Informations de base

2018/2023(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Mise en place des infrastructures nécessaires à l'utliisation des carburants de substitution dans l'Union européenne: c'est maintenant qu'il faut agir **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	ERTUG Ismail (S&D)	04/12/2017
	Rapporteur(e) fictif/fictive SALINI Massimiliano (PPE) DEMESMAEKER Mark (ECR) MEISSNER Gesine (ALDE) TAYLOR Keith (Verts/ALE)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	SCHALDEMOSE Christel (S&D)	06/02/2018
ITRE Industrie, recherche et énergie	KRASNODĘBSKI Zdzisław (ECR)	09/03/2018
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE)	04/12/2017
REGI Développement régional	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
08/11/2017	Publication du document de base non-législatif	COM(2017)0652	Résumé
08/02/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
24/09/2018	Vote en commission		
01/10/2018	Dépôt du rapport de la commission	A8-0297/2018	Résumé
25/10/2018	Décision du Parlement	T8-0438/2018	Résumé
25/10/2018	Résultat du vote au parlement		
25/10/2018	Débat en plénière		
25/10/2018	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2018/2023(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/12191

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE621.006	14/05/2018	
Avis de la commission	IMCO	PE619.168	05/06/2018	
Amendements déposés en commission		PE623.725	15/06/2018	
Avis de la commission	ITRE	PE622.172	10/07/2018	
Avis de la commission	ENVI	PE620.875	17/08/2018	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0297/2018	01/10/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0438/2018	25/10/2018	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2017)0652	08/11/2017	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)4	14/03/2019	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2017)0652	27/02/2018	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2017)0652	12/04/2018	

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) - 08/11/2017 - Document de base non législatif

OBJECTIF: présenter un plan d'action en vue de parvenir à la plus large utilisation possible des carburants alternatifs.

CONTEXTE: 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.

CONTENU**:** 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.

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.

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 CO_2, 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.

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) - 25/10/2018 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 215 voix pour, 47 contre et 36 abstentions, une résolution faisant suite 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 continue 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.

Dans ce contexte, les députés ont accueilli favorablement la communication de la Commission tout en soulignant qu'une plus ample **coopération au niveau européen** était nécessaire en vue d'une décarbonation totale du secteur des transports à l'horizon 2050. Ils ont insisté sur les possibilités qu'offre le **déploiement des carburants de substitution** et des infrastructures correspondantes pour les secteurs de l'industrie, des technologies et de l'emploi.

Intensifier les efforts: le Parlement a 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 montré 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 Parlement s’est montré favorable aux **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.

Soulignant l’importance d’une planification urbaine durable, les députés ont suggéré de concentrer les 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.

Les députés ont salué l’initiative de la Commission en faveur d’une **alliance européenne pour les batteries durables** et ont soutenu l’établissement d’ une production européenne de cellules de batteries axée sur les technologies de prochaine génération.

Fonds de mobilité propre: l’effort consenti par la Commission consistant à fournir un **financement de démarrage supplémentaire de 800 millions d’EUR** 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’EUR à l’horizon 2020 et vont de 16 à 22 milliards d’EUR supplémentaires d’investissement global à l’horizon 2025. Ils ont invité la Commission à **augmenter le financement initial**, pour soutenir non seulement le déploiement mais aussi l’exploitation d’une telle infrastructure.

Taxation: soulignant que la taxation avait une incidence majeure sur la compétitivité des prix des carburants alternatifs, la résolution a 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 CO_2 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: le Parlement a regretté la lenteur 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.

Les députés 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.