Déploiement d’une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 08/11/2017

Le **plan d’action de la Commission** présente des mesures visant à compléter et à faciliter la mise en œuvre des cadres d’action nationaux visés dans la directive 2014/94/UE sur le **déploiement d’une infrastructure pour carburants alternatifs dans l’UE**.

D’ici à 2025, l’UE devrait avoir terminé l’infrastructure de base de recharge et de ravitaillement, en assurant une couverture complète des corridors du réseau central du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). Le déploiement futur des infrastructures nécessitera **d’importants investissements publics et privés**.

Avec l’accord de Paris sur le changement climatique en vigueur, il est nécessaire d'accélérer la transition vers une économie moderne à faible intensité de carbone. Pour que l’UE puisse réussir sa transition vers une mobilité à faible taux d’émissions ou à émissions nulles, la Commission estime qu’une **approche intégrée** s’impose. Cela nécessite un cadre d’action commun concernant les véhicules, les infrastructures, les réseaux électriques, les incitations économiques et les services numériques à l’échelon européen, national, régional et local.

Situation et besoins actuels: bien que le déploiement d’infrastructures pour les carburants alternatifs se soit récemment intensifié, l’UE doit désormais **accélérer le déploiement** dans deux domaines: premièrement, dans le réseau central et le réseau global du RTE-T.

Le niveau d’ambition varie considérablement entre les différents États membres. Par exemple, seuls deux États membres fournissent plus de 100 points de recharge pour véhicules électriques pour 100.000 citadins.

L’analyse des cadres d’action nationaux visés dans la directive 2014/94/UE aboutit aux estimations suivantes des besoins en investissement dans les infrastructures par les États membres, y compris les corridors du réseau central du RTE-T:

- **électricité**: jusqu’à 904 millions d’EUR d’ici à 2020;
- **gaz naturel comprimé** (GNC): jusqu’à 357 millions d’EUR d’ici à 2020 et jusqu’à 600 millions d’ EUR d’ici à 2025 pour les véhicules routiers fonctionnant au GNC;
- **gaz naturel liquéfié** (GNL): jusqu’à 257 millions d’EUR d’ici à 2025 pour les véhicules routiers fonctionnant au GNL. Pour le GNL destiné au transport par voie navigable, jusqu’à 945 millions d’ EUR dans les ports maritimes des corridors du réseau central du RTE-T d’ici à 2025, et jusqu’à 1 milliard d’EUR dans les ports de navigation intérieure des corridors du réseau central du RTE-T d’ ici à 2030;
- **hydrogène**: jusqu’à 707 millions d’EUR d’ici à 2025.

Dans l’ensemble, l’analyse de la situation montre que pris dans leur ensemble, **les cadres d’action nationaux ne dressent pas un tableau concluant** permettant d'offrir la certitude à long terme du marché qui est nécessaire. Au 6 novembre 2017, seuls 8 des 25 cadres d’action nationaux satisfont pleinement aux exigences applicables aux cadres d’action nationaux.

Les actions proposées dans le cadre du plan s’articulent autour des objectifs suivants :

Accélérer l'achèvement et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux: la Commission soutiendra l'échange d'informations et l'apprentissage mutuel concernant la mise en œuvre des cadres d'action nationaux, dès mars 2018 avec un groupe d'experts, puis dès la fin de l'automne 2018 avec des conférences stratégiques annuelles. Elle examinera comment refléter au mieux les priorités des cadres d' action nationaux dans l'attribution des financements de projets de l'UE.

Aider à l'investissement: la Commission organisera des **tournées de présentation** dans les États membres dès novembre 2017, afin d'examiner de manière globale l'ambition des cadres d'action nationaux et les besoins d'investissement pour une mobilité à émissions faibles ou nulles et d'évaluer les opportunités offertes par les différents mécanismes de financement et instruments financiers de l'UE.

La Commission va intensifier son soutien financier à concurrence de **800 millions d'EUR** provenant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du programme NER 300 pour des investissements dans les infrastructures pour carburants alternatifs.

Encourager les actions dans les zones urbaines: de nombreuses villes et régions européennes sont des pionnières dans la transition vers la mobilité à émissions faibles ou nulles. La Commission examinera et adaptera, dans la mesure du possible, le financement des carburants alternatifs dans les nœuds urbains, notamment pour les solutions de gestion de flotte, d'ici la fin de 2017.

Favoriser l'adhésion des consommateurs: les utilisateurs doivent pouvoir utiliser l'ensemble du réseau de transport de manière simple et fluide.

Une plus grande **collaboration entre les acteurs publics et privés** est nécessaire. Cela implique l'accès à des informations fiables et ponctuelles sur l'emplacement et la disponibilité des points de recharge ou de ravitaillement. Des services de paiement interopérables et faciles d'utilisation auront également un impact majeur. En fin de compte, toutes les parties de l'infrastructure nécessaire doivent être connectées numériquement (c'est-à-dire, à distance et en temps réel pour les stations de recharge).

Intégrer les véhicules électriques dans le système électrique: les États membres devraient :

- adopter un cadre législatif permettant de répondre pleinement à la demande et permettant la recharge intelligente;
- encourager le déploiement de points de recharge et le précâblage des places de stationnement dans les bâtiments résidentiels et non résidentiels;
- veiller à ce que les technologies permettant la recharge intelligente telles que les compteurs intelligents soient déployées et à ce que les normes sur la recharge intelligente des véhicules électriques déjà adoptées et futures soient appliquées.

Les besoins liés à **l'électromobilité** seront pris en compte dans le cadre de la programmation Horizon 2020 ainsi que dans le cadre du processus du plan stratégique pour les technologies énergétiques (plan SET).

La Commission conclut que l'évaluation des cadres d'action nationaux au titre de la directive relative à l' infrastructure pour carburants alternatifs montre qu'il y a beaucoup à apprendre des expériences positives de certains États membres.

Une sérieuse **collaboration transfrontalière et intersectorielle de toutes les parties prenantes publiques et privées** est à présent nécessaire pour éviter le verrouillage de technologies et des marchés, faire en sorte que les marchés se développent et que les infrastructures pour carburants alternatifs et leurs services soient ouverts, transparents et interopérables.

La Commission est disposée soutenir ce processus à la fois par des moyens non législatifs et législatifs.