



COMMISSION EUROPEENNE

COMMUNIQUE DE PRESSE

Bruxelles, le 24 janvier 2013

L'UE lance une stratégie pour des carburants propres

La Commission européenne a annoncé aujourd'hui un ambitieux ensemble de mesures visant à mettre en place, dans toute l'Europe, des stations pour les carburants de substitution, et à fixer des normes communes encadrant leur conception et leur utilisation. Jusqu'à présent, les initiatives ont surtout porté sur les carburants et sur les véhicules, et non sur leur distribution. Les mesures d'incitation ont été mal coordonnées et insuffisantes.

Les carburants propres se heurtent à trois principaux obstacles: le coût élevé des véhicules, la faible réceptivité des consommateurs et le manque de bornes de recharge et de stations de ravitaillement. Ces obstacles forment un cercle vicieux: on ne construit pas de stations de ravitaillement, faute d'un nombre suffisant de véhicules; les véhicules ne sont pas commercialisés à des prix compétitifs, faute d'une demande suffisante; les consommateurs n'achètent pas les véhicules à cause de leur prix élevé et de l'absence de stations. C'est pourquoi la Commission propose d'imposer aux États membres un ensemble d'objectifs contraignants en matière d'infrastructures destinées aux carburants propres tels que l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel, et d'établir des normes communes applicables aux équipements dans toute l'Union européenne.

Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré: *«Le développement de carburants innovants et de substitution est un moyen évident de rendre l'Europe plus économe en ressources, de réduire notre trop grande dépendance au pétrole et de promouvoir une industrie des transports qui soit prête à répondre aux exigences du 21^e siècle. D'ici 2020, le nombre de véhicules électriques en circulation en Chine et aux États-Unis devrait atteindre plus de 6 millions au total, selon les projections de ces deux pays. C'est pour l'Europe une excellente occasion de se positionner solidement sur un marché mondial en plein essor.»*

Le paquet Énergie propre et transports est constitué d'une communication sur la stratégie européenne en matière de carburants de substitution et d'une directive portant sur les infrastructures et les normes, accompagnées d'un document décrivant un plan d'action pour le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) dans les transports maritimes.

Les principales mesures proposées sont les suivantes:

Électricité: la situation en matière de points de recharge en électricité varie considérablement d'un État à l'autre. Les pays à la pointe sont l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Espagne et le Royaume-Uni. La proposition de la Commission prévoit d'imposer, dans chaque État membre, un nombre minimum de points de recharge, utilisant une prise standard (voir le tableau ci-joint). Le but est de mettre en place un nombre suffisant de points de recharge pour que les constructeurs automobiles puissent se lancer dans une production de masse, à des prix raisonnables.

Une prise commune à toute l'Union représente un élément indispensable au déploiement de ce carburant. Pour dissiper les incertitudes du marché, la Commission a annoncé aujourd'hui que la prise de «type 2» servirait de prise standard commune dans toute l'Europe.

Hydrogène: Il existe déjà un nombre important de stations de ravitaillement en Allemagne, en Italie et au Danemark, certaines d'entre elles n'étant toutefois pas ouvertes au public. Des normes communes doivent encore être fixées pour certains composants, tels que les tuyaux pour combustibles. La proposition de la Commission prévoit de relier entre elles les stations de ravitaillement existantes pour former un réseau répondant à des normes communes, afin d'assurer la mobilité des véhicules à hydrogène. Cela s'appliquera aux 14 États membres qui disposent à l'heure actuelle d'un réseau d'hydrogène.

Biocarburants: les biocarburants représentent déjà près de 5 % du marché. Ils sont mélangés à des carburants classiques et n'ont pas besoin d'infrastructures spécifiques. Le défi majeur sera d'assurer le caractère durable de ces carburants.

Le gaz naturel liquéfié (GNL) et comprimé (GNC): le GNL est employé dans les transports par voies navigables, tant maritimes que fluviales. L'infrastructure pour le ravitaillement en GNL des navires est encore très peu développée, la Suède étant la seule à disposer d'une petite installation de soutage en GNL pour les navires de mer, plusieurs projets existant par ailleurs dans d'autres États membres. La Commission propose que des stations de ravitaillement en GNL soient installées dans les 139 ports du réseau central transeuropéen de transport, d'ici 2020 pour les ports maritimes et d'ici 2025 pour les ports fluviaux. Il ne s'agit pas de grands terminaux gaziers, mais plutôt de stations de ravitaillement fixes ou mobiles. Tous les principaux ports de l'UE sont concernés.

GNL: le gaz naturel liquéfié est également utilisé par les poids lourds, mais l'UE ne compte que 38 stations de ravitaillement. La Commission propose que d'ici 2020, des stations de ravitaillement soient installées tous les 400 km le long des routes du réseau central transeuropéen de transport.

GNC: le gaz naturel comprimé est utilisé principalement par les voitures. À l'heure actuelle, un million de véhicules utilisent ce carburant, soit 0,5 % de la flotte – le secteur entend multiplier ce nombre par dix d'ici 2020. La proposition de la Commission prévoit que d'ici 2020, des points de ravitaillement ouverts au public, répondant à des normes communes, soient disponibles dans toute l'Europe, à des intervalles ne dépassant pas 150 km.

GPL: gaz de pétrole liquéfié. Aucune action n'est prévue pour le GPL, l'infrastructure de base étant déjà établie.

Les États membres pourront mettre en œuvre ces changements sans nécessairement augmenter leurs dépenses publiques: ils pourront notamment modifier leurs réglementations nationales pour encourager les investissements et la participation du secteur privé. L'aide de l'UE est d'ores et déjà disponible au titre des fonds RTE-T, du Fonds de cohésion et des Fonds structurels.

Voir également: [MEMO/13/24](#)

Nombre de points de recharge électrique et nombre de véhicules électriques par État membre

États membres	Infrastructure existante (points de recharge) 2011	Objectifs proposés à l'horizon 2020 pour le nombre d'infrastructures ouvertes au public ¹	Nombre de véhicules projetés par les États membres pour 2020
Autriche	489	12 000	250 000
Belgique	188	21 000	-
Bulgarie	1	7 000	-
Chypre	-	2 000	-
République tchèque	23	13 000	-
Allemagne	1 937	150 000	1 000 000
Danemark	280	5 000	200 000
Estonie	2	1 000	-
Grèce	3	13 000	-
Finlande	1	7 000	-
France	1 600	97 000	2 000 000
Hongrie	7	7 000	-
Irlande	640	2 000	350 000
Italie	1 350	125 000	130 000 <i>(d'ici 2015)</i>
Lituanie	-	4 000	-
Luxembourg	7	1 000	40 000
Lettonie	1	2 000	-
Malte	-	1 000	-
Pays-Bas	1 700	32 000	200 000
Pologne	27	46 000	-
Portugal	1 350	12 000	200 000
Roumanie	1	10 000	-
Espagne	1 356	82 000	2 500 000
Slovaquie	3	4 000	-

¹ Le nombre de points de recharge ouverts au public est égal à 10 % du nombre total de points de recharge.

Slovénie	80	3 000	14 000
Suède	-	14 000	600 000
Royaume-Uni	703	122 000	1 550 000