



Union Française de l'Électricité

12 décembre 2017

Note de Position

Recommandations pour la mobilité propre de l'Union Française de l'Électricité

L'Union Française de l'Électricité (UFE), est l'association professionnelle du secteur de l'électricité.



Union Française de l'Électricité

ALIGNER LA FISCALITE ENERGETIQUE AVEC LE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE PROPRE

Si la fiscalité énergétique se réoriente depuis quelques années vers une finalité climatique, le chantier fiscal de la transition énergétique est encore loin d'être achevé. Cela s'explique par le besoin d'évolutions structurelles de la fiscalité énergétique, qui nécessitent des signaux politiques forts pour être traduites dans les lois de finances.

Redistribution de la fiscalité énergétique dans les territoires

Pour atteindre les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, il est nécessaire de mobiliser les acteurs qui ont la meilleure connaissance des gisements d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables : les communes, les départements, les régions. Globalement, les compétences énergétiques des collectivités locales ont été largement renforcées par les lois de réforme territoriale. Néanmoins, une part importante des recettes du budget des collectivités locales repose sur la taxation des produits pétroliers consommés sur leur territoire (12 Md€). La nécessaire réduction des consommations de pétrole, important émetteur de CO₂, fragilise donc l'équilibre budgétaire des collectivités locales.

Recommandation

Repenser la fiscalité locale sur la consommation d'énergie pour mettre un terme aux contre incitations à la transition énergétique au niveau local, et en particulier pour que les budgets des collectivités locales ne dépendent plus des volumes de produits pétroliers consommés sur leur territoire.

Repenser les dépenses fiscales énergétiques

Un certain nombre de dépenses fiscales, qui visent à soutenir des secteurs d'activité d'économie (transport, agriculture, aviation...), sont des exonérations/remboursements de fiscalité sur la consommation d'énergie fossile. Ces mesures, défavorables au développement de la mobilité propre, représentent 8 Md€ de soutien à la consommation d'énergies fossiles. Les modalités du soutien à ces secteurs d'activité doivent donc être révisées pour favoriser le développement de la mobilité propre.

Recommandation

Substituer les exonérations de taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TICPE), soit 8 Md€, par des réductions de charges sur le travail ou l'innovation.



Union Française de l'Électricité

DEPLOYER ET FINANCER DES INFRASTRUCTURES DE CARBURANTS ALTERNATIFS OUVERTES AU PUBLIC

Le développement à grande échelle des véhicules électriques en France nécessite le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Ces infrastructures doivent permettre de satisfaire les besoins des usagers, ce qui nécessite de comprendre ces besoins et d'identifier leurs évolutions futures. On constate aujourd'hui un sous-équipement du territoire national en points de charges accessibles au public (1.6 bornes pour dix véhicules en circulation pour un besoin de 2 bornes pour dix véhicules). Ce sous-équipement est d'abord la conséquence de la très faible rentabilité des infrastructures publiques. Le développement de la mobilité propre dépend donc fortement d'une volonté politique locale forte, ce qui explique en partie les fortes disparités territoriales en termes de développement d'infrastructures de carburants alternatifs. De plus, le déploiement des infrastructures ouvertes au public a trop souvent été réalisé sans réelle étude des besoins des usagers (localisation, puissance...), avec pour conséquence des taux d'utilisation parfois très faibles (quelques utilisations par an).

Recommandation

- Relier le développement d'IRVE ouvertes au public aux besoins des usagers, notamment en concentrant les aides au déploiement des IRVE ouvertes au public dans les zones résidentielles sans stationnement privé et sur les grands axes routiers.
- Intégrer le déploiement des bornes ouvertes au public destinées aux besoins de recharge quotidienne aux plans d'aménagement locaux existants afin de les associer à des besoins.
- Assurer le maillage national du territoire français par le déploiement et le financement d'un réseau de recharge rapide pour satisfaire les besoins de recharge associés aux déplacements longue distance.
- Réaliser des actions de pédagogie sur l'adéquation entre besoins des usagers et autonomie des véhicules électriques pour limiter les besoins de réassurance et donc les besoins en bornes de recharge.

ELECTROMOBILITE ET SYSTEME ELECTRIQUE

Le déploiement de l'électromobilité génère de nouveaux défis pour le système électrique (énergie, puissance, raccordement au réseau, stabilité du système électrique...). L'enjeu est de garantir la charge des véhicules électriques tout en optimisant la sollicitation des infrastructures de réseaux et la consommation électrique, au bénéfice des usagers des véhicules électriques et des consommateurs d'électricité.



Union Française de l'Électricité

Le pilotage des charges est aujourd'hui une technologie disponible et peu coûteuse qui permet de réduire de façon importante les coûts pour le système électrique tout en répondant aux besoins des usagers. A plus long terme, les véhicules électriques pourront également stocker et déstocker l'énergie. La mise en place de ces solutions permet de réduire les besoins de renforcement des réseaux électriques.

Recommandation

- Intégrer des dispositifs de pilotage des charges aux bornes de charge normales¹ pour réduire le coût de l'intégration des véhicules électriques dans le système électrique.
- Associer le plus en amont possible le gestionnaire de réseau de distribution concerné au niveau des études du schéma de déploiement des stations de recharge afin d'utiliser au mieux les capacités disponibles, et ainsi réduire les coûts de raccordement et d'éventuel renforcement des réseaux électriques.

¹ L'usage des bornes de recharge rapide est pour l'heure moins propice au pilotage puisqu'elles sont principalement destinées à répondre aux besoins de charge en itinérance.