

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-quinzième session**

Genève, 24-26 avril 2024

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données relatives aux infrastructures
de recharge des véhicules électriques****Collecte de données relatives aux infrastructures de recharge
des véhicules électriques****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document donne un aperçu des progrès accomplis et des difficultés rencontrées dans la collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les États membres de la Commission économique pour l'Europe. Les auteurs y soulignent la nécessité de disposer de méthodes de collecte de données normalisées et y résument les conclusions de la récente table ronde sur la collecte de données relatives à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques.

I. Généralités

1. Les transports sont responsables de 22 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'énergie. Il est donc impératif de décarboner le secteur si l'on veut atteindre les objectifs fixés dans l'Accord de Paris et limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 °C. La transition des parcs de véhicules vers l'électrique et le passage à des modes de transport moins polluants sont des stratégies capitales pour que les transports s'inscrivent dans une perspective de neutralité climatique et contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable.
2. Les données recueillies dans le cadre du questionnaire commun révèlent des tendances encourageantes. En 2022, les voitures électriques ont représenté 8 % du total des nouvelles immatriculations de voitures particulières (dans les 34 pays de la CEE qui disposent de ces données), contre 6 % en 2021. Dans la région de la CEE, cette tendance devrait s'intensifier dans les années à venir, d'autant que la plupart des États membres de la CEE ont pris des engagements concernant la suppression des émissions d'échappement. Cependant, les inquiétudes liées à l'autonomie des véhicules électriques demeurent un frein potentiel, en particulier pour des trajets non habituels ou occasionnels.



3. Ces inquiétudes découlent de la perception qu'il y a trop peu d'installations de recharge rapide ouvertes au public. Il est donc intéressant, du point de vue des politiques publiques, de comprendre comment les différents pays avancent dans la mise à disposition d'infrastructures de recharge publiques. Un tel état des lieux est grandement facilité par l'existence de statistiques officielles de bonne qualité, et il est impératif de disposer de définitions et de méthodes de mesure normalisées pour que les comparaisons internationales aient du sens.

4. La principale collecte de données internationales sur les infrastructures de recharge est menée par l'Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO), qui dépend de la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne. Certaines données du secteur privé sont également disponibles dans de nombreux pays. On estime qu'il serait bénéfique, pour tous ceux qui produisent et utilisent des statistiques, d'améliorer la coordination concernant les définitions et les méthodes appliquées dans ce domaine.

5. En décembre 2022, la CEE, en collaboration avec Eurostat et le Forum international des transports (FIT), a lancé une enquête auprès de ses États membres afin de recueillir des informations sur les statistiques relatives à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques (VE) qui existaient dans ces pays, notamment les méthodes et les définitions utilisées (ECE/TRANS/WP.6/2023/5). Il est encourageant de noter que 66 % des pays interrogés ont indiqué qu'ils produisaient de telles données ou qu'ils prévoyaient de le faire. Forte de cette réponse positive, la CEE a envoyé un questionnaire plus complet en juin 2023 (voir annexe). Comme décidé à la session antérieure (ECE/TRANS/WP.6/185), dans ce questionnaire pilote, il était demandé aux pays de fournir des données précises sur leurs infrastructures de recharge, organisées conformément à la classification du règlement de l'Union européenne sur les infrastructures pour carburants alternatifs (règlement AFIR)¹. Il est important de noter que dans la version anglaise du règlement AFIR, c'est le terme *recharging*, et non *charging*, qui est utilisé. Étant donné que c'est ce règlement qui a servi de modèle à la classification des données relatives aux infrastructures de recharge, le terme *recharging* sera utilisé dans la version anglaise du questionnaire commun.

6. Les résultats préliminaires du questionnaire pilote ont été présentés par le secrétariat à l'occasion de la table ronde sur la collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, qui s'est tenue le 9 novembre 2023, en ligne. On trouvera dans la suite du présent document les résultats du questionnaire et un résumé des principales conclusions de la table ronde.

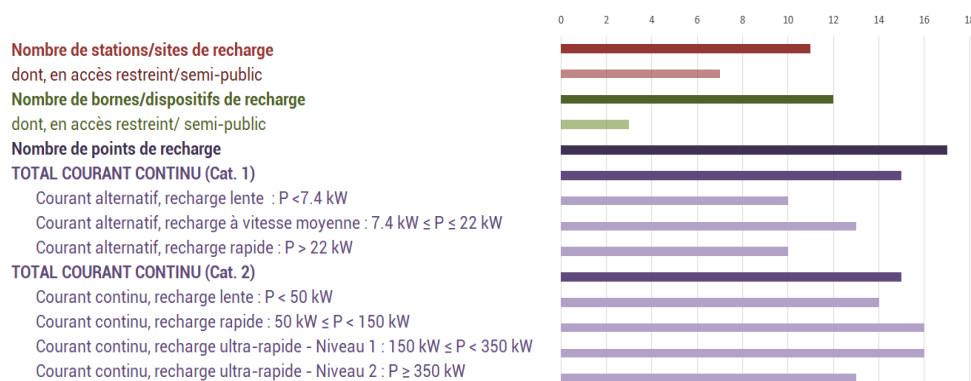
II. Principaux résultats du questionnaire

7. En novembre 2023, le secrétariat avait reçu des réponses de 31 pays, dont 21 avaient fourni les données demandées, les 10 restants ayant indiqué qu'ils ne collectaient pas actuellement ce type de données ou que cette responsabilité ne relevait pas de leur compétence.

8. Bien que le questionnaire porte sur la période 2018-2022, la majorité des données communiquées dans les réponses dataient de 2022, ce qui indique que de nombreux pays ont entrepris ou intensifié la collecte de données à mesure que le marché des VE parvenait à maturité. Toutefois, comme l'illustre la figure I, la disponibilité des données varie considérablement d'un pays à l'autre. Les données relatives au nombre de stations/sites de recharge ouverts au public sont les moins largement disponibles, tandis que celles concernant le nombre de points de recharge sont les plus fréquemment communiquées.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

Figure I
Nombre de pays communiquant des données, 2022

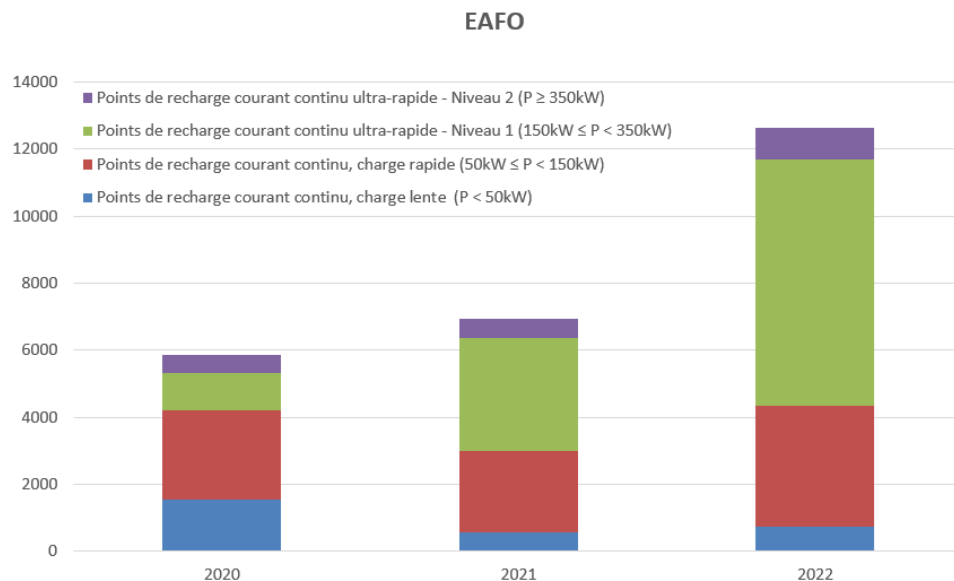


Source : CEE- FIT – Eurostat.

9. Les résultats du questionnaire révèlent que tous les pays ayant répondu ne tiennent pas une comptabilité de leurs installations de recharge semi-publiques. Par ailleurs, les données relatives aux plages de puissance (charge lente en courant alternatif, charge rapide en courant alternatif, charge rapide en courant continu, etc.) sont incomplètes ou manquantes pour certains pays ou certaines années. Certains pays utilisent également leurs propres plages de puissance pour leurs installations en courant continu. Les Pays-Bas, par exemple, définissent le niveau 1 de puissance de charge ultra rapide en courant continu comme étant compris entre 50 et 150 kW et le niveau 2 comme étant supérieur à 250 kW, bien qu'ils aient indiqué leur intention d'adopter, à terme, la classification énoncée dans le règlement de l'UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (règlement AFIR). En outre, certains pays ont fourni des données dont les dates de référence n'étaient pas celles demandées. L'uniformisation des dates de référence permettrait d'améliorer l'intégrité et la comparabilité des données.

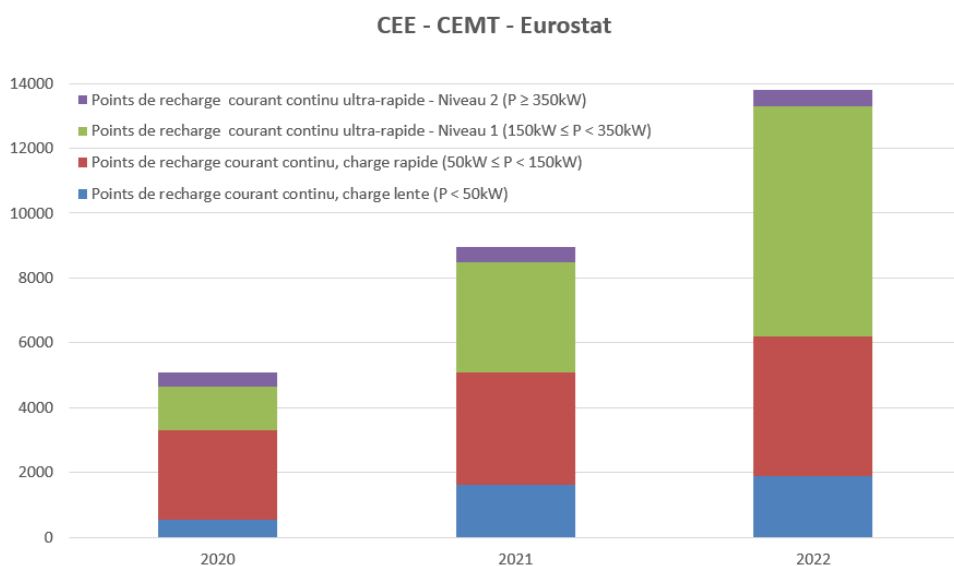
10. L'EAFO ayant commencé à produire des données relatives aux infrastructures de recharge, il serait intéressant, même si le Groupe de travail ne considère pas les chiffres de l'EAFO comme des statistiques officielles (ECE/TRANS/WP.6/185), de comparer ces données avec celles recueillies par le secrétariat via le questionnaire. Les figures II a) et II b) illustrent les écarts dans les données provenant des deux sources pour ce qui est de l'Allemagne, pays sélectionné pour la présentation car il avait communiqué des données très complètes, ce qui permet une comparaison équitable. Pour 2020, par exemple, les données du secrétariat indiquent un nombre légèrement inférieur à ce qui figure dans celles de l'EAFO en ce qui concerne les points de recharge lente en courant continu, tandis que pour 2021 et 2022, les chiffres du secrétariat sont plus élevés. Il y a également un écart entre le nombre total de points de recharge en courant continu rapporté par les deux sources. Ces divergences peuvent être attribuées à plusieurs facteurs, notamment à des différences dans les méthodes de collecte des données, les critères de déclaration ou la période à laquelle les données ont été collectées.

Figure II a)
Nombre de points de recharge en courant continu en Allemagne, 2020-2022, données EAFO



Source : EAFO².

Figure II b)
Nombre de points de recharge en courant continu en Allemagne, 2020-2022, données CEE – FIT – Eurostat



Source : CEE – FIT – Eurostat.

11. En plus des données, les pays participants ont également communiqué des observations. Certains ont suggéré l'ajout d'une catégorie d'installations de recharge « Autres » pour assurer la cohérence du nombre total de points de recharge. Plusieurs pays se sont dits disposés à modifier leur méthode de collecte des données relatives aux infrastructures de recharge si le secrétariat prévoyait de collecter ces données régulièrement. Il a également été suggéré d'explorer la piste des mégadonnées en remplacement des méthodes manuelles de collecte de données.

² <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

12. Les données relatives au parc de véhicules routiers par type de carburant (y compris les véhicules électriques) sont régulièrement collectées au moyen du questionnaire commun, et le fait de disposer de données fiables sur les infrastructures de recharge peut aider les autorités à prendre des décisions stratégiques éclairées et à formuler des politiques. Cela peut notamment leur permettre d'exploiter les données sur le ratio nombre de VE/nombre de points de recharge pour promouvoir le passage à l'électrique et de disposer d'informations précieuses pour la gestion du réseau électrique, entre autres considérations pertinentes.

III. Table ronde sur la collecte de données relatives à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques

13. Le 9 novembre 2023, le Groupe de travail a organisé une table ronde virtuelle sur la collecte des données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques en vue de promouvoir un dialogue visant à améliorer la compréhension de l'état actuel de ces infrastructures dans chaque pays participant. Le webinaire, auquel ont assisté 50 participants issus de 23 États membres, a permis à chacun de partager son expérience et les difficultés rencontrées lors de la collecte des données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques. Les informations précieuses recueillies lors de ces échanges seront utilisées pour affiner les définitions internationales, recenser les indicateurs utiles pour l'obtention de mesures cohérentes et évaluer la faisabilité de l'intégration de ces données dans le questionnaire commun. On trouvera le programme de la table ronde en annexe du présent document et les différentes présentations sur le site Web de la CEE³.

14. Le secrétariat a mis en avant les principales conclusions du questionnaire pilote (voir sect. II) et Eurostat est intervenu au sujet des possibilités et des difficultés associées à l'intégration des données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques dans le questionnaire commun, en mettant l'accent sur la rationalisation des processus et des méthodes.

A. Exposé d'Eurostat sur l'intégration des données relatives à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques dans le questionnaire commun

15. Il est primordial de bien choisir le moment opportun pour commencer la collecte des données. La simplification du questionnaire commun, avec la prise en compte des données relatives aux infrastructures de recharge, pourrait avoir lieu en 2025 pour l'année de référence 2024. Toutefois, il conviendrait d'étudier la possibilité de remonter plus loin en arrière, par exemple jusqu'à 2019 afin que la collecte porte sur une période de cinq ans, comme c'est habituellement le cas pour les données statiques. Il convient tout de même de tenir compte du fait que, d'après les résultats du questionnaire pilote, la plupart des données disponibles dans les pays datent de 2022 au plus tôt, comme souligné au paragraphe 8. Aux termes du règlement AFIR, les États membres de l'UE ont jusqu'au 31 décembre 2025 pour assurer une couverture minimale des points de recharge ouverts au public, ce qui pourrait faire de 2025 un bon point de départ pour la collecte de données.

16. Les objectifs de déploiement d'infrastructures de recharge sont énoncés à l'article 3 du règlement AFIR pour les véhicules utilitaires légers, et à l'article 4 pour les véhicules utilitaires lourds. S'agissant des véhicules utilitaires légers, le règlement fixe des objectifs de puissance pour les points de recharge ouverts au public, à savoir une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie et d'au moins 0,66 kW pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable. Pour atteindre ces objectifs, il faut non seulement recenser le nombre de points de recharge publics, mais aussi mesurer leur puissance.

³ <https://unece.org/info/Transport/Transport-Statistics/events/384746>.

17. En ce qui concerne la définition des véhicules utilitaires légers et lourds, on préférera se conformer aux dispositions de la Résolution d'ensemble de la CEE sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7)⁴. Le chapitre du questionnaire commun consacré au matériel de transport routier devrait être révisé en conséquence. Eurostat a proposé de supprimer la catégorie des « véhicules à usage spécial ».

18. Aux termes du règlement AFIR, l'EAFO est chargé de recueillir et de mettre fréquemment à jour les données sur l'adoption des véhicules et le déploiement des infrastructures dans tous les États membres, c'est-à-dire ceux de l'Union européenne, ceux de l'Espace économique européen à l'exception de la Suisse, et les pays candidats qui souhaitent participer. Une fois que le questionnaire commun aura atteint sa forme définitive, le Groupe de travail pourrait envisager de contrôler les écarts entre les données de l'EAFO et celles du questionnaire commun. Si les écarts sont faibles, il pourrait être envisagé de préremplir le questionnaire commun pour ces pays à l'aide des données collectées par l'EAFO.

19. Les indicateurs relatifs aux infrastructures de recharge des véhicules électriques utilisés dans le questionnaire commun pourraient être intégrés dans la base Eurostat, sous le thème Transports routiers (Road transport), au chapitre Infrastructure. Eurostat a par ailleurs suggéré d'ajouter les définitions de ces indicateurs au Glossaire des statistiques de transport.

B. Collecte de données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques : retours d'expérience des pays

20. La République tchèque a fait état d'un développement rapide de son infrastructure de recharge publique et indiqué que le pays mettait l'accent sur la construction de bornes de recharge ultra-rapide d'une puissance de 150 kW ou plus sur son réseau autoroutier. En 2023, il y avait en République tchèque un point de charge pour 6,7 véhicules électriques. Les opérateurs de recharge sont tenus de fournir des données au Ministère du commerce et de l'industrie, qui est chargé de collecter et de mettre à jour les données deux fois par an. Les données sont publiées par le CDV, un centre public de recherche sur les transports. Celui-ci collecte notamment des données sur l'emplacement des bornes de recharge (cartographié sur une page Web officielle), l'identité des exploitants/opérateurs et le statut des bornes (en service ou fermées).

21. Le Danemark est actuellement en train de collecter des données relatives à ses infrastructures de recharge. L'organisme national de statistique prévoit de recueillir des données auprès des opérateurs de recharge par l'intermédiaire des associations professionnelles. Un accord a été conclu avec deux grandes associations professionnelles et leurs membres, qui ont accepté de communiquer des données statiques sur les infrastructures de recharge. Cet accord permettra d'obtenir des informations sur plus de 95 % des bornes de recharge du Danemark. Les données recueillies seront celles prescrites par l'AFIR et comprendront l'identité de l'opérateur (via des compteurs intelligents qui mesurent également la consommation d'électricité), les coordonnées géographiques de la station de recharge, le nombre de points de recharge dans chaque station, le type de prises/connecteurs, la puissance de sortie en kW et la nature publique ou semi-publique de l'installation.

22. Le Central Statistics Office (CSO) de l'Irlande a mis en lumière les difficultés qu'il a rencontrées dans la collecte des données en tentant de répondre au questionnaire pilote. Il a également souligné la nécessité de collecter ces données en raison de la proportion croissante de voitures électriques et du retard pris dans l'installation de points de recharge. Toutefois, il avait jusque-là été difficile de déterminer l'autorité responsable de la collecte des données (CSO, Ministère des transports ou Zero Emission Vehicles Ireland), de définir comment distinguer les installations de recharge publiques des privées et de vaincre la réticence des opérateurs à partager les données en raison de la compétitivité du marché. La collecte des données devrait commencer en 2025, conformément aux mandats énoncés dans l'AFIR. Le

⁴ <https://unece.org/transport/documents/2023/05/standards/consolidated-resolution-construction-vehicles-re3-revision-7>.

CSO coopère avec le Ministère des transports au développement d'une interface de programmation d'applications (API) qui permettra de collecter les données directement auprès des autorités locales.

23. Les Pays-Bas ont exposé la méthode utilisée par les autorités nationales pour calculer le nombre de voitures électriques par province et municipalité et le nombre de véhicules de transport de marchandises par quartier et zone industrielle, qui s'appuie davantage sur la localisation des utilisateurs que sur les adresses d'immatriculation des véhicules. Il est essentiel de procéder ainsi pour une planification solide du développement des infrastructures de recharge. En effet, aux Pays-Bas, la majorité des voitures électriques sont des véhicules de location ou d'entreprise, et les véhicules électriques de transport de marchandises sont parfois garés chez un client inconnu, ce qui complique la collecte des données. Les Pays-Bas recourent les données provenant de diverses sources pour déterminer les emplacements des utilisateurs et estiment les emplacements de stationnement des véhicules de transport de marchandises lorsque l'emplacement exact n'est pas connu.

24. Le Bureau central de statistique de Norvège a présenté la manière dont il diffusait les données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques, qui couvrent le nombre de points de recharge publics, le nombre de véhicules électriques (y compris les véhicules municipaux à émission zéro) et le ratio nombre de véhicules électriques/nombre de points de recharge. Ces données sont disponibles depuis 2015 et proviennent de l'Association norvégienne des véhicules électriques. La Norvège utilise des plages de puissance différentes de celles du questionnaire pilote : recharge normale (3,6 – 43 kW), recharge rapide (50 – 250 kW) et recharge ultra rapide (> 350 kW). Des discussions sont en cours sur le possible alignement de la classification norvégienne sur celle énoncée dans l'AFIR et dans le questionnaire commun simplifié à paraître.

25. Au Royaume-Uni, l'accent est mis sur les « dispositifs de recharge », appelés « bornes de recharge » dans le questionnaire pilote. Les données, qui proviennent principalement de Zapmap, couvrent 95 % des dispositifs de recharge ouverts au public. Le Ministère des transports publie des données sur le nombre de dispositifs publics et semi-publics disponibles, leur répartition géographique et leur plage de puissance. Actuellement, le Royaume-Uni est en train de passer de la classification recharge lente (3 – 6 kW), recharge accélérée (7 – 22 kW), recharge rapide (25 – 100 kW) et recharge ultra rapide (> 100 kW) à une nouvelle classification correspondant à des fourchettes de puissance nominale spécifiques : 3 kW à 8 kW, 8 kW à 49 kW, 50 kW à 149 kW, et 150 kW et plus. Le Ministère étudie également différentes méthodes de mesure des données et a adopté de nouvelles lois obligeant les opérateurs de recharge à partager publiquement et gratuitement les données relatives à leurs dispositifs de recharge, ce qui modifiera le processus de collecte des données.

26. La Suisse, qui n'a pas de mandat légal pour collecter les données relatives à ses infrastructures de recharge des véhicules électriques, s'appuie sur une coopération volontaire avec les opérateurs de recharge, qui fournissent des données en temps réel à une base de données officielle centralisée hébergée par le Gouvernement fédéral. Cette base de données, tout comme les API permettant d'y accéder, est accessible au public, y compris aux développeurs qui créent des applications connexes. Les données disponibles couvrent environ 95 % de l'ensemble des dispositifs de recharge du pays. Le fait de devoir compter sur les contributions volontaires des opérateurs pourrait être problématique si ces derniers décidaient de ne plus coopérer, mais jusqu'à présent, l'intérêt pour la participation à la collecte est élevé.

IV. Conclusions du secrétariat

27. Le secrétariat est reconnaissant aux pays participants d'avoir partagé leurs diverses expériences et stratégies lors de la table ronde. Ces contributions mettent en lumière les aspects pratiques de la collecte de données et les difficultés particulières que rencontrent les différents États membres. Les enseignements tirés de la table ronde sont extrêmement précieux et serviront à affiner les définitions internationales et à recenser des indicateurs les plus pertinents en vue d'une harmonisation des mesures. Ils sont pris en compte dans la proposition de

questionnaire commun simplifié intégrant les indicateurs relatifs aux points de recharge des véhicules électriques présentée dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/6.

28. Le secrétariat souligne qu'il faut adopter une approche stratégique pour le lancement de la collecte de données, potentiellement à partir de 2025 pour l'année de référence 2024. Il reconnaît également qu'il est important de s'aligner sur les prescriptions du règlement AFIR en ce qui concerne les plages de puissance et les définitions des véhicules énoncées dans la Résolution d'ensemble de la CEE sur la construction des véhicules (R.E.3).

29. Le Groupe de travail pourrait envisager de réviser le questionnaire distribué en juin 2023 afin d'y intégrer les nouvelles définitions dont il a été question à la table ronde. Il pourrait être prévu d'envoyer un questionnaire de suivi au second semestre de 2024, qui servirait de test pour les définitions mises à jour et les autres perfectionnements. Cela serait aussi l'occasion de recueillir des observations supplémentaires des États membres sur l'applicabilité et la pertinence de ces nouvelles définitions, en prévision d'un potentiel lancement de la collecte de données en 2025.

30. Le secrétariat reste déterminé à soutenir les États membres dans leurs efforts de collecte et de normalisation des données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques. Il est conscient de combien il importe de disposer de ces données pour assurer le suivi des indicateurs des objectifs de développement durable liés aux transports et pour élaborer des politiques en faveur d'un avenir durable et neutre sur le plan climatique.

31. Le secrétariat tiendra également le Groupe de travail informé des activités de l'équipe spéciale informelle de la mobilité électrique (ECE/TRANS/2024/21), auxquelles le secrétariat et les présidents/vice-présidents des différents groupes de travail participeront activement.

Annexe

Questionnaire sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques (juin 2023)

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de stations/sites de recharge					
dont, en accès restreint/semi-public					
Nombre de bornes/dispositifs de recharge					
dont, en accès restreint/semi-public					
Nombre de points de recharge					
TOTAL COURANT ALTERNATIF (Cat. 1)					
<i>Courant alternatif, charge lente : $P < 7,4 \text{ kW}$</i>					
<i>Courant alternatif, vitesse moyenne : $7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$</i>					
<i>Courant alternatif, charge rapide : $P > 22 \text{ kW}$</i>					
TOTAL COURANT CONTINU (Cat. 2)					
<i>Courant continu, charge lente : $P < 50 \text{ kW}$</i>					
<i>Courant continu, charge rapide : $50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$</i>					
<i>Courant continu ultra-rapide – Niveau 1 : $150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$</i>					
<i>Courant continu ultra-rapide – Niveau 2 : $P \geq 350 \text{ kW}$</i>					
<i>Définitions des termes et concepts</i>					
Station de recharge/Parc de recharge					
Une station de recharge se compose d'une ou de plusieurs bornes de recharge et des places de stationnement correspondantes. Elle est exploitée par un opérateur de recharge à une adresse ou un emplacement défini par des coordonnées GPS. La station de recharge constitue un objet pertinent pour les outils de cartographie.					
Borne de recharge					
On entend par « station de recharge », une installation physique unique en un lieu donné, composée d'un ou de plusieurs points de recharge.					
Point de recharge					
On entend par « point de recharge », une interface fixe ou mobile qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique. Un point de recharge peut être équipé d'un ou de plusieurs connecteurs (fiches ou prises) pouvant s'adapter aux différents types de connecteurs. Toutefois, le point de recharge n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois. Autrement dit, sur une borne de recharge, le nombre de points de recharge est égal au nombre de places de stationnement réservées.					

Définitions des termes et concepts

Accessibilité au public

On entend par « point de recharge ouvert au public » tout point de recharge situé dans une zone ouverte au grand public, y compris sur la voie publique, sur un parking accessible au public ou sur un parking privé de magasin ou de restaurant, même si celui-ci est payant ou réservé à la clientèle. En d'autres termes, la définition inclut les points de recharge privés accessibles à certains groupes d'utilisateurs (par exemple, les clients) et qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées. Les points de recharge des services d'autopartage ne doivent être considérés comme ouverts au public que si leur accès est explicitement autorisé aux utilisateurs tiers. Les points de recharge situés sur des propriétés privées dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes (parkings des bâtiments de bureaux, par exemple) ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ouverts au public.

Programme de la table ronde sur la collecte de données relatives à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques

9 novembre 2023, 14 heures-16 heures (heure de Genève) | En ligne

14 heures-14 h 05	Allocution d'ouverture de la Secrétaire
14 h 05-14 h 10	<i>Discours de bienvenue</i> , de Francesco Dionori , Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique de la CEE
14 h 10-14 h 20	<i>Rappel du contexte</i> , par John Wilkins , Président du Groupe de travail des statistiques des transports
14 h 20-14 h 35	<i>Résultats préliminaires du questionnaire 2023 sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques</i> , exposé de Fadih Achmadi , Secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports
14 h 35-14 h 50	<i>Possibilités offertes et difficultés posées par l'intégration des données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques dans le questionnaire commun</i> , exposé d' Alain Gallais , administrateur du Questionnaire commun des transports Eurostat/FIT/CEE, Commission européenne
14 h 50-15 h 40	<i>Retours d'expérience des pays en matière de collecte de données sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques</i> Renáta Slabá (République tchèque) Peter Ottosen (Danemark) Nele van der Wielen (Irlande) Judith Nijenhuis, Jacqueline van Beuningen (Pays-Bas) Geir Martin Pilskog (Norvège) Claire Baxter, Sydney Worm, Lewis Jerrom (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)
15 h 40-15 h 55	Séance de questions-réponses
15 h 55-16 heures	<i>Conclusions</i> (John Wilkins)
