

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)

Retiré

AMENDEMENT

N ° 1640

présenté par

M. Krabal, M. Carpentier, M. Chalus, M. Charasse, M. Claireaux, Mme Dubié, M. Falorni,
M. Giacobbi, M. Giraud, Mme Hobert, M. Jérôme Lambert, M. Moignard, Mme Orliac, M. Robert,
M. Saint-André, M. Schwartzenberg et M. Tourret

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

La stratégie pour le développement des véhicules propres fixe la feuille de route de l'État pour la politique en faveur de ces véhicules et des infrastructures d'avitaillement correspondantes.

Elle concerne les véhicules fonctionnant à l'électricité, à l'hydrogène, aux biocarburants avancés, au gaz naturel dont le biométhane et le gaz naturel liquéfié, ainsi que le gaz de pétrole liquéfié. Elle est fixée par voie réglementaire.

Elle comporte une situation à date et fixe des objectifs de développement de ces véhicules et leurs infrastructures aux horizons de la programmation pluriannuelle des énergies. Le cas échéant, ces objectifs définissent des territoires et des réseaux routiers prioritaires de développement de ces infrastructures, cohérents avec une stratégie de déploiement ciblé pour certains types de véhicules propres.

La stratégie pour le développement des véhicules propres est soumise au Conseil National de la Transition Énergétique pour avis.

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant la stratégie pour le développement des véhicules propres.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement s'inspire du projet de directive en faveur de la promotion des carburants alternatifs a fait l'objet d'un consensus entre la Commission, le Conseil et le Parlement européens.

Celle-ci prévoit que les pays de l'UE devront établir des projets et objectifs nationaux incluant le nombre de bornes de recharge et de points de ravitaillement à installer.

Cette directive prévoit que les véhicules électriques et les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) puissent se déplacer librement dans les villes et les zones urbaines d'ici fin 2020, que les camions et voitures roulant au gaz naturel liquéfié (GNL) ou au GNC puissent circuler librement sur le réseau central RTE-T d'ici fin 2025 et que les navires alimentés au GNL puissent se déplacer entre les ports du réseau RTE-T avant fin 2025 et les ports de navigation intérieure du réseau RTE-T d'ici 2030.

Les États membres qui opteront pour inclure les stations de recharges à hydrogène dans leurs projets nationaux devront garantir que ces stations soient disponibles en suffisance pour assurer une circulation fluide d'ici 2025.

Sans attendre la promulgation de la directive, la France doit se doter d'une stratégie nationale en faveur des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs en complément des mesures en faveur du développement des flottes de véhicules.

Au-delà de l'obligation communautaire qu'impliquera la promulgation de la directive, la France a intérêt d'anticiper en se dotant d'une véritable stratégie nationale.

Celle-ci permettra d'articuler les investissements entre l'infrastructure d'avitaillement en GPL déjà déployée, la stratégie nationale de développement des bornes électriques ainsi que des stratégies segmentées de développement du GNV, biométhane et GNL carburant pour les flottes captives lourdes et le transport routier de marchandise le long des axes autoroutiers.

Cette stratégie est indispensable à permettre la pleine action des dispositions par ailleurs prises en faveur du développement des véhicules. Elle donnera aux investisseurs publics et privés la visibilité nécessaire à leur engagement dans des infrastructures structurantes.