Mise en place des infrastructures nécessaires à l'utliisation des carburants de substitution dans l'Union européenne: c'est maintenant qu'il faut agir

2018/2023(INI) - 01/10/2018 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'initiative de Ismail ERTUG (S&D, DE) en réponse à la communication de la Commission sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l' utilisation des carburants alternatifs dans l'Union européenne : l'heure est à l'action !

Le transport est le seul secteur économique majeur de l'Union dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté depuis 1990. Il est responsable de 23 % des émissions de CO2, et cette proportion a continué de croître. Les transports routiers représentent près de 75 % de la totalité de l'énergie utilisée dans les transports et causent près de 73 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. 94 % du secteur européen des transports dépend du pétrole, dont 90 % doit être importé, y compris de certains pays politiquement instables.

Afin de maintenir l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 °C tout en poursuivant l'objectif de 1,5 °C défini lors de la signature de l'accord de Paris, il y a lieu de parvenir à une **décarbonation complète** des transports routiers, avec zéro émission nette d'ici 2050 au plus tard. Une transition en faveur des carburants alternatifs peut contribuer à atteindre cet objectif, mais **les carburants conventionnels resteront nécessaires** pendant une durée prévisible, jusqu'à ce que l'intégralité de la demande puisse être entièrement satisfaite par des carburants de substitution.

Insuffisances de la directive existante : les députés ont invité la Commission à proposer une révision de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et à concentrer ses efforts sur sa bonne application, compte tenu du fait que seuls huit États membres sur vingt-cinq l'ont pleinement mise en œuvre à ce jour.

L'évaluation par la Commission des plans-cadres nationaux a révélé que les degrés d'efforts, d'ambition et de moyens économiques variaient en fonction des États membres et que le déploiement des carburants alternatifs était loin d'être complet et réparti uniformément.

La Commission a été invitée à :

- remplacer le système des plans-cadres nationaux par des instruments plus efficaces, tels que des **objectifs concrets, contraignants et exécutoires**, en vue d'établir des critères de durabilité ;
- tenir compte de l'utilisation projetée et effective des véhicules à carburants de substitution et de leurs avancées technologiques, laisser aux États membres une **marge de manœuvre** pour définir la manière dont ces objectifs peuvent être réalisés, et poursuive l'objectif de disposer d'un réseau d' infrastructures transeuropéen pour tous les carburants alternatifs qui soit accessible, compatible et interopérable ;
- établir des conditions de concurrence équitables entre les différents carburants de substitution qui soient aptes à garantir la neutralité technologique ;
- évaluer la faisabilité **d'évaluations du cycle de vie** pour l'ensemble des carburants, des batteries et des solutions de propulsion de substitution ;

- compléter les objectifs climatiques de la directive 2014/94/CE par de nouvelles mesures en faveur de la pureté de l'air, à la suite du bilan de qualité des directives de l'Union relatives à la qualité de l' air ambiant.

Batteries améliorées : les députés ont souligné l'importance des progrès technologiques en cours et annoncés dans les domaines des batteries, de l'hydrogène et du stockage de l'énergie. Les nouvelles infrastructures doivent être adaptables en fonction des évolutions, tant en termes de volumes que sur le plan technologique. À titre d'exemple, une augmentation massive du nombre de véhicules électriques couplée avec une autonomie de ces véhicules portée à **400 km** aura une incidence sur la densité du déploiement du réseau de bornes de rechargement ainsi que sur le type de recharge nécessaire.

Le rapport a soutenu les **routes électrifiées** qui permettent aux véhicules électriques de se recharger en roulant, estimant que les routes électrifiées pourraient être une solution pour réduire la taille des batteries et, par conséquent, le prix des nouveaux véhicules.

La Commission et les États membres sont invités à concentrer leurs efforts sur le déploiement d' infrastructures spécifiques pour les carburants de substitution destinés aux **services de transport collectifs et publics**, tels que les bus, les tramways, les trains, les voitures partagées, les taxis et les minibus, ainsi que les bicyclettes, scooters et motos.

Financement des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs : l'effort consenti par la Commission consistant à fournir un **financement de démarrage supplémentaire de 800 millions d'euros** pour soutenir la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été salué.

Cependant, les députés ont exprimé leurs doutes quant à la suffisance de ce financement, compte tenu des besoins prévus, qui s'élèvent à 5,2 milliards d'euros à l'horizon 2020 et vont de 16 à 22 milliards d'euros supplémentaires d'investissement global à l'horizon 2025. La Commission a été invitée à augmenter le financement initial, pour soutenir non seulement le déploiement mais aussi l'exploitation d'une telle infrastructure.

Taxation : les députés ont noté que la taxation avait une incidence majeure sur la compétitivité des prix des carburants alternatifs. Ils ont invité les États membres à **réviser leurs cadres régissant la taxation de l'énergie** afin de faciliter et d'inciter l'utilisation des carburants alternatifs à émissions de CO2 faibles ou nulles, ainsi qu'à supprimer les disparités actuelles en termes de taxation de l'énergie entre les différents modes de transport.

Une autre politique industrielle : les députés ont regretté la lenteur excessive des progrès réalisés dans le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs et la mise à disposition de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution, puisqu'en 2017, seuls 19 véhicules électriques à accumulateur et 25 véhicules hybrides rechargeables étaient proposés à la vente contre plus de 417 modèles de véhicules dotés de moteurs à combustion interne. Ils ont invité les fabricants à redoubler d' efforts à cet égard et souligné le lien entre la disponibilité de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs et la demande des consommateurs pour ces technologies. Ils ont relevé que **le passage à des carburants et des systèmes de propulsion alternatifs** pourrait aider l'industrie à être compétitive au niveau mondial et à conserver des emplois de haute qualité en Europe.

En dernier lieu, le Parlement a appelé au **déploiement de stations proposant différentes sources d' énergie** afin d'éviter la création de plusieurs réseaux de distribution différents pour chaque type d'alimentation. La recharge des véhicules électriques se fait principalement au domicile ou sur le lieu de travail, complétée par une recharge dans les lieux publics et semi-publics tels que les supermarchés, les gares ferroviaires ou les aéroports. À cet égard, il conviendrait de mettre davantage l'accent sur les systèmes de recharge intelligente, de garantir la stabilité du réseau et de favoriser l'autoconsommation.