

Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

2021/0223(COD) - 11/07/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 514 voix pour, 52 contre et 74 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil.

Le règlement fixe des **objectifs nationaux contraignants** menant au déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les trains, les navires et les aéronefs en stationnement. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules légers électriques

Les États membres devront veiller à ce que, sur leur territoire, des **stations de recharge** pour véhicules légers électriques ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules légers électriques et fournissent une puissance de sortie suffisante pour ces véhicules.

À cette fin, les États membres devront veiller à ce que, à la fin de chaque année, les objectifs suivants en matière de puissance de sortie soient atteints de manière cumulative: a) pour chaque véhicule léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins **1,3 kW** soit fournie par des stations de recharge ouvertes au public; et b) pour chaque véhicule léger électrique hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins **0,80 kW** soit fournie par des stations de recharge ouvertes au public.

En vertu du texte amendé, des bornes de recharge électrique d'une puissance d'au moins **400 kW** pour les voitures devront être déployées au moins **tous les 60 km** sur le réseau central du RTE-T d'ici le 31 décembre 2025. La puissance devra passer à **600 kW d'ici le 31 décembre 2027**. Au plus tard le 31 décembre 2027, sur au moins 50% de la longueur du réseau routier global du RTE-T, chaque parc de recharge devra fournir une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprendre au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques

Pour les camions et les bus, des parcs de recharge devront être disponibles **tous les 120 km**. Ces parcs devront être installés au moins le long de 15% de la longueur du réseau routier du RTE-T d'ici le 31 décembre 2025 avec une puissance de sortie d'au moins 1400 kW. Ils devront être installés sur 50% des grands axes routiers de l'UE d'ici 2028, avec une puissance de **1400 kW** le long du réseau routier central du RTE-T et de **2800 kW** le long du réseau routier global du RTE-T.

Au plus tard le 31 décembre 2030, le long du réseau routier central du RTE-T, chaque parc de recharge devra fournir une puissance de sortie d'au moins 3600 kW et comprendre au minimum deux points de

recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW. Le long du réseau routier global du RTE-T, chaque parc de recharge devra fournir une puissance de sortie d'au moins 1500 kW et comprendre au minimum un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW.

Au plus tard le 31 décembre 2027, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée devra être équipée d'au moins **deux stations de recharge** ouvertes au public (quatre stations de recharge au plus tard le 31 décembre 2030) et fournissant une puissance de sortie individuelle d'au moins 100 kW.

Objectifs pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène des véhicules routiers

Les États membres devront s'assurer que des stations de ravitaillement en hydrogène seront déployées **au moins tous les 200 km** le long du réseau central du RTE-T d'ici 2031. Les États membres pourront réduire de 50% au maximum la capacité d'une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public le long des routes du réseau central du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 2000 véhicules utilitaires lourds et sur lesquelles le déploiement de l'infrastructure ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques.

Des dérogations sont prévues pour les régions ultrapériphériques de l'Union et pour les îles.

Infrastructures de recharge

Les utilisateurs de véhicules à carburant alternatif devront pouvoir **payer facilement aux points de recharge** (avec des cartes de paiement ou des dispositifs sans contact et sans avoir besoin d'un abonnement). Les prix de ces carburants devront être affichés par kWh, par kg ou par minute/session.

Infrastructures destinées au méthane liquéfié pour les véhicules de transport routier

Jusqu'au 31 décembre 2024, les États membres devront veiller à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en méthane liquéfié ouverts au public soient déployés, au moins tout au long du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires lourds utilisant du méthane liquéfié de circuler dans toute l'Union, lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts que cela entraîne soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

Objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes

La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante pour les navires amarrés à quai dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et dans les ports maritimes du réseau global du RTE-T. Par conséquent, des objectifs clairs pour le déploiement d'infrastructures électriques à quai dans les ports du RTE-T sont fixés. Étant donné que les modèles de gouvernance des ports diffèrent entre les États membres, ces derniers devraient pouvoir décider de la meilleure manière pour eux de déployer des infrastructures dans leurs ports et dans les différents terminaux en fonction de leurs besoins afin d'atteindre ces objectifs.

Objectifs pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement

Les États membres devront veiller à ce que, dans tous les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement soit assurée au plus tard le 31 décembre 2029, à tous les postes de stationnement au large utilisés pour les opérations de transport aérien commercial d'embarquement ou de débarquement de passagers ou de chargement ou de déchargement de marchandises.

Information des utilisateurs

Des informations claires devront être mises à disposition en ce qui concerne les véhicules mis sur le marché qui peuvent être rechargés ou ravitaillés régulièrement. Ces informations seront mises à disposition: a) dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur et sur les véhicules à moteur, par les fabricants; b) aux points de recharge et de ravitaillement, par les exploitants des points de recharge et de ravitaillement et c) chez les concessionnaires automobiles, par les distributeurs.

Le texte amendé prévoit également 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.