



Breakfast debate sur le développement du gaz naturel comme carburant en France

**Développements de la politique UE vers
un marché européen NGV**

Paris , 24 janvier 2014

L'impact du pétrole sur le transport routier

Le secteur du transport UE est confronté au défi de réduire sa forte dépendance du pétrole, qui représente actuellement **96% de l'énergie utilisée dans le transport**. **84%** du pétrole utilisé est **importé d'hors Union** pour un coût d'environ **1 milliard d'Euros par jour**, ce qui conduit à un déficit dans la balance commerciale d'environ **2,5 %** du PNB de l'Union.

Les émissions de CO₂ causées par le transport routier constituent **20,4%** des **émissions totales de GHG en 2011**. Les émissions de CO₂ ont **augmenté de 27%** dans l'UE entre 1990 et 2011.

La forte dépendance du pétrole du secteur des transports est préoccupante en ce qui concerne la **sécurité d'approvisionnement énergétique à long terme**; elle nous expose à des prix des carburants très volatiles, et rend vains nos efforts de mitiger les effets du changement climatique.

Le paquet Énergie propre et transports - CPT

En janvier 2013, la Commission a adopté le paquet Énergie propre et transports, qui définit une stratégie globale pour le carburants alternatifs dans tous les modes de transport. Il n'existe pas de solutions unique pour l'avenir de la mobilité et **toutes les principales options en matière de carburants alternatifs sont à exploiter**, selon les besoins spécifiques de chaque mode de transport.

La proposition législative établit que chaque **état membre adopte un cadre politique national pour le développement du marché des infrastructures pour les carburants alternatifs**. La proposition définit également des **objectifs obligatoires pour la construction des infrastructures nécessaires, y compris des spécifications techniques communes**, pour quatre carburants alternatifs: l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel comprimé (CNG) et le gaz naturel liquéfié (LNG).

Pourquoi le gaz naturel fait-il partie du CPT?

Le paquet Énergie propre et transports établit que le gaz naturel fait partie du bouquet de carburants alternatifs nécessaires à remplacer le pétrole **comme source d'énergie pour le transport à long terme**. Le gaz naturel offre un vaste potentiel pour la diversification des carburants pour le transport.

Dans le passé on estimait que les réserves de gaz naturel auraient duré environ 30-40 ans plus longtemps que celle de pétrole. Les nouvelles technique de forage ont triplé les ressources disponibles. **Ces réserves peuvent être encore augmentées par la production UE de bio-méthane**.

Le gaz naturel offre des bénéfices importants pour l'environnement en termes de réduction des émissions de CO2 et d'autres polluants. De plus, l'injection du bio-méthane dans la grille du gaz naturel peut contribuer significativement à la diminution de l'intensité du CO2 dans le gaz naturel et à diversifier les sources.

Que propose la Commission pour développer un marché pour les véhicules et les navires à CNG? La Directive CPT

Les états membres doivent assurer la disponibilité d'un nombre suffisant de points de ravitaillement publiquement accessibles, à des distances de maximum 150 km, afin de permettre la circulation des véhicules à CNG partout dans l'UE au 31 Décembre 2020 au plus tard.

Les points de ravitaillement CNG pour les véhicules à moteur devront être conformes aux standards respectifs, à adopter.

L'impact estimé pour les états membres est la construction d'environ **654 points de ravitaillement pour un coût de 164 M€**. (105 points de ravitaillement CNG à installer en France pour un coût d'environ 26.2 M€).

Que propose la Commission pour développer un marché pour les véhicules à LNG ? La Directive CPT

Les états membres devront collaborer pour permettre la circulation des véhicules lourds à moteur à LNG sur toutes les routes du Réseau central transeuropéen de transport (RTE-T). Des points de ravitaillement LNG publiquement accessibles devront être établis à distances de maximum **400 km au 31 Décembre 2020 au plus tard**.

Les points de ravitaillement LNG pour véhicules à moteur devront être conformes aux standards respectifs, à adopter.

L'impact estimé pour les états membres est la construction d'environ **144 points de ravitaillement pour un coût de 58 M€**. (la France devra disposer de **18 points de ravitaillement**, ce qui implique un coût d'environ **7.1 M€**).

Que propose la Commission pour développer un marché pour les navires à LNG ? La Directive CPT

Les états membres doivent assurer la disponibilité de points de ravitaillement LNG pour le transport maritime et par voies navigables dans tous les ports du Réseau central transeuropéen de transport (RTE-T) pour le 31 Décembre 2020 au plus tard.

Les points de ravitaillement LNG pour les navires devront être conformes aux standards respectifs, à adopter.

L'impact estimé pour les états membres est la construction d'environ **139 points de ravitaillement pour un coût de 2,085 M€**. (7 ports maritimes + 11 ports intérieurs en France pour un coût d'environ 270 M€).

L'état de la Directive

CESE

Opinion: 22 mai 2013

CR

Opinion: 4 juillet 2013

Conseil

Position générale: 5 décembre 2013

Parlement européen

Comité TRAN vote: 26 novembre 2013

La session plénière du PE est prévue en mars/avril 2014

Début du trilogue

17 décembre 2013

Considérations finales

La Directive CPT contribuera à atteindre le quota de 5% du marché pour les véhicules à gaz naturel en 2020, fixé comme objectif par l'industrie du secteur.

Le LNG utilisé par les véhicules lourds est l'option la plus adaptée pour mitiger la forte dépendance du diesel de l'UE ainsi que pour atteindre la limite de 0.1% du contenu de soufre dans les carburants marins établie par la Directive 2012/33/EU.

L'adoption du standard pour l'injection du bio-méthane dans les réseaux de gaz naturel sera la clé vers une utilisation étendue du bio-méthane pour le transport et contribuera à atteindre l'objectif de 10% fixé par la Directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.



Merci pour votre attention!

Antonio.Tricas-Aizpun @ec.europa.eu