



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 novembre 2017  
(OR. en)

14215/17

**TRANS 465**  
**ENV 920**  
**CLIMA 303**  
**COMPET 746**  
**IND 295**  
**SOC 712**

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Pour le secrétaire général de la Commission européenne,  
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur

Date de réception: 9 novembre 2017

Destinataire: Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil  
de l'Union européenne

---

Objet: Communication de la COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN,  
AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET  
AU COMITÉ DES RÉGIONS  
Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions  
Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à  
ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 675 final.

---

p.j.: COM(2017) 675 final



Bruxelles, le 8.11.2017  
COM(2017) 675 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU  
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ  
DES RÉGIONS**

**Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions**

**Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses  
consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs**

*«Je voudrais que l'Europe soit à l'avant-garde de la lutte contre le changement climatique.*

*La Commission voudrait rendre notre industrie plus forte et plus compétitive.*

*J'invite l'industrie automobile à faire amende honorable et à corriger le tir. Au lieu de chercher à tromper et à induire en erreur, les constructeurs devraient investir dans les voitures propres qui sont celles de demain.*

*La Commission présentera sous peu une proposition de réduction des émissions de carbone dans le secteur des transports.»*

Le président Jean-Claude Juncker,  
discours sur l'état de l'Union, 13 septembre 2017

## 1. Introduction

Le **changement climatique** est l'un des plus grands enjeux auxquels l'humanité est confrontée aujourd'hui. L'avenir de notre planète est en jeu. La communauté internationale l'a reconnu en décembre 2015 à Paris, où un accord véritablement historique sur le changement climatique a été conclu. L'accord de Paris a montré que la transition vers une société moderne et à faibles émissions de carbone n'est pas seulement indispensable, mais aussi possible désormais.

**L'Union européenne montre l'exemple. Son action pour mener la lutte mondiale contre le changement climatique** figure en bonne place dans son programme positif consistant à contribuer à une «*Europe qui protège, donne les moyens d'agir et défend*»<sup>1</sup>. La **transition vers une économie moderne à faibles émissions de carbone** est une priorité politique clé de la Commission européenne et s'inscrit dans le cadre de l'établissement d'une **union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique**. L'objectif est de renforcer la capacité de l'Europe à relever le défi du changement climatique et d'améliorer la qualité de vie des citoyens, tout en maintenant et en accroissant l'avantage concurrentiel de nos industries en matière de création d'emplois, d'établissement d'une croissance économique durable et d'incitation à innover dans les technologies des énergies renouvelables. Cela signifie que l'Europe doit s'efforcer de devenir numéro un mondial dans les domaines de l'innovation, de la numérisation et la décarbonation<sup>2</sup>. Ces évolutions peuvent également être perturbantes car, si elles créent de nouveaux emplois, elles en rendent d'autres obsolètes et nécessitent de nouvelles compétences et un recyclage. La transition vers une économie à faibles émissions de carbone est donc à la fois une chance et un pari difficile pour l'industrie de l'UE.

Le secteur des transports apporte une contribution considérable à l'économie, à l'emploi et à la mobilité des citoyens dans l'UE. Le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 11 millions de personnes dans l'UE, ce qui représente plus de 5 pour cent de l'emploi total<sup>3</sup>, et génère près de 5 pour cent du produit intérieur brut de l'UE<sup>4</sup>. Il intervient pour quelque 20 pour cent des exportations de l'UE vers ses principaux partenaires commerciaux.

Toutefois, le transport est aussi un grand contributeur aux émissions de gaz à effet de serre de l'Europe – il se classe en deuxième position après l'énergie – et est responsable d'une pollution atmosphérique de plus en plus grave dans nos zones urbaines. Toutes les prévisions indiquent que l'activité de transport en Europe continuera de s'accroître. De 2010 à 2050, on estime que le transport de passagers enregistrera une croissance de 42 pour cent environ. Quant au fret, il devrait croître de 60 %<sup>5</sup>. Ces tendances rendent d'autant plus difficile la mise en place d'un système de mobilité qui soit durable.

Le transport représente près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Europe et constitue la principale cause de la mauvaise qualité de l'air dans les villes, ce qui représente une grave menace

<sup>1</sup> Discours sur l'état de l'Union (2016) du président Juncker, 14 septembre 2016; conclusions du Conseil européen, 24 octobre 2014.

<sup>2</sup> COM(2017) 479.

<sup>3</sup> Enquête d'Eurostat sur les forces de travail, données pour 2016, section H de la NACE: «Transports et entreposage».

<sup>4</sup> Eurostat, comptes nationaux, données pour 2014, section H de la NACE: «Transports et entreposage».

<sup>5</sup> Toutes les données sont mentionnées dans le document de travail des services de la Commission SWD(2017) 177.

pour la santé publique. Le transport routier est à lui seul responsable de près d'un cinquième des émissions totales de l'UE et de 73 pour cent des émissions du secteur des transports<sup>6</sup>.

Si aucune mesure n'est prise pour réduire ses émissions, le transport risque de devenir la principale source d'émissions, neutralisant les progrès réalisés dans d'autres secteurs et mettant en péril la capacité de l'UE d'atteindre ses objectifs globaux de réduction des émissions. **Il est donc essentiel d'agir de manière déterminée sur les émissions du secteur des transports.**

L'ambition d'une mobilité à faibles émissions est ancrée dans les stratégies essentielles de l'UE dans ce domaine, et principalement dans la stratégie pour l'union de l'énergie de février 2015, dans laquelle la transition vers un secteur des transports décarboné et économe en énergie était considérée comme revêtant une importance capitale<sup>7</sup>. Des mesures concrètes ont ensuite été exposées dans la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions adoptée en juillet 2016: ces mesures sont en cours de mise en œuvre<sup>8</sup>. Plus tôt cette année, en réaction aux profondes transformations en cours dans le secteur des transports, l'initiative «L'Europe en mouvement» a présenté un programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous, accompagné d'un premier paquet de propositions<sup>9</sup>. Tout récemment, la Commission a présenté une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE, visant à donner des moyens aux industries européennes pour qu'elles continuent à stimuler l'emploi et la croissance durable dans un environnement changeant et exigeant<sup>10</sup>.

Le paquet de propositions de ce jour, qui s'inscrit dans le cadre de l'initiative «L'Europe en mouvement»<sup>11</sup>, a pour objectif principal d'aider l'industrie automobile européenne et le secteur de la mobilité à se préparer pour l'avenir en établissant les bonnes conditions et les bonnes incitations pour permettre à **l'industrie d'être compétitive au niveau mondial, ainsi que de générer de l'innovation, de la croissance et de l'emploi**. Dans le même temps, les mesures proposées visent à faire en sorte que la mobilité soit, à l'avenir, **propre, accessible et abordable pour tous**, et que la confiance des consommateurs puisse être rétablie. Cela est essentiel, compte tenu de la crise de confiance liée aux émissions des véhicules au diesel provoquée par l'industrie automobile. Les règles doivent être solides et appliquées correctement, les Européens doivent bénéficier de solutions de transport accessibles et abordables pour remplacer les véhicules fonctionnant aux carburants fossiles, et les investissements dans les infrastructures pour carburants alternatifs doivent être ciblés et coordonnés en conséquence.

Le présent paquet établira des règles claires, réalistes et applicables pour aider à garantir des conditions de concurrence équitables entre les acteurs de l'industrie en Europe et accroître

---

<sup>6</sup> Dans l'UE, près de trois fois plus de personnes meurent prématurément en raison de la pollution due aux transports que d'un accident de la route, et des millions de personnes souffrent toute leur vie de maladies respiratoires et cardiovasculaires. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en)

<sup>7</sup> COM(2015) 80.

<sup>8</sup> COM(2016) 501.

<sup>9</sup> COM(2017) 283.

<sup>10</sup> COM(2017) 479.

<sup>11</sup> Le présent paquet se base sur de nombreux autres axes de travail stratégiques de la Commission européenne, dont le plan d'investissement, l'union des marchés des capitaux, le marché unique numérique, le socle européen des droits sociaux, la stratégie en matière de compétences, l'action pour le climat et l'économie circulaire.

leur crédibilité. Il mettra également en place une orientation claire en vue de réaliser les engagements pris par l'UE au titre de l'accord de Paris et stimulera tant l'innovation dans les nouvelles technologies et les nouveaux modèles d'entreprise que dans une utilisation plus efficiente de tous les modes de transport de marchandises. En outre, les mesures de facilitation présentes dans ce paquet contribueront à garantir une transition douce et à rendre la voie à suivre plus prévisible. Les consommateurs ne passeront véritablement aux véhicules propres et à d'autres solutions de mobilité propre que si des infrastructures pour carburants alternatifs sont disponibles et s'ils peuvent prendre des décisions éclairées sur la base des coûts des différents types de carburants proposés et du coût total de la propriété sur toute la durée de vie du véhicule. Enfin, ces mesures visent également à rendre les nouveaux services de mobilité accessibles à tous les Européens et à fournir aux travailleurs, aux collectivités et aux membres de la chaîne de valeur de l'industrie automobile, ainsi qu'à d'autres acteurs susceptibles d'être lésés par cette transition, de nouvelles perspectives d'avenir.

Les nouvelles **normes de CO<sub>2</sub>** aideront les fabricants à innover et à commercialiser des véhicules à faibles émissions. La **directive sur les véhicules propres** promouvra des solutions de mobilité propre dans le cadre des marchés publics et fournit dès lors une base solide pour stimuler la demande et le déploiement futur de solutions de mobilité propre. Le paquet comprend également des mesures d'appui à l'investissement pour le **déploiement transeuropéen d'infrastructures pour carburants alternatifs**, ainsi que des normes communes. Une **méthodologie permettant aux consommateurs de comparer aisément les prix des carburants** est en cours d'élaboration. La révision de la **directive sur les transports combinés**, qui promeut l'utilisation combinée de différents modes de transport de marchandises (p. ex. camions et trains), et de la **directive sur les services de transport de passagers par autocar**, qui stimulera le développement de liaisons par autobus sur de longues distances dans toute l'Europe et offre des solutions de substitution à l'usage de la voiture privée, contribuera également à réduire les émissions liées au transport et la congestion routière. Ces initiatives concourront également à la politique industrielle intégrée de l'UE<sup>12</sup>, afin que les véhicules et les autres solutions de mobilité de demain, ainsi que leurs composants, soient inventés et produits dans l'UE, l'**initiative en matière de batteries** revêtant une importance stratégique particulière en l'espèce. Ces initiatives se veulent efficaces sur le plan des coûts, neutres sur le plan technologique et inclusives sur le plan social.

Ce deuxième paquet «L'Europe en mouvement» aborde donc **trois priorités politiques clés**:

- une Europe qui protège la planète;
- une Europe qui donne les moyens d'agir à ses citoyens;
- une Europe qui défend son industrie et ses travailleurs.

## **2. Une Europe qui protège: le rôle déterminant de l'UE dans le cadre de Paris et dans l'élaboration de normes internationales**

Le problème de la mobilité durable est mondial et commun à un nombre croissant de pays et de villes du monde. Il stimule la forte demande mondiale pour des produits, technologies et modèles d'entreprises propres, qui soutiennent la mobilité durable, ce qui ouvre de larges perspectives commerciales pour une industrie de l'UE compétitive dans ce secteur.

---

<sup>12</sup> COM(2017) 479.

Il est essentiel que l'UE promeuve la prochaine génération de normes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports. Cela adressera un signal clair au marché et aidera à maintenir la position de pointe de l'UE dans la lutte contre le changement climatique tout en renforçant la compétitivité de l'industrie européenne et en garantissant que l'Europe reste le principal pourvoyeur de normes dans l'industrie de la fabrication automobile. La proposition de **nouvelles normes de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes après 2020** est donc un élément essentiel du présent paquet. Ces normes aideront les États membres à atteindre leurs objectifs climatiques pour 2030 et permettront aux villes d'améliorer la qualité de vie et la santé de leurs habitants<sup>13</sup>. Depuis son introduction en 2009, on estime que le règlement existant sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers a permis de réduire les émissions des voitures à hauteur de 65 à 85 pour cent<sup>14</sup>. Dans le même temps, ces normes lieront la mise en œuvre du cadre de Paris au programme de commerce mondial de l'Europe en donnant à nos industries un avantage concurrentiel, leur permettant d'exporter leurs produits et de tirer parti de marchés en expansion, alors que la demande mondiale pour les véhicules propres s'accroît. La révision de la **directive sur les véhicules propres** contribuera à stimuler la demande du public pour ces véhicules dans l'UE. Une base industrielle et un marché bien établis dans l'UE sont essentiels pour renforcer notre potentiel d'exportation.

La promotion de la multimodalité et la combinaison efficace de différents modes de transport sont également capitales pour réduire les émissions. La révision de la législation sur les **transports combinés** stimulera l'utilisation combinée de camions et de trains, de barges ou de navires pour le transport de marchandises, en le rendant plus compétitif par rapport au seul transport routier. La réduction du nombre de camions en circulation entraînera une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la pollution atmosphérique imputables au secteur du transport de marchandises, ainsi qu'une réduction de la congestion et des accidents sur nos routes<sup>15</sup>.

De même, la proposition de la Commission de réviser la directive sur les **services de transport de passagers par autocar** améliorera la mobilité des citoyens en stimulant le développement des liaisons par autobus, offrant ainsi des solutions de substitution à l'utilisation des voitures particulières et augmentant l'utilisation de modes de transport public durables<sup>16</sup>. Ces services auront également des effets économiques et sociaux positifs, en ce qu'ils répondront mieux aux besoins des consommateurs et offriront de véritables solutions aux personnes à faibles revenus.

Ces propositions législatives seront soutenues et renforcées par le large éventail de mesures de facilitation prévues dans le présent paquet.

### **3. Une Europe qui donne les moyens d'agir: pas de consommateurs de second rang et aucune région laissée pour compte**

La liberté dont jouissent les citoyens de se déplacer librement sur tout le territoire de l'Union est l'une des grandes réalisations de l'Union européenne. Elle a permis aux personnes de voyager facilement entre États membres, que ce soit à des fins professionnelles ou d'agrément. L'UE se doit de faciliter la liberté de circulation de ses citoyens par-delà les

---

<sup>13</sup> COM(2016) 482.

<sup>14</sup> Ricardo-AEA and TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011*: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

<sup>15</sup> COM(2017) 648.

<sup>16</sup> COM(2017) 647.

frontières. Le secteur des transports continuera de croître, mais il doit se développer de manière durable<sup>17</sup>. Face aux embouteillages quotidiens et à la crise des émissions des voitures au diesel, il est compréhensible que des voix s'élèvent pour que le transport routier contribue à améliorer la santé et la qualité de l'air. Ces appels ont parfois conduit à l'adoption de mesures, au niveau local, visant à décourager l'utilisation de la voiture dans les zones urbaines, mesures qui influencent déjà les choix de mobilité des consommateurs.

À la suite de la débâcle liée aux émissions des voitures au diesel et de la grave crise de confiance des consommateurs qu'elle a engendrée, la Commission a déjà pris des mesures pour garantir que les consommateurs seront davantage gagnants et rétablir la confiance dans l'approche suivie par l'UE. Nous mettons en place un **cadre de réception par type solide** fondé sur de nouvelles procédures d'essais qui garantiront un respect effectif des règles<sup>18</sup>. Ce cadre fournira également une plateforme solide pour l'application des nouvelles normes d'émissions de CO<sub>2</sub> après 2020.

Nous devons également veiller à faciliter **l'accès des consommateurs** à de nouvelles formes de mobilité plus propres et **abordables** et faire en sorte que les avantages de ces nouveaux services de mobilité soient disponibles à tout un chacun et soient répartis de manière équitable dans toute l'Union. Les nouvelles technologies et les modèles d'entreprise innovants et collaboratifs rendent notre système de mobilité plus durable. Nous devons toutefois éviter qu'ils créent une fracture numérique et donc entraînent de nouvelles inégalités ou privent certaines régions des avantages tirés de ces innovations.

Les **solutions à faibles émissions et à émissions nulles** ne se généraliseront pas sur les routes européennes sans **infrastructures adéquates pour carburants alternatifs**. L'industrie annonce maintenant des investissements considérables, en particulier dans la production de véhicules électriques. Des infrastructures suffisantes seront indispensables pour attirer les consommateurs vers des solutions de substitution crédibles aux véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels. Le calendrier 2020-2025 sera critique en Europe, les projections actuelles indiquant que les véhicules à faibles émissions et à émissions nulles représenteront jusqu'à 7 pour cent des véhicules sur les routes européennes en 2025<sup>19</sup>. Il faudra mobiliser les investissements rapidement pour que le manque d'infrastructures appropriées ne devienne pas un obstacle pour l'avenir.

L'UE possède déjà un cadre d'action clair en matière d'infrastructures pour carburants alternatifs; les États membres ont un rôle essentiel à jouer dans son déploiement sur leur territoire<sup>20</sup>. Toutefois, **le niveau d'ambition des stratégies nationales est insuffisant pour répondre à la demande future**. En outre, il est important que les infrastructures et les services soient interopérables par-delà les frontières. Pour les consommateurs, la mobilité à faibles émissions doit être synonyme de mobilité exempte de problèmes<sup>21</sup>. Les pouvoirs publics et les acteurs du marché doivent veiller à ce que les services d'infrastructures soient interopérables.

---

<sup>17</sup> COM(2016) 501.

<sup>18</sup> COM(2016) 031. Par ailleurs, de nouveaux protocoles d'essai ont été établis au niveau de l'UE pour tester les émissions des voitures tant en conditions de conduite réelles qu'en laboratoire; ils s'appliquent aux nouveaux types de véhicules depuis septembre 2017.

<sup>19</sup> SWD(2017) 650.

<sup>20</sup> Directive 2014/94.

<sup>21</sup> «[J]e vois un navetteur [...] recharger sa voiture électrique sur une aire d'autoroute, comme nous-mêmes faisons le plein d'essence aujourd'hui», discours du président Juncker au Parlement européen, novembre 2014.

Le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs doit s'accélérer et des lacunes être comblées<sup>22</sup>. C'est là que l'UE peut et doit faire la différence. Le soutien financier de l'UE sera essentiel pour couvrir en partie les besoins de financement dans les domaines où les défaillances du marché en matière d'investissement persistent, par exemple le réseau central transeuropéen de transport. Ce soutien public devrait être considéré comme un moyen de mobiliser des investissements privés importants, notamment au moyen de nouvelles méthodes de financement telles que la combinaison de subventions et de prêts, comme préconisé dans le plan d'investissement pour l'Europe<sup>23</sup>. Le paquet contient **un plan d'action pour stimuler l'investissement dans les infrastructures pour carburants alternatifs** et mettre en place un réseau de stations de recharge et de ravitaillement rapides et interopérables dans toute l'Union<sup>24</sup>.

La Commission augmente son soutien financier pour mobiliser des investissements publics et privés aux fins du déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs et, à cette fin, met à disposition une enveloppe allant jusqu'à 800 millions d'EUR<sup>25</sup>. Ce montant sera combiné aux fonds considérables déjà consacrés à ce domaine dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et des Fonds structurels et d'investissement européens<sup>26</sup>. La politique de cohésion peut soutenir l'établissement d'infrastructures pour carburants alternatifs, pour tous les modes de transport et tous les types de carburants, comme des stations de recharge dans les villes ou les collectivités de taille plus modeste, mais aussi aider à financer l'achat de véhicules utilisant des carburants alternatifs, comme des bus urbains propres<sup>27</sup>.

Une coopération et une coordination étroites entre la Commission, les États membres et le niveau local sont nécessaires pour faire en sorte que toutes les lacunes soient comblées et que les consommateurs et leurs véhicules propres ne soient pas abandonnés à leur sort. Les conducteurs doivent avoir l'assurance de pouvoir traverser l'UE en ayant aisément accès à des points de recharge où et quand ils en ont besoin. **Aucune région, aucun consommateur de l'UE ne doit être laissé pour compte.**

Le présent paquet aide les États membres, les régions et les villes à élargir leurs offres de transport propre aux citoyens. À cela s'ajoute le fait que des marchés publics **promouvant les**

---

<sup>22</sup> 1,5 milliard d'EUR sont nécessaires uniquement pour équiper les couloirs du réseau central transeuropéen de transport d'une infrastructure de base pour tous les carburants alternatifs d'ici à 2025. Les besoins d'investissement sont nettement plus élevés lorsqu'on prend en compte l'ensemble du réseau de transport.

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan\\_fr](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_fr)

<sup>24</sup> COM(2017) 652.

<sup>25</sup> La Commission débloque aujourd'hui 350 millions d'EUR du budget du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe consacré aux transports, qui pourraient générer jusqu'à 1,7 milliard d'EUR d'investissements globaux provenant, notamment, du Fonds européen pour les investissements stratégiques, de la Banque européenne d'investissement et des banques publiques et privées au titre de l'appel à propositions «mixte» au titre du MIE. Jusqu'à 450 millions d'EUR provenant des recettes non décaissées du programme NER300 seront mis à disposition au moyen de l'instrument de prêt du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, géré par la Banque européenne d'investissement. Pour de plus amples informations: [https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_fr)

<sup>26</sup> Environ 70 milliards d'EUR provenant des Fonds de cohésion et des Fonds régionaux et structurels européens ont été programmés pour rendre le système de transport de l'UE plus efficient, plus écologique et moins générateur d'émissions de carbone.

<sup>27</sup> Des régions ultrapériphériques pourraient servir de cadre aux essais de solutions énergétiques alternatives et propres. Voir COM(2017) 623.

**véhicules propres<sup>28</sup> contribuent à l'adoption, par le marché, de véhicules propres.** Les villes jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de l'accord de Paris, notamment grâce à leurs politiques de mobilité propre. La cérémonie de la Convention des maires qui se tiendra en février 2018 rassemblera plus de 700 maires européens afin d'encourager davantage ces actions au niveau local.

En outre, le paquet sera complété par les travaux en cours en vue d'améliorer la capacité des consommateurs à affiner leur choix lorsqu'ils achètent ou utilisent un véhicule et ce, grâce à une **méthodologie permettant de comparer les coûts des différents types de carburants disponibles**, qui leur montre les avantages du passage à des solutions de mobilité plus propres. À cet effet, la Commission élabore, avec les États membres, une **méthodologie européenne de comparaison des prix des carburants** et a déjà mis en place un **outil de conduite écologique** permettant aux consommateurs de comparer les effets des différentes technologies sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub><sup>29</sup>.

Le «**Mécanisme européen pour des transports propres**» a été lancé par la Commission et la Banque européenne d'investissement afin de financer des projets en matière de transports propres, axés sur les transports publics, grâce aux financements du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et/ou du Fonds européen pour les investissements stratégiques. 35 milliards d'EUR sont disponibles au titre du **Fonds européen de développement régional** pour soutenir un secteur des transports décarboné et économe en énergie, dont 12,4 milliards d'EUR sont réservés à des transports urbains propres. Le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, en particulier au moyen de la coopération territoriale européenne («Interreg»), peut être effectué de manière cohérente aux niveaux régional et local. Plusieurs États membres ont déjà saisi l'occasion pour programmer le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs ou pour acquérir du matériel roulant propre pour les transports publics (bus électriques, par exemple). À titre d'exemple, en République tchèque, le programme relatif aux transports soutient (à hauteur de quelque 30 millions d'EUR) le déploiement de points de recharge pour les véhicules électriques. L'achat de bus électriques grâce au soutien des Fonds structurels et d'investissement européens est envisagé par plusieurs États membres, dont la Pologne, la Slovaquie, la République tchèque, la Slovénie et l'Espagne.

#### **4. Une Europe qui défend: promouvoir la compétitivité industrielle de l'UE pour favoriser l'emploi, la croissance et l'investissement**

La nécessité d'affronter le défi énergétique et climatique constitue pour l'industrie de l'UE une occasion unique d'accroître sa compétitivité et de renforcer son rôle de chef de file au niveau mondial grâce à l'innovation. Nos principaux partenaires commerciaux suivent déjà cette voie, la Chine s'étant fixé des objectifs ambitieux pour la production et l'importation de véhicules propres (électriques et propulsés par des piles à combustible) en 2019 et 2020, qui représentent environ 5 % du total des ventes nouvelles pour 2019. La voiture est une invention européenne et l'Europe doit prendre l'initiative de la réinventer.

Aujourd'hui plus que jamais, l'industrie de l'UE en général et les secteurs de l'automobile et de la mobilité en particulier font face à une profonde mutation de leurs activités, de leurs offres de produits et de leurs procédés. La réduction des émissions, l'innovation relative aux systèmes de propulsion électrique, la conduite autonome et les véhicules connectés font partie

<sup>28</sup> COM(2017) 653.

<sup>29</sup> <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/#/>

des évolutions les plus marquantes de ces secteurs, tandis que la numérisation et l'automatisation transforment profondément les procédés de fabrication traditionnels. Les chaînes de valeur du secteur automobile, y compris les composants, évoluent rapidement avec l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché. Dans le même temps, le secteur automobile européen a aujourd'hui la tâche importante de regagner la confiance des consommateurs.

Le secteur automobile, qui emploie 12 millions de personnes dans des activités de construction, de vente, d'entretien et de transport et représente 4 % du produit intérieur brut de l'UE, est essentiel à la prospérité de l'Europe. Le secteur automobile de l'UE fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur. Avec plus de 50 milliards d'EUR d'investissements annuels, il est le plus grand contributeur privé européen à la recherche et au développement<sup>30</sup>.

Notre ambition est de rendre l'industrie de l'UE plus forte et plus compétitive à long terme. **L'innovation, la numérisation et la décarbonation sont les éléments fondamentaux qui permettront de préserver le premier rang de l'Europe dans le secteur automobile de demain.** Il s'agit d'un pilier central de la politique industrielle globale de l'UE<sup>31</sup>.

Ces transformations industrielles en cours exercent également une forte pression sur les travailleurs pour les amener à s'adapter; elles doivent dès lors être accompagnées de mesures destinées à garantir une transition sans heurts et à renforcer la résilience, de sorte que les **travailleurs et les communautés puissent tirer parti des nouvelles opportunités qui se présentent.** Ces mesures doivent tenir compte des nouveaux besoins en matière d'emploi, soutenir l'apprentissage tout au long de la vie et aider les travailleurs dans leur transition d'un emploi à l'autre en fournissant un soutien actif aux travailleurs des secteurs touchés qui pourraient être contraints de quitter leur secteur pour se reformer et trouver un nouvel emploi. La Commission, en partenariat avec les États membres et les parties prenantes telles que les employeurs, les représentants des travailleurs et les prestataires d'enseignement et de formation, soutient la résilience et la compétitivité des marchés du travail, remédie aux pénuries et inadéquations de qualifications et favorise le développement de nouvelles compétences au moyen d'un apprentissage à l'étranger. À cet égard, la stratégie de l'UE en matière de compétences<sup>32</sup>, le plan de coopération sectorielle en matière de compétences<sup>33</sup>, le Fonds social européen et le programme Erasmus+<sup>34</sup> figurent parmi les principales initiatives. La Commission a également présenté des moyens d'optimiser le potentiel d'innovation de l'Europe au moyen d'une «spécialisation intelligente» au niveau régional, consistant notamment à renforcer la résilience sociale au sein des communautés en générant de l'activité économique tout en créant de l'emploi, et à apporter un soutien aux régions en transition<sup>35</sup>. Des outils destinés à l'industrie et aux prestataires d'enseignement et de formation seront également mis au point pour soutenir la veille stratégique sur les besoins en compétences et la prévision des compétences<sup>36</sup>.

La législation de l'UE doit définir les incitations appropriées pour maintenir l'industrie sur la voie de la décarbonation et lui conserver sa primauté technologique et globale. Autrement dit,

<sup>30</sup> Voir le rapport GEAR2030. [http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability\\_fr](http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_fr)

<sup>31</sup> COM(2017) 479.

<sup>32</sup> COM(2016) 381.

<sup>33</sup> Le plan de coopération est piloté dans six secteurs, dont le secteur automobile: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=fr>

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node\\_fr](http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_fr)

<sup>35</sup> COM(2017) 376.

<sup>36</sup> <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

les investissements réalisés dans la décarbonation doivent aller de pair avec des investissements dans la numérisation et l'automatisation, de sorte que l'Europe puisse prendre la tête de cette course technologique importante. En dépit de l'expansion rapide prévue pour les véhicules propres, et notamment électriques, on estime qu'en 2030, en l'absence de politiques nouvelles, environ 90 % des voitures circulant sur les routes européennes seront encore propulsées uniquement par un moteur à combustion<sup>37</sup>. Un processus de transformation équilibré et durable exige de poursuivre les investissements visant à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et à commercialiser avec succès un plus grand nombre de véhicules à émissions faibles ou nulles. Cette approche équilibrée laisse de la place pour continuer à améliorer l'efficacité des moteurs à combustion et accordera le temps nécessaire pour le déploiement de l'infrastructure et pour permettre la commercialisation d'un plus grand nombre de véhicules propres performants qui deviendront abordables et accessibles à tous les Européens<sup>38</sup>.

La proposition de la Commission relative aux **normes d'émission de CO<sub>2</sub> applicables aux voitures et aux camionnettes** après 2020 fixe donc des objectifs de réduction à la fois ambitieux et réalistes pour 2025 et 2030. Elle prévoit également un système de comptabilisation fondé sur une valeur de référence exprimant la part des véhicules à émissions faibles ou nulles, au lieu de prescrire telle ou telle technologie avec des quotas fixes. Elle adresse un signal clair et puissant aux investisseurs ciblant les systèmes de propulsion alternatifs et l'infrastructure pour carburants alternatifs, l'objectif étant d'inciter fortement les pionniers à continuer d'investir dans les technologies à faibles émissions de carbone. L'examen à mi-parcours de la législation permettra à la Commission d'en évaluer l'efficacité et, au besoin, de proposer des changements.

La Commission considère qu'il est important de **maintenir une définition des véhicules à émissions faibles ou nulles qui soit technologiquement neutre**, afin de favoriser la pénétration sur le marché des véhicules à émissions faibles ou nulles, qui sont ceux qui présentent le potentiel de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub> le plus élevé, mais aussi ceux qui apportent une contribution très appréciable en termes de qualité de l'air. Cette approche apportera une stabilité réglementaire à l'industrie, en lui accordant suffisamment de temps pour planifier l'avenir tout en accélérant l'augmentation du nombre de véhicules à émissions faibles ou nulles sur le marché de l'UE, au profit des consommateurs européens et de la qualité de vie des citoyens européens, qui respireront un air plus sain dans nos villes.

**Les véhicules connectés et automatisés** recèlent un potentiel important en vue de réduire les problèmes de congestion, les émissions de carbone, la pollution atmosphérique et le nombre de morts sur nos routes. Ces véhicules font déjà leur entrée sur le marché de l'UE et engendrent de nouveaux défis et de nouvelles opportunités pour la compétitivité de l'industrie. Afin de tirer tout le parti possible des programmes d'expérimentation, de recherche et de financement transfrontières à grande échelle tant au niveau de l'UE que des États membres, nous devons veiller à ce que le déploiement et l'adoption de cette technologie à travers les frontières et à l'échelle de l'UE soient entrepris de manière cohérente et bien coordonnés. Outre le soutien qu'elle apporte à la recherche et à l'innovation dans ce domaine, la Commission poursuit ses travaux dans tous les domaines d'action et de réglementation

---

<sup>37</sup> SWD(2017) 650.

<sup>38</sup> «D'ici à 2024, le coût moyen d'utilisation d'un véhicule électrique sur quatre ans devrait s'aligner sur celui d'une voiture à essence.» Voir l'étude du BEUC: [http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122\\_low\\_carbon\\_cars\\_in\\_the\\_2020s-brochure.pdf](http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf)

connexes, en tenant compte notamment des recommandations du groupe de haut niveau GEAR 2030<sup>39</sup>.

Le déploiement à grande échelle de l'électromobilité en Europe impliquera une augmentation significative du nombre de **batteries** requises dans l'UE. En effet, les batteries sont au cœur de cette nouvelle révolution industrielle et un facteur essentiel de la transition vers une mobilité propre. Leur développement et leur production jouent un rôle stratégique dans la transition en cours vers des systèmes de mobilité propre et d'énergie propre.

Les prévisions relatives au marché mondial tablent sur une augmentation de la demande de batteries lithium-ion dans une fourchette comprise entre 210 et 535 GWh d'ici 2025, contre 78 GWh actuellement. En Europe, la demande du marché devrait être comprise entre 37 et 117 GWh en 2025, alors qu'elle est inférieure à 10 GWh aujourd'hui<sup>40</sup>.

La proposition relative aux normes de CO<sub>2</sub> applicables aux voitures et aux camionnettes, qui inclut notamment le système de comptabilisation pour les véhicules à émissions faibles ou nulles, apportera la clarté et la prévisibilité requises pour ce qui est du rythme de déploiement dans l'UE d'ici à 2030, tout en facilitant l'accès des consommateurs à des formes de mobilité abordables et plus propres. Les annonces des constructeurs automobiles relatives aux dates auxquelles les nouveaux modèles électriques seront commercialisés au cours des prochaines années et à l'ambition de ces modèles confirment la hausse attendue de la demande de batteries. D'un point de vue industriel, cette progression de la demande nécessitera des investissements importants dans la chaîne de valeur des batteries d'ici à 2025, notamment pour renforcer considérablement les capacités de production des cellules de batteries. L'Europe a donc l'occasion manifeste d'attirer dans l'UE des investissements couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur.

L'Europe doit donc prendre d'urgence des mesures décisives permettant de **mettre en place une chaîne de valeur complète en vue du développement et de la fabrication de batteries de haute technologie dans l'UE**. Ces mesures doivent concerner toutes les étapes de la durée de vie des batteries, y compris leur réutilisation et leur recyclage, ainsi qu'une utilisation plus efficace des ressources et des matières premières. Il sera aussi essentiel de **passer rapidement du stade de la recherche à celui de l'expérimentation et de la démonstration d'un processus de fabrication de cellules de batteries européennes de pointe**. Les entreprises européennes possèdent le savoir-faire et les capacités nécessaires pour faire de l'Europe le continent à la pointe de l'électromobilité et des batteries de la prochaine génération. L'Europe pourra y parvenir en créant un écosystème de batteries paneuropéen et transsectoriel, capable de traduire l'avance technologique en systèmes de batteries hautement performants et adaptés au client, qui seront produits sur une base compétitive en Europe.

Compte tenu de l'ampleur et de l'urgence des investissements à réaliser, une telle dynamique ne peut être fragmentée. Elle doit se fonder sur une **approche européenne**. Eu égard à l'évolution rapide du paysage concurrentiel mondial, cette approche ne doit pas être axée sur un projet ou une technologie unique, mais bien veiller à promouvoir et à coordonner des projets menés par l'industrie tout au long de la chaîne d'approvisionnement des batteries dans le cadre d'initiatives conjointes, afin de regrouper les compétences et les ressources financières dans ce domaine spécifique. Toute stratégie européenne en faveur des batteries ne

<sup>39</sup> Voir également le rapport GEAR2030.

<sup>40</sup> JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, septembre 2017.

peut se résumer aux seules batteries de véhicules, compte tenu des répercussions importantes pour les systèmes énergétique et de mobilité européens dans leur ensemble et même au-delà, des conséquences manifestes pour la politique industrielle de l'UE et les stratégies de l'Union en matière d'économie circulaire, ainsi que pour les partenariats économiques qu'elle a conclus avec des pays tiers, en particulier en Afrique en ce qui concerne les matières premières<sup>41</sup>.

Pour lancer des projets concrets, la Commission allouera 200 millions d'EUR directement aux activités de recherche et d'innovation portant sur les batteries au titre du programme Horizon 2020 (programme de travail 2018-2020), en plus des 150 millions d'EUR déjà alloués. Par ailleurs, le Fonds européen pour les investissements stratégiques, ainsi que des instruments financiers taillés sur mesure tels que les projets de démonstration InnovFin dans le domaine de l'énergie, peuvent offrir aux projets industriels des conditions de financement attrayantes par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement<sup>42</sup>.

La Commission collabore étroitement avec les principaux acteurs de l'industrie de l'UE et les États membres<sup>43</sup> et examinera à nouveau ces questions dans le contexte des Journées de l'industrie, qui auront lieu en février 2018. L'industrie et la communauté de l'innovation de l'UE piloteront ce processus, travaillant en partenariat étroit avec la Commission, la Banque européenne d'investissement et les États membres intéressés afin de mettre en place une chaîne de développement et de fabrication compétitive et rentable, d'acquérir des marchés importants et de favoriser l'emploi, la croissance et l'investissement partout en Europe. En outre, la Commission dispose de divers instruments pour faciliter des investissements conjoints et une coopération entre acteurs privés et publics de la chaîne de valeur, ainsi que d'un cadre en matière d'aides d'État bien défini pour soutenir de telles actions<sup>44</sup>.

L'UE possède un large éventail d'instruments pouvant être affectés au développement des batteries. Ces instruments comprennent le **Fonds européen pour les investissements stratégiques**, le **Fonds européen de développement régional** (44 milliards d'EUR sont potentiellement disponibles notamment pour la recherche et l'innovation portant sur les batteries dans le cadre des stratégies de spécialisation intelligente mises au point dans les régions de l'UE, et 35 milliards d'EUR pour un secteur des transports économe en énergie et à faibles émissions de carbone), et la Commission européenne allouera 200 millions d'EUR directement aux activités de recherche et d'innovation portant sur les batteries au titre du programme **Horizon 2020** (2018-2020), en plus des 150 millions d'EUR déjà alloués.

## 5. Conclusions

L'objectif du deuxième paquet de propositions s'inscrivant dans le cadre de l'initiative «L'Europe en mouvement» est de veiller à ce que les meilleures solutions de mobilité, équipements et véhicules connectés, automatisés et à émissions faibles ou nulles soient mis au point, commercialisés et produits en Europe et à ce que nous disposions de l'infrastructure d'appui la plus moderne. Il contribue dans le même temps à assainir l'environnement au profit des citoyens et à améliorer leur qualité de vie, notamment grâce à un assainissement de l'air dans les villes et à une réduction des problèmes de congestion. Les mesures proposées dans ce paquet contribuent également à restaurer la confiance des consommateurs.

<sup>41</sup> COM(2014) 297.

<sup>42</sup> <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

<sup>43</sup> Réunion à haut niveau sur le développement et la production de batteries en Europe, le 11 octobre 2017, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-17-3861\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm)

<sup>44</sup> JO C 188 du 20.6.2014, p. 4.

Ce paquet combine donc des mesures axées à la fois sur l'offre et la demande afin de placer l'Europe sur la voie d'une mobilité à faibles émissions et de renforcer la compétitivité de l'écosystème automobile et de mobilité européen. Il adresse des recommandations claires aux États membres pour qu'ils comblient les déficits d'infrastructure existants et couvrent les besoins d'infrastructure recensés, et présente des mesures permettant de mobiliser des financements, au besoin, au niveau de l'UE. Il offrira ainsi une plus grande stabilité des politiques et une sécurité réglementaire accrue et établira des conditions uniformes.

Ce paquet s'appuie également sur bon nombre des autres axes de travail stratégiques de la Commission, qui, entre autres choses, visent à accroître l'installation de bornes de recharge dans les maisons, les bâtiments publics et les parkings<sup>45</sup>, aident les entreprises et consommateurs européens à effectuer la transition vers une économie plus forte et plus circulaire dans laquelle les ressources sont utilisées de manière plus durable<sup>46</sup>, et soutiennent la résilience et la compétitivité des marchés du travail. Il s'adresse à l'ensemble des Européens en tant que citoyens, travailleurs et consommateurs. Il renforcera la compétitivité de l'Europe et apportera des améliorations tangibles, à la fois au sein du marché unique européen, dans les États membres aux niveaux national et régional et dans les régions urbaines.

La Commission appelle toutes les parties prenantes à collaborer étroitement afin de garantir l'adoption et la mise en œuvre rapides de ces différentes propositions et mesures, de manière à pouvoir engendrer et optimiser dès que possible des effets positifs pour l'industrie, les entreprises, les travailleurs et les citoyens de l'UE.

La Commission présentera le troisième et dernier paquet de l'initiative «L'Europe en mouvement» au cours du premier semestre de 2018. Ce dernier paquet comportera des propositions relatives aux émissions de dioxyde de carbone applicables aux camions, un suivi des recommandations adoptées par le groupe de haut niveau GEAR2030<sup>47</sup> le 18 octobre 2017, des actions dans le domaine des véhicules et solutions de mobilité coopératifs, connectés et automatisés, ainsi que des propositions visant à faciliter la documentation électronique pour les transports et à améliorer la sécurité routière dans l'UE.

---

<sup>45</sup> COM(2016) 860.

<sup>46</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy\\_fr](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_fr)

<sup>47</sup> Rapport GEAR2030, octobre 2017.