

Bruxelles, le 8 avril 2022
(OR. fr)

7775/22

Dossier interinstitutionnel:
2021/0223(COD)

LIMITE

TRANS 204
CLIMA 150
ECOFIN 294
AVIATION 60
MAR 81
ENV 310
ENER 116
CODEC 412
IND 99
COMPET 200

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents
Objet:	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 - "AFIR" <ul style="list-style-type: none">• Orientations pour la suite des travaux

I. INTRODUCTION

1. Le 14 juillet 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55", une proposition de règlement¹ sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ("AFIR").
2. La proposition est destinée à jouer un rôle central dans la transformation du secteur des transports et la réalisation de la neutralité climatique d'ici 2050, étant donné qu'elle a pour principal objectif de soutenir le déploiement dans toute l'Union d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public dans les secteurs du transport routier, de l'aviation et du transport par voie d'eau. Ses principales dispositions visent à répondre aux objectifs suivants:

¹ ST 10877/21

- (i) veiller à ce qu'il existe un réseau d'infrastructures suffisant pour recharger ou ravitailler les véhicules routiers et les navires en carburants alternatifs ;
- (ii) fournir des solutions de remplacement à l'utilisation des moteurs embarqués (alimentés par des combustibles fossiles) pour les navires à quai et les aéronefs en stationnement, et
- (iii) garantir une interopérabilité totale et la convivialité de l'infrastructure.

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

- 3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission responsable de cette proposition et M. Ismail ERTUG (DE, S&D) comme rapporteur. Le Parlement européen devrait adopter sa position en plénière en septembre 2022.
- 4. Le Comité économique et social européen et le Comité européen des régions ont adopté leur avis sur la proposition susmentionnée respectivement le 9 décembre 2021 et le 26 janvier 2022.
- 5. Le Sénat du Parlement de la République tchèque, le Parlement roumain et le Parlement autrichien ont adopté des avis sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

III. EXAMEN PAR LE CONSEIL

- 6. Le 16 juillet 2021, le groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" a entamé ses travaux avec une présentation générale de la proposition. L'analyse d'impact réalisée par la Commission² a été examinée par le groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" le 3 septembre 2021. Depuis lors, ce dossier a constamment figuré à l'ordre du jour.

² ST 10877/21 ADD 3 à 5.

7. Le Conseil TTE (Transports) a tenu, lors de sa réunion du 9 décembre 2021, un débat d'orientation pour déterminer la suite des travaux sur le dossier au sein des instances préparatoires. À cette occasion, les États membres se sont montrés favorables au principe de créer un réseau d'infrastructures de carburants alternatifs, interopérables et faciles à utiliser, afin d'encourager l'utilisation des véhicules, navires et avions utilisant ces carburants alternatifs en route, à quai ou en stationnement, pour que les différents modes de transport contribuent pleinement à la réalisation des objectifs climatiques, et plus largement environnementaux, de l'Union. Un nombre significatif d'États membres a souligné cependant que le développement de ces infrastructures devrait tenir pleinement compte des enjeux coût-efficacité pour la société dans un contexte où la transition de l'ensemble de l'économie (système énergétique, logements, transports, industrie...) requiert des investissements sans précédent, et où les moyens publics mobilisables ne sont pas illimités et doivent être utilisés à bon escient. Néanmoins, les opportunités qui se présenteront en la matière ne doivent pas être ignorées.

IV. ORIENTATIONS POUR LA SUITE DES TRAVAUX

La recharge électrique des véhicules légers

8. Concernant les objectifs et les exigences afférents à la recharge électrique des véhicules légers, aucune délégation n'a mentionné de difficulté majeure à l'égard de la proposition d'un objectif de puissance lié à la taille de la flotte de véhicules légers électrifiés immatriculés, ni du principe de disposer d'une couverture tout le long du réseau RTE-T. S'il convient de tenir compte des situations objectivement différentes, de manière à ce que les investissements puissent être les plus efficaces possible, il importe en même temps, au regard de la forte croissance attendue de la mobilité électrique, d'assurer une disponibilité suffisante d'infrastructures de recharge pour que tous les conducteurs soient assurés de trouver un point de recharge à intervalle régulier le long de leur trajet sur le réseau RTE-T.
9. Pour tenir compte des différences de niveaux de trafic sur le réseau RTE-T, il a été introduit la possibilité de réduire la puissance individuelle des points de recharge le long des sections du réseau RTE-T peu empruntées, tout en conservant une distance de 60 km entre les parcs de recharge dans toute l'Union afin d'assurer la confiance des usagers, notamment au regard de l'autonomie des véhicules. Toutefois, en complément, quelques Etats membres ont exprimé le souhait d'accroître cette distance le long de sections très peu empruntées ou pour d'autres raisons, le cas échéant à titre temporaire. Un petit nombre d'Etats membres a sollicité le report de l'échéance de 2025 pour l'équipement du réseau central du RTE-T, jugée trop précoce au regard des contraintes de déploiement.

10. S'agissant de l'objectif lié à la taille de la flotte de véhicules légers électrifiés immatriculés, quelques Etats membres ont sollicité l'inclusion d'une clause destinée à faire cesser cette exigence lorsque le taux de pénétration des véhicules légers électrifiés dépasserait un certain seuil afin de ne pas décourager les investissements privés par crainte d'un excès d'offre. Une telle proposition a été incluse dans la clause de réexamen.

Les objectifs et exigences afférents aux véhicules utilitaires lourds

11. En ce qui concerne les objectifs et exigences afférents aux véhicules utilitaires lourds, il existe un large soutien de principe au fait qu'un réseau dense d'infrastructures de recharge électrique ouvertes au public doit être opérationnel d'ici 2030 sur l'ensemble du réseau RTE-T central et global. Un tel réseau est nécessaire pour que le segment des véhicules utilitaires lourds contribue à la transition vers une mobilité à faible émission et que les objectifs que l'Union s'est fixés puissent être atteints. Un tel réseau devrait également permettre d'accroître l'ambition du secteur, d'autant que la Commission a annoncé son intention de proposer un renforcement des normes d'émission de CO2 pour ce segment d'ici à la fin de 2022. Pour tenir compte des différences de niveaux de trafic sur le réseau RTE-T, il a été introduit, comme pour les véhicules légers, la possibilité de réduire la puissance individuelle des points de recharge le long des sections du réseau RTE-T peu empruntées tout en conservant des parcs de recharge à intervalles identiques.
12. Par ailleurs, la voie la plus appropriée à suivre entre 2025 et 2030 pour atteindre l'objectif d'un réseau complet d'infrastructures de recharge électrique opérationnel en 2030 pour les véhicules utilitaires lourds a été questionnée. Au regard des interrogations relatives notamment à l'adéquation de la puissance des points de recharge aux contraintes opérationnelles du transport routier longue distance, des coûts respectifs des différentes solutions, et des délais de raccordement ou de renforcement du réseau électrique à moyen ou haute tension et des procédures afférentes, une approche de déploiement sans regret et progressif le long de l'ensemble du réseau RTE-T est proposée. Elle commencerait par les nœuds urbains et une fraction croissante du réseau RTE-T en encourageant une logique de corridor. Les taux de déploiement de l'infrastructure de recharge le long du réseau RTE-T en 2025 et 2027 restent à déterminer.
13. En ce qui concerne l'hydrogène, s'il y a un accord sur le principe, et si certains États membres ont soutenu la proposition de la Commission, un nombre important d'autres a exprimé des doutes quant à la pertinence de fixer déjà des objectifs contraignants, notamment en termes de capacité. Pour tenir compte des évolutions rapides, il a été introduit de premières exigences, ainsi qu'une clause de réexamen pour permettre une évaluation des développements de l'usage d'hydrogène et le cas échéant une adaptation du niveau d'exigence.

14. En complément, la nécessité d'un rapport sur l'état des technologies, des normes et du marché des véhicules utilitaires lourds, qui devrait être réalisé par la Commission en 2024/2025 en vue d'une éventuelle révision du règlement dédiée aux poids lourds en 2025, a également recueilli un large soutien. Un tel rapport devrait permettre d'évaluer les évolutions technologiques attendues à court terme en ce qui concerne les normes et technologies de recharge et de ravitaillement (norme sur les chargeurs mégawatt, système de route électrique, hydrogène, notamment liquide) et les premiers signes de préférence du marché en vue de proposer, si nécessaire, une adaptation des exigences.

Les objectifs et exigences afférents aux ports maritimes

15. En ce qui concerne les objectifs et exigences afférents aux ports maritimes du réseau RTE-T qui reçoivent le plus grand nombre de navires de conteneurs ou des passagers, l'objectif est de brancher au réseau électrique ces navires qui ne disposeraient pas de solution à zéro émission à bord pour éviter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Cela permettrait ainsi d'améliorer la qualité de l'air et de vie dans les villes et zones urbaines les plus proches des ports. Au-delà du travail technique d'alignement cohérent avec la proposition de règlement Fuel EU Maritime, il est également important d'évaluer le niveau d'ambition, en particulier en termes de taux de réponse à la demande que la Commission propose de fixer à 90% du nombre d'escales. Ce taux doit rester cohérent avec les exigences qui s'imposent aux navires dans le cadre du projet de règlement Fuel EU Maritime. En complément, la question des petits ports mérite d'être examinée pour éviter d'éventuels effets imprévus, notamment pour le trafic de conteneurs.
16. Enfin, les dispositions relatives à l'ergonomie des stations de recharge et de ravitaillement, à la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, à l'information des usagers, à la fourniture des données, aux spécifications techniques, aux cadres d'action nationaux, au reporting et aux modalités de suivi des progrès apparaissent désormais largement stabilisées.

V. QUESTIONS AUX DÉLÉGATIONS

Sur la base des orientations précédemment exposées pour la suite des travaux, la Présidence souhaite :

- i) recueillir l'avis des sur l'état général de la négociation ;
- ii) recueillir les orientations des Etats membres sur trois questions en particulier :

1. Quelle appréciation portez-vous sur les dispositions relatives aux véhicules légers ? Quelles évolutions suggèreriez-vous le cas échéant ?

2. Quelle appréciation portez-vous sur les dispositions relatives aux véhicules utilitaires lourds ? Quelles évolutions suggèreriez-vous le cas échéant ?

3. Quelles autres évolutions importantes suggèreriez-vous le cas échéant ?
