

Bruxelles, le 18 janvier 2001

La Commission européenne regrette la décision de l'OPEP de réduire les quotas de production de 1,5 millions de barils/jour

La Commission européenne a regretté la décision de l'OPEP de réduire les quotas de production de 1,5 millions de barils/jour. Elle considère en effet qu'une telle réduction est susceptible de faire obstacle à une reconstitution des stocks et d'accroître ainsi la volatilité des prix. Il conviendra cependant d'en observer les effets réels dans les prochaines semaines. Loyola de Palacio, vice-présidente en charge de l'énergie et des Transports, a considéré que cette décision soulignait une fois de plus la nécessité d'une stratégie énergétique européenne ambitieuse : « Nous devons explorer les voies d'une véritable stratégie européenne, plus cohérente et responsable : cela passe par une offre énergétique beaucoup plus ouverte et une politique de rationalisation de la consommation énergétique, notamment dans les secteurs du bâtiment et des transports ».

La Commission considère que la décision de l'OPEP du 17 janvier de réduire la production de pétrole de 1,5 millions de barils par jour risque de relancer les prix à la hausse, ce qui aura des effets néfastes pour la croissance mondiale et, à terme, pour les intérêts des pays membres de l'OPEP. La Commission rappelle le souci des pays consommateurs de rechercher un dialogue équilibré et permanent (en cas de hausses comme de baisses des prix) avec les pays producteurs conformément à l'esprit qui a régné lors de la conférence ministérielle du mois d'octobre à Riyadh.

En outre, cette décision rappelle l'urgence du débat lancé en novembre dernier par la Commission avec son Livre vert sur la sécurité d'approvisionnement énergétique, qui souligne la dépendance croissante de l'Europe en matière énergétique et rappelle ses engagements pour lutter contre le changement climatique.

En application de ce Livre vert, la Commission européenne présentera, lors du Conseil Européen de Göteborg, un plan d'économie et de diversification d'énergie assorti d'objectifs chiffrés pour 2010, abordant l'amélioration de l'efficacité énergétique selon les priorités identifiées dans les différents secteurs, notamment du bâtiment et le soutien au développement d'une nouvelle génération de véhicules.

Ce plan remplacera les mesures simplement incitatives et relativement inefficaces prises jusqu'à présent sur le plan communautaire.

L'effort portera sur plusieurs secteurs, notamment :

1. *Dans le secteur du transport automobile (qui représente 50% de la consommation de pétrole),*

- pour les véhicules : l'intensification des développements technologiques permettra, outre une amélioration du rendement des véhicules classiques, de progresser sur la voie de véhicules électriques et hybrides plus efficaces, et de la commercialisation de véhicules mus par des piles à combustible ;
- pour les carburants : le renforcement des mesures en faveur des carburants de substitution devrait faciliter leur pénétration (biocarburants, gaz naturel pour véhicules, à plus long terme hydrogène). Un objectif de 20% en 2020 ne paraît pas déraisonnable pour ces marchés. Comme le rappelle le Livre vert, des solutions devront être prises avec les compagnies pétrolières afin d'assurer la distribution de ces produits à l'ensemble des consommateurs.

2. *Dans le secteur du bâtiment (qui compte pour plus du tiers de la consommation totale d'énergie),*

la réglementation qui sera proposée devrait comprendre les éléments suivants : i) instauration réglementaire de seuils d'économie d'énergie dans les bâtiments, ii) encouragement de l'intégration des énergies renouvelables dans les nouvelles constructions.

Par ailleurs, la Commission adoptera prochainement un Livre Blanc sur la révision de la politique commune des Transports qui visera, notamment, à :

- Rééquilibrer les modes de transport : le transport ferroviaire et le transport maritime à courte distance doivent se profiler comme de véritables alternatives.
- Donner la priorité à la restructuration du transport routier, qui nécessite des mesures sociales et non fiscales.
- Développer le transport combiné et rationaliser l'utilisation de la voiture individuelle, notamment dans les villes.