



Union Française de l'Électricité

Février 2018

# Note de Position

## Le Paquet Transport

Les émissions du secteur du transport représentent aujourd'hui le quart des émissions européennes de gaz à effet de serre, dont près de trois-quarts sont émises par le transport routier. Le secteur du transport est le seul dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990<sup>1</sup>. Au niveau local, la pollution de l'air, dont les grandes villes européennes commencent à se saisir, est responsable de 400 000 décès prématurés par an en Europe<sup>2</sup>. A cela s'ajoutent les conséquences sanitaires souvent négligées du bruit généré par le transport, chiffrées à 40 milliards d'euros par an par l'Agence Européenne de l'Environnement. C'est la triple équation que doit résoudre l'Europe pour concilier transport et environnement.

---

<sup>1</sup> Source : Eurostat, Climate change - driving forces, 2017

<sup>2</sup> Source : European Environment Agency



Union Française de l'Électricité

Néanmoins, des signaux positifs favorables au développement d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement (climat, air et bruit) sont apparus ces dernières années. La mobilité électrique est désormais identifiée comme une solution d'avenir pour plusieurs raisons :

1. A l'échappement, les véhicules électriques n'émettent ni CO<sub>2</sub> ni particules. En outre, ils sont très peu bruyants et, sur le plan énergétique, la chaîne de traction électrique est plus efficace que la chaîne thermique.
2. Concernant la production d'électricité, l'industrie électrique européenne s'est engagée à la décarboner totalement « *bien avant 2050* »<sup>3</sup> ;
3. Ensuite, la réduction très rapide des coûts des batteries<sup>4</sup> et les premiers retours d'expérience positifs sur leurs durées de vie permettent d'espérer disposer de véhicules électriques moins coûteux que leurs homologues thermiques rapidement ;
4. L'industrie électrique française a déjà déclaré à plusieurs reprises que le système électrique est en mesure d'intégrer le développement de la mobilité électrique<sup>5</sup> ;
5. Enfin, le développement significatif de l'électromobilité dans certaines parties du monde, notamment en Chine et dans les pays scandinaves, crédibilisent une politique d'électrification massive des transports en Europe.

Pour relever ces défis, l'Europe a publié en 2017 sa stratégie « *Europe on the move* », sous forme de deux paquets législatifs, qui doivent accompagner avec ambition la mutation du secteur des transports pour basculer le transport dans la logique bas carbone. **C'est pourquoi les signaux européens en faveur de la mobilité faibles émissions de GES et faibles émissions de particules doivent être forts.** En particulier, les objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> du transport doivent être cohérents avec l'ambition de la neutralité carbone en 2050. La demande et l'offre doivent aussi être stimulées concomitamment : tandis que les constructeurs automobiles doivent être incités à développer des véhicules à faibles émissions, les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple avec des objectifs d'acquisition de véhicules propres qui tirent le marché vers le haut. Les véhicules à faibles émissions doivent bénéficier d'avantages à l'usage. Pour cela, l'Europe doit donner aux villes et aux territoires les moyens de leurs ambitions en termes de mobilité. Enfin, le maillage européen en infrastructures de recharge électrique, qui ont un intérêt du point collectif mais qui ne trouvent pas nécessairement leur rentabilité du point de vue privé, doit être prévu par des financements publics.

<sup>3</sup> Source : Eurelectric, [Vision of the European Electricity industry](#), 2017.

<sup>4</sup> Le coût des batteries lithium-ion a diminué d'environ 20% chaque année entre 2010 et 2016. Source : Bloomberg, [Lithium-ion battery costs and market](#), 2017.

<sup>5</sup> « *Des visions exagérément pessimistes sur la faculté des réseaux à accompagner le développement du véhicule électrique sont parfois avancées. Ces visions ne semblent pas être confirmées : s'il fait l'objet d'un pilotage performant, l'essor de la mobilité électrique est « gérable » pour le système électrique selon le calendrier souhaité.* » RTE, [Bilan Prévisionnel 2017](#).



Union Française de l'Électricité

## Directive Eurovignette

Dans son premier paquet, sur le transport routier, publié le 31 mai 2017, la Commission a publié sa proposition de révision de la directive Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (2017/0114(COD)) dite « directive Eurovignette ». La révision de la directive Eurovignette est une proposition législative structurante pour le secteur électrique dans la mesure où elle s'attache à promouvoir l'utilisation de véhicules à faibles externalités négatives.

L'UFE se félicite que la proposition de la Commission européenne prévoit d'étendre le champ de l'application de cette directive à tous les types de véhicules, alors qu'elles concernaient jusqu'à présent uniquement les poids lourds. L'UFE se félicite également de la proposition de la Commission de corréliser la tarification des péages avec le niveau d'émissions CO<sub>2</sub> et d'agents polluants des véhicules. Les véhicules à émissions de CO<sub>2</sub> nulles bénéficieraient en particulier d'un rabais d'au moins 75% par rapport au prix maximum. La proposition de la Commission européenne prévoit aussi d'autoriser les Etats-membres à inclure d'autres externalités négatives dans leur mécanisme de tarification (pollution sonore, congestion des infrastructures...), ce que l'UFE soutient.

La Commission propose par ailleurs de flécher les revenus liés à la taxation de la congestion (c'est-à-dire à l'engorgement des réseaux routiers) à la résorption de cette congestion, dont la promotion du transport collectif et le développement d'infrastructures de transport alternatives. A l'instar du fléchage des revenus liés à la taxation de la congestion, **l'UFE propose de permettre aux Etats-Membres de flécher les revenus liés à la taxation de la pollution atmosphérique ainsi que ceux liés à la taxation de la pollution sonore vers la promotion du transport collectif et le développement d'infrastructures alternatives.**

Enfin, dans la logique du principe du pollueur-payeur, **l'UFE recommande également de rendre obligatoire la taxation des externalités négatives des poids lourds.**

## Directive Véhicules Propres

Dans son second paquet, sur le transport décarboné, publié le 9 novembre 2017, la Commission a publié sa proposition de révision de la directive Véhicules Propres. L'objectif de ce texte est d'augmenter la part des véhicules à faibles émissions, notamment dans les appels d'offres publics.

Toutefois, en l'état, il est à craindre que ce projet de directive ne permette ni de faire décoller le marché des véhicules à faibles émissions en fournissant un ambitieux signal de long terme aux acteurs du transport, ni à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines via la promotion des véhicules à faibles émissions. En effet, alors que les objectifs d'acquisition de véhicules à faibles émissions de la directive sont supposés tirer le marché vers le haut (35% pour la France en 2030)<sup>6</sup>, ils se trouvent être inférieurs à certaines prévisions de marché<sup>7</sup> et insuffisants pour atteindre les objectifs européens de décarbonation pour 2030. Dans le meilleur des cas, les pouvoirs publics ne seraient donc pas en situation d'amorcer le marché des véhicules à faibles émissions, et dans le pire des cas, les pouvoirs publics seraient en retard sur le marché. L'intérêt de la directive-même en est très affaibli. **C'est pourquoi l'UFE recommande a minima de doubler les objectifs d'acquisition de véhicules à faibles émissions par les pouvoirs publics, soit un objectif de 70 % pour la France.**

<sup>6</sup> La France s'est par ailleurs déjà fixé l'objectif de 50% d'acquisitions de véhicules bas carbone en 2030.

<sup>7</sup> Par exemple, ING prévoit plus de 50% de part de marché pour les véhicules électriques en 2030. ING, [Breakthrough of electric vehicle threatens European car industry](#), 2017.



Union Française de l'Électricité

Plus particulièrement, le développement du marché des bus électriques, essentiel pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines, est principalement lié aux acquisitions publiques.

Le développement d'un marché européen des bus à faibles émissions est donc directement corrélé aux décisions d'acquisition des autorités publiques. La nécessité d'améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines et la nécessité de transformer l'offre de bus électriques exigent de rehausser les objectifs d'acquisition des bus en 2030. Le retard constaté sur le marché européen des bus électriques est d'ailleurs grand en comparaison du marché chinois : en 2016, 160 000 bus électriques ont été vendus en Chine, alors que le parc total européen était de 1273 unités. Enfin, l'autonomisation de la mobilité passe d'abord par des bus électriques autonomes, car ils sont économiques à l'usage et empruntent souvent les mêmes itinéraires. Un signal fort sur les bus à faibles émissions pourrait ainsi accélérer le développement des bus autonomes. **L'UFE recommande donc de porter à 100% les objectifs d'acquisition de bus à faibles émissions par les pouvoirs publics en 2030.**

Par ailleurs, bien que l'UFE se félicite de l'extension du périmètre de la directive (notamment aux véhicules en leasing ou en location), **l'UFE recommande également d'y inclure les flottes de taxis et celles de collecte des ordures ménagères.**

### Règlement Standards CO2

Ce texte, également publié dans le second paquet de novembre 2017, vise à faciliter la réduction des émissions unitaires de CO<sub>2</sub> des véhicules ainsi qu'à mettre en place des mécanismes de soutien à l'offre de véhicules zéro émission.

De façon générale, l'UFE regrette la faiblesse des objectifs et des mécanismes proposés : le projet de la Commission vise à réduire de 30% les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes du parc automobile européen (véhicules particuliers et camionnettes) entre 2021 et 2030. Cet objectif n'est pas assez ambitieux pour placer le secteur automobile européen sur la trajectoire de la neutralité carbone en 2050. En effet, il faut se rappeler que si les émissions moyennes des véhicules ont diminué ces dernières années, le nombre de véhicules en circulation a continué d'augmenter. Chaque année, les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport augmentent en Europe. **C'est pourquoi l'UFE recommande d'accroître significativement les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du parc automobile.**

La Commission souhaite fixer aux constructeurs automobiles un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 30% sur la flotte de véhicules vendus d'ici à 2030. En cas d'atteinte de l'objectif par un constructeur, la Commission Européenne propose de lui octroyer un bonus d'émissions de CO<sub>2</sub> de 5% pour le reste de ses ventes (art 4), ce qui représente un non-sens climatique. **L'UFE est opposée à ce système de bonification.**

Les standards d'émissions de CO<sub>2</sub> étant calculés sur la moyenne du parc automobile vendu, la vente de véhicules faibles émissions représente un levier important pour atteindre les objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> moyennes. **En lieu et place de cette mesure, l'UFE propose de mettre en place des quotas de ventes ambitieux de véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques par constructeur automobile, ainsi que la mise en place de pénalités lorsque ces quotas ne sont pas atteints.** Ce système permettrait de dynamiser et de crédibiliser l'offre de véhicules faibles émissions des constructeurs européens, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas puisqu'aucune pénalité n'est prévue pour les constructeurs qui n'atteindraient pas leurs objectifs de ventes de véhicules à faibles émissions.