

Conclusions de la Présidence

Conférence au sommet « L'énergie en mouvement : l'Union européenne en quête d'un système de transports routiers propre et sans impact sur le climat », 19 et 20 octobre 2004

Introduction

À l'initiative de la Présidence néerlandaise, des représentants éminents des 25 états membres de l'Union européenne, ainsi que des représentants de l'industrie, d'organisations non gouvernementales et de la communauté scientifique, se sont retrouvés les 19 et 20 octobre 2004 pour débattre de la question : « *Comment l'Europe peut-elle mettre en place un système de transports (routiers) propre et sans impact sur le climat de façon à assurer son approvisionnement futur en énergie et à stimuler une économie novatrice ?* » L'objectif était de permettre à l'Europe de mieux comprendre les implications et l'urgence de ces défis, la contribution que le secteur des transports peut et doit y apporter ainsi que les solutions en perspective. En outre, les débats ont permis d'identifier les prochaines étapes concrètes susceptibles d'apporter à court terme des résultats tangibles pour les citoyens européens.

Les éventuelles contributions que les innovations en matière de carburants et de systèmes de transmission pourraient apporter, condition préalable essentielle si ces défis veulent être relevés à plus long terme, se situaient au cœur des débats. Les innovations écologiquement efficaces de ce type permettent à l'industrie européenne de renforcer sa compétitivité au niveau mondial et de contribuer de manière considérable à la réalisation des objectifs de Lisbonne, approuvés dans le rapport de la commission Kok.

Suite aux débats, la présidence a conclu qu'il existe un vaste consensus sur les points suivants :

- Il est urgent d'agir à court terme sur la régulation des émissions de PM₁₀ et de NO_x, notamment pour des raisons de santé chez les citoyens. L'amélioration des technologies actuelles offre la perspective de l'introduction de voitures de tourisme à émission quasiment nulle d'ici 2015. Les normes européennes se sont révélées particulièrement efficaces pour réduire les émissions polluantes. L'appel du Conseil sur l'environnement adressé à la Commission le 14 octobre 2004, l'invitant à émettre des propositions à court terme visant à renforcer les normes relatives aux émissions, a obtenu un grand soutien. Pour que les normes soient efficaces, il est également important que les méthodes de test soient vraiment représentatives des émissions dans la pratique. La Commission est invitée à définir les différentes options envisageables, en particulier pour les nouveaux états membres, pour un programme d'homologation visant à équiper les vieux bus et les poids lourds de filtres à particules ou de leur interdire de circuler et de les remplacer par de nouveaux véhicules (propres) plus rapidement.
- La réduction des émissions de CO₂ constitue le problème récurrent le plus urgent dans le secteur des transports sur le long terme, problème impossible à résoudre avec les politiques existantes. L'objectif à long terme de la société doit être de supprimer les transports constituant une source majeure d'émissions de CO₂. Le secteur des transports doit largement contribuer à la résolution du problème. La stratégie de la Commission après Kyoto doit offrir une perspective claire et une source d'inspiration afin d'encourager les initiatives innovantes et de fournir à l'industrie une structure de base durable dans laquelle développer ses produits. Cette stratégie doit également contenir des informations détaillées sur le rôle du secteur des transports et sur la conduite à tenir la plus efficace pour atteindre cet objectif. La stratégie après Kyoto doit également tenter de faire en sorte que les questions d'approvisionnement

énergétique soient considérées comme des lignes directrices dans la réduction des émissions de CO₂, car ces deux défis exigent, dans une large mesure, des décisions du même type.

- Il n'existe pas de solution unique au problème des émissions de CO₂, toutes les pistes à l'étude seront nécessaires pour atteindre les objectifs fixés. L'appel de l'industrie automobile en vue d'une approche intégrée a obtenu du soutien, à condition que la mise en oeuvre par l'industrie de tous les moyens possibles pour réduire les émissions de CO₂ et promouvoir l'efficacité de l'énergie puisse être garantie. Des efforts devront être mis en oeuvre pour mettre sur le marché des systèmes de transmission plus efficaces sur le plan énergétique et des biocarburants sans impact sur le climat et pour réduire encore plus la résistance de l'air, la résistance sur route et la résistance de transmission ainsi que le poids des véhicules. Il faudra promouvoir un style de conduite consommant moins d'énergie (assorti de dispositifs embarqués), une gestion du trafic permettant d'améliorer les flux de circulation et des innovations sur le plan logistique et de la gestion du transport de marchandises.
- Les accords volontaires passés avec l'industrie automobile constituent les instruments les plus efficaces au niveau de l'Union européenne pour réduire les émissions de CO₂ des voitures de tourisme. Cette approche mérite d'être poursuivie mais doit devenir plus ambitieuse pour parvenir à une réduction durable des émissions.
- Les conditions clés suivantes peuvent servir de guide pour la série d'options prometteuses relatives aux carburants et aux systèmes de transmission de l'Union européenne, dont les bases ont été établies lors de la Communication sur les carburants alternatifs (COM, 2001, 547) :
 - les critères de sélection comprennent : la contribution éventuelle à la réduction des émissions de CO₂ (basée sur une analyse de type « du gisement à la roue » : « well-to-wheel »), la disponibilité des ressources et la contribution à la sécurité de l'approvisionnement, la rentabilité, les possibilités de réalisation d'un point de vue technique, l'acceptation du consommateur et le moment de lancement acceptable ;
 - les gouvernements doivent définir des objectifs et des normes technologiquement neutres, instaurer des mesures incitatives lors de l'expérimentation des options prometteuses et encourager leur mise sur le marché, laissant le choix des technologies et des carburants à l'industrie et aux consommateurs ;
 - la Commission doit mettre au point des indicateurs permettant de définir une certification des émissions sur une base du gisement à la roue offrant la possibilité de comparer objectivement les carburants et les véhicules et de superviser les progrès en matière d'innovation ;
 - les gouvernements et la Commission doivent fournir une structure de base et d'information qui permette à l'industrie et aux consommateurs d'utiliser au mieux et de façon rentable les mesures incitatives mises en place par les gouvernements ;
 - l'équilibre entre le besoin d'une approche différenciée, reposant sur les différentes circonstances existant dans les régions de l'Union européenne et la nécessité de générer des économies d'échelle doit être établi.
- Nous exprimons une préférence pour des objectifs européens à titre indicatif, dans les limites des conditions sur les performances environnementales (réduction des émissions), ne préconisant pas un carburant particulier. Les états membres de l'Union européenne sont invités à inclure des critères de réduction des émissions de CO₂ lors de l'élaboration des directives relatives aux biocarburants.
- Le potentiel des sources d'énergie renouvelable nécessite une approche réaliste. Les carburants fossiles continueront à dominer le marché au cours des deux prochaines décennies. L'optimisation des moteurs à essence et diesel (propre) traditionnels devra apporter la plus importante contribution à la réduction des émissions de CO₂, à l'assurance de

l'approvisionnement énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air. L'hydrogène, issu de préférence d'une source d'énergie renouvelable, ne devrait apporter de véritable contribution qu'après 2020. Les biocarburants (synthétiques) et les systèmes de transmission hybride ne font l'objet que d'une attention minimale dans la série d'options prometteuses de l'Union européenne. La Commission est invitée à initier des programmes de R&D et de présentation au long cours, disposant de fonds importants, relatifs aux biocarburants et aux technologies hybrides avancées à un niveau européen, semblables aux initiatives mises en œuvre pour l'hydrogène. En outre, la Commission est invitée à mener une étude, à l'échelle européenne, sur la disponibilité, la logistique et l'usage le plus efficace de la biomasse (secteur des transports et autres) dans les 20 prochaines années, afin d'éclairer les décisions relatives à son attribution optimale.

- Les gouvernements, l'industrie et les organisations de consommateurs doivent endosser leurs responsabilités afin de favoriser la mise sur le marché de véhicules et de carburants propres à faible émission de carbone et de refermer la boucle entre développement des produits, politiques d'encouragement des initiatives et demande du consommateur. L'industrie automobile doit adopter une stratégie offensive, produire des véhicules propres à faible émission de carbone que les utilisateurs souhaitent acheter et utiliser son expérience marketing pour influencer le choix du consommateur. Même si les mécanismes marketing doivent prendre la direction des opérations, les gouvernements pourraient jouer un rôle clé dans les marchés émergents en stimulant l'esprit d'entreprise et en devenant chefs de files des changements de comportements culturels et sociaux. Différentes approches pourraient permettre d'atteindre ces objectifs :
 - développement de politiques d'information (y compris la présence d'étiquettes signalant l'émission de CO₂ ou l'efficacité énergétique) ;
 - développement de mesures fiscales incitatives et/ou de subventions et travail vers une convergence et une harmonisation des mesures fiscales incitatives et des politiques au sein de l'Union européenne (notamment en instaurant des planchers fiscaux minimum pour les carburants et en encourageant l'introduction de taxes sur les carburants à émission de carbone) ;
 - application d'une politique d'achat écologique et initiatives de développement en vue de créer dès le début un volume commercial suffisant en participant à des consortiums d'achat, en introduisant des véhicules propres à faible émission de carbone dans les parcs automobiles publics et d'entreprises et en s'assurant que les gouvernements montreront l'exemple en appliquant de telles initiatives.
- Les villes constituent les meilleurs endroits pour l'émergence du marché des véhicules propres à faible émission de carbone. Les villes sont invitées à suivre l'exemple des villes CIVITAS en :
 - lançant l'achat en commun de bus propres ou autres véhicules pour leur parc automobile ;
 - appliquant les possibilités d'adjudication contrôlée et concurrentielle des marchés des transports et des parcs automobiles publics afin d'introduire les exigences environnementales et sociales ;
 - en cumulant les privilèges pour les véhicules propres à faible émission de carbone, comme l'accès gratuit à des zones à faible émission et l'exemption des péages routiers. Ces mesures doivent être compatibles avec les mesures fiscales incitatives et les subventions ;
 - en favorisant une organisation efficace du système de transport routier, y compris la gestion de la demande, la planification intégrée de l'usage du territoire et la promotion des modes de transport efficaces sur le plan énergétique.

L'Union européenne doit soutenir ces projets en mettant en place une structure cohérente, en poursuivant l'initiative CIVITAS et en adoptant rapidement des définitions et des normes communes pour les véhicules propres à faible émission de carbone au sein de l'Union

européenne, offrant ainsi une base pour une uniformisation des mesures incitatives et des privilèges.

- Il existe un important besoin de nouveaux partenariats à un niveau stratégique, dans lesquels les gouvernements, l'industrie et les autres parties prenantes prendraient la direction des opérations afin de rendre le secteur des transports au sein de l'Union européenne plus durable, attractif, novateur et compétitif. Le changement positif d'attitude entre l'industrie et le gouvernement arrive au moment opportun et constitue un tremplin vers un dialogue et une coopération constructifs accrus. Le rapport du WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) sur la mobilité en 2030 est un exemple particulièrement révélateur de ce changement d'attitude et constitue une opportunité concrète de parvenir à un partenariat fructueux. Un appel est lancé à la Commission afin qu'elle initie une procédure début 2005 visant à transformer l'analyse du rapport sur la mobilité en 2030 en un ensemble de politiques (c.-à-d. à « écrire le chapitre manquant »). La Commission est vivement encouragée à inviter chaque état membre à travailler en collaboration avec ses partenaires industriels sur les éléments précités. Les Pays-Bas ont annoncé qu'ils souhaitaient jouer un rôle actif dans ces initiatives.

Conclusions

La Présidence a exprimé sa satisfaction sur le fait que la poursuite du transport durable en Europe soit au coeur des politiques européennes depuis plusieurs années, situation reflétée dans le Livre blanc de la Commission sur une politique commune des transports en 2010 et dans la Stratégie de Cardiff sur l'intégration de l'environnement et du développement durable dans la politique des transports. La Présidence se réjouit des déclarations faites par le nouveau Commissaire aux transports révélant que le développement durable ferait partie des cinq priorités en matière de politique de transport européenne dans les cinq ans à venir.

La Présidence appelle la Commission à tenir compte des conclusions tirées de la conférence « L'énergie en mouvement » lors du développement de ses propositions au cours des années à venir, et notamment lors de l'examen à mi-parcours du Livre blanc en 2005. La Présidence appelle les états membres et les parties prenantes à utiliser leurs compétences propres afin de contribuer de manière concrète à l'obtention d'un secteur des transports plus durable en Europe. Elle appelle plus spécialement les présidences futures à travailler activement avec la Commission afin de poursuivre ces efforts.