

*CONTRIBUTION DE L'UFE AUX  
GROUPES DE TRAVAIL POUR*  
**L'ÉLABORATION DU PLAN  
D'ÉLECTRIFICATION DES  
USAGES**

AVRIL 2026

# SOMMAIRE

<b>LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER LE TRANSPORT ROUTIER</b>	<b>3</b>
1. Rendre le véhicule électrique désirable	4
2. Diminuer le prix d'acquisition du véhicule électrique	6
3. Renforcer la compétitivité du véhicule électrique à l'usage	8
4. Favoriser le recours au fret zéro émission	9
5. Renforcer le maillage du territoire en bornes de recharge	10
<b>LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER LE BÂTIMENT</b>	<b>12</b>
1. Faire de l'électrification du bâtiment un choix évident et désirable	13
2. Mettre en place un cadre politique cohérent avec l'urgence d'électrifier le bâtiment	14
3. Lancer un plan national de déploiement des pompes à chaleur	16
4. Faire du bâtiment un pilier de la flexibilité du système électrique grâce au pilotage	18
<b>LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER L'INDUSTRIE ET L'ARTISANAT</b>	<b>19</b>
1. Lever les freins financiers à l'investissement et à l'innovation pour électrifier l'industrie et l'artisanat	20
2. Faciliter le raccordement des sites industriels	21
3. Accompagner les entreprises dans l'électrification de leurs procédés	23
4. Renforcer la compétitivité de l'électricité	24
5. Faire de l'électrification de l'industrie un pilier de la stratégie de réindustrialisation et de souveraineté industrielle française	25

## INTRODUCTION

**Si l'électrification du transport routier progresse, cette dynamique est encore inégale selon les segments et insuffisante au regard de l'objectif climatique et de l'urgence de consolider notre souveraineté énergétique.** Le secteur des transports est responsable de 80 % des importations de produits pétroliers.

Bien que la voiture électrique présente de nombreux bénéfices dont un coût total de possession plus avantageux que celui d'un équivalent thermique, des freins à l'adoption des voitures électriques neuves persistent, en particulier un surcoût à l'achat en moyenne encore compris entre 5 000 et 6 000 euros après déduction des aides. Dès lors, **le développement du marché de l'occasion constitue un levier majeur de diffusion de la mobilité électrique**, 75 % des ménages français achetant leur véhicule sur le marché secondaire.

**Quasi-intégralement dépendant des produits pétroliers, l'électrification du transport routier de marchandise doit s'accélérer.** En effet, seuls 2 % des poids lourds neufs immatriculés en 2025 étaient zéro émission, soit 865 véhicules, alors même que la SNBC3 fixe pour objectif 50 % d'immatriculations neuves électriques en 2030. Cette dynamique encore limitée s'explique notamment par un coût d'acquisition en moyenne

# LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER LE TRANSPORT ROUTIER

*Contribution au groupe de travail consacré à l'électrification des transports*

encore 2 à 3 fois supérieur pour les poids lourds électriques, malgré une convergence progressive des coûts totaux de possession avec les motorisations thermiques.

**Afin d'électrifier les poids lourds, le défi repose également sur le déploiement d'infrastructures de recharges sur le territoire.** La France ne compte aujourd'hui qu'une cinquantaine de stations de recharge dédiées aux poids lourds en itinérance, un niveau encore très éloigné des standards nécessaires à une électrification massive du fret routier. À titre de comparaison, l'Allemagne dispose de plus de 275 stations dédiées.

**Enfin, pour des raisons d'exemplarité, il est primordial de renforcer les objectifs de verdissement déjà en vigueur.** Composée d'environ 500 000 automobiles, la flotte publique n'atteignait en 2024 qu'environ 30 % de véhicules électrifiés lors des renouvellements. Une trajectoire progressive est pourtant définie, notamment pour l'État et ses établissements publics, avec 50 % de véhicules à faibles émissions, incluant les véhicules hybrides, jusqu'en 2026, puis 70 % à partir de 2027.

## LES MULTIPLES BÉNÉFICES DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

- | **Un plein électrique 3 fois moins cher qu'un plein d'essence**
- | **Jusqu'à 5 fois moins de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie en France**
- | **Zéro émission de NOx et de particules fines à l'échappement**
- | **Réduction importante des nuisances sonores en ville**

## MESURE I.

# RENDRE LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE DÉSIRABLE

### | **Mesure 1.1** **Communiquer sur les bénéfices du véhicule électrique**

- Lancer une campagne de communication publique sur les bénéfices écologiques, sanitaires et économiques de l'électromobilité et luttant contre les idées reçues sur ce sujet. En complément, mettre à jour les messages obligatoires qui figurent sur les affichages publicitaires promouvant les véhicules motorisés afin d'y mettre en avant l'électromobilité. À l'image du succès de la campagne de communication sur la sobriété énergétique, une telle campagne pourrait renforcer l'image de l'électromobilité et ainsi en accélérer le déploiement.
- Systématiser l'affichage de chiffres clefs et de slogans mettant en avant l'électromobilité. Des éléments sur les avantages économiques et écologiques de l'électromobilité (coût complet d'utilisation, prix d'un plein électrique, maintenance, émissions CO<sub>2</sub>, particules fines,

pollution sonore, etc.) pourraient figurer dans des lieux stratégiques (terminaux de paiement des stations-services, entrée des parkings, chez les concessionnaires, les garagistes ou encore sur les axes autoroutiers).

### | **Mesure 1.2** **Mettre en place une « loi Evin relative à la lutte contre les énergies fossiles »**

- Réduire la visibilité des technologies fossiles auprès des consommateurs à travers l'interdiction effective de la publicité pour les technologies fonctionnant avec des énergies fossiles grâce à une telle loi. Elle pourrait renforcer l'article L. 229-61 du code de l'environnement dont le décret d'application est encore en attente de publication. Concrètement, cela pourrait se traduire, dans le secteur de la mobilité, par l'interdiction de la publicité pour les véhicules thermiques, en cohérence avec une étiquette CO<sub>2</sub> des véhicules qui serait mise à jour (cf. mesure 1.3).

### | **Mesure 1.3** **Favoriser l'électromobilité à travers la mise à jour de l'étiquette CO<sub>2</sub> des véhicules**

- Restreindre dès aujourd'hui le niveau A de l'étiquette CO<sub>2</sub> aux véhicules à zéro émission et élargir l'étiquetage aux véhicules d'occasion.

L'étiquette relative à la classe d'émission de dioxyde de carbone des voitures est un outil de sensibilisation indispensable pour orienter les achats des consommateurs vers les véhicules

100 % électriques. Or, l'étiquetage actuel en France permet d'accéder à la meilleure note A sous réserve d'émission inférieure ou égale à 100 gCO<sub>2</sub>/km. Ce seuil, respecté par environ 80 % des véhicules vendus, est aujourd'hui en décalage avec l'objectif d'électrification du parc automobile.

Il est donc nécessaire de faire évoluer l'échelle pour restreindre dès maintenant l'accès à l'étiquette A exclusivement aux véhicules zéro émission (c'est-à-dire aux véhicules à très faible émission tels que définis par l'article L224-6-4 du code de l'environnement), et par conséquent de baisser les seuils pour les étiquettes suivantes. Ce nouvel étiquetage CO<sub>2</sub> devrait être accessible *via* une base de données accessible en ligne et être élargi à la vente des véhicules d'occasion.

### | **Mesure 1.4** **Généraliser le « Permis de conduire électrique »**

- Renforcer l'électromobilité dans l'examen du permis de conduire : intégrer des modules spécifiques sur la conduite et la recharge de véhicules électriques dans le code de la route et le permis de conduire.
- Obliger les auto-écoles à proposer un « permis de conduire électrique » : un tel permis permettrait d'obtenir un permis de conduire pour voiture automatique à prix réduit par rapport à son équivalent thermique. En effet, un véhicule électrique générant moins de dépense à l'usage qu'un véhicule thermique, il présenterait un avantage économique pour les auto-écoles qui serait répercuté sur le prix du permis. La mise en place d'aides ciblées

pourrait réduire d'autant plus son prix (par exemple : bonifier la fiche CEE TRA-EQ-114<sup>1</sup> pour soutenir le leasing de véhicule électrique à double commande, prêt à taux zéro pour financer un véhicule électrique à double commande).

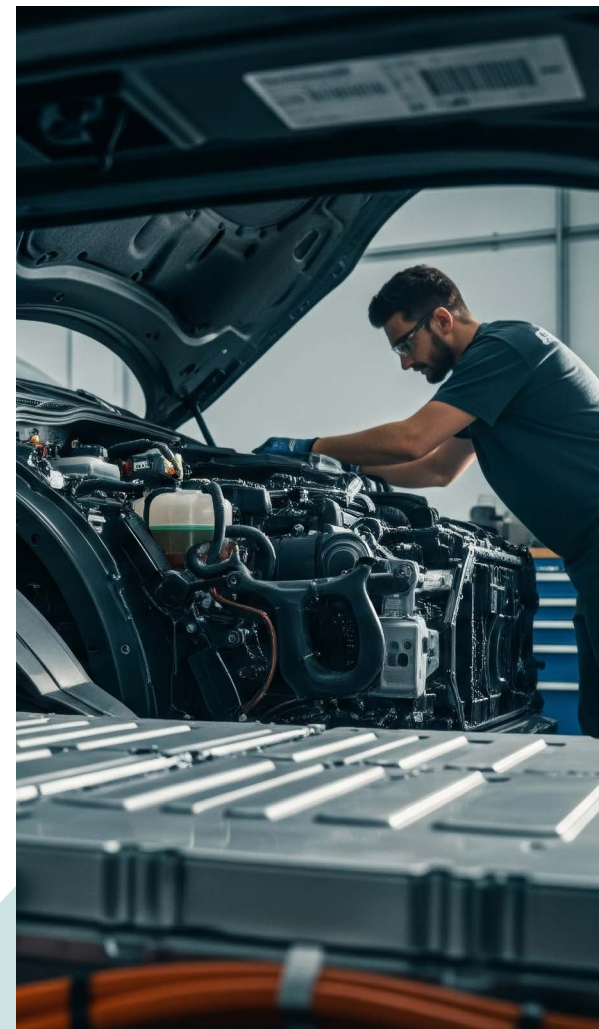
- Étendre le prêt à taux zéro proposé pour le permis de conduire afin d'inclure le leasing d'un premier véhicule électrique, offrant aux ménages les plus précaires un parcours complet vers l'électromobilité dès l'obtention du permis et sans dépendre des CEE.

### | Mesure 1.5 Garantir une visibilité du prix de la recharge

- Publier un indicateur sur le prix moyen de la recharge sur bornes publiques pour véhicules électriques, à l'image du suivi et de la publication régulière des prix des carburants par les pouvoirs publics. Ces données permettraient de suivre la tendance des coûts les électromobilistes et des transporteurs mais également d'évaluer l'impact des politiques de soutien à l'électrification.
- Encourager les opérateurs de bornes publiques à afficher de manière transparente les prix de recharge sur la voie publique et sur internet, en cohérence avec les objectifs de lisibilité et d'accessibilité du prix de la recharge prévue dans la réglementation européenne (AFIR). Par exemple, il pourrait s'agir d'adapter à la recharge sur bornes publiques l'obligation<sup>2</sup> relative à l'affichage du prix des carburants vendus en stations-service.

### | Mesure 1.6 Communiquer sur l'état de santé de la batterie des véhicules électriques

- Rendre obligatoire l'affichage du score relatif à l'état de santé de la batterie sur le procès-verbal de contrôle remis par le centre qui réalise le contrôle technique, et l'afficher sur le pare brise de tous les véhicules électriques d'occasion proposés à la vente chez un concessionnaire. En ligne avec la mise en place du « passeport numérique des batteries », rendue obligatoire à partir de février 2027 dans l'Union Européenne pour toutes les batteries rechargeables de plus de 2 kWh (UE 2023/1542), il s'agirait de rassurer les usagers sur l'état de santé de la batterie des véhicules électriques afin de sécuriser le développement du marché d'occasion de l'électromobilité. Pour rappel, le « passeport numérique des batteries » prendra la forme d'un QR code placé sur la batterie documentant l'origine et la nature des matières premières utilisées dans la batterie, les conditions de fabrication, les caractéristiques techniques de la batterie, son historique d'usage et de maintenance, son état de santé, sa réparabilité, sa réutilisation et son recyclage en fin de vie.
- Former les professionnels de la mobilité à l'utilisation du « passeport numérique des batteries » et rendre obligatoire la communication à ce sujet auprès des clients. Les principaux professionnels concernés seraient les professionnels du marché de l'occasion (concessionnaire, garagiste, loueur de longue et courte durée, etc.).



<sup>1</sup> Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération deetrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale.

<sup>2</sup> Arrêté du 8 juillet 1988 relatif à la publicité des prix de vente des carburants, NOR : ECOZ8800026A, Journal officiel de la République française, 10 juillet 1988, version en vigueur au 25 janvier 2024, consulté le 23 février 2025 sur Légifrance.

## MESURE II.

# DIMINUER LE PRIX D'ACQUISITION DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

### | Mesure 2.1

#### Étendre les dispositifs d'aide à l'achat

- **Mettre en place une prime à la conversion via les CEE** afin de renforcer l'efficacité du renouvellement du parc automobile de véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Une telle mesure pourrait se traduire concrètement de la manière suivante selon l'une ou l'autre des deux manières suivantes :
  - › **Faire évoluer le dispositif « Coup de pouce véhicules particuliers électriques » en cas de remise d'un véhicule thermique (TRA-EQ-117) en appliquant une bonification supplémentaire ;** ou
  - › **Ouvrir un nouveau programme CEE « Prime à la conversion »**
- **Améliorer le leasing social pour les véhicules électriques :**
  - › **Prévoir une trajectoire pluriannuelle**

du dispositif au sein de la 6<sup>e</sup> période des CEE

- › **Proposer deux sessions du dispositif par an**
- › **Augmenter le nombre de ménages bénéficiaires du dispositif à 70 000 à chaque édition, contre 50 000 aujourd'hui**
- › **Étendre le dispositif aux véhicules d'occasion** qui n'ont pas déjà bénéficié des CEE afin d'éviter un double soutien pour un même véhicule.

Prévoir les enveloppes financières d'accompagnement au sein de la sixième période des certificats d'économies d'énergie permettrait de donner de la visibilité aux acteurs de la filière ainsi qu'aux bénéficiaires du dispositifs. En ouvrant le dispositif deux fois par an à davantage de ménages, 700 000 ménages précaires pourraient passer à l'électromobilité d'ici 2030. Par ailleurs, la proposition d'étendre le soutien à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion (VEO) s'appuie sur la dynamique constatée du marché de l'occasion électrique : en 2025, près de 178 000 VEO ont été vendus, soit un volume représentant près de 54 % des immatriculations de véhicules électriques neufs sur l'année et participant ainsi à l'ancrage de l'électrique dans le parc roulant. Outre cette croissance structurée, le prix moyen des VEO de moins de trois ans était en 2025 d'environ 32 000 €, soit 13 % de moins qu'un équivalent neuf une fois les aides déduites<sup>3</sup>. Cette mesure permettrait de réduire le coût d'accès à l'électrique pour 75 % des ménages français qui achètent leur véhicule sur le marché de l'occasion<sup>4</sup> et de favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules zéro émission.

- **Étendre l'expérimentation du prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule électrique** aux flottes professionnelles et publiques sur l'ensemble du territoire afin de mieux embarquer les établissements de crédits ou sociétés de financement dans son déploiement, aucun n'ayant à ce jour signé de convention pour le PTZ mobilité. Prévu par la loi « climat et résilience » de 2021, le PTZ-m a pris fin au 31 décembre 2025 et permettait à titre expérimental d'acheter ou de louer un véhicule électrique sans payer d'intérêt sur le crédit. Il était réservé aux personnes ou entreprises qui habitent ou travaillent dans ou à proximité d'une Zone à Faible Émission (ZFE).

### | Mesure 2.2

#### Réserver et renforcer le mécanisme de suramortissement aux poids lourds zéro-émission

- **Augmenter le taux de suramortissement pour les poids lourds électriques pour toutes les catégories de plus de 3,5 t à 150 %** afin de réduire significativement le surcoût fiscalement pris en compte, et ainsi améliorer la rentabilité nette pour les transporteurs.
- **Mettre en place un amortissement linéaire accéléré** sur 3 à 5 ans au lieu de la durée normale d'amortissement de 7 à 10 ans, permettant de répartir plus rapidement l'avantage fiscal et d'améliorer la trésorerie des transporteurs.

Cette combinaison vise à créer un signal économique prévisible et stable dans le temps susceptible de faciliter l'investissement des transporteurs dans des camions électriques.

### | **Mesure 2.3**

#### **Exonérer les poids lourds zéro-émission de taxe annuelle sur les véhicules lourds et des frais d'immatriculation**

Si le montant de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais d'immatriculation représentent un budget inférieur à 1 000 € par an et par véhicule pour les transporteurs, il s'agit d'une mesure permettant d'envoyer un signal politique clair en faveur de l'électrification du transport public routier de marchandises. La taxe annuelle sur les véhicules lourds varie fortement selon les caractéristiques des véhicules et représentait moins de 200 M€ pour les recettes publiques en 2025<sup>5</sup>, compte tenu du faible taux d'électrification du parc roulant de poids lourds (3 % fin 2025) l'impact sur les finances publiques serait donc faible.

### | **Mesure 2.4**

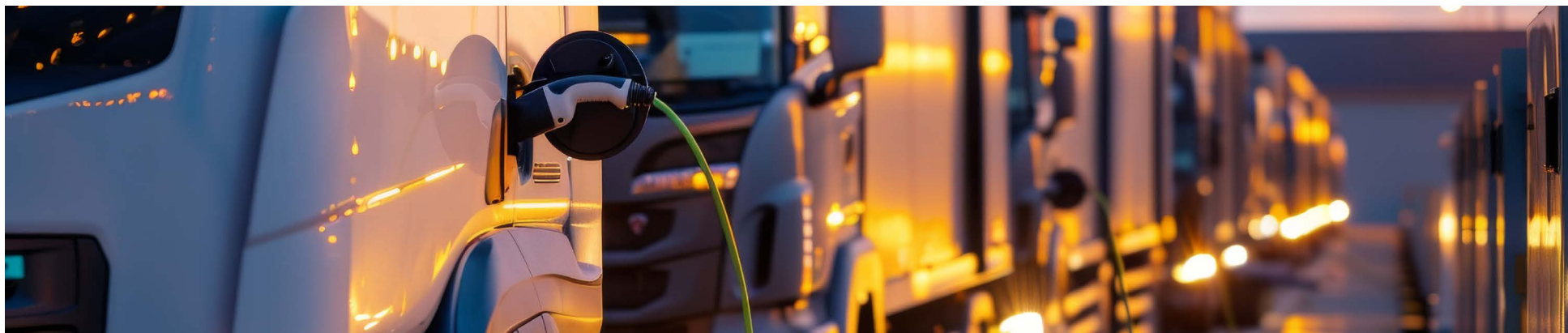
#### **Accélérer l'électrification des engins motorisés de chantier et agricoles**

- **Accroître l'enveloppe financière du programme CEE E-Trans et renforcer son pilotage** afin d'amorcer le passage à l'échelle dans l'électrification des engins de chantier et agricoles. En effet, l'appel à projet actuellement ouvert pour les engins agricoles électriques n'est doté que d'un budget d'un million d'euros, ce qui ne permettrait de soutenir l'achat ou la location que d'une quinzaine d'engins agricoles électriques.

<sup>3</sup> MOBILIANS et l'Avere-France publient la huitième édition du baromètre trimestriel du marché du véhicule électrique d'occasion, 15 janvier 2026

<sup>4</sup> SDES, Immatriculations des voitures particulières en 2024 : baisse dans le neuf et léger rebond pour l'occasion, Ministère de la Transition écologique, 24 février 2025

<sup>5</sup> Union TLF, Alléger la fiscalité du transport routier de marchandises : contribution à la Conférence « *Ambition France Transports* » – Atelier 2 (note économique), 26 mai 2025



## MESURE III.

# RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE À L'USAGE

### | **Mesure 3.1**

**Mettre en place une différenciation tarifaire de péages et de stationnement**

- **Rendre obligatoire, pour les collectivités locales et les opérateurs privés d'infrastructures de stationnement, la mise en place d'une tarification différenciée sur le critère carbone en cas de non-gratuité.** Par exemple, un véhicule léger électrique pourrait bénéficier d'une réduction de 50 % à 100 % sur le tarif horaire en centre-ville, tandis qu'un poids lourd électrique pourrait se voir appliquer un tarif préférentiel pour les aires de stationnement et zones logistiques.
- **Mettre en place des tarifs de péages réduits pour les véhicules électriques.** Afin de garantir une stabilité des revenus issus des péages autoroutiers, une trajectoire fixant des

réductions incitatives, par exemple pendant trois premières années, pourrait ensuite être dégressive dans le temps et conditionnée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc. La transposition de la directive Eurovignette permettrait de mettre en place ce dispositif en faveur du déploiement des poids lourds électriques. Dans plusieurs pays européens, comme l'Allemagne, les Pays-Bas ou la Suède, les véhicules électriques bénéficient déjà de réductions sur les péages autoroutiers. En outre, la transposition de la directive Eurovignette permettrait de prévoir des accès réservés aux véhicules zéro-émission à certaines infrastructures, comme les parkings sécurisés pour les poids lourds.

### | **Mesure 3.2**

**Rendre attractif le prix de la recharge en itinérance pour les poids lourds électriques**

- **Mettre en place un mécanisme de remboursement de l'accise sur l'électricité lors de la recharge des poids lourds électriques,** similaire au remboursement de l'accise sur les produits pétroliers appliqué aux carburants fossiles.

Pour encourager les transporteurs à électrifier leurs flottes de poids lourds, l'accise sur l'électricité consommée par un poids lourd électrique pourrait être remboursée à 100 % jusqu'en 2030. Concrètement, ce dispositif permettrait aux transporteurs de récupérer environ 10 % du coût total d'un plein<sup>6</sup>. Au-delà de 2030, la trajectoire de remboursement pourrait ensuite être progressivement réduite et liée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc de poids lourds.

Cela permettrait de maintenir une incitation économique à l'électrification tout en limitant l'impact sur les finances publiques.

### | **Mesure 3.3**

**Étendre le mécanisme de l'IRICC existant pour les bornes de recharges publiques à la recharge des poids lourds en dépôt**

Permettre l'extension du dispositif IRICC à la recharge des poids lourds permettrait d'inciter les transporteurs à l'électrification de leurs flottes. Par souci de cohérence, il est nécessaire d'avoir une même approche que celle déployée pour la recharge publique, à savoir, la délivrance des certificats en fonction de l'énergie délivrée sur les points de charge éligibles depuis les API qui ont été développés dans le cadre de Qualicharge et non pas une démarche de forfaitisation liée à l'achat d'un véhicule électrique. Cela permettrait aux pouvoirs publics de disposer de données complètes sur l'utilisation des véhicules lourds et d'accompagner de façon plus structurée l'électrification de ce parc.

## MESURE IV.

# FAVORISER LE RECOURS AU FRET ZÉRO ÉMISSION

### | Mesure 4.1

**Mettre en place une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro émission pour les grands donneurs d'ordre**

Si l'idée d'une trajectoire de recours à du transport public routier de marchandise zéro-émission figure dans le projet de loi-cadre sur les transports, il paraît essentiel de soumettre les grands donneurs d'ordre à une trajectoire plus ambitieuse et contraignante. Une obligation de *reporting* ainsi qu'une trajectoire de pénalités associées en cas de non *reporting* ou de non-respect de la trajectoire devraient ainsi être envisagées pour les donneurs d'ordre ne respectant pas la trajectoire imposée. La mise en place d'un cadre réellement contraignant permettrait d'éviter que des donneurs d'ordre exemplaires soient *in fine* lésés par des concurrents moins ambitieux en matière d'électrification.

### | Mesure 4.2

**Compenser la perte de charge utile des poids lourds électriques liée au poids de la batterie**

- **Soutenir l'adoption de la révision de la directive sur les poids et les dimensions qui vise à compenser l'impact de la perte de charge utile des poids lourds électriques (96/53/CE), en négociation depuis 2023.** Alors que le Parlement européen, le Conseil et la Commission Européenne sont en phase de trilogue sur ce texte, cette réforme peut servir de levier majeur pour la décarbonation du transport de marchandises en Europe. Le texte prévoit de porter la limite de poids des véhicules zéro émission de 40 à 44 tonnes, avec des possibilités allant jusqu'à 48 tonnes pour les opérations intermodales, afin de compenser le surpoids des batteries et encourager le renouvellement des flottes. Ces mesures pourraient permettre de réduire significativement le nombre de trajets nécessaires, avec des gains estimés à plusieurs dizaines de millions de trajets routiers économisés par an d'ici 2030. Des dérogations de longueur adaptées aux besoins techniques des véhicules zéro émission et l'exclusion de toute extension équivalente pour les camions diesel, permettraient de soutenir les investissements dans la décarbonation du transport public routier de marchandises. Toutes les dérogations supplémentaires de poids ou de dimensions doivent être réservées aux véhicules zéro émission et aux opérations de transport intermodal, sans compromettre la compétitivité du rail et du transport combiné.

### | Mesure 4.3

**Électrifier les derniers kilomètres du transport public routier de marchandise**

- **Rendre obligatoire la mise à disposition d'une alternative de fret routier zéro émission au même tarif que pour du fret thermique, pour les livraisons B2C de biens non périssables.** Si un prix identique doit être proposé, le délai de livraison pourrait être allongé, dans une certaine limite. La possibilité d'un délai plus long permettrait aux transporteurs d'optimiser leurs charges.
- **Rendre obligatoire l'affichage de l'empreinte carbone des options de livraisons proposées pour les livraisons B2C.** Une telle mesure permettrait d'orienter davantage les consommateurs vers des solutions de livraisons bas-carbone et sans surcoût.

<sup>6</sup> Council of the European Union sets position on maximum weights and dimensions for road vehicles, Press release 1029/25, 4 December 2025, consulté le 23 février 2026 sur Légifrance



## MESURE V.

# RENFORCER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE EN BORNES DE RECHARGE

### POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES

#### | **Mesure 5.1** **Élargir le programme ADVENIR aux bornes de recharge pour les poids lourds en itinérance**

Actuellement les aires de services et de repos du réseau autoroutier non situées dans une aire logistique ne sont pas éligibles à la prime. En effet, le programme ADVENIR permet de fournir un soutien financier au déploiement de « *point de recharge ouvert au public sur parking privé à destination des véhicules poids lourds pour toute entreprise ou personne publique ayant un projet d'installation de station de recharge à destination de véhicules poids lourds située dans une aire logistique telle que définie par le SDES ou dans un rayon de 3 km autour de celle-ci* »<sup>7</sup>. À noter que le risque d'effet d'aubaine est limité car ce dispositif de soutien propose un reste à charge relativement élevé.

#### | **Mesure 5.2** **Planifier le déploiement des bornes de recharges pour les poids lourds en itinérance**

- **Inciter à la réalisation de Schéma Directeurs pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) pour chaque département, voire pour chaque région.** Si la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit une possibilité pour les collectivités disposant de la compétence de planification des transports de réaliser de tels schémas directeurs, en l'état, il n'existe pas de vision exhaustive aux échelles départementale et régionale, pourtant les plus pertinentes pour organiser la mobilité et garantir un maillage équilibré du territoire. En lien avec les annonces récentes du ministre des Transports relative à la prochaine publication d'un schéma directeur de déploiement des IRVE au niveau national, il paraît essentiel d'articuler cette planification nationale avec les enjeux de planification territoriale. À défaut d'une obligation immédiate, une incitation forte au regroupement des communes, métropoles et communautés de communes pour l'élaboration de SDIRVE mutualisés permettrait d'assurer la cohérence des investissements.
- **Rendre obligatoire l'intégration au SDIRVE d'un volet de planification des bornes de recharge pour les poids lourds en itinérance.**

#### | **Mesure 5.3** **Inciter les communes à mailler leur territoire en bornes de recharge pour les poids lourds**

- **Reverser une part de la fiscalité générée par les bornes de recharges publiques pour poids lourds aux communes qui installent ces infrastructures le long de corridors stratégiques.** Un tel mécanisme permettrait de structurer un réseau cohérent et fiable, tout en offrant aux communes une ressource financière pour investir dans l'électrification du transport public de marchandises.

#### | **Mesure 5.4** **Identifier les lieux des recharges des poids lourds en itinérance où des infrastructures de service sont nécessaires**

- **Réaliser une cartographie des risques et des besoins pour les chauffeurs de poids lourds électriques** afin d'identifier les infrastructures prioritaires à installer sur les lieux de recharge. En effet, lors de recharges lentes ou de stationnements prolongés, les chauffeurs de poids lourds sont confrontés à des enjeux concernant la sécurité de leur cargaison ainsi qu'à des besoins en infrastructures de service (éclairage, surveillance, restauration, sanitaires, etc.). Pour ce faire, s'appuyer sur la définition européenne des aires de stationnement sûres et sécurisées<sup>8</sup>.

### | **Mesure 5.5**

**Faciliter le raccordement au réseau électrique dans des zones où un besoin important est anticipé pour l'avenir, par exemple pour la recharge au dépôt et en entrepôt**

- **Étendre le mécanisme de mutualisation des coûts de raccordement au réseau de distribution**

Pour anticiper et faciliter le raccordement des infrastructures de recharge dans des zones tendues, et éviter que le coût et les délais de raccordement ne constituent un frein à un projet de mobilité décarbonée, il est proposé d'étendre le mécanisme de mutualisation des coûts de raccordement, déjà existant pour le réseau de transport, au réseau de distribution. Il s'agit de profiter d'une demande de raccordement dans une zone donnée pour dimensionner le réseau électrique au-delà des besoins induits par cette seule demande, en anticipant les besoins énergétiques des futurs utilisateurs de la zone. Le mécanisme proposé, s'inspirant des quotes-parts mises en place pour mutualiser le coût de raccordement des énergies renouvelables, permettrait une anticipation des besoins dans des zones stratégiques garantissant de meilleurs délais de raccordement et une répartition des coûts entre les acteurs, qui aujourd'hui sont un frein pour l'équilibre économique des projets de bornes de recharge, notamment pour les poids lourds.

## VÉHICULES ÉLECTRIQUES LÉGERS

### | **Mesure 5.6**

**Soutenir l'installation de bornes de recharge pilotables à domicile**

- **Créer une fiche CEE relative à l'installation d'une borne de recharge pilotable**

### | **Mesure 5.7**

**Réserver le bénéfice du taux réduit de TVA pour l'installation de bornes de recharge à domicile aux systèmes de recharge pilotables**

### | **Mesure 5.8**

**Lier l'achat d'un véhicule électrique et l'installation d'une borne de recharge pilotable**

Lors de l'achat ou du leasing d'un véhicule électrique, rendre obligatoire la mise à disposition d'informations relatives aux aides à l'installation d'une borne de recharge pilotable (crédit d'impôt ou programme CEE).

### | **Mesure 5.9**

**Rendre obligatoire l'interopérabilité des équipements**

- **Rendre obligatoire l'interopérabilité des équipements (bornes, véhicules, systèmes d'information) et harmoniser les normes au niveau européen** pour permettre le déploiement à grande échelle des systèmes de pilotage de la recharge (pilotage dynamique - V1G, et recharge bidirectionnelle *vehicle-to-grid* - V2G / *vehicle-to-building* - V2B / *vehicle-to-home* - V2H).

### | **Mesure 5.10**

**Accélérer le déploiement des bornes de recharge dans le résidentiel collectif**

- **Intégrer systématiquement à l'ordre du jour des assemblées générales (AG) des copropriétés la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'installation de bornes de recharge** pour véhicules électriques, reconduite à chaque AG tant que l'étude n'a pas été menée.
- **Introduire un module obligatoire « IRVE et financements » dans la formation professionnelle des syndics.**

<sup>7</sup> Avere-France, programme ADVENIR, Point de recharge ouvert au public sur parking privé à destination des véhicules poids lourds, 23 février 2026

<sup>8</sup> Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières.

## INTRODUCTION

**L'électrification du bâtiment est insuffisante au regard des objectifs** : plus d'un million d'installations annuelles de pompes à chaleur seront nécessaires pour atteindre les cibles de la troisième Stratégie nationale bas-carbone (SNBC3). Les énergies fossiles représentent encore un tiers de toute l'énergie consommée par les bâtiments et **il s'est vendu en 2025 plus de deux fois plus de chaudières gaz ou fioul que de pompes à chaleur air/eau**. La lente électrification du secteur s'explique notamment par une forte réticence de certains acteurs et un reste à charge élevé pour l'installation d'une pompe à chaleur (environ 10 000 € pour une pompe à chaleur air/eau) qui peut s'additionner à d'autres freins, notamment dans le parc de logements collectifs (contraintes techniques, urbanistiques, etc.).

**Dans le secteur tertiaire, plus de 60 % des bâtiments sont encore chauffés aux énergies fossiles**, une situation d'autant plus notable que le parc public, qui représente près de 40 % des surfaces, est appelé à montrer l'exemple. Dans le résidentiel, près de la moitié des logements collectifs y recourent encore. Pour les maisons individuelles, le potentiel d'électrification est encore plus important car près de 80 % du parc peut être décarboné grâce aux pompes à chaleur air/eau, un taux atteignant 94 % dans

## LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER LE BÂTIMENT

*Contribution au groupe de travail consacré à l'électrification du bâtiment*

*le neuf. Enfin, la pompe à chaleur est le geste de rénovation qui engendre le plus d'économie d'énergie.*

**L'électrification du bâtiment constitue également un levier majeur d'amélioration du pouvoir d'achat**. En effet, après installation d'une pompe à chaleur, la quasi-totalité des ménages en est satisfait et constate une baisse de facture, 8 ménages sur 10 ont une facture qui baisse d'au moins un quart. Ainsi la pompe à chaleur constitue une solution clé pour les 3 millions de ménages en situation de précarité énergétique dont plus de la moitié dépend encore des énergies fossiles pour se chauffer.

### LES POMPES À CHALEUR : UNE SOLUTION DÉJÀ ÉPROUVÉE

- | **3 à 4 fois plus efficaces qu'une chaudière fossile**
- | **-90 % d'émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à une chaudière**
- | **Au moins -25 % de baisse de facture**
- | **97 % de satisfaction**

## MESURE I.

# FAIRE DE L'ÉLECTRIFICATION DU BÂTIMENT UN CHOIX ÉVIDENT ET DÉSIRABLE

### | Mesure 1.1

#### Communiquer largement sur l'électrification du bâtiment

- Dans le cadre d'une grande campagne de communication nationale sur les bénéfices de l'électrification, développer un narratif positif sur la pompe à chaleur (PAC) pilotable : baisse de la facture énergétique et gain pour le pouvoir d'achat, souveraineté énergétique, réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et amélioration de la qualité de l'air, confort d'été face aux vagues de chaleur. L'objectif serait également de lutter contre les idées reçues sur la PAC : bruit, coût, fiabilité, performance. À l'image du succès des campagnes menées sur la sobriété énergétique et la rénovation, il s'agirait cette fois de structurer une campagne dédiée à la sortie du chauffage fossile. Pour atteindre cet

objectif :

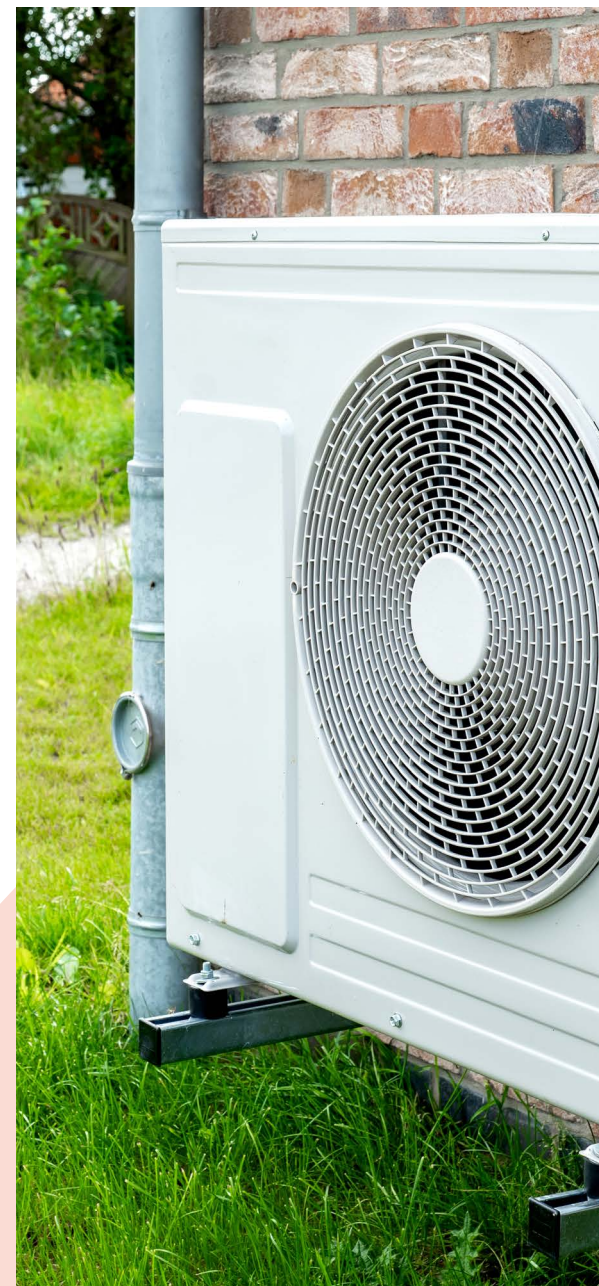
- › Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêts (AMI) visant à communiquer positivement autour des projets d'électrification du bâti, en lien avec le lancement officiel de l'AMI Compétences et Métiers d'Avenir « CAP PAC 2030 » ;
- › Mener une action ciblée de promotion des pompes à chaleur auprès des ménages équipés de systèmes de chauffage fossiles vieillissants, avec l'appui de France Rénov ;
- › Systématiser l'affichage de chiffres clés et de slogans promouvant la PAC dans des lieux stratégiques comme les grandes surfaces de bricolage, mais également dans les documents clés liés à la vie d'un bâtiment (dossiers de vente immobilière, dossier associé aux convocations des assemblées de copropriétés, etc.).

- Autoriser les gestionnaires du réseau de distribution à promouvoir l'électrification.

### | Mesure 1.2

#### Renforcer l'encadrement de la communication portant sur les technologies fossiles

- Publier le décret d'application de l'article L. 229-61 du code de l'environnement relatif à la publicité des produits et services ayant un impact excessif sur le climat.



## MESURE II.

# METTRE EN PLACE UN CADRE POLITIQUE COHÉRENT AVEC L'URGENCE D'ÉLECTRIFIER LE BÂTIMENT

### | **Mesure 2.1**

#### **Faire de l'État et des territoires des acteurs exemplaires en matière d'électrification du bâtiment**

- **Éliminer les énergies fossiles des bâtiments de l'État :**
  - › Rendre obligatoire la réalisation d'une étude de sortie des énergies fossiles pour chaque bâtiment ;
  - › Systématiser les contrats de performance énergétique et mobiliser la future société foncière de l'État pour faciliter les investissements en matière de

#### **rénovation et d'électrification<sup>9</sup> ;**

- Publier un tableau de bord permettant de suivre l'atteinte de cet objectif, en lien avec la plateforme OPERAT qui recueille et suit les consommations d'énergie du secteur tertiaire.
- **Faire de l'électrification une des priorités du Fonds Vert, en créant une enveloppe dédiée.** Dans un contexte de contraction budgétaire, le Fonds Vert passant de 1,6 Md€ en 2024 à 837 M€ en 2026, soit une division par deux, il est nécessaire de flécher explicitement une part des crédits vers l'électrification. La création d'une enveloppe dédiée permettrait de sécuriser ces investissements et d'orienter plus efficacement les collectivités locales vers des projets d'électrification.
- **Renforcer le programme ACTEE (Action des collectivités territoriales pour l'efficacité énergétique) et créer une enveloppe dédiée à l'électrification et à la pilotabilité des usages.** En effet, le programme ACTEE étant un des outils clé de financement des projets de rénovation des bâtiments tertiaires publics, il paraît nécessaire de dédier une part des financements alloués aux projets d'électrification.

### | **Mesure 2.2**

#### **Accélérer la sortie progressive des énergies fossiles**

- **Renforcer la cohérence entre les objectifs de réduction de la consommation d'énergie et ceux de réduction des émissions de gaz**

**à effet de serre du code de l'énergie dans les dispositifs publics comme les certificats d'économie d'énergie ou le décret Éco Énergie Tertiaire.** Par exemple compléter dans ce dernier les cibles d'économies d'énergie finale par des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- **Imposer des seuils ambitieux d'exigence de performance environnementale pour contraindre l'utilisation de nouvelles chaudières fossiles et permettre l'installation de solutions bas-carbone,** en cohérence avec la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments qui vise à éliminer progressivement les combustibles fossiles dans les bâtiments. Le rythme de décarbonation du bâtiment nécessite d'être accéléré, et ce dès aujourd'hui, pour l'atteinte des objectifs 2030 et à terme 2050. L'UFE soutient la mise en place et le renforcement des mesures incitatives et des mesures réglementaires pour assurer une sortie progressive des énergies fossiles dans le bâtiment, tant pour le chauffage que l'eau chaude sanitaire et la cuisson. Le calendrier devra être progressif selon la maturité technico-économique des solutions selon les segments.
- **Maintenir les dates d'interdiction à la location selon la classe de DPE et envisager une fiscalité différenciée des revenus locatifs, progressive à partir du DPE E** voire une modulation des taxes foncières sur le même critère. L'objectif est d'inciter à l'investissement et de reconnaître l'effort des propriétaires bailleurs vertueux.

### | **Mesure 2.3** **Aligner la fiscalité énergétique avec les objectifs d'électrification**

- **Réduire le niveau de fiscalité pesant sur l'électricité.** En plus de répondre à l'impératif climatique, une fiscalité favorable à l'électricité permettrait de redonner du pouvoir d'achat aux ménages, en privilégiant un bien produit sur le territoire français et donc en améliorant sa balance commerciale. Pourtant, la fiscalité énergétique actuelle pour les ménages continue de désavantager l'électricité, notamment dans le bâtiment. Ainsi, en 2025 les taxes appliquées sur l'électricité étaient deux fois plus importantes que celles appliquées au gaz et au fioul domestique. Plus largement, donner de la visibilité pluriannuelle sur l'évolution de la fiscalité de l'énergie en cohérence avec les jalons des différents textes programmatiques que sont la SNBC3, la troisième programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) et le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3).

### | **Mesure 2.4** **Renforcer les aides et les orienter vers les solutions les plus performantes**

- **Lier et bonifier dans le temps les aides sectorielles à l'électrification (PAC pilotables, véhicules électriques, bornes de recharge pilotables) pour permettre aux ménages d'engager des projets globaux d'électrification.** Les aides seraient bonifiées lorsqu'elles sont combinées dans un même

projet (par exemple : adoption successive d'un véhicule électrique et d'une PAC). Elles s'inscriraient dans une logique temporelle, avec des parcours d'aides progressifs permettant aux ménages de planifier leurs investissements sur plusieurs années. Cela favoriserait l'émergence d'offres intégrées (énergéticiens, banques, collectivités, installateurs) et de « ménages 100 % électrique ».

- **Étudier la mise en place d'un système de bonification dans MaPrimeRénov' en cas de réalisation de plusieurs gestes** afin de combler l'écart entre les mono-gestes et les rénovations globales, de manière proportionnée pour toutes les catégories de ménages.
- **Prévoir une trajectoire pluriannuelle des dispositifs d'aides à l'électrification afin de garantir une visibilité et une pérennité des investissements des acteurs économiques dans les solutions électriques** (notamment : visibilité sur la sixième période des certificats d'économies d'énergie, MaPrimeRénov', régimes fiscaux favorables, etc.)
- **Assurer une parité de prix entre les solutions électriques et leurs alternatives fossiles via les dispositifs d'aides qui excluent ces dernières**, au premier rang desquelles les certificats d'économies d'énergie et MaPrimeRénov', en favorisant les technologies générant des retombées économiques locales.

### | **Mesure 2.5** **Adapter le bâtiment au changement climatique**

- **Faire de la PAC un levier d'adaptation au changement climatique.** Dans un contexte de multiplication des épisodes de fortes chaleurs, la PAC doit être reconnue comme une solution performante de rafraîchissement, en complément des solutions passives et des réseaux de froid urbains efficaces. En particulier, la PAC air/air constitue une réponse structurante au risque de « mal adaptation » que représente la généralisation de climatiseurs mobiles, souvent énergivores et mal installés. Il est donc nécessaire d'intégrer pleinement l'enjeu du confort d'été au sein du DPE et dans les mécanismes de soutien à la rénovation, en finançant explicitement des solutions d'adaptation aux vagues de chaleur, véritable enjeu de santé publique.

<sup>9</sup> Proposition de loi visant à moderniser la gestion du patrimoine immobilier de l'État, adoptée en première lecture à l'Assemblée nationale le 28 janvier 2026



## MESURE III.

# LANCER UN PLAN NATIONAL DE DÉPLOIEMENT DES POMPES À CHALEUR

### | **Mesure 3.1** Planifier et simplifier l'installation de PAC pilotables

- **Faire de la PAC pilotable la solution privilégiée lors des rénovations lorsque le raccordement à un réseau de chaleur ou de froid efficace est impossible.** En outre, encourager à l'électrification des réseaux de chaleur.
- **Intégrer des objectifs de déploiement des PAC dans les documents territoriaux (SRADDET, PCAET, PLU), en cohérence avec ceux de la SNBC.** Cela pourrait prendre la forme de Schémas directeur de déploiement des pompes à chaleur (SDDPAC). Ils permettraient de planifier la montée en puissance des pompes à chaleur, d'identifier des secteurs prioritaires et d'offrir, pour les projets conformes au plan, une procédure accélérée, un régime déclaratif simplifié et une présomption de compatibilité.

### | **Mesure 3.2** Lever les freins financiers à l'installation de PAC

- **Lancer un groupe de travail dédié à la création d'un dispositif de leasing social pour les PAC pilotables, en cohérence avec les propositions de la Commission européenne.** À l'instar du programme de leasing social pour les véhicules électriques, ce nouveau dispositif pourrait être financé par les certificats d'économies d'énergie.
- **Créer un fonds obligataire vert pour financer un grand plan de déploiement de PAC.** En complément du Fonds Chaleur, des obligations vertes pourraient être émises par l'État ou les collectivités afin de mobiliser des fonds privés pour financer des prêts bonifiés et des garanties aux ménages, copropriétés, collectivités et entreprises. Le fonds serait remboursé grâce aux mensualités ou aux économies d'énergie réalisées.
- **Intégrer la PAC air/air pilotable dans les dispositifs d'aide, notamment MaPrimeRénov', pour les ménages dont l'énergie principale de chauffage est l'électricité.**

### | **Mesure 3.3** Faire des logements collectifs la locomotive de l'électrification

- **Promouvoir et faciliter la conclusion d'accords tripartites pour les grands projets d'électrification et de pilotage des équipements des logements sociaux.** Ces accords permettraient par exemple de mobiliser des fonds privés pour l'achat et l'installation de PAC grâce à des prêts à taux réduits garantis par l'État, maximisant l'effet de levier des soutiens publics. Ils pallieraient le manque de financement public et le risque de défaut du bénéficiaire, en s'appuyant notamment sur des offres groupées pour optimiser les coûts et la mise en œuvre des projets.
- **Rendre obligatoire la souscription d'un contrat de performance énergétique pour l'ensemble des logements collectifs à chauffage collectif d'ici 2030** ou au plus tard lors du renouvellement de leur contrat d'exploitation.
- **Instaurer un « droit à la PAC » dans les logements collectifs :**
  - › **Rendre obligatoire une étude technico-économique relative à l'installation de PAC individuelles et collectives pour les copropriétés encore chauffées aux énergies fossiles.** L'installation d'une PAC individuelle conforme aux conclusions de l'étude ne serait pas soumise à approbation préalable de la copropriété.

- **Faire évoluer les modalités de vote des travaux par les copropriétés dans le cadre de l'installation d'une PAC collective.** Il s'agirait de modifier notamment l'article 25 de la Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis qui prévoit la majorité absolue des copropriétaires présents, absents et représentés, pour basculer sur le principe de majorité simple prévue à l'article 24 de la loi susnommée et une présomption de vote favorable.

#### | **Mesure 3.4** **Embarquer le petit tertiaire dans l'électrification**

- **Mettre en place des Appels à Manifestation d'Intérêt avec une prise en charge des études et des travaux à hauteur de 90 % pour le parc tertiaire qui n'est pas assujéti au décret Éco Énergie Tertiaire.** Le programme CEE « Baisse les Watts » gagnerait également à être prolongé en 2026. Ce programme créé en 2022 et qui a pris fin au 31 décembre 2025 avait vocation à accompagner le plus grand nombre d'entreprises de type TPE/PME dans la maîtrise et la réduction de leur consommation d'énergie en favorisant le développement de leurs compétences et leur autonomie.
- **Mettre en place une bonification type « Coup de pouce Chauffage électrique TPE/PME »** pour remplacer les anciens convecteurs électriques par des PAC.



# MESURE IV.

## FAIRE DU BÂTIMENT UN PILIER DE LA FLEXIBILITÉ DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE GRÂCE AU PILOTAGE

### | **Mesure 4.1** Généraliser le pilotage et l'interopérabilité des équipements

- Développer l'automatisation et l'interopérabilité entre programmation des équipements pour les systèmes de gestion énergétique dans le bâtiment et le pilotage de la recharge de véhicules électriques.

### | **Mesure 4.2** Intégrer le pilotage dans les dispositifs de soutien à l'électrification

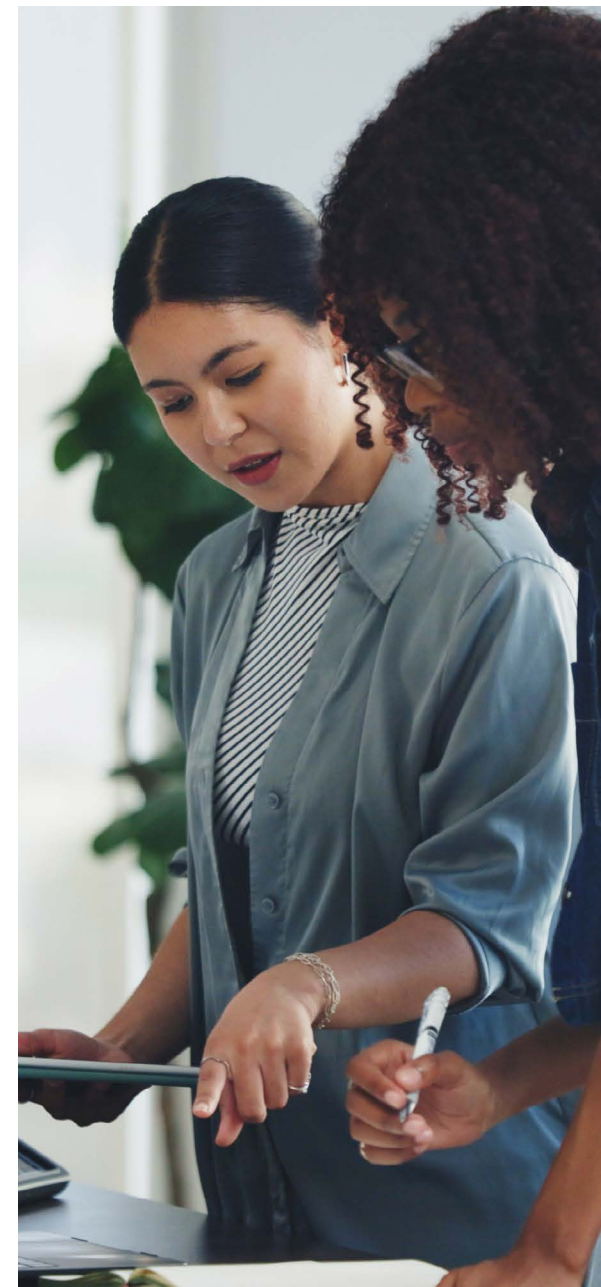
- Inclure l'installation d'un système global de pilotage des appareils de l'habitat par un professionnel du bâtiment dans

MaPrimeRénov' (chauffage, ballon d'eau chaude, éclairage, appareils en veille, borne de recharge pour véhicule électrique, etc.).

- Bonifier l'aide MaPrimeRénov' accordée pour l'installation d'un équipement électrique si l'acquisition d'une solution de pilotage est faite simultanément.

### | **Mesure 4.3** Accompagner les ménages dans la mise en place de solutions de pilotage

- Développer des offres de marché pour la flexibilité de consommation, implicites (par exemple : en réponse à un signal économique) ou explicites (par exemple : offres à la baisse comme à la hausse), en veillant à ne pas dégrader les objectifs d'efficacité énergétique.
- Créer un « chèque équipement » spécifique dédié à l'installation d'un système de pilotage performant pour le chauffage dans l'habitat, à destination des bénéficiaires du chèque énergie. En confier l'installation à des professionnels du bâtiment qualifiés et indépendants, accompagnés par la distribution professionnelle, permettant d'empêcher les abus.



## INTRODUCTION

**L'industrie est appelée à accélérer très fortement son électrification compte tenu du contexte économique, de l'âge des équipements industriels et de la compétitivité de l'électricité française.** En 2018, environ un tiers des chaudières à gaz utilisées dans l'industrie avaient plus de 35 ans. Compte tenu du rythme de renouvellement des équipements industriels et de leur âge, il est essentiel de ne pas manquer les occasions de remplacement sous peine de verrouiller l'utilisation de solutions fossiles pendant de nombreuses années.

**Il est d'ores-et-déjà techniquement possible d'électrifier jusqu'à 85 % des usages thermiques industriels aujourd'hui fossiles grâce à trois grandes familles de solutions :** les pompes à chaleurs industrielles, les fours électriques et les chaudières électriques. Au-delà de leur caractère bas-carbone, les solutions électriques offrent plusieurs avantages comme l'absence d'émission de polluants nocifs sur le site, la faible occupation de surface au sol et leur pilotabilité. Elles permettent également aux industriels de bénéficier d'une électricité en moyenne inférieure de 30 % à celle de l'Allemagne ou de 50 % à celle de l'Italie, deux importants partenaires commerciaux de la France.

# LES PROPOSITIONS DE L'UFE POUR ÉLECTRIFIER L'INDUSTRIE & L'ARTISANAT

Contribution au groupe de travail consacré à l'électrification de l'industrie et l'artisanat

## DES SOLUTIONS ÉLECTRIQUES ÉPROUVÉES ET DES GAINS MESURÉS

### Pompes à chaleur (très haute température et vapeur)

| **Jusqu'à +300 % d'efficacité énergétique**

| **> 90 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**

### Chaudières électriques

| **+10 % d'efficacité énergétique**

| **> 75 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**

### Fours à induction

| **Jusqu'à +40 % d'efficacité énergétique**

| **≈ 85 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**

**Afin de conforter la compétitivité du tissu industriel français, il est nécessaire de concevoir un soutien portant spécifiquement sur les coûts d'exploitation.** À titre d'exemple, les coûts d'investissement représentent moins de 1 % du coût total sur le cycle de vie, tant pour

une chaudière à gaz que pour une chaudière électrique.

**Il s'agit d'un secteur très hétérogène qui nécessite un accompagnement ciblé.** Les 50 sites industriels les plus émetteurs, qui représentent à eux seuls 55 % des émissions, sont bien identifiés par les pouvoirs publics et bénéficient de mécanismes de soutien adaptés, tandis que le tissu industriel diffus constitue un « angle mort » des politiques actuelles de décarbonation. Si les dispositifs de France Relance et France 2030 soutiennent la décarbonation de l'industrie, ils restent insuffisamment orientés vers l'électrification des procédés et de la chaleur, en particulier pour les PME et ETI. Or, selon le CEREN, l'industrie diffuse représente les deux tiers du potentiel d'électrification et de la consommation d'électricité induite. Ces sites sont encore peu monitorés par l'État et les collectivités, alors même qu'ils disposent souvent de procédés à basse ou moyenne température où les technologies électriques sont déjà matures. Leur électrification suppose donc un meilleur suivi, une identification plus fine des consommations et un accompagnement renforcé via les acteurs locaux (collectivités, agences de développement économique, chambres consulaires ou gestionnaires de réseau).

## MESURE I.

# LEVER LES FREINS FINANCIERS À L'INVESTISSEMENT ET À L'INNOVATION POUR ÉLECTRIFIER L'INDUSTRIE ET L'ARTISANAT

### | **Mesure 1.1**

#### **Mobiliser les CEE pour financer la bascule de l'industrie et de l'artisanat vers les solutions électriques**

- **Créer une *task force* visant à créer de nouvelles fiches d'opérations standardisées de solutions électriques pour l'industrie et l'artisanat** qui permettent des économies d'énergie. À ce stade, la filière a pu identifier une dizaine d'opérations qui pourraient être soutenues dans ce cadre :
  - › Pour l'industrie : cibler les technologies non-couvertes à ce jour comme les chaudières et les fours électriques (à

résistance et à induction), les pompes à chaleur industrielles ou encore les solutions de compression mécanique de vapeur.

- › Pour l'artisanat : créer une catégorie « ART » assorties de plusieurs fiches dédiées à des technologies et usages spécifiques, par exemple « audit énergétique pour ateliers artisanaux », « four électrique boulanger », « compresseur thermique mobile », « sécheur ».
- **Proroger, au-delà du 31 mars 2026, la bonification des certificats d'économies d'énergie (CEE) introduite par l'arrêté du 5 septembre 2025 pour les opérations d'électrification dans les secteurs industriels couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)**, notamment l'aluminium, l'acier, le ciment et les engrais. Cette bonification, qui repose sur un doublement du volume de CEE pour les opérations substituant une énergie fossile par une énergie décarbonée, constitue un levier essentiel pour soutenir la décarbonation de secteurs exposés à la concurrence internationale. Etendre ce dispositif à d'autres activités industrielles exposées garantir la cohérence et la compétitivité entre secteurs. Enfin, la prorogation du coefficient C serait nécessaire. En tant que facteur d'ajustement du volume de CEE attribué en fonction du gain énergétique et carbone des opérations, son maintien, en cohérence avec le calendrier de la sixième période (P6) permettrait d'assurer la stabilité des incitations et de soutenir l'engagement des industriels dans des projets d'électrification.

### | **Mesure 1.2**

#### **Adapter les dispositifs d'aides existants et proposer de nouveaux soutiens**

- **Pérenniser et élargir l'appel d'offres Grands projets industriels de décarbonation (AO GPID) et l'appel à projets DECARB'IND.** En particulier, il s'agirait d'ouvrir le soutien aux OPEX dans DECARB'IND et d'abaisser le seuil minimal de demande d'aide de l'AO GPID de manière à pouvoir subventionner les OPEX des projets d'électrification diffuse.
- **Créer un volet du programme France 2030 dédié à l'électrification de l'industrie diffuse**, intégrant des dispositifs de soutien à la fois pour les investissements (CAPEX) et les coûts d'exploitation (OPEX).
- **Élargir le périmètre et renforcer l'enveloppe du Fonds Chaleur** afin de soutenir les projets de récupération de chaleur fatale industrielle, notamment *via* des solutions électriques, ainsi que la valorisation de la chaleur fatale générée par l'électrification des procédés.
- **Proposer des prêts ou garanties spécifiques pour des projets d'électrifications de l'industrie et de l'artisanat *via* la BPI.**
- **Promouvoir et faciliter la conclusion d'accords tripartites** pour les grands projets d'électrification. Ces accords permettraient de mobiliser des fonds privés grâce à des prêts à taux réduits garantis par l'État, maximisant l'effet de levier des soutiens publics. Ils pallieraient le manque de financement public et le risque de défaut du bénéficiaire.

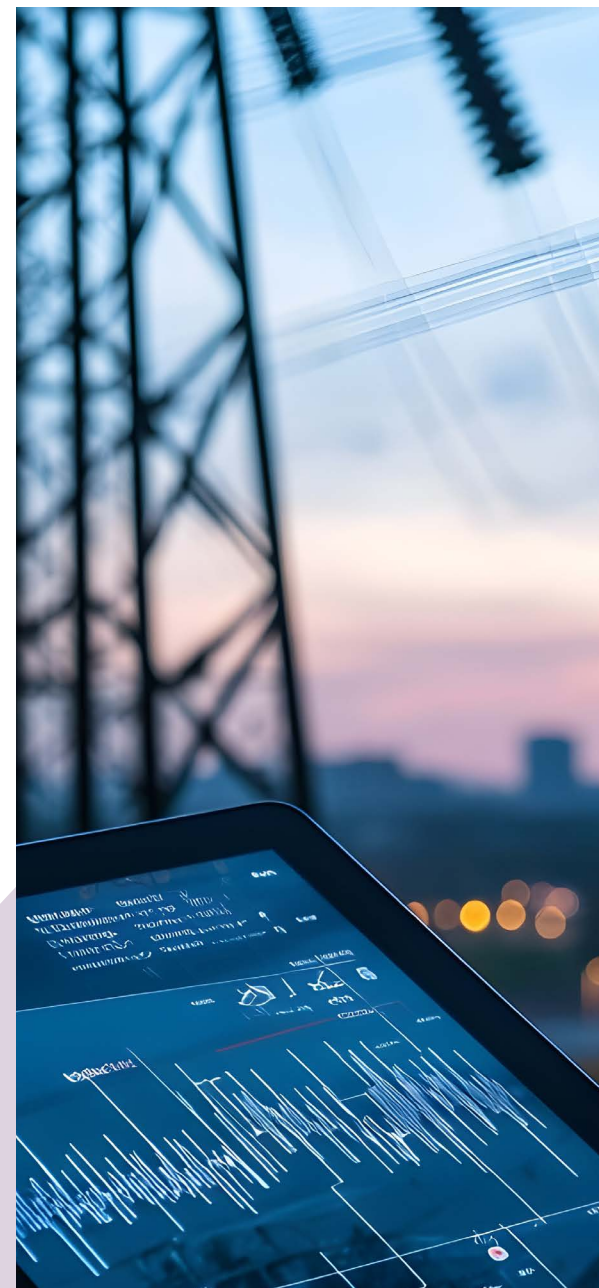
## MESURE II.

# FACILITER LE RACCORDEMENT DES SITES INDUSTRIELS

### | Mesure 2.1 Anticiper et optimiser les coûts de raccordement

- **Permettre l'anticipation et la mutualisation des coûts de raccordement pour accompagner l'électrification des zones à forte demande.** Il s'agirait d'étendre au réseau de distribution le mécanisme de mutualisation des coûts déjà prévu dans le code de l'énergie pour le réseau de transport. En particulier, un tel mécanisme permettrait de couvrir la petite industrie et l'industrie diffuse qui représentent un gisement d'électrification majeur et environ 45 % des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie au niveau national. Le dispositif bénéficiera aussi à la mobilité électrique, notamment des poids-lourds. Pour anticiper et faciliter le raccordement des infrastructures de recharge dans des zones tendues, et éviter que le coût et les délais de raccordement ne constituent un frein aux projets d'électrification, il est proposé de profiter d'une demande de raccordement dans une zone donnée pour
- **Étendre la procédure de raccordement fast track sur le niveau de tension 225 kV.** En particulier, cela pourrait permettre de raccorder rapidement des zones bénéficiant d'une capacité sur le réseau compatible avec des grappes de petits projets d'électrification. Par exemple dans des zones d'activités regroupant des PME industrielles. Les aménageurs du territoire, l'Etat et le gestionnaire de réseau travailleraient à l'identification de sites de grappes de projets ciblés pour lesquels les décisions d'investissement sont prêtes et dont le raccordement est le dernier jalon manquant pour valider la décision finale d'investissement. Cette mesure instaurerait, pour un nombre limité de projets, un cadre dérogatoire à la procédure classique, généralement plus longue. Elle reposerait sur des règles de financement spécifiques.

dimensionner le réseau électrique au-delà des besoins induits par cette seule demande, en anticipant les besoins énergétiques des futurs utilisateurs de la zone. Le mécanisme proposé, s'inspirant des quotes-parts mises en place pour mutualiser le coût de raccordement des énergies renouvelables, permettrait une anticipation des besoins dans des zones stratégiques garantissant de meilleurs délais de raccordement et une répartition des coûts entre les acteurs. À l'heure actuelle, en l'absence de mécanisme de mutualisation, chaque premier demandeur dont le raccordement déclenche la création ou l'adaptation d'un poste source paye seul l'intégralité du coût de l'ouvrage. Cela peut donc générer un immobilisme de l'écosystème dans des secteurs à fort potentiel d'électrification.



**| Mesure 2.2**  
**Améliorer l'organisation de la file d'attente**  
**d'accès au réseau**

- **Pérenniser le dispositif de priorisation des raccordements des industriels en voie d'électrification à la main des préfets de régions dans les zones saturées au-delà du 11 mars 2027.** Prévu par l'article 28 de la loi APER du 10 mars 2023, ce dispositif permet aux préfets de région dans les zones saturées identifiées par le gestionnaire du réseau de transport de fixer un nouvel ordre de priorité des projets en file d'attente. Il pourrait également être pertinent de généraliser sa mise en œuvre dans de nouvelles zones et à de nouvelles typologies de projets.
- **Refondre la procédure de raccordement des consommateurs au réseau de transport pour planifier collectivement le dimensionnement des réseaux et prioriser dans la file d'attente les projets d'électrification les plus matures.** Il est essentiel de travailler collectivement à l'identification de sites propices aux projets d'électrifications industriels *via* une planification « ascendante » et à l'anticipation accrues des travaux et calendriers des gestionnaires de réseaux afin de sécuriser les décisions d'investissements. Par ailleurs, il paraît nécessaire de faire évoluer le principe du « premier arrivé, premier servi » vers un système fondé sur des critères objectifs, transparents et contrôlés par les autorités, permettant de raccorder les projets selon des jalons mesurables et atteignables. La refonte du cadre de raccordement devra maintenir une neutralité d'accès au raccordement pour

tous les utilisateurs, avec des priorisations possibles mais limitées, pour des profils de projets particuliers portés par des opérateurs d'importance vitale ou des services publics essentiels si la procédure standard n'est pas adaptée.

## MESURE III.

# ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS L'ÉLECTRIFICATION DE LEURS PROCÉDÉS

### | Mesure 3.1 Structurer et simplifier les démarches

- **Créer un guichet unique, chargé de centraliser et de paralléliser l'ensemble des démarches administratives (permis, raccordement électrique, études environnementales, gestion des subventions ADEME, France 2030, certificats d'économies d'énergie, etc.) mais également d'accompagner les industriels pour accélérer l'électrification de leurs sites.** Il permettrait de valoriser les zones disposant de capacités électriques disponibles ainsi que les capacités de flexibilité des sites industriels. Cette instance, réunissant services de l'État, opérateurs de réseaux et collectivités locales, pourrait être placée sous la tutelle de l'ANCT ou de l'ADEME et être accessible *via* une plateforme en ligne. Des partenariats pourraient être mis en place avec les organismes de financement. Chaque porteur de projet disposerait d'un

réfèrent unique, garantissant une instruction plus simple et plus rapide.

- **Promouvoir le Centre d'Expertise de l'Électrification de l'Industrie, ÉlectriFab.** Cette infrastructure fournira de l'information technique sur les solutions d'électrification et fera la promotion de solutions d'accompagnement dans les projets d'électrification.

### | Mesure 3.2 Mobiliser les collectivités et les organismes publics pour déployer des stratégies territoriales de l'électrification

- De l'industrie : Positionner les régions comme chefs de file, en leur confiant un rôle de coordination stratégique en lien avec le programme Territoire d'Industrie, les chambres du Commerce et de l'Industrie (CCI) afin d'inciter les intercommunalités à identifier, aménager et proposer du foncier industriel « clé en main » adapté à l'accueil de projets électrifiés. Les expériences récentes menées à Dunkerque, Saint-Nazaire ou Fos-sur-Mer montrent en effet que la réussite de grands projets industriels repose sur une articulation étroite entre un pilotage local structuré et une impulsion nationale forte. Plus largement, une telle approche permettrait de renforcer la gouvernance territoriale de l'électrification des usages, de sécuriser les trajectoires d'investissement sur le territoire et de faire de l'électricité décarbonée un véritable levier d'attractivité et de compétitivité territoriale. Cela pourrait notamment se traduire par l'intégration explicite de l'électrification comme axe prioritaire dans les conventions

et cadres partenariaux conclus entre l'État, les collectivités territoriales et les acteurs économiques (Chambres de commerce et d'industrie, organisations professionnelles, etc.).

- De l'artisanat : Sensibiliser les artisans aux bénéfices de l'électrification, en termes d'économie sur la facture énergétique, de gains de productivité, de pilotage précis des consommations et de valorisation de l'image de marque. Dans un second temps, les accompagner vers des parcours d'électrification et de financement *via* les Chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) par exemple.



## MESURE IV.

# RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉLECTRICITÉ

### | Mesure 4.1

#### Stabiliser et renforcer les mécanismes de soutien

- **Généraliser les aides au fonctionnement des solutions électriques (OPEX), en complément des aides à l'investissement (CAPEX),** pour les entreprises qui rendent l'électricité compétitives par rapport aux énergies fossiles. Par exemple, la mise en place de mécanismes de soutien aux coûts d'exploitation, tels que les contrats carbone pour différence, permettrait de garantir sur la durée la compétitivité des solutions électriques. En sécurisant un niveau de prix du carbone ou en compensant les écarts de coûts avec les technologies fossiles, ces instruments offrent aux industriels une visibilité essentielle sur leurs coûts futurs. Par ailleurs, ces aides pourraient être bonifiées pour les entreprises qui s'engagent dans des démarches de flexibilisation de leur consommation électrique (par exemple en adaptant leur production aux périodes de forte disponibilité d'électricité décarbonée). Comme le souligne une récente lettre ouverte aux pouvoirs publics

de plusieurs filières industrielles (France Ciment, Aluminium France, UP Chaux, SNFS, Ufip Énergies et Mobilités, Unifa) ce type de mécanisme permettrait d'apporter « aux industriels la visibilité indispensable sur la rentabilité de leurs investissements, permettant ainsi de sécuriser le financement de leurs projets ».

- **Pérenniser le mécanisme de compensation des coûts indirects du carbone pour la période post-2030 et en étendre le périmètre à l'ensemble des secteurs industriels éligibles.** Dans un contexte de renforcement du prix du carbone dans le cadre du Système d'échange de quotas d'émission (ETS), la pérennisation du mécanisme de compensation des coûts indirects du carbone (CCI) au-delà de 2030 apparaît nécessaire pour préserver la compétitivité des industriels électro-intensifs et accompagner leur transition vers des procédés décarbonés. Cette situation pénalise directement des secteurs fortement consommateurs d'électricité, tels que l'aluminium, la chimie, la sidérurgie ou encore la production de papier, pour lesquels le coût de l'énergie peut représenter jusqu'à 30 à 40 % des coûts de production. La CCI joue un rôle déterminant en compensant une part significative de ce surcoût, contribuant ainsi à maintenir la compétitivité des sites industriels français face à leurs concurrents internationaux, notamment en dehors de l'Union européenne, où les contraintes carbone sont plus faibles. Par ailleurs, l'extension du dispositif à l'ensemble des secteurs industriels éligibles, conformément aux évolutions récentes du cadre européen, est essentielle pour éviter des inégalités de

traitement entre États membres, certains pays comme l'Allemagne ou l'Espagne ayant déjà élargi le périmètre et renforcé l'intensité de l'aide. Enfin, la pérennisation de la CCI sur une trajectoire pluriannuelle constitue un levier clé pour sécuriser les décisions d'investissement dans des projets d'électrification, souvent capitalistiques et inscrits dans des horizons de 10 à 20 ans. En apportant une visibilité sur les coûts futurs de l'électricité, ce mécanisme permet de réduire le risque financier et de favoriser l'engagement des industriels dans des trajectoires de décarbonation ambitieuses.

- **Soutenir la mise en place du projet de Banque de la décarbonation de l'industrie** évoqué par la Commission européenne dans le cadre du *Clean Industrial Deal*, en y donnant la priorité à l'électrification des usages.
- **Élaborer un prix plancher du carbone croissant dans le temps** au sein du système ETS1, en cohérence avec la valeur de l'action pour le climat. L'objectif est de soutenir un prix du CO<sub>2</sub> suffisamment élevé pour rendre l'électrification directe compétitive.

### | Mesure 4.2

#### Agir sur la fiscalité

- **Réduire le niveau de fiscalité pesant sur l'électricité.** Positionner l'électricité comme une énergie plus compétitive que les énergies fossiles permettrait aux entreprises souhaitant s'électrifier d'accélérer l'amortissement de leur équipements électriques (CAPEX) mais également de réduire leurs coûts à l'usage (OPEX), vecteur de choix d'une technologie électrique.

## MESURE V.

# FAIRE DE L'ÉLECTRIFICATION DE L'INDUSTRIE UN PILIER DE LA STRATÉGIE DE RÉINDUSTRIALISATION ET DE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE FRANÇAISE

### | **Mesure 5.1** **Anticiper et accompagner l'emploi pour l'électrification de l'industrie**

- **Adapter les formations initiales et continues en lien avec les enjeux d'électrification** afin d'assurer l'adéquation des compétences disponibles et des besoins des entreprises à moyen et long

terme. Cela doit concerner l'ensemble des niveaux de qualification, depuis les filières professionnelles jusqu'aux formations post-bac, en passant par l'intégration de modules dédiés dans l'enseignement supérieur, notamment au sein des écoles d'ingénieurs et des cursus en urbanisme, architecture, travaux publics ou encore agronomie. Concernant les formations continues, il est essentiel de permettre aux techniciens, chauffagistes, garagistes, ainsi qu'à l'ensemble des professions concernées, d'adapter leurs savoir-faire et de se former aux nouvelles exigences liées à l'électrification. Une telle mesure pourrait s'appuyer sur la diffusion de l'outil pédagogique de la Fresque de l'Électricité, développée par l'UFE. Il permet de sensibiliser le grand public au fonctionnement technique et économique du système électrique ainsi qu'à la nécessité de l'électrification des usages.

- **Améliorer l'attractivité et le recrutement des métiers permettant l'électrification de l'industrie :**
  - › Prolonger l'AMI CMA de France 2030
  - › Développer de nouvelles écoles de formations et de métiers adaptées aux nouveaux processus industriels liés à l'électrification. Il serait notamment pertinent de s'appuyer sur des démarches exemplaires, telles que l'École des réseaux pour la transition énergétique, qui fédèrent les acteurs d'une même filière.
  - › Accélérer la formation de la main d'œuvre grâce à la promotion des contrats d'alternance, notamment grâce au dispositif Pro-A destiné aux salariés souhaitant changer de métier

### | **Mesure 5.2** **Communiquer sur une réindustrialisation électrique souveraine et décarbonée**

- **Dans le cadre d'une grande campagne de communication nationale sur les bénéfices de l'électrification, développer un narratif positif sur l'électrification de l'industrie et de l'artisanat :** baisse de la facture énergétique et flexibilité, gain de compétitivité, souveraineté énergétique, réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et bénéfices environnementaux. L'objectif serait de mettre en avant l'électricité abondante et décarbonée dans nos territoires. À l'image du succès des campagnes menées sur l'attractivité de la France comme *Choose France*, il s'agirait cette fois de structurer une campagne dédiée à une réindustrialisation électrique, souveraine et compétitive.

Dans ce contexte :

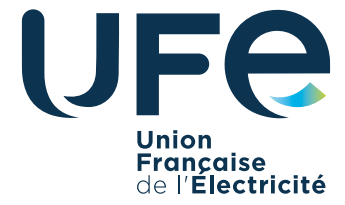
- › **Mener une campagne ciblée pour les TPE/PME** afin d'accompagner les artisans souvent demandeurs de solutions face à la hausse de la facture énergétique. Acteurs de proximité, ils peuvent être de véritables ambassadeurs de l'électrification.
- › **Nommer un coordinateur interministériel à l'électrification** qui aurait notamment pour rôle de communiquer sur les avantages des solutions électriques auprès des filières professionnelles
- › **Proposer un label « artisan/industrie français zéro-fossile »**. Piloté par l'ADEME, un tel label permettrait de rendre visible auprès du grand public la transformation des sites de production.

*L'Union Française de l'Électricité est l'association professionnelle du secteur de l'électricité. Elle représente les entreprises de l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur électrique français : producteurs de toutes technologies, gestionnaires de réseaux, fournisseurs d'électricité et de services d'efficacité énergétique, en passant par les opérateurs de stockage et du pilotage des consommations. Elle regroupe plus de 500 entreprises, avec plus de 300 000 emplois directs et indirects sur tout le territoire français.*

*En France et en Europe, l'UFE agit pour asseoir l'électricité comme la solution sociétale, créatrice de valeur et d'emplois, au service du renforcement de la souveraineté énergétique, de la compétitivité industrielle et du pouvoir d'achat ainsi que de la lutte contre le changement climatique. Actrice de l'intérêt général, elle s'engage pour une électrification efficiente des usages et pour lever les freins à son déploiement, en s'appuyant sur l'expertise et la collégialité.*

*L'UFE est membre d'Eurelectric, du MEDEF, de France Industrie ainsi que du Bureau mensuel du Plan Bâtiment Durable.*





124 rue Réaumur – 75002 Paris  
Rue Belliard, 40 – 1040 Bruxelles

[www.ufe-electricite.fr](http://www.ufe-electricite.fr)

[contact@ufe-electricite.fr](mailto:contact@ufe-electricite.fr)

