



Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions

Bruxelles, le 20 juillet 2016

Questions et réponses

La transition mondiale vers une économie circulaire à faible intensité de carbone a commencé et son rythme s'accélère. Pour que l'Europe reste compétitive et puisse répondre à l'augmentation des besoins de mobilité des personnes et des biens, la stratégie de la Commission pour une mobilité à faible taux d'émissions fixe des principes directeurs clairs et équitables qu'il incombe aux États membres de suivre pour se préparer à l'avenir. La stratégie pour une Union de l'énergie contribue à cet objectif.

La stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions constitue un cadre dans lequel s'inscriront les initiatives que la Commission envisage de prendre dans les années à venir et dresse l'inventaire des domaines dans lesquels elle envisage d'agir. Elle montre également les liens qui l'unissent aux initiatives relevant de domaines connexes et les possibilités de synergies à créer. Elle doit être considérée comme l'un des outils visant à moderniser l'économie européenne et à renforcer son marché intérieur.

Principaux éléments de la stratégie:

- **augmenter l'efficacité du système de transport** en tirant le meilleur parti des technologies numériques, en pratiquant une tarification intelligente et en continuant d'encourager le passage à des modes de transport moins polluants;
- **accélérer le déploiement d'énergies de substitution à faible taux d'émissions dans les transports**, telles que les biocarburants avancés, l'électricité renouvelable et les carburants de synthèse renouvelables, en supprimant également les obstacles à l'électrification des transports;
- **évoluer vers des véhicules à émissions nulles**. S'il est nécessaire d'apporter de nouvelles améliorations au moteur à combustion interne, l'Europe doit accélérer la transition vers des véhicules à émissions faibles et nulles [\[1\]](#).

Les villes et les collectivités locales ont un rôle essentiel à jouer dans la mise en œuvre de cette stratégie. Elles mettent d'ores et déjà en œuvre des mesures d'incitation en faveur des énergies de substitution et des véhicules à faible taux d'émissions, encouragent le transfert modal vers les modes de déplacement actifs (vélo et marche), l'utilisation des transports publics et/ou des systèmes de mobilité partagée, comme le vélo, le partage de voitures et le covoiturage, afin de réduire la congestion et la pollution.

Enfin, la stratégie réaffirme l'engagement de l'Europe à participer à l'**effort mondial** de lutte contre les émissions provenant de l'aviation internationale et du transport maritime.

Une stratégie de soutien à l'emploi, à la croissance, à l'investissement et à l'innovation

Renforcer la compétitivité de l'Europe et stimuler l'économie sont une priorité de la Commission Juncker.

- La stratégie intègre un large ensemble de mesures visant à soutenir la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone. Elle définit les grandes priorités, par exemple en matière de **recherche et innovation** dans le domaine des solutions de mobilité à faible taux d'émissions, qui éclaireront les futures décisions d'**investissement**.
- **Le secteur manufacturier et celui des services** pourront planifier leurs investissements et opérer des choix stratégiques en se fixant pour horizon le milieu du siècle. La transition de l'Europe vers des véhicules à émissions faibles ou nulles sera accélérée, tandis que l'efficacité énergétique des camions et autocars devra être renforcée. Il faut supprimer les obstacles aux services de mobilité innovants.
- **Le secteur énergétique et les fournisseurs de carburants** pourront planifier des investissements dans les énergies de dernière génération pour les transports, telles que les biocarburants avancés.

- **Le secteur des transports est un employeur important.** Les travailleurs recevront de l'aide pour acquérir les compétences nécessaires pour s'adapter à la transition technologique vers une mobilité à faible taux d'émissions, dans le cadre de la [nouvelle stratégie pour les compétences en Europe](#).
- La stratégie prévoit les outils dont ont besoin les décideurs politiques dans les **États membres**, aux niveaux **régional et local**, pour mettre au point leurs propres stratégies pour une mobilité à faible taux d'émissions là où les problèmes se manifestent avec le plus d'acuité.

Moyens financiers disponibles pour soutenir les actions

La stratégie s'appuie sur des mécanismes et des fonds existants. Le [plan d'investissement pour l'Europe](#) du président Juncker joue un rôle très important, de nets progrès ayant déjà été accomplis en rapport avec des projets en voie d'être financés dans le cadre du [Fonds européen pour les investissements stratégiques](#). En outre, les [Fonds structurels et d'investissement européens](#) comprennent une enveloppe de 70 milliards d'euros consacrée aux transports, 39 milliards d'euros étant affectés au soutien de la transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, dont 12 milliards d'euros pour la seule mobilité urbaine durable et à faible intensité de carbone. Dans le cadre du programme de recherche [Horizon 2020](#), 6,4 milliards d'euros sont réservés à des projets de mobilité à faible intensité de carbone.

Retombées pour la population et les consommateurs européens

Lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre dans les États membres, la stratégie aura des retombées en matière d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction du bruit, de réduction de la congestion et d'amélioration de la sécurité.

Les consommateurs profiteront de véhicules plus performants et moins énergivores. Ils jouiront aussi de [meilleures infrastructures pour les carburants de substitution](#), de meilleures connexions entre les modes de transport, d'une meilleure sécurité et de retards moins nombreux grâce au déploiement des [technologies numériques](#).

De meilleures informations leur permettront de faire des choix avisés pour satisfaire leurs besoins de mobilité au quotidien. Par exemple, l'[étiquetage des voitures](#) sera réexaminé et les avantages respectifs des carburants de substitution seront indiqués plus clairement.

Une stratégie visant à rendre le système de transport plus efficient

Les technologies numériques, en particulier les STI-C (systèmes de transport intelligents coopératifs) offrent des perspectives considérables pour améliorer la sécurité routière ainsi que l'efficacité et l'attractivité des transports. La Commission élabore actuellement un plan visant à stimuler l'utilisation de ces technologies, notamment [les communications entre les véhicules et entre les véhicules et les infrastructures](#). Elle travaille également à l'amélioration de la [tarification routière](#) afin de la rendre plus équitable et plus efficiente et de mieux tenir compte des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. Les travaux portent notamment sur des normes communes pour doter l'UE d'un système de redevances fondées sur la distance. La Commission prendra en outre de nouvelles mesures visant à promouvoir les connexions entre les modes de transport, contribuant ainsi à créer des chaînes logistiques sans rupture.

Une stratégie pour promouvoir l'utilisation d'énergies à faible taux d'émissions dans les transports

Les transports dans l'UE restent tributaires du pétrole à raison de quelque 94 % de leurs besoins énergétiques. Dans sa stratégie, la Commission envisage les moyens d'accélérer l'utilisation d'énergies de substitution à faible taux d'émissions, telles que les biocarburants avancés, l'électricité, l'hydrogène et les carburants de synthèse renouvelables en créant de fortes incitations à innover. De telles mesures pourraient accroître la part des énergies à faible taux d'émissions, qui couvriraient environ 15 à 17 % de la demande en énergie du secteur des transports en 2030 en lieu et place des produits pétroliers.

La Commission réfléchit également à de meilleures synergies entre les systèmes énergétiques et les systèmes de transport, par exemple pour résoudre les difficultés posées par la distribution d'électricité aux heures de pointe. Le rechargement des véhicules électriques s'en trouverait facilité.

En vertu de la [directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs](#), les États membres sont tenus de mettre en œuvre [des normes communes, notamment une norme commune pour les prises de recharge des véhicules électriques, et de déployer des infrastructures pour les carburants de substitution](#). En coopération avec les États membres et les organismes européens de

normalisation, les travaux se poursuivent pour améliorer l'interopérabilité et la normalisation, en particulier dans le secteur de l'électromobilité. En outre, la Commission élaborera une méthodologie permettant de comparer aisément les prix de l'électricité et d'autres carburants classiques et de substitution.

Une stratégie pour créer un marché des véhicules à émissions nulles

La Commission a proposé et a d'ores et déjà apporté d'importantes améliorations aux modalités de mesure et de vérification des [émissions des véhicules](#). Il s'agit d'une condition indispensable pour que les normes aient un impact et que les consommateurs puissent s'y fier. La Commission travaille à l'élaboration de normes applicables aux voitures et aux camionnettes après 2020. Il faudra réduire davantage encore les émissions des moteurs à combustion classiques après 2020. Des véhicules à émissions faibles ou nulles devront être déployés et gagner des parts de marché importantes. Leur déploiement améliorera considérablement la qualité de l'air, en particulier dans les villes. Parallèlement à la stratégie, la Commission lance une consultation publique afin de réviser le cadre législatif actuel en ce qui concerne les normes applicables aux voitures et camionnettes après 2020.

Afin d'encourager la demande des utilisateurs, la Commission s'emploie à améliorer l'information des clients, par exemple en révisant la [directive sur l'étiquetage des voitures](#), et à introduire des incitations dans les règles en matière de marchés publics, dans le cadre d'une révision de la [directive sur les véhicules propres](#). Ce pourrait être très opérant pour soutenir, par exemple, le déploiement des bus urbains à émissions nulles.

Des mesures plus volontaristes pour les camions, les autocars et les autobus

La Commission va accélérer les travaux visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des camions et des autocars. Ces émissions représentent aujourd'hui environ un quart des émissions de dioxyde de carbone du transport routier et cette part devrait encore augmenter.

Si les camions, les autobus et les autocars ont été soumis aux mêmes normes de pollution atmosphérique que les voitures et les camionnettes, et doivent désormais les respecter dans des conditions de conduite réelles, l'UE n'a pas mis en place de normes en matière de consommation de carburant pour ces catégories de véhicules, ni de régime de contrôle de leurs émissions de dioxyde de carbone. D'autres parties du monde, comme les États-Unis, la Chine, le Japon et le Canada, ont déjà introduit des normes, avec la participation de certains constructeurs européens.

Parallèlement à sa stratégie, la Commission lance une consultation publique qui se concentre principalement sur le contrôle et la déclaration des émissions mais vise également à obtenir un premier retour d'information sur les normes.

Action au niveau mondial

L'UE est résolue à parvenir à un accord pour réduire les émissions dues à l'aviation internationale par un [mécanisme de marché mondial](#). Cette mesure, ainsi que d'autres, comme la norme internationale sur les émissions de dioxyde de carbone des avions neufs, adoptée récemment, sont destinées à assurer une croissance neutre en carbone de l'aviation internationale à partir de 2020. L'UE réexaminera son propre dispositif intérieur (le volet aviation du système d'échange de quotas d'émission de l'UE) en fonction des conclusions de l'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui se tiendra cet automne.

L'UE est également déterminée à parvenir à un accord mondial contraignant pour la collecte et la communication des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre provenant du [transport maritime international](#). Cette initiative doit être complétée par un accord international sur un objectif de réduction des émissions pour le secteur du transport maritime. L'UE dispose déjà d'une législation qui oblige les navires faisant escale dans les ports de l'UE à contrôler, déclarer et vérifier leurs émissions à partir de 2018. Si un accord international est conclu, l'UE pourrait revoir sa législation pour l'adapter à un système mondial.

Pour en savoir plus

Pour le texte de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions – Fiche d'information et analyse justificative, voir [ici](#)

[Site web d'information](#) de la DG CLIMA (y compris les documents juridiques)

[EPSC note on low emission mobility](#)

[Communiqué de presse](#): Union de l'énergie et action pour le climat: accompagner la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone

[Fiche d'information](#): Questions et réponses sur la proposition relative à la prise en compte du secteur de l'utilisation des terres dans le cadre d'action de l'UE pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030

[Fiche d'information](#): Questions et réponses sur la proposition de la Commission relative aux réductions contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030

[1] En l'état actuel de la législation de l'UE, sont considérés comme des véhicules à émissions faibles ceux dont les émissions à l'échappement sont inférieures à 50g/km. Cette catégorie comprendrait certains véhicules hybrides rechargeables, les véhicules tout électriques et les véhicules à pile à combustible (c'est-à-dire les véhicules fonctionnant à l'hydrogène). Dans les deux derniers cas, il s'agit également de véhicules à émissions nulles.

MEMO/16/2497

Personnes de contact pour la presse:

[Anna-Kaisa ITKONEN](#) (+32 2 29 56186)

[Nicole BOCKSTALLER](#) (+32 2 295 25 89)

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