



# Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2018/2023(INI)
Procédure terminée	
Mise en place des infrastructures nécessaires à l'utilisation des carburants de substitution dans l'Union européenne: c'est maintenant qu'il faut agir	
Sujet	
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
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	S&D <a href="#">ERTUG Ismail</a>	04/12/2017
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		PPE <a href="#">SALINI Massimiliano</a>	
		ECR <a href="#">DEMESMAEKER Mark</a>	
		ALDE <a href="#">MEISSNER Gesine</a>	
		Verts/ALE <a href="#">TAYLOR Keith</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	S&D <a href="#">SCHALDEMOSE Christel</a>	06/02/2018
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	ECR <a href="#">KRASNODEBSKI Zdzisław</a>	09/03/2018
<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	ALDE <a href="#">VAN MILTENBURG Matthijs</a>	04/12/2017	
<b>REGI</b> Développement régional	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	BULC Violeta	

Evénements clés			
08/11/2017	Publication du document de base non-législatif	<a href="#">COM(2017)0652</a>	Résumé
08/02/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
24/09/2018	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
01/10/2018	Dépôt du rapport de la commission, lecture unique	<a href="#">A8-0297/2018</a>	Résumé

25/10/2018	Résultat du vote au parlement		
25/10/2018	Débat en plénière		
25/10/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T8-0438/2018</a>	Résumé
25/10/2018	Fin de la procédure au Parlement		

### Informations techniques

Référence de procédure	2018/2023(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/12191

### Portail de documentation

Document de suivi		<a href="#">COM(2017)0652</a>	08/11/2017	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE621.006</a>	14/05/2018	EP	
Avis de la commission	<b>IMCO</b>	<a href="#">PE619.168</a>	05/06/2018	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE623.725</a>	15/06/2018	EP	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE622.172</a>	10/07/2018	EP	
Avis de la commission	<b>ENVI</b>	<a href="#">PE620.875</a>	17/08/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		<a href="#">A8-0297/2018</a>	01/10/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		<a href="#">T8-0438/2018</a>	25/10/2018	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2019)4</a>	14/03/2019	EC	

## 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<sub>2</sub>, 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 poursuivre 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 des 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 de 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 de euros à l'horizon 2020 et vont de 16 à 22 milliards de 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 CO<sub>2</sub> 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, puisque, 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.

## 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 CO<sub>2</sub>, 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 poursuivre 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 des 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<sub>2</sub> 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, puisque, 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.