

Pas de biogaz dans le règlement européen sur les infrastructures dédiées aux carburants alternatifs

La mise à disposition de bornes de recharge électriques tous les 60 km, au moins, pour les voitures et tous les 120 km pour les camions et les bus, en 2026, complétées de stations de ravitaillement [en hydrogène](#) tous les 200 km : telles sont les bases de l'accord provisoire conclu ce mardi 28 mars, en trilogie, entre les négociateurs du Parlement et ceux du [Conseil](#) européens, dans le cadre de la révision des règles de relatives aux infrastructures pour carburants alternatifs (Afir).



La carte du réseau RTE-T © Commission européenne

Déployées le long du réseau européen RTE-T, les bornes électriques destinées aux automobiles devront atteindre une puissance d'au moins 400 kW en 2026 et de 600 kW en 2028. Installées sur la moitié des routes principales de l'Union Européenne, les [stations dévolues aux camions](#) et aux bus seront pour leur part censées offrir une puissance de 1 400 kW à 2 800 kW d'ici 2028. Quant aux stations d'avitaillement en hydrogène, d'une capacité d'une tonne par jour, elles sont attendues le long du réseau RTE-T central et dans chaque nœud urbain d'ici 2031, au plus tard.

Les négociateurs ont également veillé à permettre aux conducteurs de comparer les prix des carburants et à faciliter leur paiement. « *Aisément et clairement comparable* », leur tarif devra ainsi être fixé par kWh ou par kg, l'achat s'effectuant *via* une carte de

paiement, un dispositif sans contact ou un QR code. D'ici 2027, la Commission devrait en outre mettre en place une base de données sur la disponibilité des stations, les temps d'attente ou le prix des carburants pour chacune.

Composantes du paquet législatif « Fit for 55 », très attendues par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'association Hydrogen Europe, ces règles s'avèrent moins ambitieuses pour l'hydrogène que les précédentes propositions des eurodéputés. Elles deviendront contraignantes pour les Etats-membres, lesquels seront d'ailleurs tenus de proposer des plans nationaux susceptibles de les aider à atteindre ces objectifs. Des dérogations s'appliqueront toutefois aux régions ultrapériphériques, îles et routes à très faible trafic. Le texte doit désormais être approuvé par le Comité des représentants permanents du Conseil et la commission des transports et du tourisme du Parlement, puis par le Parlement et le Conseil dans leur ensemble. Afin de respecter l'Accord de Paris, l'ACEA évalue à plus de 400 000, le nombre de camions zéro émission en circulation en Europe nécessaires et à 100 000 celui des nouvelles immatriculations de ces véhicules chaque année.