

Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

2021/0223(COD) - 19/10/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 485 votes pour, 65 contre et 80 abstentions, des **amendements** à 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 question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

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**. 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

Les États membres devraient veiller à ce que:

- des **stations de recharge** ouvertes au public i) soient déployées sur leur territoire et réparties de manière équilibrée pour soutenir les déplacements multimodaux; ii) soient déployées en nombre suffisant **sur la voie publique dans les zones résidentielles** où les véhicules stationnent généralement pendant de longues périodes;
- des stations de recharge ouvertes au public en nombre suffisant permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;
- le raccordement au réseau et la capacité du réseau soient fournis.

Les États membres devraient veiller au déploiement d'objectifs de **puissance minimale des infrastructures de recharge** au niveau national suffisante pour: i) 3% du parc total de véhicules utilitaires légers au 31 décembre 2027; ii) 5% du parc total de véhicules utilitaires légers au 31 décembre 2030.

Selon le texte amendé, 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.

La Commission devrait examiner la nécessité d'inclure des exigences relatives aux infrastructures de recharge destinées aux **vélos à assistance électrique** et aux véhicules de la catégorie L, tels que les vélos électriques à batterie et les cyclomoteurs électriques, et en particulier la possibilité d'équiper les infrastructures de recharge d'une prise de courant domestique permettant de recharger facilement ces véhicules.

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 avec des stations de recharge fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW. 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) et **quatre** stations de recharge au plus tard le 31 décembre 2030.

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 amendé 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).

Objectifs en matière d'infrastructures pour les lignes ferroviaires

Le texte souligne la nécessité urgente de poursuivre le déploiement de l'infrastructure pour carburants alternatifs dans le secteur ferroviaire afin d'assurer l'abandon des trains fonctionnant aux combustibles fossiles. Lorsque l'électrification directe des lignes ferroviaires n'est pas possible, les États membres devraient veiller à la mise en place d'un nombre approprié de stations de recharge pour les trains à batterie, et de stations de ravitaillement en hydrogène pour les trains.

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**.

Recharge facilitée et entretien

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 connectés à l'internet permettant, par exemple, de générer et d'utiliser spécifiquement un code QR pour l'opération 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.