Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/2963

16.6.2025

Avis du Comité économique et social européen

Une stratégie européenne pour des combustibles liquides au service d'une transition durable, abordable et résiliente vers une économie à faible intensité de carbone

(avis d'initiative)

(C/2025/2963)

Rapporteur: **Veselin MITOV (BG-II)**

Corapporteur: **Alessandro BARTELLONI (IT-cat. 1)**

Conseillers	Mihai IVAŞCU (pour le rapporteur du groupe II) Emanuela SARDELLITTI (pour le corapporteur de la catégorie 1)
Décision de l'assemblée plénière	18.1.2024
Base juridique	Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur
Compétence	Commission consultative des mutations industrielles
Adoption en commission	6.3.2025
Adoption en session plénière	27.3.2025
Session plénière n°	595
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	163/0/1

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le CESE plaide en faveur d'une stratégie européenne en matière de carburants liquides qui garantisse la transition des carburants fossiles vers des solutions de substitution décarbonées et renouvelables, et qui intègre la durabilité, le caractère abordable et la fiabilité dans tous les modes de transport. Une telle stratégie contribuerait à: diversifier les sources d'énergie; améliorer la sécurité de l'approvisionnement; encourager les investissements dans les énergies renouvelables et la croissance économique; promouvoir les pratiques de l'économie circulaire; soutenir les objectifs climatiques; aligner la production de biocarburants sur les critères de durabilité; coordonner les efforts des États membres; normaliser la production de biocarburants et de carburants de synthèse pour les échanges transfrontières et enfin, à proposer des options de réduction des émissions lorsque l'électrification s'avère difficile.

1.2. Le CESE recommande:

— d'accroître l'efficacité des chaînes d'approvisionnement en carburants liquides décarbonés et renouvelables en améliorant l'approvisionnement en matières premières, le mélange et le stockage, et en optimisant la logistique, grâce aux pôles industriels;

— que le pacte pour une industrie propre reconnaisse dûment la nécessité d'établir une stratégie européenne en matière de carburants liquides afin de garantir la transition des combustibles fossiles vers les combustibles liquides renouvelables, en intégrant la durabilité, le caractère abordable et la fiabilité dans tous les modes de transport;

— d'utiliser des carburants liquides décarbonés et renouvelables parallèlement à l'électrification afin de réduire autant que possible les coûts élevés que représente pour la société la construction de nouvelles infrastructures, étant donné que les oléoducs, les terminaux et les sites de distribution existants peuvent être utilisés pour les combustibles liquides durables sans infrastructure spécifique supplémentaire;

— de renforcer l'aide à la recherche et au développement (R&D), d'améliorer la gestion complète et le plein développement des chaînes d'approvisionnement afin de libérer tout le potentiel de la biomasse durable et de garantir des dialogues ouverts avec les industries clés;

— de réduire les coûts de production des carburants décarbonés et renouvelables en favorisant un accès rentable à l'électricité et aux matières premières propres, en renforçant la capacité des installations de production et en permettant l'accès au marché, tout en tirant parti des initiatives de l'Union en matière de R&D, y compris le Fonds pour l'innovation du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE, afin de stimuler l'innovation et les investissements consacrés aux technologies à faibles émissions de carbone pour la production de combustibles liquides durables;

— de garantir la stabilité et la prévisibilité législatives des projets de production de combustibles liquides durables en maintenant des critères d'éligibilité et des objectifs cohérents tout au long de leur durée de vie (de 15 à 20 ans);

— d'établir des normes uniformes pour les capacités et propriétés de mélange de combustibles afin de permettre la comparabilité, la tarification standard et la commercialisation des carburants;

— de recourir au Fonds pour une transition juste pour soutenir la production de combustibles liquides durables en finançant la R&D afin de réduire les coûts, de moderniser les infrastructures pour les carburants et de reconvertir les travailleurs;

— de faire progresser les projets en cours grâce à des stratégies globales de réduction des risques afin de permettre que soient prises rapidement des décisions d'investissement financier;

— d'élaborer de nouveaux instruments d'atténuation des risques pour améliorer les profils de risque/rendement des projets pionniers à grande échelle;

— de mettre en place des systèmes de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone (CCfD) afin de fournir un signal du prix du carbone qui soit stable;

— de concevoir des mécanismes de soutien public pour répondre à la fois à l'offre (en encourageant les investissements précoces dans l'augmentation des capacités de production et en réduisant les coûts) et à la demande (en apportant une visibilité suffisante pour soutenir les engagements des investisseurs et réduire les risques de marché);

— d'instaurer, grâce au dialogue social, des programmes de formation et des initiatives éducatives pour renforcer les compétences de la main-d'œuvre, améliorer l'employabilité et créer des «emplois verts» décents essentiels à l'économie;

— de fournir un soutien ciblé aux travailleurs quittant les industries traditionnelles des combustibles fossiles pour saisir de nouvelles possibilités d'emploi;

— de donner la priorité aux politiques du marché du travail qui améliorent l'employabilité grâce à l'apprentissage tout au long de la vie, à des parcours d'éducation et d'emploi flexibles et à des initiatives de renforcement des compétences, en mettant l'accent sur les compétences numériques et sur l'amélioration du travail manuel;

— d'améliorer l'harmonisation réglementaire entre l'UE et les grands marchés mondiaux, ainsi que la coordination au sein d'organisations internationales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Association internationale du transport aérien (IATA);

— d'aligner la taxation des carburants avec leur incidence sur le climat et d'introduire dans l'Union des régimes d'incitation similaires à la loi américaine sur la réduction de l'inflation, en offrant des réductions fiscales fondées sur le volume de production et la durabilité afin d'attirer les investissements vers les combustibles liquides durables;

— de lancer de vastes campagnes d'éducation du public pour accroître la sensibilisation et l'acceptation des combustibles liquides durables, en ciblant leurs avantages pour l'environnement, la sécurité énergétique et le potentiel de création d'emplois;

— que les institutions de l'UE uniformisent les prescriptions techniques relatives aux biocarburants et associent les partenaires sociaux et la société civile à des dialogues transparents afin d'obtenir un large soutien de l'opinion et d'éviter les retards ou les incertitudes juridiques dans les projets ayant trait aux combustibles liquides durables.

2. **Introduction**

2.1. L'UE entend décarboner intégralement le secteur des transports d'ici à 2050. Plusieurs actes législatifs introduits ou révisés dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» adopté en 2021 (SEQE 2 transport routier et bâtiments, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime, infrastructure pour carburants alternatifs, normes en matière d'émission de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires, transport maritime dans le cadre du SEQE) contribueront à atteindre cet objectif. La directive révisée sur les énergies renouvelables (RED III) fixe des objectifs visant à réduire de 14,5 % le volume des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à porter l'utilisation des énergies renouvelables à 29 % d'ici à 2030. Elle introduit aussi des objectifs de mélange pour les biocarburants avancés, ce qui stimule la demande de combustibles liquides durables.

2.2. Les biocarburants et les carburants de synthèse durables sont indispensables pour décarboner les transports à l'échelle mondiale, car ils offrent des avantages tels que le renforcement de la sécurité énergétique, une intégration fluide à des systèmes existants ou encore le soutien à l'économie circulaire et aux populations locales. La réalisation de l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050 nécessite une stratégie coordonnée dans le cadre de la politique industrielle de l'UE afin de stimuler les investissements et de transformer les systèmes industriels, tout en s'attaquant au «trilemme énergétique» que forment la durabilité, le caractère abordable et la fiabilité. Une stratégie en matière de carburants liquides qui passe des ressources fossiles aux combustibles liquides décarbonés et renouvelables est cruciale pour accélérer l'avènement d'une décarbonation abordable et résiliente dans tous les modes de transport.

3. **Pourquoi une stratégie européenne de transition vers les carburants liquides est-elle nécessaire?**

3.1. À ce jour, l'essor du marché des carburants de substitution est entravé par un cadre réglementaire imprévisible et incohérent, ainsi que par des contraintes technologiques et commerciales, une mauvaise acceptation par les consommateurs et des infrastructures inadéquates. Si certains règlements de l'UE (tels que la directive sur les énergies renouvelables, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime et le SEQE 2) contribuent à instaurer un marché pour ces carburants, ils ne suffisent pas à débloquer les investissements massifs — évalués à quelque 650 milliards d'euros — qui sont nécessaires à la transition de la production de carburants de l'UE à partir de sources conventionnelles vers des sources renouvelables à grande échelle ([1]).

3.2. Un cadre global pour soutenir l'adoption de carburants renouvelables doit être adopté si l'on entend surmonter les obstacles existants à la chaîne de valeur et accroître la production. Le rapport de Mario Draghi du 17 septembre 2024 intitulé «L'avenir de la compétitivité européenne» ([2]), insiste sur cette lacune; l'UE doit commencer à bâtir une chaîne d'approvisionnement pour les carburants de substitution si elle ne veut pas que la réalisation de ses objectifs lui coûte un prix prohibitif.

3.3. Une stratégie de l'Union en matière de carburants liquides offrira les avantages suivants:

— contribuer à diversifier les sources d'énergie, à réduire la dépendance à l'égard des fournisseurs extérieurs et à renforcer la sécurité énergétique;

— encourager les investissements consacrés aux technologies liées aux énergies renouvelables, créer des emplois décents et stimuler la croissance économique, en particulier dans les zones rurales et sous-développées de l'UE;

— promouvoir les pratiques de l'économie circulaire et un écosystème industriel décentralisé;

— favoriser la réalisation des objectifs et des engagements en matière de climat;

— veiller à ce que la production de biocarburants soit conforme aux objectifs de durabilité, en prévenant les incidences négatives telles que la déforestation et les pénuries d'approvisionnement alimentaire;

— coordonner les efforts entre les États membres, en veillant à une réglementation cohérente et à un équilibre entre les enjeux environnementaux, économiques et sociaux;

— établir des normes communes pour la production et l'utilisation des biocarburants, en renforçant les échanges transfrontaliers et en instaurant un environnement réglementaire stable;

— fournir des solutions pour réduire les émissions lorsque l'électrification s'avère plus difficile à mettre en œuvre.

3.4. La stratégie devrait intégrer des composantes réglementaires et couvrir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, depuis les matières premières (biomasse durable, déchets, électricité renouvelable et CO_2 recyclé) jusqu'à la logistique de la collecte et du transport vers les usines de fabrication, tout en garantissant la complémentarité des carburants liquides avec des solutions alternatives fondées sur l'électrification et l'hydrogène. Elle devrait en outre porter sur les installations de production en combinant la conversion des raffineries existantes avec de nouvelles installations spécialisées, évaluer les utilisations de carburant dans tous les modes de transport et déterminer les conditions réglementaires permettant d'encourager les investissements, garantir l'accès au financement et préserver la compétitivité internationale de l'industrie. L'annonce par la Commission d'un futur pacte pour une industrie propre offre une occasion unique de reconnaître la nécessité d'une stratégie en matière de carburants liquides.

([1]) Clean Fuels for all – FuelsEurope: https://cleanfuelsforall.eu/wp-content/uploads/2023/06/2021_DEF_EN_CFFA_Narrative_digital-1.pdf.

([2]) The future of European competitiveness: Report by Mario Draghi: https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

4. **Compétitivité industrielle et développement des infrastructures de l'UE**

4.1. Les chaînes d'approvisionnement en carburants liquides existantes sont en mesure d'acheminer les produits depuis le lieu de production jusqu'à l'utilisateur final. Toutefois, des améliorations sont nécessaires pour mettre en place les connexions et fournir les matières premières énergétiques, agricoles et industrielles au point de production des combustibles liquides durables. Le CESE recommande de remédier aux vulnérabilités à court terme de la chaîne d'approvisionnement en améliorant les capacités d'approvisionnement, de mélange et de stockage des matières premières pour les combustibles liquides renouvelables et en optimisant la logistique. Les pôles industriels devraient jouer un rôle clé et les acteurs concernés travailler ensemble pour garantir des ressources durables et rationaliser le transport vers les sites de reconversion. L'alliance industrielle pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone constitue un excellent exemple de collaboration, d'innovation et de chaînes d'approvisionnement efficaces et durables. Le principal enjeu consiste à réduire au minimum le coût pour la société.

4.2. Cinq à sept années sont habituellement nécessaires pour développer et construire des projets industriels à grande échelle. Il est donc urgent d'accélérer la constitution d'une réserve de projets pour les combustibles liquides durables afin de garantir un approvisionnement adéquat et d'atteindre les objectifs de décarbonation de l'UE à l'horizon 2030. Pour élargir cette réserve, les projets en cours doivent progresser grâce à des stratégies globales de réduction des risques visant à faciliter les décisions d'investissement financier rapides.

4.3. L'Europe se situe depuis longtemps au premier rang en matière d'innovation et de développement industriel dans différents secteurs. L'industrie de fabrication des carburants est profondément intégrée à la chaîne de valeur européenne et joue un rôle essentiel dans le soutien à la compétitivité, à la puissance industrielle et à la prospérité de l'Union. Les raffineries produisent des coproduits essentiels pour d'autres industries, tels que le naphta pour le secteur pétrochimique, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et d'autres produits liquides destinés au chauffage industriel, ainsi que des solvants, le bitume, les cires et les bases lubrifiantes pour divers procédés de fabrication.

4.4. Le processus de décarbonation des systèmes énergétiques et industriels de l'UE nécessite d'importantes ressources économiques pour développer les infrastructures. Le CESE recommande de déployer des carburants liquides décarbonés et renouvelables parallèlement à l'électrification dans l'optique de réduire les coûts élevés qu'implique pour la société la construction de nouvelles infrastructures. En effet, les oléoducs, les terminaux et les sites de distribution existants peuvent accueillir ces combustibles sans qu'il soit nécessaire de se doter de nouvelles infrastructures spécifiques.

4.5. La disponibilité durable de biomasse n'est pas considérée comme un obstacle. Toutefois, pour exploiter pleinement son potentiel, il est nécessaire de poursuivre la R&D, d'améliorer la gestion et le développement complet de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que de prendre des mesures portant sur des facteurs tels que l'utilisation des terres, la concurrence sectorielle et la durabilité des chaînes de valeur. Le CESE a déjà indiqué qu'il «importe, pour établir des chaînes de valeur essentielles, d'adopter une approche globale et de mener un dialogue structuré avec les différentes industries, telles que, entre autres, l'agriculture, les produits chimiques, la gestion des déchets et le recyclage» ([3]). Les investissements consacrés à la production et à la collecte de biomasse impliquent un engagement en faveur de la durabilité à long terme. Le Comité soutient pleinement le principe de l'utilisation en cascade de la biomasse et insiste sur le fait que la future stratégie européenne en matière de carburants liquides ne doit pas compromettre la sécurité alimentaire.

5. **R&D et réduction des coûts de production**

5.1. Il existe plusieurs technologies permettant de produire des carburants liquides à faible intensité de carbone et neutres pour le climat à partir d'un large éventail de matières premières, y compris les déchets agricoles, forestiers et industriels, le carbone capté, l'hydrogène propre ou encore l'électricité renouvelable. Les raffineries peuvent servir de pôles pour bon nombre de ces technologies, en devenant des «bioraffineries» ou des «raffineries de carburants de synthèse». Bien que les technologies EMAG et HEFA soient bien établies, d'autres méthodes de production de combustibles liquides durables doivent encore être développées et validées au niveau commercial.

5.2. Pour réduire les coûts de production des carburants décarbonés et renouvelables, il convient avant tout de:

— garantir un accès rentable à l'électricité propre, à la biomasse durable et à d'autres matières premières;

— augmenter la capacité des installations de production pour réaliser des économies d'échelle;

— ouvrir l'accès au marché à tous les produits résultant de cette production (y compris tous les combustibles et coproduits pour la chaîne de valeur industrielle);

— améliorer l'efficacité énergétique de la production de biocarburants et de carburants de synthèse.

([3]) JO C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj.

5.3. Le CESE demande qu'il soit précisé si le cadre réglementaire strict, en particulier l'augmentation des mandats de mélange durable de carburants d'aviation, restera en vigueur si l'offre de carburants liquides durables devient insuffisante en raison d'un sous-investissement dans les capacités de production. Cela pourrait se traduire par de faibles prix d'écoulement et des actifs irrécupérables pour les utilisateurs précoces.

6. **Financement et investissement — accélérer la transition**

6.1. D'ici à 2035, plus de 50 milliards d'euros seront nécessaires pour mettre en place de nouvelles installations de production de biocarburants et de carburants de synthèse. Par ailleurs, du fait des investissements consacrés à la production d'hydrogène, au captage du carbone et à l'électricité renouvelable pour les carburants de synthèse, le montant total des investissements requis devrait se situer entre 200 et 300 milliards d'euros d'ici à 2035 ([4]). Compte tenu du fait que les projets de production de combustibles liquides durables s'échelonnent généralement sur une durée de 15 à 20 ans, le CESE plaide en faveur d'une stabilité législative afin que les investissements consacrés à de nouvelles technologies puissent se justifier aux yeux des investisseurs.

6.2. Les initiatives de l'UE en matière de R&D, y compris le nouveau Fonds européen pour l'innovation, devraient stimuler les progrès et les investissements dans les technologies à faible intensité de carbone. Le CESE recommande de surcroît que le Fonds pour une transition juste soit utilisé pour promouvoir la production de combustibles liquides à faible intensité de carbone en soutenant la R&D en vue de réduire les coûts, de moderniser les infrastructures de carburant et de reconvertir les travailleurs. Pour garantir des transitions efficaces et efficientes dans les régions, il sera primordial de compiler les expériences de l'UE en matière de mise en œuvre du Fonds pour une transition juste et de créer une base de données des bonnes pratiques.

6.3. Compte tenu du profil de risque actuel des projets en matière de combustibles liquides durables, un cadre global de réduction des risques est crucial pour attirer les bailleurs de fonds commerciaux. Les investisseurs financiers ont souligné que les mécanismes de rehaussement du crédit sont indispensables pour améliorer les profils de risque et de rendement des projets novateurs à grande échelle. Par conséquent, le CESE préconise de mettre au point de nouveaux instruments d'atténuation des risques, tels que les garanties couvrant les premières pertes et les prêts subordonnés, que la Banque européenne d'investissement (BEI) pourrait lancer avec le soutien de la Commission européenne afin d'encourager le financement privé.

6.4. À titre d'exemple, des systèmes de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone devraient être mis en place afin d'envoyer un signal de prix du carbone fort et stable pour les investissements à faible intensité de carbone, soutenant ainsi l'expansion de la production durable de combustibles liquides. Comme le fait observer le rapport Draghi, «l'UE devrait réduire les risques liés aux investissements dans les carburants renouvelables et bas carbone durables grâce à des instruments fondés sur les contrats d'écart compensatoire et les enchères en tant que service, à l'instar de ceux conçus pour la Banque européenne de l'hydrogène».

6.5. Les mécanismes de soutien public visant à réduire les écarts de coûts aident les promoteurs de combustibles liquides durables à accéder au financement en offrant une visibilité à long terme et des incitations financières aux décisions d'investissement, tout en atténuant les risques de marché pour les créanciers. Le CESE estime que ces mécanismes devraient porter à la fois sur l'offre et sur la demande. Des mesures axées sur l'offre doivent encourager les premiers investissements consacrés à l'expansion et à la réduction des coûts, tandis que des mécanismes ayant trait à la demande permettront aux investisseurs de disposer d'une visibilité suffisante pour les engagements relatifs à des projets.

6.6. Il est tout aussi important que les investisseurs privés reçoivent des signaux clairs quant au rôle durable des carburants liquides décarbonés et renouvelables dans l'économie de l'UE. Une stratégie européenne en matière de carburants liquides peut fournir les orientations nécessaires. Le CESE propose en outre que la taxation soit alignée sur l'incidence de chaque carburant sur le climat et plaide en faveur d'une proposition européenne visant à introduire des mécanismes efficaces d'incitation, y compris une taxation très faible, voire nulle, des carburants bas carbone ([5]).

7. **Incidence sur l'emploi (travailleurs, transition, perfectionnement professionnel)**

7.1. Le développement et l'expansion de nouvelles installations de production de combustibles liquides peuvent aboutir à la création d'un grand nombre d'emplois. Une main-d'œuvre qualifiée sera nécessaire dans des domaines tels que l'ingénierie chimique, la technologie des processus et l'entretien des équipements. Selon le CESE, des programmes de formation et des initiatives éducatives déployés grâce au dialogue social doivent être mis en place pour renforcer les compétences de la main-d'œuvre, améliorer l'employabilité et contribuer à la création d'«emplois verts» décents qui seront essentiels pour l'économie et la réalisation des objectifs environnementaux de l'UE.

([4]) BEI — «Financing sustainable liquid fuel projects in Europe» (financer les projets de combustibles liquides durables en Europe): https://www.eib.org/en/publications/20240101-financing-sustainable-liquid-fuel-projects-in-europe.

([5]) JO C, C/2024/6019, 23.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6019/oj.

7.2. S'il est prévu que des emplois seront créés dans le secteur des nouveaux combustibles liquides, dans les industries traditionnelles des combustibles fossiles en revanche, un certain nombre d'emplois pourraient disparaître. Cette évolution nécessite un soutien ciblé pour garantir une transition sans heurts vers de nouvelles possibilités d'emploi. La réaffectation des raffineries conventionnelles qui deviennent des bioraffineries, comme en témoigne la conversion pionnière de la raffinerie Venezia en Italie, offre un exemple digne d'être mis en avant. De nombreux emplois directs, indirects et induits ont été sauvés, ce qui a empêché la dégradation de l'économie locale qui se produit généralement lorsqu'une raffinerie est fermée ou transformée en terminal.

7.3. Les politiques du marché du travail devraient accorder la priorité à l'amélioration de l'employabilité de la main-d'œuvre grâce à l'apprentissage tout au long de la vie et à la mise en place de parcours flexibles qui créent des liens entre l'éducation et l'emploi, à l'instar des systèmes d'apprentissage en alternance et des programmes d'apprentissage efficaces. Par ailleurs, il est essentiel de promouvoir la mobilité interne au sein des entreprises grâce à des initiatives de perfectionnement et de reconversion professionnels avec pour visée de préparer les travailleurs aux exigences futures, tout en faisant du dialogue social un facteur important de ce processus. Cela impliquera une amélioration du travail manuel grâce à une progression massive des compétences numériques, s'inscrivant dans une organisation du travail axée sur la personne humaine.

8. **Garantir des règles prévisibles et des conditions de concurrence équitables sur le plan technologique pour débloquer les investissements**

8.1. Les procédures législatives de l'UE sont complexes et lentes. Elles ne prévoient pas de délais clairs pour l'adoption des règlements essentiels et des incohérences existent entre les critères d'éligibilité pour les matières premières biologiques relevant des initiatives ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime et de la directive RED III. Bien que les deux premiers soient assortis d'objectifs à long terme, la directive RED III ne prévoit, quant à elle, pas d'objectifs au-delà de 2030. En outre, les règlements sur les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers et lourds reposent sur une approche du «réservoir à la roue». Cette approche limitée empêche les biocarburants et les carburants de synthèse durables de contribuer à la décarbonation du transport routier.

8.2. Les projets actuels ne sont pas compétitifs sur le plan économique en raison d'obstacles réglementaires stricts, de taux d'intérêt élevés et de perspectives économiques incertaines, ce qui a retardé la plupart des décisions d'investissement. Par conséquent, le CESE recommande de rationaliser la réglementation et de renforcer les mécanismes de soutien afin d'améliorer la viabilité des projets et d'attirer les investissements.

8.3. Le CESE s'inquiète du manque d'harmonisation réglementaire avec les principaux marchés mondiaux en dehors de l'UE, en particulier dans les secteurs qui opèrent à l'échelle internationale, tels que l'aviation et le transport maritime. Ce décalage pourrait infliger aux entreprises européennes un désavantage économique par rapport à leurs concurrents mondiaux. Il est crucial de renforcer la coordination des réglementations et des politiques européennes avec les principales juridictions, notamment les États-Unis, ainsi qu'avec des organisations internationales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Association du transport aérien international (IATA).

8.4. La loi américaine sur la réduction de l'inflation a renforcé la compétitivité des carburants renouvelables en matière de coûts en accordant des réductions fiscales fondées sur le volume de production et la durabilité. De ce fait, de nombreux producteurs de combustibles liquides durables ont décidé de développer leurs projets aux États-Unis plutôt qu'en Europe. Pour enrayer cette évolution, l'UE devrait mettre en œuvre des mécanismes d'incitation similaires afin d'attirer les promoteurs de projets et d'encourager les investissements dans des projets de combustibles liquides durables.

9. **Sensibilisation des consommateurs**

9.1. L'acceptation des biocarburants par les consommateurs est entravée par le manque de coordination entre les États membres des actions visant à introduire de nouveaux mélanges de carburants, par l'absence de spécifications techniques harmonisées et par l'insuffisance des informations concernant la compatibilité de ces carburants avec les véhicules. Le CESE estime que l'acceptation sociale des carburants liquides dans l'UE est indispensable, car les citoyens doivent impérativement soutenir les politiques relatives aux sources d'énergie qui leur sont proposées.

9.2. Les institutions de l'Union, y compris la Commission et la BEI, ont acquis une véritable expertise pour ce qui concerne les aspects techniques et économiques des carburants liquides durables et le développement de projets. Le CESE préconise que des campagnes globales informent l'opinion publique sur les avantages des combustibles liquides durables, y compris leur incidence sur l'environnement, la sécurité énergétique et le potentiel de création d'emplois décents.

9.3. Certains estiment que les combustibles liquides durables sont incompatibles avec la neutralité climatique. Il faut lever ce préjugé en démontrant que les carburants décarbonés et renouvelables n'entraînent pas d'augmentation nette de la concentration de CO_2 atmosphérique et sont aussi durables que d'autres solutions, voire plus. Pour garantir l'adhésion du public, il est primordial d'inclure les partenaires sociaux et la société civile dans un vaste dialogue qui soit ouvert et transparent. Cela permettra d'éviter les retards, les ambiguïtés juridiques et les coûts potentiels, tout en garantissant l'acceptabilité sociale des projets axés sur les carburants durables.

Bruxelles, le 27 mars 2025.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE