**Suite donnée à la résolution du Parlement européen sur la mise en place des infrastructures nécessaires à l’utilisation des carburants alternatifs dans l’Union européenne: c'est maintenant qu'il faut agir**

1. **Rapporteur:** Ismail ERTUG (S&D / DE)
2. **Numéros de référence:** 2018/2023 (INI) /A[8](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A8-2016-0345&language=FR)-0297/2018 / P8\_TA-PROV(2018)0438
3. **Date d'adoption de la résolution:** 25 octobre 2018
4. **Objet:** mise en place des infrastructures nécessaires à l’utilisation des carburants alternatifs
5. **Commission parlementaire compétente:** Commission des transports et du tourisme (TRAN)
6. **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

Dans la résolution, le plan d’action relatif à l’infrastructure pour carburants alternatifs est accueilli favorablement. La résolution souligne la nécessité d’accélérer le déploiement des infrastructures nécessaires à l’utilisation des carburants alternatifs, étant donné la nécessité urgente de décarboner le secteur des transports. Elle fait valoir en outre l’importance du principe de neutralité technologique pour jeter les fondements du déploiement des infrastructures et constate la nécessité de mettre l’accent sur des solutions à émissions à l’échappement faibles ou nulles, tout en insistant sur le fait que le gaz naturel constitue une alternative pertinente dans les secteurs du transport longue distance par poids lourds et du transport maritime. La résolution souligne les avantages de l’électrification du parc automobile (qu’il s’agisse des véhicules électriques à accumulateur ou des véhicules électriques à pile à combustible) en termes de services auxiliaires potentiels pour les réseaux électriques et d'avantages pour les consommateurs.

La résolution insiste sur la nécessité d’intensifier les efforts au niveau européen et indique un certain nombre d’actions de soutien dans les domaines réglementaire et financier qu’il y aurait lieu d’entreprendre.

Suggestions concernant les mesures réglementaires: la résolution invite la Commission à proposer une révision de la directive 2014/94/UE, tout en maintenant la définition actuelle des carburants alternatifs telle qu’énoncée à son article 2. Elle demande en outre à la Commission de concentrer ses efforts sur la bonne application de la directive, en ce compris l’évaluation des plans‑cadres nationaux. La résolution suggère de remplacer le système des plans-cadres nationaux par des instruments plus efficaces, tels que des objectifs contraignants et exécutoires. Les États membres devraient disposer d’une marge de manœuvre pour définir la manière dont ces objectifs peuvent être réalisés. Les objectifs relatifs aux nouvelles infrastructures devraient tenir compte des prévisions en matière de déplacements et de volumes transportés, de la pertinence de plus en plus forte des solutions de stockage fixes et mobiles ainsi que des progrès technologiques annoncés dans les domaines des batteries.

En outre, la résolution souligne la nécessité d’élargir la portée de la directive pour qu’en plus de son application le long du réseau central du RTE-T, elle couvre également le réseau global et certaines zones urbaines. La directive devrait également fixer des exigences obligatoires pour les infrastructures de production d’hydrogène, la Commission étant invitée à établir des conditions de concurrence équitables pour toutes les technologies, conformément à la résolution. La Commission et les États membres sont appelés à concentrer leurs efforts sur le déploiement d’infrastructures spécifiques pour les carburants de substitution destinés aux services de transport collectifs et publics, volet que les plans d’action pour l’énergie durable des autorités locales devraient promouvoir concrètement. La directive 2014/94/UE doit également compléter les objectifs climatiques par de nouveaux objectifs relatifs à la qualité de l’air.

Outre la révision de la directive 2014/94/UE, la résolution encourage un réexamen de la directive 1999/94/CE sur la disponibilité d’informations sur les voitures à l’intention des consommateurs, ainsi que l’élaboration d’un règlement concernant l’itinérance sur l’infrastructure pour carburants de substitution accessible au public. Il est souligné que le libre accès aux points de recharge, la transparence de l’information sur les prix, l’interopérabilité des services et le libre choix pour le consommateur sont les facteurs clés d’un système opérationnel qui doit également garantir la stabilité du réseau, ce qui nécessite, par conséquent, de déployer des systèmes de recharge intelligente.

Les États membres sont également invités à réviser leurs cadres régissant la taxation. La Commission, les États membres et leurs régions sont en outre invités à mettre en place un projet commun dans le secteur maritime de «couloirs bleus de GNL (gaz naturel liquéfié) vers les îles».

Mesures de soutien financier: en ce qui concerne la demande d’élargissement de la portée de la directive 2014/94/UE, la résolution invite la Commission à élargir le champ d’application du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) en conséquence. La résolution salue l’effort consistant à fournir 800 millions d’euros supplémentaires dans le cadre de l’appel mixte du MIE et de l’instrument de prêt du MIE, mais demande instamment à la Commission d’augmenter le financement, en soutenant non seulement le déploiement mais aussi l’exploitation et en se concentrant sur les besoins des opérateurs de transport public. Elle suggère de cofinancer l’investissement nécessaire estimé s’élevant à 25 milliards d’euros avec une contribution de la part de l’Union européenne (10 %) et de la part de l’industrie (90 %) dans un fonds spécifique de l’Union européenne qui sera géré par l’INEA et l’Agence exécutive pour l’innovation et les réseaux.

La résolution salue également le soutien apporté au développement des batteries dans le cadre de l’alliance pour les batteries et invite la Commission à étendre aussi cette initiative aux cellules à combustible. Dans ce contexte, la résolution demande également à la Commission d’évaluer la faisabilité d’évaluations du cycle de vie pour l’ensemble des carburants, des batteries et des solutions de propulsion de substitution.

1. **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

La Commission accueille favorablement la résolution. Le plan d’action souligne la nécessité d’accélérer le déploiement de l’infrastructure pour carburants alternatifs et une série de mesures de soutien ont été proposées, qui sont considérées comme positives dans la résolution.

En ce qui concerne la demande de révision de la directive 2014/94/UE, la Commission renvoie à l’article 10, paragraphe 5, de celle-ci, qui la charge de faire le bilan de la mise en œuvre de la directive et, le cas échéant, de soumettre une proposition visant à la modifier au plus tard le 31 décembre 2020. Elle fait en outre valoir la pertinence de sa procédure pour une meilleure réglementation concernant la révision de certaines parties de l’acquis. La Commission lancera une évaluation ex post de la directive 2014/94/UE en 2019, en tenant compte des rapports nationaux de mise en œuvre des États membres qui doivent être transmis au plus tard le 18 novembre 2019. L’évaluation ex post recensera les progrès et les lacunes concernant la mise en œuvre de cette directive, qui n’a été adoptée qu’en 2014.

Si l’évaluation révèle des lacunes majeures concernant la mise en œuvre de la directive, la Commission examinera s’il y a lieu de réaliser une analyse d’impact dans le cadre de la procédure pour une meilleure réglementation afin de recenser les différentes options de révision de la directive et d’en évaluer les incidences. Cette évaluation devrait porter, de manière exhaustive, sur différentes options, notamment, comme le suggère la résolution, l’adoption éventuelle d’objectifs contraignants, l’élargissement du champ d’application de la directive ou la définition d’exigences visant à garantir, entre autres, l’accessibilité des utilisateurs, l’interopérabilité des services et la transparence de la tarification.

La Commission prend acte de l’accent particulier mis sur les besoins en matière de transports publics, ainsi que sur le rôle et la pertinence des achats publics. La Commission a proposé de modifier la directive 2009/33/CE et examine actuellement cette question avec le colégislateur. La Commission a en outre lancé une initiative pour le déploiement de bus propres, qui vise à inciter les pouvoirs publics et les acteurs du secteur à constituer une réserve de projets.

En ce qui concerne les recommandations visant à soutenir des infrastructures et des services ouverts, accessibles, intégrés, transparents et interopérables, la Commission tient à mentionner les mesures déjà prises dans le cadre de la mise en œuvre du plan d’action relatif aux carburants alternatifs. Par exemple, deux actions de soutien du programme seront lancées dans le cadre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe afin d’aider les autorités des États membres à collecter des données et à définir une approche commune en vue d’identifier les acteurs de la mobilité électrique ainsi qu’à mettre en place une méthodologie commune de comparaison des prix des carburants, tandis que les travaux se poursuivent en ce qui concerne la mise en œuvre des règlements délégués pertinents de la directive 2010/40/UE relatifs aux services d’information en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux. La Commission s’emploie actuellement à réviser le concept de plan de mobilité urbaine durable (PMUD) afin d’y inclure également des informations sur le déploiement de l’infrastructure pour carburants alternatifs dans les zones urbaines. Elle a en outre intensifié les interactions avec les États membres concernant la mise en œuvre des plans-cadres nationaux par l’intermédiaire du Forum pour des transports durables de la Commission.

En ce qui concerne le financement, la Commission s’emploie à mettre en place un mécanisme de financement mixte au titre du mécanisme pour l’interconnexion en Europe. Il simplifiera l’accès aux financements de l’Union. Il les rendra accessibles, sur une base flexible et selon le principe du «premier arrivé, premier évalué», lorsque les projets atteindront un degré de maturité suffisant. Compte tenu de l’accueil positif réservé à l’approche actuelle consistant à combiner des subventions et des prêts dans le cadre des appels à propositions du MIE dans le domaine de la mise en place des carburants alternatifs et à tirer parti des progrès réalisés dans le cadre du mécanisme pour des transports plus propres, il semble que cette voie soit prometteuse. La Commission relève que l’octroi de subventions et de prêts à des projets interviendra toujours conformément à la base juridique des programmes de financement respectifs (à savoir le MIE, les fonds structurels et d’investissement européens, le Fonds européen pour les investissements stratégiques et le futur programme InvestEU), en faisant preuve de toute la diligence requise concernant la proposition en ce qui concerne la solidité financière et la valeur ajoutée. Les suggestions de la résolution sont donc pertinentes pour les opérations de financement mixte relevant de la prochaine période de programmation, dans le cadre de laquelle la proposition de la Commission pour le futur mécanisme pour l’interconnexion en Europe prévoit déjà de mettre davantage l’accent sur le réseau central et le réseau global du RTE-T.