale. Cette thématique pourrait être de grande ampleur, et englober les applications d’intelligence artificielle dans les transports.
* La révision des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d’énergie (RTE-E) au vu des sérieuses critiques émises par la Cour des comptes européenne à l’encontre de la mise en œuvre des orientations. La Cour a notamment mentionné des problèmes au niveau des connexions transfrontalières, un manque de coordination entre les États membres et des difficultés d’orientations générales.
* L’initiative relative aux corridors ferroviaires repose sur la problématique essentielle de l’efficacité du fret ferroviaire, laquelle a également une incidence sur les perspectives de multimodalité, et apparaît d’une grande actualité compte tenu du lien évident avec «2021: l’Année européenne du rail».

Il convient également d’attirer l’attention sur la requête du Conseil demandant à la Commission de présenter une proposition de plan d’urgence pour le secteur du transport de marchandises en cas de pandémie ou d’autres crises majeures.

Le groupe d’étude thématique sur les transports (GET-T) s’attachera à renforcer davantage encore la coopération avec les autres institutions, à savoir la présidence du Conseil de l’Union européenne, la Commission (DG MOVE), le Parlement européen (commission des transports et du tourisme – TRAN) et le Comité des régions.

**SERVICES D’INTÉRÊT GÉNÉRAL**

La section TEN continuera de participer aux travaux visant à reconstruire une société fondée sur les apports des services d’intérêt général. Bien qu’il soit encore difficile, à la fin de 2020, d’évaluer l’impact de la pandémie de COVID-19 dans tous les domaines de la vie, la crise a mis à jour la nécessité de disposer de services d’intérêt général (SIG) et de services d’intérêt économique général (SIEG) qui soient efficaces.

Afin de pallier de possibles défaillances du marché dans le domaine des services d’intérêt général (SIEG), le protocole nº°26 sur les services d’intérêt général annexé au traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE) demande aux États membres d’assurer «un niveau élevé de qualité, de sécurité et quant au caractère abordable, l’égalité de traitement et la promotion de l’accès universel et des droits des utilisateurs». Toutefois, dans quelques États membres, un certain nombre de SIEG ne répondent pas, ou seulement partiellement, aux critères posés par ledit protocole.

Pour garantir à tous un accès qualitatif à la pointe du progrès, il faudra:

* revoir les obligations de service universel retenues au niveau européen et les adapter à l’évolution technologique et sociale;
* revoir les normes européennes de qualité des différents SIEG;
* exiger des États membres qu’ils établissent des indicateurs universels d’accès pour chaque SIEG (densité des points d’accès et distance maximale jusqu’à ces derniers, régularité de service, etc.);
* définir la notion de prix abordable pour garantir l’accessibilité financière des SIEG;
* définir une méthodologie communautaire d’évaluation des performances des SIEG.

La crise de la COVID-19 a mis en lumière le besoin urgent de services d’intérêt général qui répondent aux critères énoncés dans le protocole nº 26, notamment ceux mentionnés dans le socle européen des droits sociaux, tels que les services sociaux et de santé, les communications numériques, les transports, l’énergie, les services financiers, l’eau, l’assainissement et la collecte des ordures. En accord avec la prochaine présidence portugaise, qui considère la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux comme l’une de ses priorités, la section TEN poursuivra ses travaux sur le socle, notamment en ce qui concerne la fourniture d’une aide à un logement de qualité aux personnes dans le besoin et le droit d’accéder à des services essentiels de qualité. Il faut saisir l’occasion que présentent le plan du pacte vert pour l’Europe en faveur de la construction et le socle européen des droits sociaux pour imprimer une forme concrète et claire aux politiques du logement de l’Union européenne, tout en tenant dûment compte des politiques et des pratiques des États membres.

Dans le prolongement de l’adoption de son avis d’initiative sur «Un accès universel à un logement décent, durable et abordable dans la durée» (TEN/707), et du succès rencontré en septembre 2020 par son webinaire sur ce thème, la section TEN s’intéressera tout spécialement à la nouvelle stratégie de la Commission visant à stimuler la rénovation des bâtiments aussi bien publics que privés. L’avis de la section TEN sur la communication de la Commission intitulée «Une vague de rénovations pour l’Europe: verdir nos bâtiments, créer des emplois, améliorer la qualité de vie» (TEN/723) propose un partenariat intersectoriel à l’échelon de l’Union en matière de logement social et abordable – l’«initiative en faveur du logement abordable» – visant à s’assurer que les projets locaux de rénovation puissent accéder à l’ensemble des capacités techniques nécessaires et aux financements de l’Union. Dans ce contexte, la section TEN organisera une table-ronde de haut niveau lors de sa réunion de février pour aborder l’initiative «vague de rénovations», qui ouvrira de nombreuses possibilités et sera porteuse de bénéfices sociaux, environnementaux et économiques durables. Le 18 janvier dernier, la Commission a lancé la phase de conception récemment lancée de l’initiative «Nouveau Bauhaus européen» que la présidente von der Leyen avait annoncée dans son discours sur l’état de l’Union de 2020. La section TEN intégrera dans ses travaux ce projet environnemental, économique et culturel, qui vise à combiner conception, durabilité, accessibilité, caractère abordable et investissement, en vue de concrétiser le pacte vert pour l’Europe. La section TEN réalisera également une étude sur «les exigences minimales en matière de performance énergétique dans le secteur résidentiel» afin d’évaluer l’introduction de ces exigences dans les différents types de bâtiments, en se concentrant sur l’incidence sur les consommateurs confrontés à la pauvreté énergétique et en situation de vulnérabilité. Dans la foulée de son initiative «vague de rénovations» pour le secteur de la construction, la Commission procédera en 2021 à la révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments, qui comprendra notamment une analyse d’impact, et qui formera un sujet important des travaux de la section TEN en 2021.

À la suite de ces avis et projets relatifs au logement abordable et à la stratégie pour la vague de rénovation, la section TEN envisage, en coopération avec d’autres sections (SOC et autres), d’organiser, au cours du second semestre, une manifestation avec des fonctionnaires et des acteurs de haut niveau issus d’organisations économiques, sociales, de consommateurs et de citoyens.

Parmi les initiatives REFIT, la Commission entend évaluer les règles en matière d’aides d’État en faveur des services sociaux et de santé d’intérêt économique général. La section TEN suivra de très près cette évaluation visant à vérifier dans quelle mesure les règles relatives aux services sociaux et de santé d’intérêt économique général ont atteint les objectifs prévus par le paquet SIEG de 2012.

La section TEN suivra étroitement la prochaine feuille de route de la Commission relative à la connectivité, aux compétences et aux services publics numériques, qui définira précisément les objectifs pour 2030 dans le cadre d’une initiative non législative intitulée «La décennie numérique de l’Europe: les objectifs numériques pour 2030».

**Le groupe d’étude thématique sur les services d’intérêt général** continuera d’encourager les autorités européennes et nationales compétentes à garantir le droit d’accès à des services de qualité dans le cadre du développement durable et de la cohésion sociale, conformément à la devise du programme de travail 2020-2023 du groupe d’étude: «Des services d’intérêt général au service des personnes.»

Le groupe d’étude thématique sur les services d’intérêt général assurera le suivi de la mise en œuvre du socle et la clarification du 20e principe du socle, qui concerne les services essentiels et leur fourniture effective, notamment par les organisations de la société civile. En outre, le groupe d’étude s’intéressera à la transition numérique des services d’intérêt général, et au rôle que jouent les villes et municipalités dans la réalisation des objectifs climatiques et d’une transition socialement juste.

Ce faisant, le groupe d’étude continuera d’associer les représentants de la société civile à ses travaux en organisant des auditions d’experts, des conférences publiques et des débats. Par exemple, une manifestation commune avec les représentants des municipalités et des universités participant au projet Horizon 2020 – CoSIE sur la cocréation de services publics par les citoyens et les organisations de la société civile pourraient être organisées dans les bâtiments du CESE (prévue pour le printemps 2021).

Le groupe d’étude thématique sur les services d’intérêt général travaillera sur le rôle que peuvent jouer les services d’intérêt général pour lutter contre la crise sanitaire et pour garantir la cohésion sociale. Notamment, le groupe d’étude examinera les conclusions de l’évaluation des règles en matière de services d’intérêt économique général applicables aux services sociaux et de santé et du règlement relatif aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d’intérêt économique général dans tous les secteurs, qui sera réalisée par la Commission et publiée vers la mi-2021 au sein d’un document de travail des services de la Commission.

**SOCIÉTÉ DE L’INFORMATION ET MÉDIAS**

Le programme de travail de la section TEN sur la société de l’information et les médias aborde la question des changements induits par la nouvelle vague de technologies, y compris l’intelligence artificielle (IA), qui ont affecté les médias et l’environnement de l’internet, et sont liées à la «Sécurité des réseaux et des systèmes d’information» (TEN/730) et au «Plan d’action pour les médias et l’audiovisuel» (TEN/731). La pandémie de COVID-19 a ouvert de nouvelles voies pour les cybercriminels et elle a rendu les populations plus vulnérables aux discours extrémistes violents en ligne. Elle a également montré la nécessité de protéger, tant dans l’environnement physique que numérique.

La nouvelle voie à suivre en matière de sécurité intérieure dans le cadre de la stratégie pour l’union de la sécurité remplace la précédente stratégie de sécurité définie dans le programme européen en matière de sécurité. La sécurité est une question transversale qui touche presque tous les domaines de la vie et touche une multitude de domaines d’action.

En s’appuyant sur les travaux antérieurs de la Commission, du Conseil et du Parlement, la section TEN travaillera sur la stratégie pour l’union de la sécurité afin de placer les citoyens au centre de l’approche, et elle se concentrera sur trois domaines prioritaires:

* la lutte contre la criminalité organisée et la traite des êtres humains;
* la lutte contre le terrorisme et la radicalisation;
* la lutte contre la cybercriminalité.

La section TEN a pleinement approuvé le déploiement des réseaux 5G et le lancement de services commerciaux en Europe. Les réseaux 5G comprennent toutes les infrastructures de réseau pertinentes pour la technologie de communication sans fil et mobile utilisées pour la connectivité et des services à valeur ajoutée et offrant des performances avancées telles que des capacités et des vitesses de débit très élevées, des communications à temps de latence faibles, une excellente fiabilité, et la capacité de supporter un nombre élevé d’appareils connectés. La problématique de la sécurité des réseaux numériques restera centrale, car toute perturbation de la 5G aurait des conséquences particulièrement importantes pour de nombreux services essentiels. Il est donc crucial d’adopter une approche coordonnée et cohérente de la cybersécurité dans l’Union européenne en ce qui concerne les technologies et les réseaux critiques, en particulier à l’heure où les cyberattaques émanent d’une grande variété d’acteurs de la menace.

La future stratégie renouvelée de la Commission en matière de cybersécurité comprend une révision de la directive concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d’information dans l’Union (la directive SRI). Cette directive a renforcé au sein de l’Union les capacités nationales en matière de cybersécurité, imposant aux États membres d’élaborer une stratégie nationale de cybersécurité, de mettre en place des équipes nationales d’intervention en cas d’urgence informatique et de désigner des autorités compétentes pour traiter les questions de sécurité des réseaux et des systèmes d’information. Conformément aux dispositions de la directive, la Commission a décidé de réviser le fonctionnement de la directive et, dans la foulée, proposera également des mesures supplémentaires visant la protection des infrastructures critiques.

Les propositions législatives adoptées par la Commission orienteront donc les travaux de la section TEN dans le domaine numérique, et il importera de prendre dûment en considération la contribution de la société civile.

La directive «Services de médias audiovisuels» (directive SMA) concerne tous les médias audiovisuels, qu’il s’agisse des émissions télévisées traditionnelles ou des services à la demande. Le secteur du contenu et des médias joue un rôle économique, social et culturel essentiel en Europe. L’élaboration de publications en ligne/numérique concerne tous les sous-secteurs de l’industrie de l’édition. Depuis peu, il est possible de distribuer et d’accéder, par une variété de moyens, à tous les contenus médiatiques, qu’il s’agisse d’images, de sons ou de textes, et les politiques de l’Union doivent évoluer pour refléter cette nouvelle situation. Dans le domaine audiovisuel, l’Union européenne doit garantir l’établissement d’un marché unique européen pour les services de médias audiovisuels.

Les activités de la section TEN comprendront également des travaux sur le nouveau plan d’action pour les secteurs des médias et de l’audiovisuel proposé par la Commission.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_