

Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

2021/0223(COD) - 04/10/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Ismail ERTUG (S&D, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement d'infrastructures pour carburants de substitution et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectifs contraignants pour les stations de recharge et de ravitaillement

Le règlement proposé fixe des objectifs nationaux minimaux pour le déploiement d'une infrastructure suffisante de carburants de substitution dans l'Union, pour **les véhicules routiers, les navires, les trains et les aéronefs stationnaires**. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture de données et de paiement pour les infrastructures de carburants de substitution. Les États membres devraient présenter leurs plans pour le déploiement de cette infrastructure **d'ici 2024**.

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique dédiées aux véhicules légers

Selon le texte modifié, les bassins de recharge électrique pour les voitures devraient être déployés **au moins tous les 60 km le long des routes principales de l'UE d'ici 2026**. À la suite d'une demande motivée d'un État membre, la Commission pourrait accorder une **dérogation** à l'exigence de distance maximale pour les routes RTE-T dont le trafic journalier annuel moyen total est inférieur à 1500 véhicules légers, à condition que l'infrastructure ne puisse être justifiée en termes de coûts-avantages socio-économiques. Lorsqu'une telle dérogation est accordée, les États membres pourraient autoriser une distance maximale plus élevée, **jusqu'à 100 km**, entre les points de recharge.

Dans les zones et **régions à forte densité de population** où il n'y a pas suffisamment de places de stationnement hors voirie et où le nombre de véhicules électriques légers immatriculés est élevé, les États membres devraient veiller à ce que le nombre de stations de recharge accessibles au public soit augmenté en conséquence afin de fournir l'infrastructure nécessaire et de soutenir le développement du marché.

Les États membres devraient veiller à ce que tous les bassins de recharge accessibles au public le long du réseau global du RTE-T qui permettent la **circulation des cyclistes** soient équipés d'une prise électrique domestique permettant la recharge des cycles à assistance électrique.

Le rapport indique qu'en cas d'adoption rapide des véhicules électriques sur le marché au cours d'une période de référence donnée, les États membres devraient raccourcir les délais spécifiés en conséquence et augmenter les objectifs pour les bassins de recharge en conséquence.

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique dédiées aux véhicules lourds

Pour **les camions et les bus**, les mêmes exigences s'appliqueraient d'ici à 2026, mais uniquement sur le réseau principal RTE-T. Les députés souhaitent également que les stations de recharge pour camions dans un lieu de stationnement sûr et sécurisé soient déployées plus rapidement : **deux stations de recharge à partir de 2028** au lieu d'une à partir de 2031 comme le propose la Commission. Dans tous les cas,

certaines exemptions de déploiement s'appliqueraient aux régions ultrapériphériques, aux îles et aux routes à très faible trafic.

Objectifs pour l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène des véhicules routiers

Le texte modifié suggère d'installer davantage de stations de ravitaillement en hydrogène le long des routes principales de l'UE par rapport à la proposition de la Commission (tous les 100 km contre tous les 150 km) et de le faire plus rapidement (d'ici 2028 contre 2031).

Recharge et entretien simples

Des dispositions harmonisées doivent garantir l'accessibilité requise aux stations de recharge et de ravitaillement. Les utilisateurs de véhicules à carburant alternatif devraient pouvoir payer facilement. **Le prix devrait être affiché par kWh ou par kg, être abordable, comparable et accessible** à toutes les marques de véhicules. En outre, si possible, des dispositifs utilisant une connexion internet avec lesquels, par exemple, un code de réponse rapide peut être spécifiquement généré et utilisé pour la transaction de paiement pourraient être fournis.

Les exploitants de points de recharge accessibles au public devraient veiller à ce que les stations de recharge fonctionnent correctement pendant toute leur durée de vie commerciale. Un **entretien régulier et des réparations** devraient être effectués dès qu'un dysfonctionnement est détecté.

Une signalisation devrait également être déployée à une distance appropriée sur le réseau routier RTE-T menant aux aires de stationnement et de repos où ces infrastructures de carburants alternatifs sont installées.

Les députés ont également demandé la mise en place, d'ici 2027, d'un **point d'accès européen aux données sur les carburants alternatifs**, afin de fournir des informations sur la disponibilité, les temps d'attente et les prix dans les différentes stations.

Transport maritime

Selon les députés, les États membres doivent veiller à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL, ammoniac et hydrogène soit mis en place dans les ports maritimes du cœur du RTE-T d'ici le **1er janvier 2025**.