










# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement <a href="#">2021/0223(COD)</a>	Procédure terminée
Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs Abrogation Directive 2014/94/EU <a href="#">2013/0012(COD)</a>	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.60.05 Energies douces et renouvelables	
Priorités législatives <a href="#">Déclaration commune 2021</a> <a href="#">Déclaration commune 2023-24</a> <a href="#">Déclaration commune 2022</a>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a>		15/06/2023
		 <a href="#">VITANOV Petar</a>	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 <a href="#">GIESEKE Jens</a>	
		 <a href="#">NAGTEGAAL Caroline</a>	
		 <a href="#">DEPARNAY-GRUNENBERG Anna</a>	
		 <a href="#">FIDANZA Carlo</a>	
		 <a href="#">HAIDER Roman</a>	
		 <a href="#">KOUNTOURA Elena</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ENVI</b> <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a>		29/09/2021
		 <a href="#">VONDRA Alexandr</a>	
	<b>ITRE</b> <a href="#">Industrie, recherche et énergie</a>		30/09/2021
		 <a href="#">BLOSS Michael</a>	



ROPÉ Bronis

Conseil de l'Union européenne  
Commission européenne

DG de la Commission

Commissaire

Mobilité et transports

VĂLEAN Adina

Comité économique et social  
européen

Comité européen des régions

### Événements clés

14/07/2021	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2021)0559</a>	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
03/10/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
04/10/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A9-0234/2022</a>	Résumé
17/10/2022	Débat en plénière		
19/10/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0368/2022</a>	Résumé
19/10/2022	Dossier renvoyé à la commission compétente		
24/05/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE746.979 GEDA/A/(2023)003058	
10/07/2023	Débat en plénière		
11/07/2023	Résultat du vote au parlement		
11/07/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0261/2023</a>	Résumé
25/07/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
13/09/2023	Signature de l'acte final		
22/09/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2021/0223(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 2014/94/EU <a href="#">2013/0012(COD)</a>

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/06915

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2021)0559</a>	14/07/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2021)0560	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0631	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0632	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0637	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0638	15/07/2021	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE719.568</a>	14/02/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE729.978</a>	21/03/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE729.986</a>	21/03/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE729.987</a>	21/03/2022	EP	
Avis de la commission	ENVI	<a href="#">PE702.951</a>	07/04/2022	EP	
Avis de la commission	ITRE	<a href="#">PE702.990</a>	27/04/2022	EP	
Avis de la commission	REGI	<a href="#">PE703.063</a>	02/05/2022	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0234/2022</a>	04/10/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0368/2022</a>	19/10/2022	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2023)003058	26/04/2023	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0261/2023</a>	11/07/2023	EP	Résumé
Projet d'acte final		00025/2023/LEX	13/09/2023	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2023)459</a>	30/10/2023	EC	

## Informations complémentaires

Document de recherche	<a href="#">Briefing</a>	19/11/2021
-----------------------	--------------------------	------------

## Acte final

<a href="#">Règlement 2023/1804</a> <a href="#">JO L 234 22.09.2023, p. 0001</a> Résumé
--

# Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

---

**OBJECTIF** : fixer de nouveaux objectifs nationaux obligatoires pour le déploiement d'une infrastructure suffisante de carburants de substitution dans l'UE, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs stationnaires.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : la directive 2014/94/UE relative au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs établit un cadre de mesures communes pour le déploiement de ces infrastructures dans l'UE. Elle exige des États membres qu'ils mettent en place des cadres politiques nationaux afin d'établir des marchés pour les carburants alternatifs et qu'ils veillent à ce qu'un nombre approprié de points de recharge et de ravitaillement accessibles au public soit mis en place, notamment pour permettre la libre circulation transfrontalière de ces véhicules et navires sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Toutefois, le cadre politique actuel présente des lacunes.

En l'absence de méthodologie détaillée et contraignante permettant aux États membres de calculer des objectifs et d'adopter des mesures, leur niveau d'ambition dans la fixation des objectifs et les politiques de soutien en place varient considérablement. Il n'existe pas de réseau complet d'infrastructures pour les carburants de substitution dans l'UE.

Cette nouvelle initiative vise donc à garantir la disponibilité et la facilité d'utilisation d'un réseau dense et étendu d'infrastructures pour carburants de substitution dans toute l'UE. Tous les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution (y compris les navires et les avions) doivent pouvoir se déplacer facilement dans l'UE, grâce à des infrastructures clés telles que les autoroutes, les ports et les aéroports.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La «[loi européenne sur le climat](#)» a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de sorte à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

**CONTENU** : la Commission propose de mettre en place un nouveau règlement abrogeant l'actuelle directive 2014/94/UE relative au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs. Le nouveau règlement proposé:

- établit des dispositions pour le déploiement de certaines infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules de transport routier légers et lourds, les navires et les aéronefs ;
- établit des dispositions pour que les États membres assurent une couverture minimale de points de recharge accessibles au public dédiés aux véhicules de transport routier légers et lourds sur leur territoire, y compris sur le réseau central et complet du RTE-T. Pour faire en sorte que les conducteurs puissent recharger ou ravitailler leurs véhicules sur un réseau fiable dans toute l'Europe, le règlement proposé exige des États membres qu'ils augmentent la capacité de recharge en fonction des ventes de voitures à émissions nulles, et qu'ils installent des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes routiers : tous les 60 kilomètres pour la recharge électrique et tous les 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène;
- prévoit des dispositions supplémentaires pour garantir la convivialité des infrastructures de recharge. Cela comprend des dispositions sur les options de paiement, la transparence des prix et l'information des consommateurs, les pratiques non discriminatoires, la recharge intelligente et les règles de signalisation pour la fourniture d'électricité aux points de recharge;
- prévoit des dispositions supplémentaires pour garantir la convivialité des infrastructures de ravitaillement en hydrogène, notamment par des exigences minimales concernant les options de paiement, la transparence des prix et le choix contractuel;
- contient des dispositions permettant aux États membres d'assurer, jusqu'au 1er janvier 2025, une couverture minimale de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié accessibles au public et destinés aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau central et le réseau global du RTE-T;
- établit des dispositions pour que les États membres garantissent l'installation d'un approvisionnement minimal en électricité à quai pour certains navires de mer dans les ports maritimes et pour les bateaux de navigation intérieure;
- exige des États membres qu'ils garantissent un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes du RTE-T et qu'ils identifient les ports concernés par le biais de leurs cadres stratégiques nationaux;
- contient des dispositions minimales relatives à l'approvisionnement en électricité de tous les aéronefs stationnaires dans les aéroports du RTE-T et du réseau global ;
- reformule les dispositions relatives aux cadres stratégiques nationaux des États membres;
- définit les obligations en matière de rapports correspondant aux dispositions relatives aux cadres politiques nationaux et aux rapports nationaux sur l'état d'avancement pour les États membres;
- couvre les exigences en matière d'information des utilisateurs sous la forme d'étiquetage des carburants et les exigences en matière d'information sur la comparaison des prix des carburants.

# Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

---

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

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 cur du RTE-T d'ici le 1er janvier 2025.

## Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

---

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 cadre 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 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.

## Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

---

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 0,8 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, de débarquement ou de chargement 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.

## Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

**OBJECTIF** : déployer suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, en particulier pour les véhicules routiers, les trains, les navires et les aéronefs en stationnement.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE.

**CONTENU** : le règlement fixe des objectifs nationaux contraignants menant à l'accroissement du nombre de stations de recharge et de ravitaillement en Europe, ce qui permettra au secteur des transports de réduire considérablement son empreinte carbone.

Principaux objectifs de déploiement pour 2025 et 2030

Le règlement prévoit des objectifs de déploiement spécifiques qui devront être atteints en 2025 ou 2030, notamment:

- 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 réseau européen de transport (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;

- au plus tard le 31 décembre 2025, au moins le long de 15% de la longueur du réseau routier du RTE-T, des parcs de recharge pour véhicules utilitaires lourds électriques devront être déployés dans chaque sens de circulation; chaque parc devra fournir une puissance de sortie d'au moins 1400 kW et comprendre au minimum un point de recharge d'une puissance minimale de 350 kW;

- au plus tard le 31 décembre 2030, des stations de recharge pour véhicules utilitaires lourds électriques d'une puissance minimale de 350 kW devront être déployées tous les 60 km le long du réseau central du RTE-T et tous les 100 km sur le réseau global plus vaste du RTE-T;

- au plus tard le 31 décembre 2027, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée devra être équipée d'au moins deux stations de recharge réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques (quatre stations de recharge au plus tard le 31 décembre 2030) et fournissant une puissance de sortie individuelle d'au moins 100 kW;

- des stations de ravitaillement en hydrogène pour voitures et camions devront être déployées à partir de 2030 dans tous les nuds urbains et tous les 200 km le long du réseau central RTE-T;

- les ports maritimes accueillant un nombre minimal de grands bateaux à passagers, ou de porte-conteneurs, devront fournir de l'électricité à quai à ces bateaux d'ici 2030;

- les aéroports devront fournir de l'électricité aux aéronefs en stationnement à toutes les portes d'embarquement d'ici 2025 et à tous les postes de stationnement au large d'ici 2030.

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 minute ou par session.

Des informations pertinentes, cohérentes et claires devront être mises à disposition en ce qui concerne les véhicules à moteur mis sur le marché qui peuvent être rechargés ou ravitaillés régulièrement.

Les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement devront fournir aux consommateurs, par voie électronique, des informations complètes sur la disponibilité, le temps d'attente ou les prix dans les différentes stations. Le règlement prévoit la mise en place, d'ici 2027, d'un point d'accès européen aux données sur les carburants alternatifs.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 12.10.2023.

**APPLICATION** : à partir du 13.4.2024.

Transparence				
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	08/03/2023	MUST & Partners S.r.l.
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	07/03/2023	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft Hydrogen Europe
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	01/03/2023	European Distribution System Operators (E.DSO)
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	28/02/2023	TRATON Group



ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	02/02/2023	Hydrogen Europe
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	01/02/2023	Italian Ministry of Transport
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	31/01/2023	?koda Group a.s.
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	31/01/2023	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	30/01/2023	Hydrogen Europe
ERTUG Ismail	Rapporteur(e)	TRAN	24/01/2023	European Boating Industry
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	13/07/2022	ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES	
FURORE Mario	Membre	25/04/2022	IVECO GROUP N.V.	
DALUNDE Jakop G.	Membre	09/03/2022	Lucid Motors	