

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

30 septembre 2014

---

**TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2230)**

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

Non soutenu

**AMENDEMENT****N ° 879**

présenté par

M. Tetart, M. Leboeuf, Mme Louwagie, M. Morel-A-L'Huissier, M. Vitel, M. Courtial,  
M. Heinrich, Mme Lacroute, M. Nicolin, M. Gilard, Mme Vautrin et M. Laffineur

-----

**ARTICLE 10**

Après l'alinéa 7, insérer les quatre alinéas suivants :

« *I ter.* – Le développement et la diffusion des véhicules propres constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures de rechargement dédiées.

« Afin de permettre le recours du plus grand nombre aux modes de déplacements propres, individuels ou collectifs, la France se fixe un objectif de déploiement massif d'ici 2030 de bornes de recharges alternatives et d'infrastructure d'usage adaptées. Sont concernées les énergies nécessaires au fonctionnement des véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, hybrides électriques, des véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel, au biométhane, y compris tout mélange hydrogène gaz naturel, ou au gaz naturel liquéfié, et des véhicules fonctionnant avec des carburants à haute teneur en biocarburants et définis par voie réglementaire.

« Le déploiement de ces infrastructures est favorisé en incitant les collectivités territoriales à poursuivre l'ouverture de leurs stations de rechargement de flottes captives au grand public et aux professionnels du transport lorsque cela est possible.

« L'État favorise, notamment en soutenant des opérations pilotes, le déploiement de systèmes de distribution d'énergies alternatives au diesel et au supercarburant dans les stations services pour véhicules particuliers et poids lourds et de systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié dans les ports pour les navires et les bateaux. ».

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à harmoniser le plan d'action gouvernemental prévu par ce texte en traduisant la volonté du collectif de s'engager dans une politique de promotion des transports, collectifs et individuels, plus propre et plus réaliste. Il vise pour cela à promouvoir l'installation d'infrastructures favorables à l'éclosion d'énergies alternatives et complémentaires au diesel et supercarburant, et compatibles selon le segment de transport, avec les contraintes techniques qui en résultent.

Cet amendement vise en particulier les qualités environnementales du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant pour les véhicules et les navires : réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, quasi absence d'oxydes soufre, d'oxydes d'azote et de particules.

Il contribuera à permettre de satisfaire aux nouvelles contraintes réglementaires et d'adopter des modes de déplacements moins polluants. Il permettra notamment à la France de se conformer aux obligations maritimes concernant les oxydes de soufre (moins de 0,1 %) qui s'appliqueront dès 2015 dans les zones dites à « émission contrôlée » telles que la Manche.

Cet amendement est cohérent avec la proposition de directive européenne sur le « déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution » qui établit « les règles relatives aux infrastructures pour les carburants propres » parmi lesquels figure le GNL. Ce texte devrait être publié prochainement et a d'ores et déjà l'objet d'un accord entre le Conseil et le Parlement européen le 26 mars 2014. Notons qu'aux termes de la directive, chaque État membre devra établir un cadre d'action national.

Alors que la France a une place prépondérante dans le développement des systèmes de distribution de gaz naturel liquéfié, cet amendement, signal clair et durable envers les parties prenantes, devrait lui permettre de ne pas prendre de retard par rapport aux autres pays européens dont certains sont déjà fortement engagés dans la voie du développement du GNL carburant. □