



TEXTES ADOPTÉS

P8_TA(2016)0455

Nouvelles opportunités pour les petites entreprises de transport

Résolution du Parlement européen du 24 novembre 2016 sur les nouvelles opportunités pour les petites entreprises de transport, y compris les modèles commerciaux collaboratifs (2015/2349(INI))

Le Parlement européen,

- vu le traité sur l'Union européenne et notamment son article 5, paragraphe 3,
- vu le protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité,
- vu le Livre blanc de la Commission «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (COM(2011)0144),
- vu sa résolution du 9 septembre 2015 intitulée «Mise en œuvre du Livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable»¹,
- vu la recommandation de la Commission 2003/361/CE concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises,
- vu le rapport annuel 2014/2015 sur les PME européennes,
- vu les communications de la Commission intitulées «Priorité aux PME - Un "Small Business Act" pour l'Europe» (COM(2008)0394) et «Réexamen du "Small Business Act" pour l'Europe» (COM(2011)0078),
- vu la communication de la Commission intitulée «Un agenda européen pour l'économie collaborative» (COM(2016)0356),
- vu la communication de la Commission relative à une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM(2016)0501),
- vu sa résolution du 5 février 2013 sur l'amélioration de l'accès des PME au financement²,

¹ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2015)0310.

² JO C 24 du 22.1.2016, p. 2.

- vu sa résolution du 19 mai 2015 sur les opportunités de croissance verte pour les PME¹,
 - vu l'instrument PME, les instruments InnoSup, COSME, «L'Europe est à vous – Entreprises», «Actions pilotes de la voie express pour l'innovation», et les possibilités de mise en réseau du programme Horizon 2020,
 - vu la directive sur le commerce électronique (2000/31/CE) et la directive sur les services (2006/123/CE),
 - vu la communication de la Commission intitulée "Stratégie pour un marché unique numérique en Europe" (COM(2015)0192),
 - vu la communication de la Commission intitulée "Améliorer le marché unique: de nouvelles opportunités pour les citoyens et les entreprises" (COM(2015)0550),
 - vu le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) créé par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013²,
 - vu l'article 52 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales (A8-0304/2016),
- A. considérant que les petites et moyennes entreprises (PME) sont le moteur majeur de l'économie européenne, représentant, selon les données de 2014, 99,8 % de toutes les entreprises du secteur non financier et deux tiers de tous les emplois;
- B. considérant que les PME qui ont été créatrices d'emplois au cours des dernières années sont principalement issues du secteur tertiaire;
- C. considérant que les petites entreprises de transport jouent un rôle crucial dans le bon fonctionnement de la mobilité en Europe, mais rencontrent souvent des difficultés pour accéder à ce marché ou y conserver leur place, notamment en raison de la présence de monopoles sur ce marché;
- D. considérant que les petites entreprises présentent une valeur ajoutée en particulier dans les zones enclavées et dans les zones densément peuplées grâce à une excellente connaissance du marché local, une proximité avec le client et/ou une agilité et capacité à innover; que, par ailleurs, elles sont à même de fournir des services sur mesure et constituent des instruments utiles pour lutter contre l'exclusion sociale, créer des emplois, générer de l'activité économique, améliorer la gestion de la mobilité et contribuer au développement du tourisme (lorsque les services de mobilité sont directement liés à la recherche, par les visiteurs, de nouveaux produits et expériences);
- E. considérant que, pour les personnes ou les marchandises, tant la demande que les conditions de prestation des services de transport varient fortement et que la réduction de la mobilité n'est pas une option;
- F. considérant que la configuration des transports dans les grandes villes et sur les voies d'accès à celles-ci favorise l'apparition d'embouteillages et de bouchons, ce qui nuit

¹ JO C 353 du 27.9.2016, p. 27.

² JO L 348 du 20.12.2013, p. 129.

considérablement à l'économie; considérant que les PME du secteur des transports constituent un complément important au réseau de transports publics dans les nœuds urbains, notamment aux heures de faible circulation, ainsi que dans les zones périphériques ne possédant pas un réseau de transport suburbain bien développé;

- G. considérant qu'une récente étude de la Commission révèle que 17 % des consommateurs européens ont eu recours à des services fournis par l'économie du partage et que 52 % ont connaissance des services ainsi offerts; considérant les attentes des consommateurs, qui recherchent un usage des services de transport facile et flexible à un prix correspondant aux coûts réels de la prestation ainsi qu'un accès facile à la réservation de trajets et des modalités de paiement du service fourni sécurisées;
- H. considérant que l'économie collaborative dans le secteur des transports peut contribuer pleinement au développement des modes de déplacement durables, considérant que l'autorégulation n'est pas toujours la solution et qu'un cadre réglementaire approprié est nécessaire;
- I. considérant que l'impératif de développement durable et la révolution dans le domaine des technologies de l'information et de la communication ont créé des opportunités et des défis sans précédent pour les entreprises de toute taille en termes de réponse à la demande croissante de mobilité durable dans un contexte où les infrastructures sont limitées;
- J. considérant que la croissance exponentielle de la pénétration des appareils mobiles intelligents ainsi que la couverture complète du réseau à large bande et à haute vitesse ont créé de nouveaux outils numériques pour les fournisseurs de services de transport et leurs clients, réduisant les coûts de transaction et diminuant l'importance de l'emplacement physique des fournisseurs de services, ce qui leur permet d'être largement connectés et de fournir des services non seulement à l'échelle régionale, mais aussi mondiale, par l'intermédiaire de réseaux numériques, ainsi que depuis des régions reculées;
- K. considérant que les avancées technologiques, les nouveaux modèles commerciaux et la numérisation ont transformé de manière significative le secteur des transports ces dernières années, avec des effets considérables sur les modèles commerciaux traditionnels ainsi que sur les conditions de travail et sur l'emploi dans le secteur; que si, d'une part, le secteur des transports s'est ouvert, d'autre part, les conditions de travail se sont souvent dégradées, en raison de la crise économique et, parfois, d'une mise en œuvre insuffisante des réglementations existantes;
- L. considérant que le secteur des transports n'est pas uniquement constitué de prestataires directs de services de transport, mais aussi de petites et moyennes entreprises (PME) qui proposent des services tels que l'entretien des moyens de transport, la vente de pièces de rechange, la formation du personnel et la location de véhicules et de matériel; que ces activités présentent un immense potentiel de création d'emplois, notamment pour des travailleurs hautement qualifiés; que les politiques concernant le secteur des transports devraient prendre en compte les intérêts de l'ensemble de la chaîne de valeur;
- M. considérant que seules 1,7 % des entreprises européennes tirent pleinement parti des technologies numériques avancées, alors que 41 % ne les utilisent pas du tout; que la numérisation de tous les secteurs est cruciale pour conserver et améliorer la compétitivité de l'Union;

- N. considérant que la flexibilité et la facilité d'accès caractérisant l'économie collaborative peuvent créer des possibilités d'emploi pour les groupes traditionnellement exclus du marché du travail, notamment les femmes, les jeunes et les migrants;
- O. considérant que les services de transport peuvent constituer une bonne voie d'accès à l'activité indépendante et promouvoir une culture de l'entrepreneuriat;
- P. considérant que les plateformes en ligne pour les services de transport peuvent permettre de faire correspondre rapidement les demandes de prestation de services formulées par les clients, d'une part, et l'offre de main-d'œuvre proposée par des sociétés enregistrées ou des travailleurs, d'autre part;
- Q. considérant que l'OCDE voit les emplois de qualité comme un élément essentiel pour lutter contre le niveau élevé d'inégalité et promouvoir la cohésion sociale;

I. Les défis pour les petites entreprises de transport

1. estime que les entreprises de transport font face à des défis majeurs afin de répondre à une demande de mobilité grandissante sous la contrainte d'infrastructures limitées et aux exigences environnementales croissantes; souligne que toutes les entreprises de transport subissent des pressions pour fournir des solutions sûres, durables et hautement compétitives, à la fois respectueuses de l'environnement, conformément à la COP21, et limitant la congestion, mais qu'il est plus difficile et coûteux pour les petites entreprises de faire face à ces défis;
2. souligne que le changement trop fréquent des normes d'émissions des véhicules peut entraîner des difficultés particulières pour les petites entreprises de transport compte tenu des durées d'amortissement des flottes de véhicules;
3. souligne la nature complexe du secteur des transports, caractérisé par une gouvernance à niveaux multiples (local, national, européen et mondial) encore largement cloisonnée par mode de transport; fait observer que ce secteur est soumis à une réglementation forte, notamment en ce qui concerne l'accès à la profession, les activités concernées et le développement, l'utilisation et la commercialisation des services de transport (droits exclusifs, plafonnement du nombre de licences), ainsi que l'octroi de subventions; attire l'attention sur le fait que la sûreté et la sécurité sont d'une importance capitale pour le secteur des transports, mais regrette qu'elles servent parfois, entre autres facteurs, de prétexte pour ériger des barrières artificielles;
4. demande aux États membres de mettre fin au phénomène de surréglementation, qui est souvent lié à un réflexe de protectionnisme et de corporatisme, qui favorise la fragmentation, la complexité et la rigidité du marché unique, et accroît ainsi les inégalités; estime qu'il est utile que les États membres n'apportent pas une multitude de réponses quant à la légalité des plateformes en ligne et qu'ils ne prennent, dès lors, pas de mesures unilatérales injustifiées et restrictives; invite les États membres à respecter et à mettre pleinement en œuvre la directive 2000/31/CE sur le commerce électronique et la directive 2006/123/CE sur les services; souligne que la libre circulation des prestataires de services et la liberté d'établissement, respectivement consacrées par les articles 56 et 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («traité FUE»), sont essentielles pour concrétiser la dimension européenne des services et, par voie de conséquence, du marché intérieur;

5. souligne qu'en raison de l'incertitude juridique concernant la définition des prestataires de services dans le secteur des transports, il n'est pas possible de mettre en place des conditions de concurrence équitables, et regrette que de nombreuses petites entreprises rencontrent des difficultés pour accéder au marché national et international et pour développer et proposer de nouveaux services; souligne que les éléments susmentionnés entravent l'accès des PME à ce secteur;
6. estime que le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement et du Conseil doit être amélioré afin de remédier aux graves perturbations du marché national des transports qui ont émergé dans plusieurs États membres après son introduction;
7. salue les nouvelles possibilités offertes par les petites entreprises de transport et les nouveaux modèles d'économie collaborative; déplore, dans le même temps, les pratiques anticoncurrentielles causées par l'application non uniforme de la réglementation de l'Union dans l'ensemble des États membres, notamment en ce qui concerne les salaires et les systèmes de sécurité sociale, ce qui peut mener à de graves distorsions, comme le dumping social, ainsi qu'à des défis en matière de sécurité;
8. demande à la Commission et aux États membres d'intensifier la mise en œuvre de la législation; estime que tout changement apporté à la législation concernant les conditions sociales et de travail doit respecter toutes les libertés fondamentales de l'Union, ne doit pas restreindre la concurrence loyale fondée sur des avantages concurrentiels objectifs et ne doit pas créer une charge administrative ou des coûts supplémentaires pour les petites entreprises de transport;
9. constate que les petites entreprises de transport doivent investir non seulement pour se conformer au droit applicable, mais aussi pour rester compétitives par rapport aux grandes entreprises (par exemple, en mettant l'accent sur les nouvelles technologies); déplore que, d'un côté, l'accès des petites entreprises au crédit et aux financements, contrairement à celui des grandes entreprises, demeure limité sur les marchés financiers, malgré les mesures d'assouplissement quantitatif qui ont été prises, alors que, d'un autre côté, les aides financières publiques, notamment européennes, sont rarement mobilisées, en raison de procédures administratives trop complexes et trop longues; souligne l'importance d'encourager la diffusion des connaissances et d'aider les petites entreprises candidates dans le cadre du Fonds européen d'investissement;
10. remarque que, dans un contexte d'urbanisation croissante, les transports doivent être organisés de manière plus intégrée, numérisée et multimodale, et que les nœuds urbains jouent un rôle de plus en plus central dans l'organisation de la mobilité durable; souligne l'impact croissant des applications de planification des déplacements multimodaux et l'importance pour les petites entreprises d'être intégrées dans la liste des applications et des portefeuilles de services de transport disponibles; souligne que l'accès à l'internet pour tous favoriserait le partage des transports et améliorerait la planification des déplacements;
11. constate que, compte tenu des difficultés économiques et du manque de ressources pour l'entretien du réseau capillaire de transport, de nombreuses lignes secondaires cessent d'être exploitées dans de nombreuses régions, en particulier dans les régions les plus isolées et les moins peuplées; estime que l'émergence des modèles d'économie collaborative ne peut en aucun cas justifier l'abandon des services de transport public dans ces régions;

12. souligne l'importance particulière pour la mobilité urbaine des structures de prêt de véhicules légers tels que les vélos ou les scooters; constate que la grande majorité de ces opérateurs sont des PME; souhaite que le potentiel de ces opérateurs soit pris en considération plus souvent dans le processus d'amélioration du niveau de mobilité urbaine afin de construire des transports urbains efficaces du point de vue énergétique et économes en ressources;
13. invite les États membres et la Commission à envisager le regroupement des petites entreprises de transport, ce qui faciliterait le développement d'un partenariat entre celles-ci et aiderait les clients à trouver les services souhaités de petites entreprises de transport en fonction de leurs besoins;
14. invite la Commission à tenir compte, au moment d'établir des lignes directrices dans ce domaine, de la difficulté de pénétration des nouveaux modèles d'économie collaborative dans les milieux ruraux et non urbains;
15. constate que le développement des modèles d'économie collaborative peut optimiser l'usage des véhicules et des infrastructures et contribuer ainsi à répondre de manière plus durable à la demande de mobilité; note que l'exploitation croissante des données générées par les usagers pourrait finalement conduire à la création d'une valeur ajoutée pour la chaîne de transport; souligne néanmoins qu'une concentration de données dans les mains d'un nombre limité de plateformes d'intermédiation risque de nuire à une distribution équitable des revenus et à une participation équilibrée à l'investissement dans les infrastructures et à d'autres coûts, tout cela ayant des incidences directes sur les PME;
16. se félicite que les plateformes d'intermédiation aient introduit l'idée de se défier mutuellement, de défier les opérateurs existants et les structures corporatistes, de lutter contre les monopoles existants et d'empêcher l'apparition de nouveaux monopoles; souligne que cela encourage un marché beaucoup plus axé sur la demande des consommateurs et conduit les États membres à revoir la structure du marché; souligne néanmoins qu'à moins qu'un cadre juridique approprié et clair soit mis en place, les plateformes d'intermédiation, caractérisées par un phénomène selon lequel "le gagnant rafle la mise", entraîneront des positions dominantes sur le marché, qui nuiront à la diversité du tissu économique;
17. attire l'attention sur les possibilités et les défis (par exemple, les petites entreprises pourraient également émerger dans ces nouveaux secteurs) qui résultent du développement des véhicules connectés et autopilotés (voitures, navires, drones et circulation en pelotons); invite, dès lors, instamment la Commission à présenter une feuille de route sur les véhicules connectés et automatisés, et à analyser les effets que pourrait avoir la généralisation de cette technologie pour le secteur européen du transport, notamment pour les PME;

II. Recommandations: comment transformer les défis en opportunités

18. invite à la poursuite des efforts en vue d'achever l'espace européen unique des transports; estime que toute réglementation imposant de nouvelles exigences aux petites entreprises, notamment en matière fiscale, sociale et environnementale, doit être proportionnée, simple et claire, sans entraver leur développement, et doit refléter, le cas échéant, les caractéristiques régionales et nationales des différents États membres;

estime que cette réglementation doit être accompagnée des incitations nécessaires (réglementaires et/ou financières);

19. estime que le renforcement d'un système de mobilité intégré et coordonné au niveau européen est le meilleur moyen d'intégrer de manière appropriée toutes les entreprises de tous les modes de transport dans une dynamique commune dans laquelle la numérisation et la promotion de l'innovation au sein même du secteur des transports constituent la méthode la plus efficace pour veiller à ce que les clients disposent d'un système unique cohérent et à ce que les professionnels soient les mieux placés pour créer de la valeur ajoutée;
20. constate que les services fournis par les PME dans le secteur du transport ne tiennent pas toujours suffisamment compte des personnes handicapées et des personnes âgées; plaide pour que tous les outils et programmes destinés au soutien de ces opérateurs tiennent compte de la nécessité d'adapter au mieux les services de transport aux besoins des personnes à mobilité réduite;
21. observe que, compte tenu de l'absence d'investissements dans les infrastructures, tous les opérateurs bénéficiant de l'utilisation de ces infrastructures devraient contribuer, en tenant pleinement compte de l'ensemble des taxes et des frais de transports existants et des incidences néfastes sur l'environnement et la santé; souligne l'importance, dans le secteur des transports routiers, d'internaliser les externalités négatives et d'affecter les recettes à l'utilisation des infrastructures de transport, y compris au-delà des frontières; reconnaît néanmoins que cela pourrait poser des problèmes spécifiques aux petites entreprises, notamment à celles des régions ultrapériphériques, dont il faut tenir compte en priorité;
22. rappelle que le Fonds européen pour les investissements stratégiques a été créé en vue de contribuer à des projets très innovants axés sur les marchés, et estime donc qu'il s'agit d'un instrument essentiel pour permettre aux PME du secteur des transports de développer de nouvelles solutions de mobilité; invite la Commission et les États membres à accélérer sa mise en œuvre et à accroître l'aide aux PME et aux nouvelles entreprises lors de la préparation de tels projets;
23. invite la Commission et les États membres à prendre les mesures nécessaires en vue de combattre les pratiques anticoncurrentielles des grands groupes intégrés afin de lutter contre les discriminations et les restrictions à l'accès au marché, quels que soient la taille et le type d'entreprise, notamment en ce qui concerne les nouveaux modèles d'entreprise; appelle au dialogue et à l'amélioration des relations, notamment sur les marchés nouveaux et potentiels, entre les transporteurs et les clients, ainsi qu'à la résolution du problème des faux indépendants;
24. demande que les PME soient associées au projet de mise en place d'une billetterie européenne intégrée; estime que, pour être efficace, un tel système devra associer le plus grand nombre possible d'entreprises et d'opérateurs proposant des services de transport; estime que le processus d'échange d'informations et d'expériences entre les grands opérateurs et les PME peut avoir un effet de synergie extrêmement bénéfique dans l'optique de la création d'un réseau de transports efficace en Europe;
25. appelle, en vue d'une plus grande transparence, à une révision et à une harmonisation des règles concernant l'accès aux professions et aux activités réglementées en Europe et des contrôles y afférents, afin de permettre à de nouveaux opérateurs et services liés aux

plateformes numériques et à l'économie collaborative de se développer dans un environnement propice aux affaires, notamment avec une plus grande transparence en termes de modifications législatives, et de coexister avec les opérateurs traditionnels dans un environnement concurrentiel sain; souligne que les opérateurs de l'économie collaborative contribuent positivement à la création d'emplois pour les jeunes arrivant sur le marché du travail et pour les indépendants;

26. invite la Commission à publier, sans plus tarder, une feuille de route pour rendre publiques les données relatives aux transports financés par le secteur public et introduire des normes harmonisées relatives aux données de transport et des interfaces de programmation, en vue d'encourager les innovations fondées sur l'utilisation intensive de données et la fourniture de nouveaux services de transport;
27. estime que, compte tenu de l'essor de l'économie collaborative, la solution n'est ni une réglementation sectorielle, ni une réglementation seulement dédiée aux plateformes, et qu'il faut désormais appréhender le système de mobilité dans son ensemble; demande la mise en place d'un cadre réglementaire modernisé et multimodal qui favorise l'innovation et la compétitivité, ainsi que la protection des consommateurs et de leurs données, qui protège les droits des travailleurs et garantisse des conditions de concurrence équitables pour les différents opérateurs; attire l'attention, compte tenu de ce qui précède, sur l'importance de l'interopérabilité dans le secteur des transports, dans la mesure où elle offre aux petites entreprises des solutions uniques;
28. invite les États membres à évaluer la nécessité d'adapter leur droit du travail à l'ère numérique en tenant compte des caractéristiques des modèles de l'économie collaborative et du droit du travail de chaque État membre;
29. considère qu'un tel objectif nécessite une convergence des modèles, fondée sur une définition claire, cohérente et univoque des «intermédiaires» et des «prestataires de service»; demande qu'une distinction soit faite entre les plateformes d'intermédiation qui ne génèrent aucun bénéfice commercial pour leurs utilisateurs et celles qui mettent en relation un prestataire de service (dans un but lucratif) et un client, avec ou sans relation de type employeur-employé entre le prestataire de services et la plateforme; suggère qu'afin de faciliter le respect par les parties de leurs obligations en matière fiscale et de sécurité sociale, et de s'assurer que les prestataires de services utilisant les plateformes sont compétents et dûment qualifiés (de manière à assurer la protection des consommateurs), les autorités nationales devraient pouvoir demander les informations qu'elles jugent nécessaires aux plateformes d'intermédiation; souligne que les systèmes de retour d'information et d'évaluation déjà existants aident également les intermédiaires à établir une relation de confiance avec les consommateurs, et que les données ainsi générées devraient être traitées conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil;
30. estime que le potentiel élevé de transparence de l'économie collaborative permet une bonne traçabilité des opérations de services de transport, conformément à l'objectif d'application de la législation existante; invite la Commission à publier des lignes directrices sur la manière dont la législation de l'Union s'applique aux différents types de modèles commerciaux collaboratifs afin de combler, le cas échéant, les lacunes réglementaires dans le domaine de l'emploi et de la sécurité sociale tout en respectant les compétences nationales;

31. souligne que, parmi les entreprises exerçant leur activité dans le secteur du transport, on compte également les opérateurs ne fournissant pas directement de services de transport, tels que les opérateurs proposant des services de formation, la location de véhicules ou des ateliers et des garages pour l'entretien et la réparation des véhicules; constate que la grande majorité de ces opérateurs sont des PME; appelle à prendre en considération les besoins de ces opérateurs dans l'élaboration des solutions juridiques et des programmes d'investissement destinés à soutenir le développement des PME;
32. invite la Commission à encourager les PME du secteur des transports à former, dans ce domaine, des groupements, auxquels les consommateurs et les autres parties intéressées peuvent se joindre;
33. constate que la plupart des fournisseurs de l'économie collaborative sont issus de l'extérieur de l'Union; considère que l'Union doit davantage développer les jeunes entreprises innovantes dans le secteur des transports, et encourage un soutien accru pour ces entreprises, notamment pour la formation de jeunes entrepreneurs dans ce domaine;
34. déplore que la réponse des États membres au développement de l'économie collaborative ait été jusqu'ici très fragmentée et, dans certains cas, totalement inadéquate par rapport au potentiel et aux bénéfices découlant du développement de ce secteur ou contraire aux attentes des consommateurs, et estime souhaitable une action globale coordonnée au niveau européen, abordant les questions relatives à un modèle d'économie collaborative durable; prend acte de l'approche raisonnable de la Commission à l'égard de ce «nouveau modèle d'entreprise», comme il en ressort de sa récente communication soulignant l'importance de l'économie collaborative pour l'évolution de la croissance (COM(2016)0356);
35. constate l'immense potentiel des nouvelles technologies pour l'apparition de nouvelles formes de prestation de services dans le secteur du transport de marchandises; souligne notamment les immenses opportunités offertes par les drones, qui constituent d'ores et déjà un outil très efficace dans les conditions de travail difficiles; souligne que l'Union européenne devrait soutenir le potentiel caché des PME dont l'activité est la conception, la production et l'exploitation de drones;
36. estime que les modèles collaboratifs sont une ressource importante pour le développement durable de la connectivité dans les régions périphériques, montagneuses et rurales et auront des avantages indirects également pour le secteur du tourisme;
37. est d'avis que les exigences législatives doivent être proportionnées à la nature et à la taille de l'entreprise; exprime néanmoins des préoccupations quant à la question de savoir s'il continue d'exister des raisons d'exonérer les véhicules utilitaires légers (VUL) de l'application d'un certain nombre de règles européennes, compte tenu de l'utilisation croissante de véhicules utilitaires légers dans le transport international de marchandises, et demande à la Commission de présenter un rapport de diagnostic sur les incidences qui en découlent en matière d'économie, d'environnement et de sécurité;
38. appelle à la mise en place de structures de coopération entre les petites entreprises de transport, les instituts de recherche scientifique et les pouvoirs publics locaux et régionaux, afin d'améliorer l'organisation de la mobilité urbaine et interurbaine durable, de manière à répondre efficacement à l'émergence de nouveaux services et produits, notamment de ceux offerts par des PME (par exemple, la première et la dernière phases du service de transport «porte-à-porte»), tout en adaptant davantage les réseaux de

transport public existants aux besoins et aux attentes des passagers; demande que soient intégrées, dans les services d'information et de planification des déplacements, les informations sur les services de mobilité proposés par des petites entreprises;

39. demande la mise en place de groupes de travail sur l'innovation, qui permettent la pleine mise en œuvre du concept de "shareable cities" (villes partageables) et qui aident les autorités locales, régionales et nationales à répondre efficacement à l'émergence de nouveaux services et produits;
40. souligne l'importance d'une formation ciblée (par exemple, en matière de mégadonnées, de services intégrés, etc.) afin d'aider les entreprises de transport à générer de la valeur ajoutée à partir de la sphère numérique; demande dès lors que la façon dont les professionnels sont formés soit adaptée aux compétences et aux qualifications requises par les nouveaux modèles d'entreprise, notamment pour faire face aux pénuries de personnel, en particulier de conducteurs;
41. souligne que les PME du secteur des transports s'abstiennent souvent d'étendre leurs activités en raison de l'augmentation des risques liés à l'activité transfrontalière résultant des divergences entre les systèmes juridiques des différents États (membres); invite la Commission, en coopération avec les autorités nationales, régionales et locales des États membres, à développer des plateformes de coopération et de communication afin de conseiller et de former les PME en ce qui concerne les différents régimes de financement, les subventions et l'internationalisation; demande à la Commission d'exploiter davantage les programmes de soutien aux PME existants et de donner plus de visibilité à ces dernières auprès des acteurs du secteur des transports, dans le cadre des synergies entre les différents fonds de l'Union;
42. encourage les autorités locales à s'engager activement en faveur des principes de décarbonation des transports urbains énoncés dans le livre blanc sur les transports et encourage les opérateurs à mieux se positionner dans le nouveau cadre de concurrence et d'activité en tirant profit des avantages concurrentiels qui résulteront des services «zéro émission» et de la numérisation progressive de leur gestion, de leur exploitation et de leur commercialisation;
43. appelle la Commission européenne, les États membres et les collectivités locales à promouvoir les innovations en matière d'économie du partage, qui seront elles-mêmes facilitées par l'émergence de l'économie collaborative, telles que les voitures et les vélos en libre-service, le partage du transport de cargaisons, les taxis partagés, le covoiturage et les bus à la demande, et à favoriser l'interconnexion de ces modes de transport avec les transports publics;
44. invite la Commission à suivre de près, par un renforcement de la coopération entre ses directions générales, le développement de l'économie numérique et les incidences sur les initiatives législatives relatives à la "stratégie numérique" dans le secteur des transports;
45. invite la Commission et les États membres, en collaboration avec les partenaires sociaux, à évaluer régulièrement l'incidence de la numérisation sur le nombre et les types d'emplois dans le secteur des transports, et à veiller à ce que les politiques sociales et en matière d'emploi suivent le rythme de la numérisation du marché du travail dans ce secteur;

46. recommande que les entreprises de l'économie collaborative et les personnes qui travaillent dans le secteur des transports trouvent des modes de coopération pour défendre leurs intérêts communs, par exemple dans le domaine des assurances;
47. se félicite des modèles de temps de travail flexibles négociés par les partenaires sociaux dans le secteur des transports, modèles qui permettent aux travailleurs de mieux concilier vie professionnelle et vie privée; souligne toutefois qu'il est important de contrôler le respect des règles impératives relatives aux heures de travail ainsi qu'aux temps de conduite et de repos, contrôle qui devrait être facilité par la numérisation du secteur des transports;

o

o o

48. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.