



2018/2023(INI)

14.5.2018

PROJET DE RAPPORT

sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs dans l'Union européenne: l'heure est à l'action!
(2018/2023(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Ismail Ertug

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	8

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs dans l'Union européenne: l'heure est à l'action! (2018/2023(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 8 novembre 2017 intitulée «Parvenir à la plus large utilisation possible des carburants alternatifs – Plan d'action relatif à l'infrastructure pour carburants alternatifs en application de l'article 10, paragraphe 6, de la directive 2014/94/UE, comprenant l'évaluation des cadres d'action nationaux au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2014/94/UE» (COM(2017) 652),
 - vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹,
 - vu la directive 2009/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie²,
 - vu l'accord de Paris, la décision 1/CP.21 et la 21^e conférence des parties (COP 21) à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ainsi que la 11^e conférence des parties agissant comme réunion des parties au protocole de Kyoto (CMP 11), tenues à Paris (France) du 30 novembre au 11 décembre 2015,
 - vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (COM(2017) 676),
 - vu l'article 52 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A8-0000/2018),
- A. considérant que la mobilité est un besoin fondamental, qu'elle constitue l'épine dorsale de nos sociétés et de nos économies, et qu'elle doit être propre, fiable et abordable; que, dans ce contexte, les technologies propres offrent d'énormes possibilités et avantages pour la société, l'industrie automobile, les fournisseurs d'énergie, les services publics et les gestionnaires de réseau;
- B. considérant que la décarbonation des transports renforcera la sécurité et l'indépendance

¹ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

² JO L 120 du 15.5.2009, p. 1.

énergétiques de l'Europe par rapport à l'énergie et aux combustibles fossiles importés, et nécessitera par conséquent un changement rapide et notable du type d'énergie, de combustibles et de systèmes de propulsion utilisés, ainsi qu'une augmentation de l'efficacité énergétique, en déployant les technologies les plus efficaces et en modifiant les comportements en matière de mobilité;

- C. considérant que 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; qu'il est responsable de 23 % des émissions de CO₂ et que cette proportion continue de croître; que 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;
- D. considérant que, 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;
- E. considérant que le passage aux carburants alternatifs et aux systèmes de propulsion de substitution constitue le meilleur moyen de décarboniser le parc automobile existant et futur; que l'effet global sera encore plus important s'il est conjugué à une meilleure efficacité énergétique des véhicules, à l'utilisation des transports publics et du vélo, au développement de la mobilité partagée et à une amélioration de l'efficacité globale des systèmes de transport grâce aux systèmes de transports intelligents coopératifs (STI-C) et aux technologies d'automatisation et de numérisation; que la planification urbanistique et territoriale peut soutenir et compléter les avancées technologiques;
- F. considérant que le surcoût des véhicules à carburant de substitution par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne représente encore un des obstacles principaux aux décisions d'achat des consommateurs; que, dans ce contexte, les primes, les exonérations fiscales et les incitations non fiscales au profit des acheteurs ont démontré leur utilité pour accélérer la commercialisation et devraient tenir compte de la performance en matière d'émissions de GES des divers carburants alternatifs;
- G. considérant que le passage aux carburants alternatifs et aux systèmes de propulsion de substitution représente une chance pour l'industrie européenne plutôt qu'une menace, les autres marchés automobiles principaux, tels que la Chine et la Californie, ayant déjà introduit des quotas obligatoires de véhicules à émissions faibles ou nulles dans les flottes des fabricants;
- H. considérant que la refonte de la directive sur les normes en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs devrait définir des objectifs de réduction ambitieux et encourager l'utilisation de véhicules à émissions faibles ou nulles, ce qui conduirait alors à un parc automobile européen neutre en carbone, lequel nécessitera le déploiement d'un réseau d'infrastructures pour les carburants alternatifs;
- I. considérant que 94 % du secteur européen des transports dépend du pétrole, dont 90 % doit être importé, y compris de certains pays politiquement instables;

- J. considérant que, selon la directive 2014/94/UE, les carburants alternatifs continuent d'inclure des combustibles d'origine fossile, ce qui va à l'encontre de l'objectif de décarbonation et d'élimination des combustibles fossiles;
- K. considérant que les secteurs de l'énergie et des transports doivent être plus étroitement liés afin de permettre une décarbonation profonde dans le domaine de la mobilité; que deux vecteurs énergétiques (électricité et hydrogène) permettent une mobilité à émissions nulles tout en intégrant des sources d'énergie renouvelables (SER); que, le secteur de l'énergie passant progressivement à l'utilisation exclusive de SER, il convient de stocker les excédents d'énergie lors des périodes de faible demande; que les véhicules électriques à accumulateur et les véhicules électriques à pile à combustible peuvent contribuer à cette fin;
- L. considérant que des réseaux électriques fiables, une meilleure intégration des réseaux d'électricité et de gaz grâce à la conversion d'électricité en gaz, l'accès au réseau pour les fournisseurs de services de chargement, les bornes de recharge privées et le déploiement de points de ravitaillement en hydrogène sont essentiels à l'électromobilité; qu'avec les véhicules électriques à accumulateur et les véhicules électriques à pile à combustible, le chargement intelligent et contrôlé peut aider à équilibrer les réseaux, mais que les cadres réglementaires, fiscaux et techniques restent insuffisants;
- M. considérant que les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) constituent les principaux réseaux de transports au sein de l'Union; que l'accent placé sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs et la poursuite de l'objectif établi dans la communication d'assurer une couverture complète des corridors de réseau central du réseau RTE-T par des points de recharge à l'horizon 2025 devraient constituer une priorité essentielle; que cet objectif devrait être complété en tenant également compte des zones urbaines et rurales;
1. accueille favorablement la communication de la Commission précitée sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs;

Renforcement des efforts

2. invite, cependant, la Commission à présenter une révision de la directive 2014/94/UE dans les plus brefs délais afin de combler les lacunes en matière d'infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union européenne;
3. constate que l'évaluation menée par la Commission des plans-cadres nationaux révèle différents degrés d'efforts et d'ambition entre les États membres et un déploiement insuffisant des carburants alternatifs; demande par conséquent à la Commission de remplacer les plans-cadres nationaux par des objectifs obligatoires tels que ceux qui ont été suggérés dans la proposition de 2013, tout en tenant compte de l'utilisation projetée et effective des véhicules à carburant alternatifs et de leurs avancées technologiques, ainsi que de l'objectif de disposer d'un réseau d'infrastructures transeuropéen qui permette l'utilisation de tous les carburants alternatifs;

4. suggère de procéder à une évaluation annuelle de l'état de mise en œuvre de la directive par les États membres et de l'élargissement de sa portée pour qu'en plus de sa mise en place dans le réseau RTE-T, elle couvre également les nœuds urbains et régionaux et les infrastructures destinées aux parcs automobiles;
5. invite la Commission à établir des conditions de concurrence équitables entre les différents carburants alternatifs, rendant ainsi obligatoires les infrastructures de production d'hydrogène, avec des exigences en matière de déploiement similaires à celles qui s'appliquent au gaz naturel comprimé (GNC), mais en ajustant lesdites exigences en fonction de la contribution à la décarbonation;

Fonds de mobilité propre: financement des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs

6. félicite l'effort de la Commission consistant à fournir un financement de démarrage de 800 millions d'EUR supplémentaires pour soutenir l'utilisation d'infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs; doute, cependant, que ce financement sera suffisant compte tenu des besoins prévus, qui s'élèvent à 5,2 milliards d'EUR à l'horizon 2020 et à 16 à 22 milliards d'EUR supplémentaires d'investissement global à l'horizon 2025¹;
7. suggère d'établir un fonds européen de mobilité propre pour couvrir l'investissement nécessaire estimé s'élevant à 25 milliards d'EUR à l'horizon 2025; demande le cofinancement du fond avec une contribution de 10 % de la part de l'Union européenne et de 90 % de la part de l'industrie, notamment des fabricants, des fournisseurs, des producteurs d'énergie et de combustibles et d'autres parties intéressées; suggère que, en contribuant à ce fonds, les entreprises ou consortiums puissent obtenir un accès préférentiel aux subventions et aux prêts du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), de la Banque européenne d'investissement (BEI) et du plan d'investissement pour l'Europe de la Commission; demande que les ressources financières du fonds soient allouées en fonction de critères de faisabilité, de la valeur ajoutée européenne, de la réalisation des objectifs de déploiement et de la politique de cohésion; demande que l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), qui supervise déjà le MIE, devienne l'agence responsable;
8. invite les États membres à réviser leurs cadres régissant la taxation de l'énergie afin de faciliter et d'inciter l'utilisation des carburants alternatifs et de supprimer les impôts accablants sur l'électricité utilisée pour générer des carburants alternatifs, notamment la conversion d'électricité en gaz comme méthode de stockage pour les énergies renouvelables intermittentes;

Les carburants alternatifs: une politique industrielle alternative

9. regrette la lenteur excessive des progrès réalisés dans le déploiement des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs et la mise à disposition des véhicules à propulsion alternative, et invite les fabricants à redoubler d'efforts à cet égard;
10. salue l'initiative de la Commission en faveur d'une alliance européenne pour les

¹ COM(2017) 652.

batteries et appuie pleinement l'établissement d'une production européenne de cellules de batteries axée sur les technologies de prochaine génération; invite la Commission à étendre cette initiative à d'autres systèmes de propulsion, tels que les cellules à combustible, afin de préserver la primauté de l'Europe dans le secteur des technologies;

o

o o

11. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

En 2015, 195 États membres de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont signé l'accord de Paris; ils ont plus particulièrement convenu de l'objectif de maintenir l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2 degrés Celsius pour ce siècle par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter la hausse des températures à 1,5 °degré Celsius. Cet accord se traduit par une réduction de 80 à 95 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour l'Union européenne. Actuellement responsable d'un quart des émissions de GES de l'Union, le secteur des transports doit contribuer aux efforts considérables déployés en vue d'atteindre cet objectif.

Le transport est le seul secteur économique majeur au sein de l'Union dans lequel les émissions de 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 GES du secteur des transports. Un total de 94 % du secteur des transports de l'Europe dépend du pétrole, dont 90 % doit être importé, y compris de certains pays dont la situation politique est instable.

Afin de respecter ses engagements en matière de lutte contre le changement climatique, de protéger l'environnement et de renforcer son indépendance énergétique, l'Europe devra intensifier les efforts déployés en faveur de la décarbonation de son économie. Dans le secteur des transports, il existe de nombreuses façons d'atteindre cet objectif. Les normes applicables à l'efficacité, aux émissions et à la consommation de carburant se sont avérées très efficaces. L'utilisation des nouvelles technologies, comme les systèmes STI-C ou la conduite automatisée, peut contribuer à améliorer les flux de transport et à réduire la consommation. La planification urbanistique et territoriale peut également créer des systèmes de circulation qui soutiennent l'utilisation des transports publics et partagés et encouragent des choix environnementaux comme la marche ou le vélo, réduisant ainsi les émissions. La promotion d'un transfert modal de la route aux chemins de fer ou aux voies navigables intérieures représente une autre approche pour diminuer les émissions dues aux transports. Pour les transports routiers en particulier, le passage aux carburants alternatifs et aux systèmes de propulsion de substitution constitue une méthode directe de décarbonation. Ces combustibles nécessitant une infrastructure spécifique, une législation est nécessaire pour encourager leur utilisation.

Insuffisances de la directive existante

En 2014, la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été adoptée. Malheureusement, les objectifs contraignants pour chaque État membre tels que prévus dans la proposition de la Commission européenne ont été supprimés. L'évaluation des plans-cadres nationaux, introduits par la directive, révèle que l'ambition et les efforts diffèrent largement d'un État membre à l'autre et que les plans-cadres nationaux, sous leur forme concrète, ne sont pas appropriés pour stimuler la mise en place rapide d'une infrastructure suffisante et complète nécessaire à l'utilisation des carburants alternatifs.

Par conséquent, la mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs accuse un retard par rapport aux plans initiaux: sur les quelque 800 000 points de charge prévus pour 2025, seuls un peu plus de 100 000 points sont déjà en place. Pour le GNC,

plus des deux tiers des stations-service restent à construire. Pour l'hydrogène, qui n'est pas obligatoire en vertu de la directive, la situation est encore pire.

Dès lors, la directive devrait être revue dès que possible. Elle devrait inclure des objectifs spécifiques et contraignants afin que les États membres tiennent compte de la commercialisation réelle et projetée des véhicules à carburants alternatifs et fournissent un réseau décent d'infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs dans l'ensemble du réseau RTE-T ainsi que dans les zones urbaines et les nœuds régionaux.

Carburants alternatifs

La directive définit trois types de carburants alternatifs: l'électricité, l'hydrogène et le gaz [GNC et gaz naturel liquéfié (GNL)]. Tandis que l'électricité renouvelable et l'hydrogène vert sont de véritables alternatives aux combustibles fossiles, le GNC et le GNL sont encore principalement d'origine fossile. Il est possible de les remplacer par du biogaz ou des gaz de synthèse. Cependant, afin d'être réellement durable, le biogaz doit être produit localement, de préférence à partir de déchets. Les gaz de synthèse ont quant à eux une perte d'énergie élevée par rapport à l'utilisation directe d'électricité pour le transport et doivent donc être issus de l'énergie excédentaire qui autrement serait limitée. Un transfert total aux combustibles alternatifs sans aucune origine fossile doit constituer l'objectif principal.

Étant donné qu'il existe différents modes, types et environnements de transport qui possèdent leurs propres exigences spécifiques en ce qui concerne les combustibles et les technologies de propulsion, une combinaison de carburants alternatifs constitue l'approche la plus prometteuse à moyen terme. L'énergie devrait également être utilisée aussi efficacement que possible pour la décarbonation. Cela concerne l'efficacité énergétique du véhicule et le rendement du moteur, mais également la production de combustibles et d'énergie.

Les rendements du «réservoir aux roues» des systèmes de propulsion de substitution peuvent varier mais sont généralement supérieurs à ceux des moteurs à combustion interne (MCI) qui fonctionnent à l'essence ou au diesel. Le coût total de possession (CTP) devrait considérablement baisser dans un avenir proche et certains véhicules à carburants alternatifs bénéficient déjà d'avantages de coûts. Cependant, trois obstacles principaux entravent leur déploiement massif, par rapport aux véhicules MCI traditionnels. Premièrement, les prix d'achat restent supérieurs mais pourraient baisser grâce aux avancées technologiques et à l'augmentation des volumes de production. Deuxièmement, le nombre de modèles de véhicules disponibles est encore inférieur. Troisièmement, le réseau d'infrastructures de chargement pour les carburants alternatifs est moins dense. Tandis que les autorités publiques devraient soutenir la mise en place d'infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants alternatifs suffisantes, l'industrie doit également y contribuer en offrant des véhicules à carburants alternatifs plus attractifs.

Accouplement des secteurs

L'utilisation accrue de carburants à base d'électricité rapprochera les secteurs du transport et de l'énergie. Il est cependant important de poursuivre également l'objectif de décarbonation de la production d'énergie grâce à un passage total aux énergies renouvelables. Les énergies renouvelables étant intermittentes, l'offre et la demande d'énergie devront correspondre grâce à l'utilisation de mécanismes de stockage.

Le surplus énergétique peut être utilisé dans les applications de production de gaz à partir d'électricité pour obtenir de l'hydrogène vert qui à son tour peut être utilisé directement comme combustible pour les véhicules électriques à pile à combustible ou pour l'alimentation des réseaux de gaz. Cette technologie se développe rapidement et amènera sur le marché de l'hydrogène vert à un prix compétitif. Il est essentiel de garantir un accès non discriminatoire au réseau de gaz pour cette application.

Une autre solution pour équilibrer les réseaux énergétiques consiste au chargement intelligent et contrôlé. Face au nombre croissant des véhicules électriques à accumulateur, une capacité de stockage significative sera créée sous la forme de batteries de voiture. Afin d'éviter les pics de demande à certaines heures de la journée, le chargement des véhicules électriques à accumulateur pourrait être contrôlé à distance et retardé, répartissant ainsi la demande énergétique et l'activité de chargement sur une période plus longue. Bien qu'encore unidirectionnelles, les "solutions de recharge intelligentes" permettraient un chargement bidirectionnel grâce auquel les fournisseurs d'énergie pourraient charger et décharger les batteries pendant une certaine période et équilibrer plus activement leurs réseaux. Cependant, pour les consommateurs, une transparence totale des prix doit être garantie et des normes élevées en matière de protection de données et des consommateurs doivent être respectées.

De même, pour l'électricité, il est essentiel d'assurer un accès non discriminatoire au réseau, ce qui vaut également pour l'accès des consommateurs aux points de charge publics. Il convient de pratiquer une transparence totale des prix, de n'imposer aucune obligation d'abonnement et de mettre en place une interopérabilité pour les modes de paiement. Les points de charge publics doivent être complétés par des bornes privées. Le comportement en matière de chargement des véhicules électriques à accumulateur diffère légèrement de celui des MCI qui, pour pouvoir être rechargés rapidement, nécessitent un point central. Un chargement rapide est essentiel pour les déplacements de longue distance basés sur l'électricité et pour développer la confiance des consommateurs. Pourtant, le plus souvent, le chargement sera effectué lorsque le véhicule est stationné (par exemple la nuit ou au travail). Le comportement en matière de chargement changera avec le temps et l'expérience des consommateurs.

D'une part, pour réaliser une couverture avec des postes de charge privés, les réseaux et les connexions doivent être renforcés pour permettre la liaison des postes de charge. D'autre part, les procédures d'autorisation des autorités doivent être facilitées et accélérées.

Cadre fiscal et réglementaire

La taxation a une incidence majeure sur la compétitivité des prix des carburants alternatifs. La taxation des énergies renouvelables utilisées dans la production de l'hydrogène vert peut constituer une charge pour son prix de marché. Cela est également vrai pour le chargement électrique terrestre de navires, puisque les moteurs à combustion polluante sont exemptés de taxes tandis que l'électricité terrestre doit supporter des taxes et des coûts d'approvisionnement plus élevés en raison du caractère très particulier de la demande.

L'objectif de ce rapport est de combler plus particulièrement les lacunes en matière d'infrastructures en tenant compte de la situation générale et des différentes questions qui se posent et perspectives envisageables en matière de décarbonation du secteur des transports.