

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 24/01/2013 - Document annexé à la procédure

La présente communication définit, pour tous les modes de transport, **une stratégie globale en matière de carburants de substitution en vue de mettre fin à la dépendance au pétrole**, et une feuille de route pour sa mise en œuvre. Elle vise à établir un cadre d'action à longue échéance pour orienter le développement technologique et les investissements dans le déploiement de ces carburants, et obtenir la confiance des consommateurs. La **proposition législative** qu'elle accompagne fournit une orientation générale pour le développement des carburants de substitution dans l'espace européen unique des transports.

1) Nécessité d'une stratégie globale : l'Union européenne investit depuis de nombreuses années dans la recherche et développement de carburants de substitution. Cependant, de précédentes initiatives européennes en faveur des carburants de substitution - notamment les quotas de mise sur le marché et une fiscalité favorable - ont été suivies de manière inégale et non coordonnée. Bien qu'il existe un consensus à travers l'Union européenne quant à l'exploitation du potentiel des carburants de substitution, **la diversité des choix technologiques en Europe a causé une fragmentation du marché intérieur** qui entrave la mobilité des véhicules utilisant ces carburants.

La Commission estime qu'une stratégie visant, dans le secteur des transports, à remplacer progressivement le pétrole par des carburants de substitution et à mettre en place les infrastructures nécessaires pourrait permettre **d'économiser 4,2 milliards EUR par an sur la facture des importations pétrolière dès 2020 puis 9,3 milliards EUR par an en 2030**, auxquels s'ajouterait un milliard EUR supplémentaire par an grâce à la modération des hausses de prix soudaines.

2) Bouquet complet de carburants de substitution : la demande croissante d'énergie dans les transports et la nécessité de mettre fin à la dépendance du secteur au pétrole ne peuvent être satisfaites que par le bouquet complet de carburants de substitution. Toutes les options doivent être prises en compte sans donner la priorité à un carburant spécifique, afin de conserver une neutralité technologique.

- L'intérêt grandissant pour le **gaz naturel** (pour la navigation intérieure et maritime, pour le transport routier à grande distance et pour les véhicules utilitaires légers) ainsi que pour **l'électricité** (pour les transports routiers à courte distance) indique qu'il serait possible, à court ou moyen terme, à la fois d'augmenter l'approvisionnement européen en énergie destiné aux transports et de réduire la dépendance au pétrole importé. **La technologie des véhicules à gaz naturel est suffisamment développée pour une commercialisation large**, avec près d'un million de véhicules en circulation en Europe et quelque 3.000 stations de ravitaillement. **La technologie des véhicules électriques arrive quant à elle à maturation**. Les États membres tablent sur 8 à 9 millions de véhicules électriques en circulation d'ici 2020.

- Dans le même temps, dans l'optique d'un développement rapide du marché, la Commission juge essentiel d'accélérer :

- **le développement de biocarburants avancés** (qui sont prometteurs pour tous les modes de transport, mais sont l'unique option pour l'aviation). Les biocarburants sont actuellement la plus importante catégorie de carburants de substitution et représentent 4,4% de la consommation des transports dans l'UE ;
- **la mise en place progressive de réseaux d'approvisionnement en hydrogène et en électricité** afin d'assurer une ample couverture pour les transports routiers. La technologie des véhicules

utilisant des piles à hydrogène arrive à maturation, comme l'illustrent ses applications aux voitures particulières, aux bus urbains et aux navires fluviaux. Le secteur a annoncé un déploiement, dans les prochaines années, de véhicules à hydrogène, dont des deux roues, et plusieurs États membres travaillent à un réseau de ravitaillement en hydrogène.

3) Domaines prioritaires d'action complémentaire : les priorités d'action complémentaire doivent être fixées en tenant compte de la maturité technologique et du développement du marché, ainsi que des perspectives d'avenir des différents carburants, en se concentrant sur :

- **les infrastructures pour les carburants de substitution** : l'investissement dans la mise en place d'infrastructures pour les carburants de substitution est estimé à 10 milliards EUR. La proposition directive accompagnant la communication prévoit la mise en place d'une couverture d'infrastructures suffisante pour assurer des économies d'échelle aux fournisseurs et des effets de réseau aux consommateurs ;
- **l'élaboration de spécifications techniques communes** : le plus urgent est d'appliquer, au niveau européen, des spécifications techniques communes relatives à l'interface entre les véhicules électriques et les points de recharge. L'absence de consensus sur une «prise commune» est considérée comme l'un des plus importants obstacles à une plus large pénétration des véhicules électriques en Europe ;
- **la réceptivité des consommateurs** : il importe d'harmoniser l'information aux consommateurs sur la qualité des carburants et leur compatibilité avec les véhicules, sur la disponibilité des points de ravitaillement et de recharge, et sur les aspects écologiques, financiers et de sécurité. Des lignes directrices relatives aux incitations financières encourageant les consommateurs à acquérir des véhicules propres sont indispensables dans ce contexte ;
- **le développement technologique** : des feuilles de route spécifiques relatives aux technologies des carburants de substitution seront élaborées dans le cadre du [Plan stratégique pour les technologies de transport](#). La recherche et le développement de composants essentiels aux mécanismes de propulsion électrique, tels que les **batteries**, devront apporter des améliorations considérables en termes d'autonomie, de performance, de durabilité et de coûts afin de proposer une offre compétitive sur le marché.