

**Note de présentation du contexte et des
objectifs du cadre d'action national pour le
développement des carburants alternatifs dans
le secteur des transports et le déploiement des
infrastructures correspondantes**

*en application de l'article 3 de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014
sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs*

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la
CR**OISSANCE VERTE**

Le document mis en consultation constitue le projet de cadre d'action de la France pour le développement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes, en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Les carburants alternatifs sont définis comme les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et qui peuvent contribuer à la décarbonisation et à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports. Ils comprennent notamment l'électricité, le gaz naturel sous forme gazeuse ou liquéfiée, les biocarburants, le gaz de pétrole liquéfié, l'hydrogène, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques.

Ce cadre s'inscrit dans le cadre des engagements pris par la France au niveau mondial au travers de la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat, au niveau communautaire dans le cadre des efforts de l'Union européenne dans la lutte contre le changement climatique et la réduction de la dépendance du secteur des transports à l'égard du pétrole, ainsi qu'au niveau national dans le cadre des objectifs définis par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, à savoir :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ;
- réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
- réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à la référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;
- augmenter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030. En 2030, les énergies renouvelables doivent représenter 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz.

Il constitue une des actions retenues dans le cadre de la stratégie de développement de la mobilité propre de la France, volet annexé de la programmation pluriannuelle de l'énergie. Cette stratégie a été élaborée en application de la disposition de l'article 40 de la loi de la transition énergétique pour la croissance verte. Elle identifie six leviers pour développer la mobilité propre. Parmi ces six leviers, figure le développement d'un marché des carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures. Afin de s'assurer de la prise en compte des impacts environnementaux dans la définition des actions de cette stratégie, celle-ci a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

Le cadre d'action national a pour ambitions de développer un réseau d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs, et d'apporter la sécurité à long terme nécessaire aux investissements dans les technologies de véhicules et de carburants alternatifs. Il vise, d'une part, à limiter autant que possible la dépendance des transports à l'égard du pétrole en diversifiant les sources d'énergies utilisées dans les transports, et, d'autre part, à atténuer l'impact environnemental des déplacements, en concourant au développement d'une mobilité propre à faibles émissions.

La définition du cadre d'action national s'est appuyée sur un processus de concertation incluant, d'une part, les services de l'Etat et les établissements publics concernés au sein d'un comité de pilotage (DGE, DGT, Ademe, etc.), d'autre part, l'ensemble des parties prenantes concernées (transporteurs, constructeurs, distributeurs, associations de protection de l'environnement, collectivités), au sein d'un comité de suivi lors des divers stades d'élaboration du document.

Le document fait état de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché des carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes. Il présente l'ensemble des mesures existantes et en cours d'élaboration, de nature diverse (législative et réglementaire, incitative, informative) et qui favorisent, directement ou indirectement, le déploiement des carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes. Il définit les objectifs nationaux pour le développement des carburants alternatifs, avec notamment des objectifs chiffrés de déploiement d'infrastructures en ce qui concerne les réseaux de recharge électrique et de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène pour le transport routier, et en ce qui concerne le gaz naturel et l'alimentation électrique à quai dans

les ports maritimes et fluviaux. Ces objectifs reposent sur les mesures existantes ou en cours d'élaboration. Ils s'inscrivent dans des perspectives de développement d'infrastructures coordonnées et tiennent compte de diverses incertitudes, de type macro-économique (prix des énergies, taux de croissance, etc.), technologiques (technologies des véhicules à carburants alternatifs, techniques de réduction des émissions des polluants, etc.) ou liées aux évolutions des comportements de mobilité (niveau de demande future, part de la mobilité individuelle motorisée, etc.). Ils tiennent également compte des retours d'expériences passées afin de minimiser les risques économiques tout en favorisant les anticipations des acteurs privés en matière d'investissements dans les carburants alternatifs. Un examen du niveau de développement des carburants alternatifs et des infrastructures sera effectué à l'horizon 2019 et permettra d'actualiser, en tant que de besoin, les objectifs fixés par le présent cadre d'action et les mesures requises pour les atteindre.