

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 15/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 622 voix pour, 29 contre et 20 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Objet : le Parlement et le Conseil sont convenus que la directive devrait établir un cadre commun pour des mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants de substitution afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental.

Cadres d'action nationaux : chaque État membre devrait adopter un cadre d'action national pour le développement commercial de carburants de substitution dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes. Chaque cadre comporterait notamment:

- **une évaluation** de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché des carburants de substitution dans le secteur des transports ;
- **des objectifs chiffrés et objectifs nationaux** ainsi que, le cas échéant, en ce qui concerne le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution ;
- les mesures pour faire en sorte que les objectifs prévus dans le cadre d'action national soient atteints ;
- les mesures qui peuvent favoriser le déploiement de l'infrastructure pour les carburants de substitution dans les **services de transport public**;
- **la désignation des agglomérations urbaines**, d'autres zones densément peuplées et de réseaux qui, en fonction des besoins du marché, seront équipés de points de recharge ouverts au public et de points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC).

Un «**point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public**» a été défini comme un point distribuant un carburant de substitution auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire dans toute l'Union. L'accès non discriminatoire n'empêcherait pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

Les cadres d'action nationaux devraient **prendre en compte les besoins de chaque mode de transport**, y compris ceux pour lesquels il existe peu de solutions de substitution aux carburants fossiles.

Publication des informations par la Commission : selon le texte amendé, les États membres devraient notifier leur cadre d'action national à la Commission dans un délai de **deux ans** à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive.

Sur la base des cadres d'action nationaux, la Commission publierait les **informations relatives aux objectifs chiffrés nationaux** et aux objectifs de chaque État membre en ce qui concerne: a) le nombre de

points de recharge ouverts au public ; b) les points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports maritimes et intérieurs et pour les véhicules à moteur ouverts au public; c) les points de ravitaillement en GNC des véhicules à moteur ouverts au public.

Alimentation en électricité pour les transports : le Parlement et le Conseil sont convenus qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devraient être mis en place **d'ici le 31 décembre 2020**, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux que les États membres déterminent.

Le nombre de ces points de recharge devrait être fixé **en tenant compte du nombre de véhicules électriques qui, selon les estimations, seront immatriculés en 2020** dans chaque État membre. À titre indicatif, le nombre moyen de points de recharge devrait correspondre à au moins **un point de recharge pour dix voitures**. Un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devrait être installé, en particulier dans des stations de transport public, tels que des terminaux portuaires de passagers, des aéroports ou des gares ferroviaires.

La Commission pourrait soumettre **une proposition visant à modifier la directive**, en tenant compte du développement du marché des véhicules électriques, afin qu'un nombre supplémentaire de points de recharge ouverts au public soit mis en place dans chaque État membre d'ici le 31 décembre 2025 au plus tard.

Selon le texte amendé, les exploitants de points de recharge ouverts au public devraient pouvoir **acquérir librement de l'électricité** auprès de tout fournisseur d'électricité de l'UE, sous réserve de son accord, et devraient être autorisés à fournir aux clients **des services de recharge** de véhicules électriques sur une base contractuelle. Les prix fixés par les exploitants de points de recharge ouverts au public devraient être **raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires**.

Alimentation en hydrogène pour les transports routiers : les États membres qui décident d'inclure des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public dans leurs cadres d'action nationaux devraient veiller à ce que ces points soient disponibles en nombre suffisant pour permettre la circulation de véhicules à moteur à hydrogène, y compris des véhicules à piles à combustible, au sein de réseaux que ces États membres déterminent, **d'ici le 31 décembre 2025 au plus tard**.

Alimentation en gaz naturel pour les transports : les États membres devraient :

- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en GNL** dans leurs **ports maritimes** (au plus tard le 31 décembre 2025) et dans leurs **ports intérieurs** (au plus tard le 31 décembre 2030), pour permettre la circulation des bateaux de navigation intérieure ou des navires de mer propulsés au GNL sur l'ensemble du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).
- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en GNL ouverts au public au plus tard le 31 décembre 2025**, au moins tout au long des routes du réseau central du RTE-T existant, afin que les véhicules utilitaires lourds propulsés au GNL puissent circuler dans toute l'Union, lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ **400 km**.
- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) ouverts au public au plus tard le 31 décembre 2025** au moins tout au long des routes du réseau central du RTE-T existant, afin que les véhicules à moteur fonctionnant au GNC puissent circuler dans toute l'Union. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ **150 km**.

Information des utilisateurs : selon le texte amendé, les États membres devraient s'assurer que des informations **pertinentes, cohérentes et claires** soient disponibles quant aux véhicules à moteur qui peuvent être ravitaillés régulièrement par les différents carburants mis sur le marché ou être rechargés aux points de recharge. Ces informations seraient mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement et de recharge, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire.

Stratégie pour l'énergie propre : à l'avenir, la Commission devrait, si elle l'estime opportun, adopter un plan d'action pour la mise en œuvre d'une stratégie relative à l'énergie propre pour les transports afin de parvenir à l'utilisation la plus large possible des carburants de substitution dans le domaine des transports, tout en garantissant la neutralité technologique, et de promouvoir une mobilité électrique durable dans toute l'Union.