

Contribution ID: 58dbabbb-f466-40be-a766-fc687c330306

Date: 24/06/2020 17:22:32

Consultation publique sur la révision de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

Fields marked with * are mandatory.

Introduction

Le pacte vert pour l'Europe ambitionne que l'UE devienne une économie neutre pour le climat d'ici à 2050, date à laquelle les émissions dues aux transports auront dû diminuer de 90 %. La décarbonation des carburants et le déploiement d'infrastructures adaptées aux carburants alternatifs sont dès lors indispensables. Selon les prévisions, la part de marché, notamment des véhicules roulant aux carburants alternatifs, devrait fortement augmenter après 2020. Les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant doivent être prêtes à répondre à la demande de carburants de substitution durables dans tous les modes de transport. Le manque d'infrastructures interopérables et faciles à utiliser pour la recharge et le ravitaillement en carburant de ces véhicules et des bateaux ne devrait pas devenir un obstacle et ralentir la pénétration sur le marché.

Une introduction non coordonnée de politiques d'infrastructure pour les carburants alternatifs dans les États membres peut entraîner une fragmentation de l'action sur le marché et un manque de sécurité pour les investissements publics et privés à long terme dans les technologies des véhicules et des carburants. La directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été adoptée en 2014 afin de garantir un cadre commun de mesures pour le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution dans les États membres. Les principales mesures sont les cadres d'action nationaux que les États membres devaient adopter en 2016. En outre, la directive fixe des spécifications techniques pour l'interopérabilité des infrastructures. Toutefois, les infrastructures pour carburants de substitution ne sont pas uniformément disponibles dans l'ensemble de l'UE. Les cadres d'action nationaux des États membres au titre de la directive 2014/94/UE dénotent généralement un manque d'ambition pour assurer un déploiement adéquat et une facilité d'utilisation transfrontière pour la période critique après 2020.

La Commission européenne invite le public et les parties prenantes à exprimer leur avis et à partager des informations sur l'incidence de la directive existante ainsi que sur les mesures possibles et les incidences potentielles de sa révision. Les informations reçues dans le cadre de cette consultation appuieront l'évaluation et l'analyse d'impact que la Commission européenne mène actuellement. Les répondants peuvent préciser leurs réponses dans les champs de texte prévus à cet effet. À la fin du questionnaire, il leur est également possible de télécharger des pièces justificatives pour compléter leur contribution.

Informations vous concernant

*Langue de votre contribution

français

* Vous répondez en tant que:

Autorité publique

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Champ d'activité

régional

* Nom de l'organisation

255 character(s) maximum

Région Nouvelle-Aquitaine

* Taille de l'organisation

Grande entreprise (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

255 character(s) maximum

Veillez vérifier si votre organisation est inscrite au registre de transparence

(<http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?redir=false&locale=en>). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union européenne.

* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

France

* Paramètres de confidentialité pour la publication

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

Mode anonyme

Seuls votre catégorie de répondant, votre pays d'origine et votre contribution seront publiés. Toutes les autres informations à caractère personnel (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence) ne seront pas publiées.

Mode public

Vos renseignements personnels (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence, pays d'origine) seront publiés avec votre contribution.

- J'accepte les dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/specific-privacy-statement_en).

Expérience des citoyens en matière d'infrastructure pour carburants alternatifs

1. Possédez-vous ou conduisez-vous régulièrement un véhicule à combustible alternatif ?

- Oui, une voiture électrique
- Oui, un véhicule fonctionnant au gaz naturel
- Oui, autre (à préciser)
- Non

2. Avez-vous des difficultés à trouver une infrastructure pour carburants alternatifs pour recharger/ravitailer votre véhicule ?

- Oui, régulièrement
- Parfois
- Rarement
- Jamais
- Sans avis

3. Si vous avez des difficultés à trouver des infrastructures de recharge/de ravitaillement, quels sont les principaux problèmes sous-jacents ?

- Il n'y a pas suffisamment d'infrastructures dans les zones urbaines
- Il n'y a pas suffisamment d'infrastructures le long des autoroutes et d'autres grands axes interurbains
- Il n'y a pas suffisamment d'infrastructures dans les zones rurales
- Même s'il existe des infrastructures, j'éprouve des difficultés à les localiser
- Autres (à préciser)

4. Si vous n'êtes pas propriétaire d'un véhicule à carburant alternatif, en achèteriez-vous un, si vous étiez certain qu'il y avait suffisamment d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement ?

- Oui
- Peut-être
- Non, le prix des véhicules à carburant alternatif est trop élevé
- Non, la technologie n'est pas encore mature
- Non, les véhicules sur le marché ne sont pas suffisamment attrayants

Les questions 5 à 9 concernent l'électromobilité uniquement

5. Lorsque vous rechargez votre véhicule électrique, vous sentez-vous bien informé à l'avance du prix que vous devrez payer pour le service de recharge ?

- Oui, régulièrement
- Parfois
- Rarement
- Jamais
- Je ne sais pas

6. La directive exige déjà que les utilisateurs puissent effectuer un paiement ad hoc au point de recharge. Toutefois, dans la pratique, de nombreuses options de paiement différentes se sont développées dans l'ensemble de l'Europe. À quelle fréquence rencontrez-vous des difficultés de paiement ?

- Régulièrement
- Parfois
- Rarement
- Jamais
- Je ne sais pas

7. Si vous estimez qu'une méthode de paiement commune devrait être disponible à tous les points de recharge ouverts au public, veuillez indiquer quelle option de paiement devrait être disponible:

- Paiement en espèces (borne de paiement par pièces de monnaie/billets)
- Paiement par carte de débit/crédit (borne de paiement par carte ou sans contact)
- Paiement par smartphone/app bancaire sans qu'il soit nécessaire de télécharger une app spécifique de l'opérateur du point de recharge
- Paiement via une app spécifique de l'opérateur du point de recharge
- Autres (à préciser)
- Disposer d'une méthode de paiement commune n'est pas nécessaire

8. Pensez-vous que l'itinérance (paiement via le prestataire de services d'électromobilité de l'utilisateur) devrait être disponible à tous les points de recharge ouverts au public ?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

9. Souhaitez-vous partager des observations générales sur l'utilisation d'infrastructures pour carburants alternatifs ?

500 character(s) maximum

Les questions suivantes de la consultation sont ouvertes à tous les participants, mais s'adressent plus particulièrement aux experts et nécessitent une contribution plus détaillée et technique.

Évaluation générale de la pertinence et du champ d'application de la directive (questions liées à l'évaluation)

La directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs vise à mettre en place une approche coordonnée pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les États membres en fixant des exigences obligatoires pour l'élaboration de cadres d'action nationaux. Pour le déploiement de ces infrastructures, les États membres ont dû présenter des objectifs nationaux et des mesures de soutien, qui devraient être coordonnés et cohérents au niveau de l'UE. Les spécifications techniques communes adoptées au titre de cette directive devraient soutenir cette approche.

1. Selon vous, quelle est la pertinence d'une politique en matière d'infrastructures pour les carburants alternatifs au niveau de l'UE, telle qu'établie par la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs afin de soutenir l'utilisation des carburants de substitution ?

- Très pertinent

- Pertinent
- Moins pertinent
- Pas pertinent
- Sans avis

2. Actuellement, la directive couvre l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, les carburants synthétiques et paraffiniques, le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) comme principaux carburants de substitution. Selon vous, ce champ d'application est-il toujours approprié dans le cadre de l'objectif à long terme du pacte vert pour l'Europe visant à réduire les émissions de transport de 90 % d'ici à 2050 ?

- Il est tout à fait approprié
- Il est approprié
- Il n'est pas vraiment approprié
- Il n'est pas du tout approprié
- Sans avis

3. À l'heure actuelle, la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs couvre les infrastructures destinées aux carburants de substitution pour la route et le transport maritime. Selon vous, est-ce approprié ?

- La directive devrait également couvrir les infrastructures ferroviaires
- La directive devrait également couvrir les infrastructures aéroportuaires pour les mouvements au sol (par exemple, les véhicules destinés au transport de passagers ou au tractage des avions, etc.).
- Autres (à préciser)
- La directive couvre déjà tous les modes de transport concernés
- Sans avis

4. La directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs exige actuellement des États membres qu'ils mettent en place des cadres d'action nationaux. Sur la base d'une évaluation de la demande nationale, régionale ou européenne qu'ils effectuent, les États membres doivent définir des objectifs pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. À votre avis, les cadres d'action nationaux constituent-ils l'instrument adéquat pour assurer le développement d'un réseau d'infrastructures cohérent dans l'ensemble de l'UE ?

- Ils constituent l'instrument adéquat.
- Ils constituent l'instrument adéquat, mais les dispositions de la directive ne sont pas suffisamment précises pour éviter les divergences d'interprétation et d'application de la part des États membres. Il convient donc de renforcer les dispositions de la directive.
- Ils ne sont que partiellement suffisants. Des instruments supplémentaires/complémentaires seraient nécessaires pour éviter des divergences d'interprétation et d'application de la part des États membres.
- Ils ne constituent pas l'instrument adéquat parce qu'ils ne sont pas suffisamment stricts. Par conséquent, ils devraient être remplacés par d'autres instruments plus stricts.
- Ils ne constituent pas l'instrument approprié et devraient être abandonnés sans être remplacés par d'autres instruments.
- Sans avis

Veillez expliquer brièvement votre réponse, en particulier les autres instruments ou instruments supplémentaires/complémentaires que vous proposeriez.

500 character(s) maximum

Des spécifications/guides techniques pourraient définir les caractéristiques des infrastructures de recharges pour trains à batterie, afin d'assurer l'interopérabilité et un marché unique pour ces trains et leurs infrastructures. Un guide méthodologique d'évaluation économique entre les solutions de recharge par batterie, d'électrification totale ou partielle des voies, aiderait les collectivités à arbitrer entre les opportunités de modernisation et la compatibilité matériel/infrastructure.

5. À l'heure actuelle, la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs ne traite que des infrastructures accessibles au public. Devrait-elle également porter sur les infrastructures non accessibles au public ?

- Elle devrait couvrir toutes les infrastructures, accessibles au public ou non.
- Elle devrait couvrir uniquement les infrastructures accessibles au public, en faisant la distinction entre les infrastructures publiques sur terrain public et les infrastructures accessibles au public sur terrains privés (infrastructure «semi publique»).
- Le champ d'application actuel (uniquement les infrastructures accessibles au public) est suffisant.
- Autres (à préciser)
- Sans avis

6. La directive sur les infrastructures pour carburants alternatifs exige actuellement des États membres qu'ils veillent à ce que des informations pertinentes, cohérentes et claires soient mises à la disposition des consommateurs/utilisateurs en ce qui concerne les véhicules à moteur utilisant des carburants de substitution. Ces informations doivent être mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement et de recharge, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire (article 7). À votre avis, les dispositions actuelles de la directive sont-elles efficaces pour garantir que les consommateurs/utilisateurs reçoivent des informations pertinentes, cohérentes et claires sur la compatibilité de leur moteur/modèle de véhicule avec les carburants de substitution/les options de recharge disponibles à chaque point de recharge/ravitaillement ?

- Ces dispositions de la directive sont efficaces
- Ces dispositions de la directive ne sont que partiellement ou pas du tout efficaces et des dispositions supplémentaires/complémentaires sont nécessaires.
- La directive n'est pas l'instrument approprié et les dispositions correspondantes devraient être remplacées par un ou plusieurs instruments plus efficaces.
- La directive ne constitue pas l'instrument approprié et les dispositions correspondantes devraient être abandonnées sans être remplacées par d'autres instruments.
- Sans avis

Veillez expliquer brièvement votre réponse.

500 character(s) maximum

Ces exigences ne concernent pas encore le ferroviaire mais il est important que ce soit le cas dans le cadre d'un élargissement du champ d'application de la directive à ce secteur.

Principaux problèmes

1. Une augmentation rapide du nombre de véhicules et de navires fonctionnant avec des carburants de substitution est attendue au cours de la prochaine décennie. Par exemple, selon le pacte vert pour

l'Europe, il est probable que, d'ici à 2025, environ 13 millions de véhicules à émissions faibles ou nulles circulent sur les routes. À votre avis, les cadres d'action nationaux sont-ils l'instrument adéquat pour faire en sorte qu'un nombre suffisant d'infrastructures accessibles au public soit déployé au cours de la prochaine décennie ?

	Tout à fait adéquat	Adéquat	Plutôt pas adéquat	Pas adéquat	Je ne sais pas
Points de recharge en électricité pour voitures et véhicules utilitaires légers dans les agglomérations urbaines/suburbaines	<input type="radio"/>				
Points de recharge en électricité pour voitures et véhicules utilitaires légers le long des autoroutes principales	<input type="radio"/>				
Points de recharge en électricité pour camions/poids lourds dans les agglomérations urbaines/suburbaines	<input type="radio"/>				
Points de recharge en électricité pour camions/poids lourds le long des autoroutes principales	<input type="radio"/>				
Points de recharge en électricité pour les bus	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en GNC dans les agglomérations urbaines/suburbaines	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en GNC le long des autoroutes principales	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en GNL dans les ports intérieurs	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en GNL le long des autoroutes principales	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en hydrogène dans les agglomérations urbaines/suburbaines	<input type="radio"/>				
Stations de ravitaillement en hydrogène le long des autoroutes principales	<input type="radio"/>				
Fourniture d'électricité à terre dans les ports de navigation intérieure	<input type="radio"/>				
Fourniture d'électricité à terre dans les ports maritimes	<input type="radio"/>				

2. À votre avis, les utilisateurs de véhicules électriques sont-ils confrontés à des problèmes de paiement lorsqu'ils rechargent leurs véhicules dans des points de recharge exploités par une entité avec laquelle l'utilisateur n'a pas de contrat ?

Oui, fréquemment

- Parfois
- Rarement
- Jamais
- Je ne sais pas

3. À votre avis et selon votre expérience, les informations actuellement disponibles sur le lieu, la disponibilité, etc., des points de recharge et de ravitaillement suffisent-elles à couvrir les besoins de l'utilisateur ?

- L'information des utilisateurs est tout à fait suffisante.
- L'information des utilisateurs est généralement suffisante.
- L'information des utilisateurs est plutôt insuffisante.
- L'information des utilisateurs est insuffisante.
- Je ne sais pas

4. L'évaluation par la Commission des cadres d'action nationaux élaborés au titre de la directive montre une variété d'approches pour établir des objectifs et des mesures de soutien. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

	T o t a l e m e n t d' a c c o r d	G l o b a l e m e n t d' a c c o r d	P l u t ô t p a s d' a c c o r d	P a s d u t o u t d' a c c o r d	S a n s a v i s
«Il y a un déploiement inégal et insuffisant des infrastructures pour carburants alternatifs au sein d'un État membre parce que la directive ne précise pas de manière suffisamment détaillée les exigences applicables à leur déploiement en ce qui concerne le nombre requis et les exigences techniques.»	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
«Le déploiement des infrastructures pour les carburants de substitution est inégal et insuffisant dans l'ensemble des États membres, car la directive n'impose pas aux États membres de coopérer avec les parties prenantes et avec les autres États membres pour mettre en place un réseau suffisamment dense et interopérable dans l'ensemble de l'UE.»	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
«Les utilisateurs ne peuvent pas facilement recharger ou ravitailler leurs véhicules/navires sur tout le territoire de l'UE parce que la directive ne garantit pas une approche uniforme de l'utilisation de l'infrastructure pour les carburants de substitution et des paiements.»	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Selon vous, d'autres causes expliquent-elles l'impact limité de la directive ? Veuillez expliciter votre réponse.

1,000 character(s) maximum

Absence de prise en compte du mode ferroviaire et de la question des stations de recharges pour trains à batterie.

6. Y a-t-il d'autres aspects que vous souhaiteriez souligner en ce qui concerne le fonctionnement et/ou l'incidence de la directive 2014/94/UE ? Certaines questions pourraient-elles être simplifiées ?

1,000 character(s) maximum

Politiques

Cette section vise à recenser les mesures envisageables pour surmonter les problèmes recensés quant à l'adoption des carburants de substitution.

1. Selon vous, est-il important de réviser les éléments suivants de la directive sur l'infrastructure pour carburants alternatifs ?

	Très important	Important	Peu important	Pas important	Je ne sais pas
Champ d'application en ce qui concerne les carburants visés par la directive	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Champ d'application en ce qui concerne les modes de transport visés par la directive	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions visant à assurer une couverture adéquate par les infrastructures	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives à la surveillance et aux rapports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives à l'interopérabilité et à l'information des utilisateurs	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives aux spécifications techniques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives à l'accès au marché	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives à l'interdépendance entre les véhicules électriques et leurs infrastructures et les marchés de l'électricité	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Objectifs à atteindre pour parvenir à un réseau cohérent

2. À l'heure actuelle, les États membres sont tenus d'établir dans leurs cadres d'action nationaux des objectifs ciblés pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution. Toutefois, ces objectifs nationaux sont fixés sans recourir à une méthodologie commune. Selon vous, quelle est l'utilité des objectifs de déploiement obligatoires pour les États membres qui découlent de l'utilisation d'une

méthode commune pour garantir la mise en place d'une infrastructure minimale cohérente pour les carburants de substitution dans les domaines suivants:

	Très utile	Utile	Pas très utile	Pas utile	Sans avis
Électricité pour les voitures & camionnettes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour les poids lourds	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour les autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour la navigation intérieure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour le transport maritime à courte distance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hydrogène pour les voitures & camionnettes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hydrogène pour les poids lourds	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hydrogène pour la navigation intérieure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hydrogène pour le transport maritime à courte distance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
GNC pour les voitures & camionnettes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
GNL pour les poids lourds	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
GNL pour la navigation intérieure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
GNL pour navires maritimes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fourniture d'électricité à terre dans les ports de navigation intérieure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fourniture d'électricité à terre dans les ports maritimes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hydrogène pour le rail	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour les mouvements au sol de l'aviation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Électricité pour les services portuaires (pilotage, remorquage, équipement de manutention de la cargaison)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez expliquer votre réponse.

1,000 character(s) maximum

Dans la liste ci-dessus, il manque :

- Electricité et batterie pour le rail (ce qui serait très utile) ;
- Biocarburants.

Répondez aux questions 3 à 10 uniquement si vous estimez que des objectifs de déploiement obligatoires sont utiles pour au moins certains des domaines susmentionnés.

3. Selon vous, ces objectifs contraignants devraient-ils être applicables dans l'ensemble du réseau de transport ou uniquement pour certaines parties de celui-ci ?

- Applicables au réseau central RTE-T, y compris les liaisons et les nœuds de transport les plus importants dans l'UE représentés par les corridors du réseau central (lignes ferroviaires, routes, voies navigables intérieures, routes maritimes, ports, aéroports et terminaux ferroviaires)
- Applicables au réseau central RTE-T et au réseau global (couvrant les liaisons et les nœuds de transport importants dans toutes les régions de l'UE)
- Applicables dans l'ensemble du réseau de transport
- Autres (à préciser)

4. Selon vous, qui devrait fixer les objectifs contraignants en matière de déploiement ?

- Les États membres en vertu du droit national, mais suivant une méthodologie européenne commune définie dans la législation de l'UE
- La législation européenne devrait fixer des objectifs contraignants pour les États membres suivant une méthodologie commune
- Autres (à préciser)

5. Selon vous, quelle puissance devrait être requise en cas d'objectifs contraignants pour les infrastructures de recharge accessibles au public pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers le long du réseau RTE-T ?

- 50 kW
- 100 kW
- 150 kW
- 350 kW
- Autres (à préciser)

6. Selon vous, quelle puissance devrait être requise en cas d'objectifs contraignants pour les infrastructures de recharge accessibles au public pour poids lourds le long du réseau RTE-T ?

- 350 kW
- 1000 kW
- >1000 kW
- Autres (à préciser)

7. À votre avis, quelle puissance devrait être requise en cas d'objectifs contraignants pour les infrastructures de fourniture d'électricité à terre dans les ports maritimes du réseau RTE-T ?

- >100 kW
- >500 kW
- >1 MW
- Autres (à préciser)

8. Selon vous, en cas d'objectifs contraignants, quel carburant de substitution les prestataires de services portuaires (pilotage, remorquage, équipement de manutention de fret) devraient-ils être tenus de proposer dans les ports du réseau RTE-T ?

- Électricité
- Hydrogène
- GNL
- GNC
- GPL
- Autres (à préciser)
- L'un des carburants ci-dessus, choisi librement par le prestataire de services portuaires

9. Selon vous, en cas d'objectifs contraignants, quelle puissance devrait être requise pour les infrastructures de recharge des navires des voies d'eau intérieures le long du réseau RTE-T ?

- 350 kW
 1000 kW
 >1000 kW
 Technologie d'échange de batteries
 Autres (à préciser)

10. Selon vous, comment contrôler au mieux le respect des objectifs contraignants ?

- Par la transmission de rapports des autorités des États membres à l'UE
 Par un suivi direct du déploiement des infrastructures au niveau de l'UE
 Autres (à préciser)

Autres mesures de déploiement pour les points de recharge accessibles au public et non accessibles au public

11. Pensez-vous que les propriétaires d'un véhicule électrique devraient avoir le droit de faire installer un point de recharge dans leur voisinage ?

- Oui
 Non
 Sans avis

12. Quelle serait selon vous l'utilité des mesures suivantes pour faciliter et accélérer le développement de points de recharge non accessibles au public (comme les points de recharge privés dans les immeubles à appartements, les bureaux, etc.) ?

	Très utile	Utile	Pas très utile	Pas utile	Sans avis
Installation obligatoire de points de recharge dans les parkings des bâtiments non résidentiels (par exemple, immeubles de bureaux) allant au-delà des dispositions actuelles de la directive relative à l'efficacité énergétique des bâtiments	<input type="radio"/>				
Installation obligatoire de points de recharge dans les immeubles à appartements	<input type="radio"/>				
Droit pour les particuliers qui louent un appartement/un garage d'installer des points de recharge	<input type="radio"/>				
Droit pour les particuliers qui possèdent un appartement d'installer des points de recharge dans les immeubles à appartements	<input type="radio"/>				
Autres	<input type="radio"/>				

Veuillez développer

1,000 character(s) maximum

Interopérabilité

Spécifications techniques

Afin d'assurer l'interopérabilité technique entre les véhicules/navires et les infrastructures dans toute l'Europe, la directive établit déjà certaines spécifications techniques, par exemple en ce qui concerne les prises de courant aux points de recharge, et permet à la Commission d'adopter des dispositions de droit dérivé en ce qui concerne les spécifications techniques.

13. Estimez-vous que d'autres exigences/normes techniques obligatoires sont nécessaires pour garantir l'interopérabilité totale des infrastructures et des services dans toute l'Europe ?

- Oui
- Non
- Sans avis

14. Si vous avez répondu «oui» à la question précédente, dans quels domaines des exigences/normes techniques seraient-elles nécessaires ?

- Interfaces physiques entre véhicules/navires et infrastructure
- Identification et authentification des véhicules électriques
- Protocoles d'itinérance en ligne
- Interface avec les réseaux d'énergie et/ou les systèmes de gestion de bâtiments afin de permettre aux véhicules électriques de fournir de l'électricité au réseau
- Sécurité de la communication
- Autres
- Sans avis

Veuillez expliquer brièvement votre réponse.

1,000 character(s) maximum

Dans le domaine ferroviaire, des spécifications techniques décrivant les tensions de rechargement, les interfaces entre le train et l'infrastructure électrique pour la recharge (point de recharge et section de recharge par caténaire), les courants admissibles, seraient utiles pour favoriser le développement du train à batterie.

Informations destinées à l'utilisateur

15. Selon vous, la législation de l'UE devrait-elle imposer que certaines informations sur les infrastructures de carburants de substitution soient mises à la disposition de l'utilisateur par des moyens numériques (par exemple, par l'intermédiaire d'une app) ?

- Oui
- Non
- Sans avis

16. Si vous avez répondu «oui» à la question précédente, quelles informations faudrait-il fournir ?

- Emplacement des points de recharge/ravitaillement
- Opérateur des points de recharge/ravitaillement
- Heures d'ouverture Prix du ravitaillement / de la recharge
- Type de points de recharge/de ravitaillement [par exemple, puissance maximale du point de recharge, capacité installée de la station de recharge, type de raccord disponible (par exemple, CCS)]
- Compatibilité des points de recharge/ravitaillement avec le moteur/modèle de la voiture de l'utilisateur
- Comparabilité (EUR/100km, par exemple) du prix de la recharge / du ravitaillement des différents carburants
- Disponibilité en temps réel des points de recharge/ravitaillement
- Accessibilité pour les personnes handicapées
- Autres (à préciser)

Veillez préciser.

Les réponses ci-dessus valent pour le ferroviaire.

17. Selon vous, la législation de l'UE devrait-elle imposer que certaines informations soient mises à la disposition de l'utilisateur par des moyens physiques ?

- Oui
- Non
- Sans avis

19. À votre avis, les prix facturés aux points de recharge publics sont clairement identifiables...

- Toujours
- Parfois
- Rarement
- Jamais
- Je ne sais pas

20. À l'heure actuelle, le prix des services de recharge électrique dépend d'un grand nombre de facteurs et de composantes, par exemple les frais initiaux, les frais de durée, le prix du kWh, les éventuels frais d'itinérance. Faut-il harmoniser l'affichage des frais de recharge requis au niveau de l'UE ?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

21. Selon vous, où faut-il afficher les informations sur le prix du ravitaillement/de la recharge ?

- Au point de ravitaillement/recharge
- Dans toutes les app qui fournissent des informations sur les infrastructures de recharge
- Dans chaque système d'information sur les véhicules
- Autres (à préciser)

Veillez préciser.

Dans les systèmes d'information accessibles aux opérateurs ferroviaires

Chargeurs semi-publics

À l'heure actuelle, la directive n'établit une distinction qu'entre les infrastructures de recharge accessibles au public et les infrastructures de recharge non accessibles au public (infrastructures privées situées dans des immeubles à appartements ou des bureaux). Toutefois, certaines infrastructures accessibles au public ne sont pas situées sur des lieux publics le long des routes, mais sur des propriétés privées, par exemple des chargeurs sur les parkings de supermarché, parkings d'hôtels ou parkings privés. Ces infrastructures «semi-publiques» devraient peut-être bénéficier d'une définition distincte lors d'une révision de la directive. Sur cette base, des infrastructures «semi-publiques» pourraient être exemptées de l'obligation de respecter certaines exigences minimales applicables aux infrastructures accessibles au public.

22. Sur l'éventuelle exemption des points de recharge de certaines exigences minimales, dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

	To ut à fait d'a cc or d	D 'a c c or d	Pl ut ôt p as d' ac co rd	P as du to ut d' ac co rd	S a n s a v i s
Les points de recharge situés sur des propriétés privées auxquelles l'accès peut être limité par le propriétaire (comme les points de recharge situés sur les parkings de supermarché, dans les hôtels, etc.) devraient être exemptés de certaines exigences minimales.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les points de recharge gratuite devraient être exemptés de certaines exigences minimales.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tous les points de recharge accessibles au public devraient satisfaire à toutes les exigences minimales.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Y a-t-il d'autres points de recharge qui devraient être exemptés de certaines exigences minimales ?
Veuillez expliciter votre réponse.

500 character(s) maximum

Les réponses ci-dessus valent pour le ferroviaire. Les points et sections de recharge ferroviaires ne doivent pas être exemptés de contraintes minimales sur l'interopérabilité.

23. Si vous estimez que certains points de recharge devraient être exemptés de certaines exigences minimales, de quelles exigences devrait-il s'agir ?

- Localisation et autres informations statiques
- Disponibilité et autres informations dynamiques
- Informations sur les prix de recharge
- Fonctions de paiement ad hoc
- Exigences d'interopérabilité concernant l'interface physique
- Exigences d'interopérabilité concernant les protocoles de communication
- Autres (à préciser)

Accès aux marchés (marchés de l'électromobilité)

24. À votre avis, les fournisseurs de services d'électromobilité rencontrent-ils des problèmes lorsqu'ils souhaitent proposer leurs services dans des points de recharge gérés par un tiers ?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

25. À votre avis, l'UE devrait-elle prendre les mesures suivantes en ce qui concerne l'accès au marché pour les prestataires de services ?

- Tous les prestataires de services d'électromobilité devraient être autorisés à proposer leurs services gratuitement à n'importe quel point de recharge.
- Tous les prestataires de services d'électromobilité devraient être autorisés à proposer leurs services à n'importe quel point de recharge contre une redevance fixée par le législateur.
- Tous les prestataires de services d'électromobilité devraient être autorisés à proposer leurs services à n'importe quel point de recharge à un prix non discriminatoire fixé par le gestionnaire du point de recharge.
- Autres mesures (veuillez préciser).
- Pas de réglementation supplémentaire requise au niveau de l'UE
- Sans avis

Intégration de l'électromobilité dans le réseau électrique

26. À votre avis, quelles mesures politiques énumérées ci-après sont essentielles pour garantir que l'intégration efficace de l'électromobilité dans le système électrique soit possible et pleinement alignée sur les règles du marché de l'électricité ?

- Obligation pour tous les points de recharge accessibles au public (existants et nouveaux) d'être équipés de compteurs intelligents
- Obligation pour tous les points de recharge accessibles au public nouvellement installés d'être équipés de compteurs intelligents
- Obligation pour les points de recharge accessibles au public nouvellement installés de disposer de fonctionnalités de recharge intelligentes, telles que la capacité de réagir aux signaux de prix et de réseau, de répondre à la production locale d'électricité renouvelable et la possibilité d'être contrôlés
- Obligation pour les points de recharge non accessibles au public de disposer de fonctionnalités de recharge intelligentes
- Exigences d'interopérabilité obligatoires pour la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge pour permettre une recharge intelligente
- Exigences d'interopérabilité obligatoires pour la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge pour permettre les services véhicule-réseau
- Veiller à ce que les données relatives aux batteries nécessaires soient mises à la disposition des tiers autorisés pour la fourniture de services de recharge intelligents et de services véhicule-réseau
- Néant
- Autres (à préciser)

Impact

L'analyse d'impact initiale (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-afid-inception-ia.pdf>) examine les conséquences possibles des mesures potentielles en vue de la révision de la directive. Ces mesures visent a) à étendre le champ d'application de la directive à d'autres modes de transport, b) à renforcer les exigences imposées aux États membres pour assurer le déploiement d'un nombre suffisant de stations de recharge et de ravitaillement et c) à garantir la facilité d'utilisation et l'interopérabilité. Veuillez indiquer votre point de vue sur l'incidence de ces mesures visant à accélérer le déploiement d'infrastructures interopérables et l'adoption des carburants de substitution dans les questions suivantes.

27. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes sur les incidences économiques probables des mesures décrites dans l'analyse d'impact initiale ?

	Totalement d'accord	D'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Elles conduiront à la croissance et à l'emploi chez les producteurs de véhicules/navires et les fabricants d'infrastructures pour carburants alternatifs.	<input type="radio"/>				
Elles contribueront à un plus grand marché des carburants de substitution dans l'UE.	<input type="radio"/>				
Elles amélioreront la compétitivité internationale de l'industrie européenne.	<input type="radio"/>				
Elles auront un impact positif sur la recherche et l'innovation.	<input type="radio"/>				
Dans un premier temps, elles exerceront une pression sur les budgets d'investissement des citoyens et des opérateurs de transport en raison du coût d'achat plus élevé des véhicules à carburant de substitution.	<input type="radio"/>				
Elles réduiront les dépenses globales des citoyens et des opérateurs de transport grâce au faible coût de maintenance et à la réduction des coûts d'investissement au fil du temps.	<input type="radio"/>				

28. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes sur les incidences environnementales des mesures décrites dans l'analyse d'impact initiale ?

	Totalement d'accord	D'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Elles entraîneront une réduction des émissions de CO ₂ des flottes de véhicules/navires	<input type="radio"/>				
Elles entraîneront une réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant des flottes de véhicules/navires	<input type="radio"/>				
Elles auront des effets positifs sur la santé humaine	<input type="radio"/>				

29. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes sur la charge administrative et la simplification ?

	Totale ment d'acco rd	D 'a c c o r d	Plutôt pas d'acco rd	Pas du tout d'acco rd	S a n s a v i s
Élargir le champ d'application de la directive entraînera une augmentation de la charge administrative.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Remplacer les cadres d'action nationaux par des objectifs contraignants augmentera la charge administrative.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Introduire des exigences plus détaillées en matière d'interopérabilité et d'information des utilisateurs augmentera la charge administrative.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. Avez-vous des observations sur les autres incidences potentielles (non mentionnées ci-dessus) des mesures éventuelles ?

1,000 character(s) maximum

Pertinence d'autres actions au niveau européen

31. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

	Tot ale me nt d'a cco rd	D 'a c c o r d	Pl ut ôt pa s d'a cco rd	Pa s du tou t d'a cco rd	S a n s a v i s
Les objectifs de la révision de la directive pourraient être mieux atteints en déployant des outils non législatifs sur la base d'orientations ou de recommandations de la Commission.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les objectifs pourraient être mieux atteints si les mesures envisagées pour la révision de la directive étaient mises en œuvre au moyen d'un règlement sur l'infrastructure pour carburants alternatifs, qui remplacerait la directive actuelle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez expliquer votre réponse.

1,000 character(s) maximum

Observations finales

32. Veuillez indiquer tous les rapports ou autres sources d'information qui contiennent des éléments étayant vos réponses. Veuillez indiquer le titre, l'auteur et, si possible, un lien hypertexte renvoyant à l'étude ou au rapport en question.

Vous pouvez également charger certaines pièces justificatives

Contact

Axel.VOLKERY@ec.europa.eu
