



# Commission européenne



**Promotion des  
biocarburants et  
autres carburants  
de substitution  
dans les  
transports routiers**

**Plan d'action**

*Présentation succincte des  
nouvelles propositions*

**octobre 2001**





# Carburants: les enjeux



- **Environnement et changement climatique**

Le CO<sub>2</sub> est, parmi les gaz, le principal responsable du changement climatique. Alors même que l'Union européenne s'est engagée à réduire ses **émissions de CO<sub>2</sub>**, les transports en produisent de plus en plus. Les **transports routiers**, notamment, sont à l'origine de **85%** des émissions du secteur des transports.

- **Sécurité d'approvisionnement**

Le marché des transports dépend à 98% du pétrole. Si aucune mesure n'est prise, la **dépendance énergétique** de l'Union européenne à l'égard de **ses fournisseurs extérieurs atteindra 70% avant 2030, dont 90% pour le pétrole.**





# Objectifs du plan d'action



- **Contribuer** à réduire la **dépendance grandissante** de l'Union européenne à l'égard des **fournisseurs extérieurs** de pétrole.
- **Aider** l'Union européenne à atteindre les **objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre** fixés à Kyoto
- **Atteindre** l'objectif consistant à remplacer **20%** des carburants traditionnels par des **carburants de substitution** dans le secteur des transports routiers **d'ici 2020**.





# Éléments du paquet proposé aujourd'hui



- **Une communication** présentant le **plan d'action** en faveur des **biocarburants** et autres **carburants de substitution** dans les transports routiers.
- **Un projet de directive** sur la **promotion des biocarburants dans les transports**, qui impose une augmentation progressive de la proportion de biocarburants dans l'ensemble des carburants diesel et de l'essence vendu dans les États membres.
- **Un projet de directive** proposant de permettre aux États membres d'appliquer des **régimes fiscaux différenciés** pour favoriser les biocarburants. Le projet de directive propose de modifier la **directive 92/81 sur les droits d'accises**.



# La communication





# La communication

**Communication concernant les carburants de substitution pour les transports routiers et une série de mesures visant à promouvoir l'utilisation des carburants de substitution**



## **Structure de la communication**

- **Inventaire des difficultés** auxquelles l'Union est confrontée pour atteindre l'objectif des 20% de carburants de substitution d'ici 2020.
- Évaluation des **diverses options technologiques en matière de carburants de substitution.**
- Proposition de **plan d'action** pour la promotion des carburants de substitution.





# Les défis à relever

## Transport routier de passagers et de marchandises

- La voiture et le carburant doivent être **concurrentiels**.
- Le **ravitaillement** doit être facile et rapide pour les voitures, avec un réseau moins dense mais bien réparti pour les camions.
- Maintien **des niveaux de sécurité et de confort actuels**.

## Investissements en infrastructure et équipements

Définir l'échelle (nationale, européenne, internationale) et le calendrier de la stratégie (court, moyen, long terme).

## Environnement et sécurité d'approvisionnement

Réduire la dépendance à l'égard du pétrole et les incidences sur l'environnement, notamment les émissions de CO<sub>2</sub>





# Les options (1)

	Rendement des carburants des véhicules à moteur	Biocarburants
Prix	Rapport coût-efficacité et potentiel commercial	Coûteux
Ravitaillement	[Sans objet]	Partout, éventuellement en mélange avec les carburants diesel ou l'essence classiques
Investissements	Néant en termes d'infrastructure	Possibilité d'utiliser les véhicules et systèmes de distribution actuels. Pas d'investissements nécessaires.
Environnement	Moins d'émissions	Environ 60% de réduction des émissions de CO2.
Sécurité d'approvisionnement	Moins d'importations	Pratiquement indigènes à 100%





# Les options (2)

	<b>Gaz naturel</b>	<b>Hydrogène</b>
<b>Prix</b>	Rapport coût-efficacité et potentiel commercial	Coûteux
<b>Ravitaillement</b>	Nombre limité de points de ravitaillement	Nécessité d'investir dans la production et la distribution
<b>Investissements</b>	Compatible avec les voitures actuelles moyennant des adaptations. Nécessité d'investir dans les installations de ravitaillement.	Incompatible avec les voitures actuelles. Nécessité d'investir dans le stockage et la distribution.
<b>Environnement</b>	Jusqu'à 20-25% de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> par rapport à l'essence et moins de nuisances sonores	Variable selon le mode de production de l'électricité. Absence d'émissions par les voitures.
<b>Sécurité d'approvisionnement</b>	Également importé mais répartition plus homogène	Variable selon la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité.





# Les options (3)

	<b>Voitures électriques</b>	<b>Voitures hybrides</b>	<b>Méthanol et diméthyléther</b>
<b>Prix</b>	Batteries coûteuses	Batteries plus petites, mais encore coûteuses (2 moteurs)	<b>Diesel à partir de gaz naturel</b>
<b>Ravitaillement</b>	Rechargement lent mais facile	Partout	<b>GPL</b>
<b>Investissements</b>	Faibles	Faibles	Avantages limités ou incertains.
<b>Environnement</b>	Variable selon le mode de production de l'électricité. Absence d'émissions par les voitures	Jusqu'à 30% d'économie de carburant et réduction équivalente des émissions.	
<b>Sécurité d'approvisionnement</b>	Variable selon la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité	Pas de différence significative	

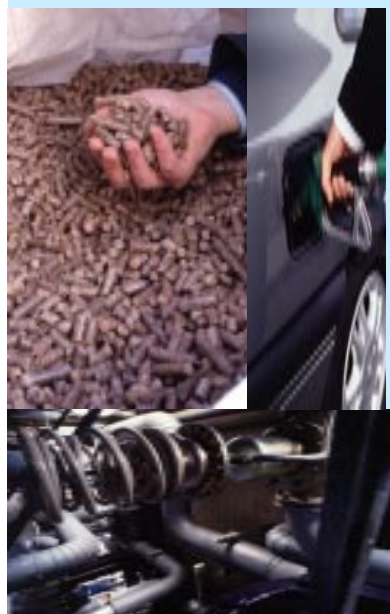




# Estimations

## Options présentant un potentiel au cours des 20 prochaines années

Seules trois options semblent en mesure de dépasser, en volume, 5% de la consommation de carburant. En cas de **politique active** en leur faveur, le scénario **optimiste** est le suivant (en % de la consommation de carburant):



	Biocarburants	Gaz naturel	Hydrogène	Total
2005	2			2
2010	6	2		8
2015	(7)	5	2	14
2020	(8)	10	5	(23)





# Plan d'action (1)

## Pour favoriser cette évolution, la Commission:

### **Biocarburants**

*2 propositions  
de directives*

### **Gaz naturel et hydrogène**

- proposera d'imposer qu'une proportion croissante de l'ensemble du carburant diesel et de l'essence vendu dans les États membres soit constituée par du biocarburant;
- établira un cadre communautaire permettant aux États membres d'appliquer un régime fiscal différencié en faveur des biocarburants;
- créera un groupe de contact chargé de donner des conseils sur l'introduction du gaz naturel et de l'hydrogène (types de véhicules, zones géographiques, infrastructure, taxation) avec la participation des industries et des ONG concernées.





# Plan d'action (2)

## De plus, la Commission:

### Autres carburants de substitution

- surveillera tout nouveau développement qui pourrait donner lieu à un réexamen des estimations relatives à ces autres carburants;

### Rendement des carburants pour voitures

- encouragera les gouvernements à acheter un nombre important de voitures à faible consommation de carburant;
- poursuivra ses négociations avec l'industrie automobile pour inclure les véhicules «loisirs/travail» dans l'accord conclu avec l'ACEA.



# Le projet de directive sur la promotion des biocarburants dans les transports





# Qu'entend-on par «biocarburants»?

Ils sont produits à partir d'huiles végétales, de betteraves sucrières, de céréales, de déchets organiques et du traitement de la biomasse. D'autres types de biomasse pourraient gagner en importance.

- Le **bioéthanol** est de l'éthanol produit par fermentation de betteraves sucrières, de céréales ou d'autres matières organiques.
- Le **biodiesel** est un méthylesther produit par réaction entre une huile végétale et du méthanol.
- L'**ETBE** (éthyl-tertio-butyl-éther) est du bioéthanol estérifié.
- Le **biogaz** est produit à partir de déchets biodégradables. Il est essentiellement constitué de méthane.
- Le **biométhanol**, produit à partir de la biomasse ou de déchets biodégradables, est équivalent au méthanol fossile.
- Le **biodiméthyléther** est produit à partir de la biomasse ou de déchets biodégradables, pour une utilisation en tant que biocarburant.





# Remarques sur les mélanges

**Les biocarburants peuvent être utilisés à l'état pur dans les flottes captives ou en mélange dans les véhicules normaux.**

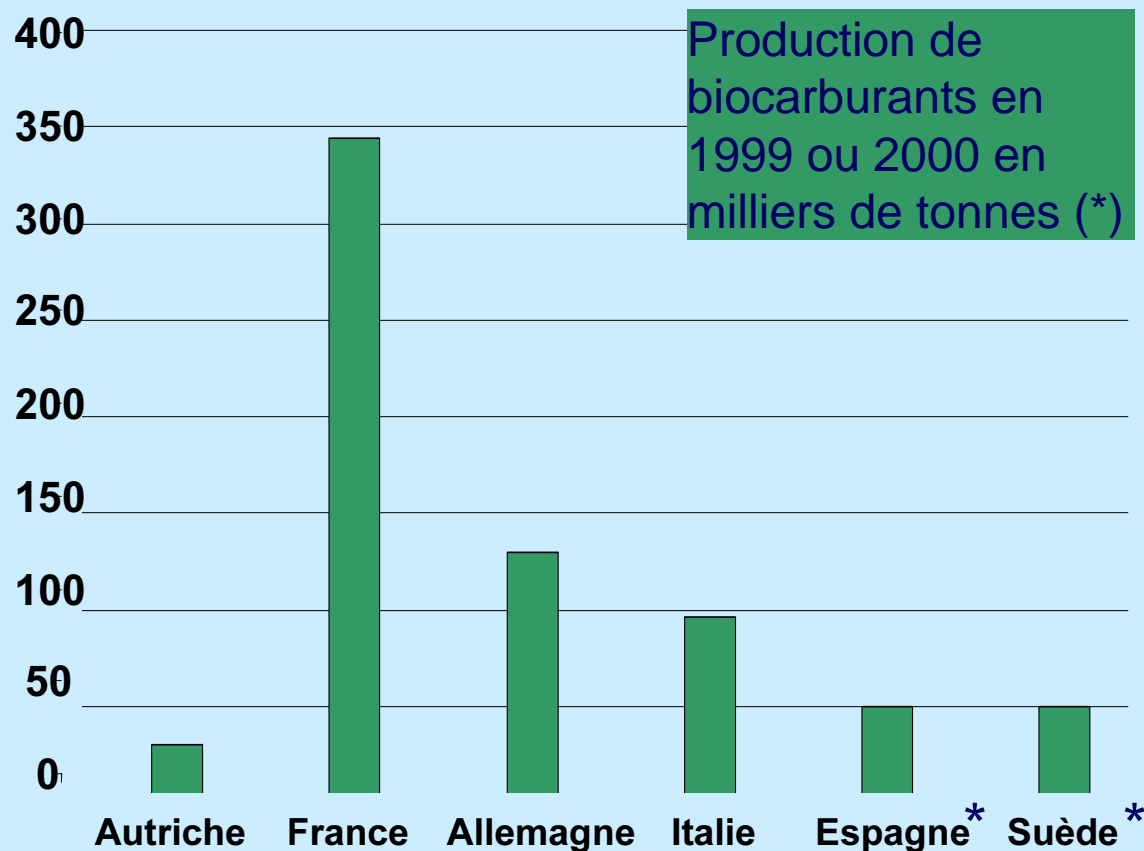
- **Bioéthanol:** les véhicules courants peuvent fonctionner avec un mélange contenant 15% de bioéthanol, et jusqu'à 100% s'ils sont adaptés.
- **Biodiesel:** les véhicules courants peuvent fonctionner avec un mélange de 5%, et 100% s'ils sont adaptés.
- **ETBE:** peut être mélangé à l'essence dans une proportion allant jusqu'à 15%.
- **Biogaz:** peut être purifié et utilisé dans des moteurs à gaz.
- **Biométhanol:** peut être utilisé dans les mêmes conditions que le méthanol.
- **Biodiméthylether:** est un carburant de qualité diesel.





# Les biocarburants en chiffres: production actuelle

## Situation actuelle en Europe



Seuls **6 États membres** ont contribué à une production de quelques 700 kt de biocarburants dans l'Union l'année dernière.

Actuellement, Les biocarburants ne représentent qu'environ **0,3%** de la consommation de diesel et d'essence dans l'Union.





# Les biocarburants en chiffres: potentiel en Europe

## Facteurs déterminants

- Le type de biomasse primaire produite et le rendement du procédé.
- L'économie du procédé principal et la production de sous-produits.
- Les développements technologiques.

**Exemple**  
colza: 1 tep  
biodiesel/ha,  
bettrave  
sucrière: 5,6.

## Potentiel

3,9 Mha de **terres agricoles** ont été mis en jachère dans l'Union en 2000. Cette superficie pourrait fournir entre **4 et 15 Mtep de biocarburants**, soit entre **1,2 et 5%** de la consommation totale de carburants dans les transports.

Mais la production de biocarburants n'est pas uniquement liée à la superficie des terres agricoles, car les **huiles et graisses végétales usagées** et la **biomasse secondaire** en général peuvent également servir à produire des biocarburants.





# Les biocarburants en chiffres: prix/avantages

## Coûts de production supplémentaires

Au prix actuel du baril de pétrole (25\$), les biocarburants ne sont **pas concurrentiels**.

**Coût de production:** biocarburant: 0,5 € / litre + il faut 1,1 litre de biocarburant  
diesel: 0,2 - 0,25 € / litre pour remplacer 1 litre de diesel

## Bénéfices en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>

Le diesel fossile émet **3,2 kg CO<sub>2</sub>/ litre**      Coût de la réduction du CO<sub>2</sub>:  
Réduction grâce au biodiesel **2 - 2,5 kg CO<sub>2</sub>/ litre**      0,1 - 0,15 € / kg CO<sub>2</sub>

## Bénéfices pour la sécurité d'approvisionnement

Le coût à subir pour remplacer 2% du diesel par du biocarburant serait compensé si la mesure entraînait une baisse de 1% des cours mondiaux du pétrole.

## Emploi

Une proportion d'1% de biocarburants dans la consommation totale de carburants fossiles créerait entre 45000 et 75000 nouveaux emplois dans les zones rurales.





# Le projet de directive

Projet de directive du Parlement européen et du Conseil visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports



La directive établit un pourcentage minimal de biocarburants remplaçant le carburant diesel ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre:

- **obligation**, pour les États membres de veiller à ce que, dès 2005, une part minimale du carburant vendu pour les transports sur leur territoire soit constituée de biocarburants;
- dans une deuxième étape, la Commission proposera de rendre **obligatoire l'ajout de biocarburants** dans l'essence et le carburant diesel.





# Part minimale de biocarburants



- Les **États membres** doivent veiller à ce que, dès la fin de 2005, les biocarburants représentent une part minimale de **2%** de l'ensemble de l'essence et du diesel vendu sur leur marché.

- **Calendrier de progression de la part obligatoire après 2005:**

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2

2,75

3,5

4,25

5

5,75

- **Les biocarburants peuvent se présenter** sous les formes suivantes:

purs,

mélangés à des dérivés d'huiles minérales,

liquides dérivés de biocarburants, tels que l'ETBE.





# Évaluation



Les **États membres** font rapport chaque année sur les ventes totales de carburants dans les transports et la part que représentent les biocarburants.

**En 2007, la Commission**

- **rendra compte au** Parlement européen et au Conseil des progrès accomplis;
- proposera, **le cas échéant**, une **adaptation du calendrier** de progression des parts minimales de biocarburants;



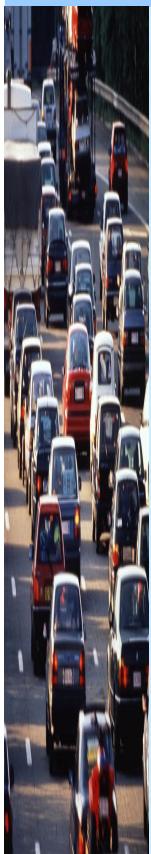
**Le projet de directive concernant un taux d'accises réduit sur certaines huiles minérales contenant des biocarburants**





# Objectif

## Projet de directive du Conseil modifiant la directive 92/81 sur les droits d'accises



**L'objectif** est de permettre aux États membres d'appliquer sous contrôle fiscal des réductions de taxe en faveur des biocarburants, pour autant que certaines conditions soient respectées.

**Principaux produits** pouvant bénéficier de la différenciation d'accises entre le 1/1/2002 et le 31/12/2010 :

- les huiles végétales et les huiles et graisses végétales ou animales
- les alcools méthylique et éthylique d'origine non synthétique
- les produits énergétiques issus de la biomasse
- l'eau





# Conditions d'octroi

- La réduction de droits d'accises ne peut pas être supérieure au montant de l'accise qui serait dû sur le volume des biocarburants présent dans les produits qui peuvent bénéficier de ladite réduction.
- Les réductions d'accises sont modulées afin d'éviter une surcompensation.
- La réduction peut être octroyée dans le cadre d'un programme pluriannuel, limité à 6 ans, éventuellement renouvelable.
- La réduction ne peut pas dépasser 50% du montant de l'accise sur le carburant correspondant. Des exceptions sont prévues:
  - biocarburants consommés par les transports publics locaux, y compris les taxis, et par les véhicules des autorités publiques
  - clause de « grand-père » jusqu'à fin 2003
- Possibilité de mesures complémentaires sur demandes individuelles (dérogation « 8 (4) » de la directive 92/81/CEE sur les huiles minérales)
- Biocombustibles: exonération totale possible

