

Avenir durable pour les transports

2009/2096(INI) - 25/05/2010

Le Conseil a adopté une série de conclusions sur la perspective de **véhicules propres et économes en énergie** pour une industrie automobile compétitive et un transport routier décarbonisé.

Les principaux éléments de ces conclusions peuvent se résumer comme suit :

- le Conseil rappelle que l'Union européenne s'est fixée pour objectif de faire passer, d'ici 2020, la part des énergies renouvelables dans sa consommation finale brute d'énergie à 20% en général et à 10% dans les transports. Il rappelle également que le Conseil « Compétitivité » du 2 mars 2010 a invité la Commission à présenter un **plan d'action en faveur de véhicules propres et à haute efficacité énergétique** (y compris les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables, dont le rôle est de plus en plus important). Il se réjouit en particulier de la présentation par la Commission d'une [communication](#) intitulée "Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie" qui s'appuie sur les mesures en cours et définit une politique ambitieuse à moyen et long terme grâce à un plan d'action et qui renforcera l'avance de l'Europe dans les technologies pour automobiles propres ;

- le Conseil souligne, à la lumière des connaissances scientifiques et commerciales, que les **véhicules électriques** (y compris les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables) **seront bientôt prêts à être commercialisés** par certains constructeurs et sont de mieux en mieux acceptés par les consommateurs, dans la mesure où leurs caractéristiques en matière de sécurité, de normalisation, de consommation électrique, d'incidences sur l'environnement et de prix s'améliorent. De même, le Conseil indique qu'il faut aussi améliorer les performances environnementales et le rendement énergétique des véhicules à combustion interne, notamment par un recours accru aux **biocarburants** de deuxième génération et aux carburants gazeux. En effet, ceux-ci devraient rester prédominants à court et à moyen terme (les véhicules électriques et, dans une perspective à moyen terme, les véhicules à hydrogène constituant une technologie fort prometteuse) ;

- pour accélérer l'acceptation par le marché de véhicules propres et économes en énergie, le Conseil appelle les autorités concernées à mettre en place un **cadre de soutien favorable** destiné à instaurer la confiance des entreprises. Dans ce contexte, l'Union européenne devrait jouer un rôle de premier plan en soutenant le déploiement des systèmes de propulsion alternatifs et des véhicules économes en énergie, ainsi que leur acceptation par les consommateurs, tout en tenant compte du principe de subsidiarité.

En ce qui concerne le **plan d'action présenté dans la communication**, le Conseil souligne la nécessité de :

- mettre l'accent sur la recherche en ce qui concerne les technologies innovantes de stockage et de conversion de l'énergie, telles que les batteries, les piles à combustible et les infrastructures nécessaires correspondantes ;
- soutenir les améliorations décisives apportées aux moteurs à combustion interne, ainsi que d'autres changements radicaux en matière d'amélioration de la performance des véhicules classiques ;
- simplifier et rationaliser les règles administratives pour l'obtention de subventions de recherche européennes ;
- **dégager des moyens financiers importants** grâce notamment au financement de la BEI et aux subventions de recherche européennes.

Le Conseil invite la Commission à consulter les États membres et les parties prenantes et à présenter rapidement des **lignes directrices sur d'éventuelles mesures financières incitant les consommateurs à**

acheter des véhicules verts, en vue de stimuler l'adoption par le marché de véhicules propres et économes en énergie, sans donner de préférence à aucune technologie particulière. Il appelle également les autorités locales, régionales et nationales à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'une main-d'œuvre compétente et qualifiée soit disponible dans le secteur des systèmes de propulsion alternatifs et des technologies économes en énergie.

Parallèlement, le Conseil engage les organismes européens de normalisation à élaborer à titre prioritaire, d'ici au milieu de l'année 2011, une **solution harmonisée pour l'interopérabilité entre les véhicules électriques et les infrastructures de recharge** et à se pencher sur les risques de sécurité et la compatibilité électromagnétique. Les organismes européens de normalisation devraient prendre en compte les solutions techniques existantes et les travaux actuellement menés au sein des organismes internationaux de normalisation tout en encourageant, au niveau international, les normes de l'UE. Le Conseil salue au passage l'intention de la Commission de lancer, en 2011, un projet de démonstration sur **l'électromobilité à l'échelle européenne** qui pourrait intégrer, par-delà les frontières, des projets pilotes nationaux.

Le Conseil invite enfin la Commission à présenter des propositions pour la mise en œuvre des actions prévues dans la communication et par conséquent:

- que la Commission procède à une consultation approfondie afin de proposer des actes législatifs (accompagnés d'analyses d'impact) et des lignes directrices en la matière,
- que le processus CARS 21 soit relancé, avec un mandat révisé, associant davantage les parties prenantes,
- que l'on tire les enseignements des stratégies nationales et des projets pilotes régionaux lancés par des villes et régions européennes en la matière,
- que la Commission rende compte chaque année de la mise en œuvre de la stratégie au Conseil, indépendamment du réexamen obligatoire qui doit être réalisé en 2014,
- que le Conseil s'engage à adopter rapidement les mesures législatives envisagées.