

Septembre
2021

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE COMME REMÈDE À LA CRISE

Quelles solutions et à quel prix ?

Les années 2020, décennie du sursaut climatique ?

Quelques mois avant le début de la crise sanitaire, la présidente de la Commission européenne Ursula Van Der Leyen dévoilait le Green Deal, une ambitieuse feuille de route de 1 000 milliards d'euros d'investissements sur 10 ans censée faire du continent européen le premier espace de neutralité carbone à l'horizon 2050. En cohérence avec cette ambition, l'**Union européenne (UE) a décidé fin 2020 de porter l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à au moins 55 % en 2030 par rapport à 1990, contre 40 % précédemment¹.**

Cet objectif de réduction de 55 % des émissions de GES est réparti entre plusieurs secteurs soumis pour une partie d'entre eux au système d'échange de quotas carbone EU ETS (Emissions Trading System) et au règlement sur le partage de l'effort ESR (Effort Sharing Regulation) pour les autres secteurs. Le souhait de la Commission européenne est ainsi de faire porter davantage d'efforts sur l'ETS, d'une part, en visant une sortie presque complète du charbon d'ici 2030 pour la production d'électricité (ce qui accélérerait la décarbonation de certains pays comme l'Allemagne et la Pologne) et, d'autre part, en étendant le système de quotas à de nouveaux secteurs comme ceux du transport et du bâtiment. Sur ce dernier point, le Gouvernement français et l'UFE estiment qu'une vigilance est nécessaire pour s'assurer de la pertinence de la mesure, tant du point de vue climatique que social². Ces sujets énergies et climat auront donc une importance toute particulière lors de la présidence française du Conseil de l'UE au premier semestre 2022.

Même si ses performances la place dans une position honorable par rapport à la plupart de ses partenaires européens, la France, engagée elle-aussi à atteindre la neutralité carbone d'ici la moitié du siècle, reste éloignée de sa trajectoire de réduction de GES, six années après l'Accord de Paris. En effet, l'article L. 100-4 du Code de l'énergie fixe l'objectif intermédiaire de 40 % de baisse des émissions de GES d'ici 2030 (par rapport à 1990). Or, en raison du retard accumulé par la France, le rythme actuel de réduction des émissions annuelle devra pratiquement doubler pour atteindre cette cible³. D'autant plus que l'ensemble des dispositions actées durant le quinquennat d'Emmanuel Macron ne permet, sous-réserve de leur bonne mise en application, de réaliser que les deux-tiers de cet objectif⁴. **Pour que la France atteigne cet objectif national de baisse des émissions de GES d'ici 2030, il reste donc un tiers du chemin à réaliser et ce sans prendre en compte le relèvement des ambitions au niveau Européen votées dans la loi Climat. Il est donc primordial de revoir l'ensemble des leviers existants à l'aune de cet objectif de baisse effective des émissions de gaz à effet de serre et d'identifier les leviers non encore mobilisés.**



1. L'objectif de réduction de – 55 % des émissions de GES est un objectif de réduction nette (c'est-à-dire en incluant les puits de carbone), soit environ – 53 % de réduction brute, qui concerne les 27 pays de l'UE. Par comparaison, la précédente cible à – 40 % déterminée avant que le Brexit ne devienne effectif était un objectif de réduction brute qui concernait donc 28 pays.

2. Pour plus d'informations voir [la réponse de l'UFE à la consultation publique relative à la révision de l'ETS](#).

3. Haut Conseil pour le Climat, « Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation », juin 2021

4. Les principales mesures sont la mise en place des zones de circulation à faibles émissions, la fin du fioul et des passoires thermiques d'ici 2030 et la hausse de la part des énergies renouvelables dans les réseaux de chaleur à 80 % à cette même échéance.

En particulier, dès que la version finale du texte sera votée, l'impact définitif de la loi Climat et Résilience, qui découle des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, devra ainsi être évaluée en regard de cet objectif. Au-delà des travaux législatifs et réglementaires, une révolution sur la prise de conscience climatique est impérative pour accélérer la lutte contre le réchauffement climatique et faciliter la transition.

A l'image du nouveau règlement sur les émissions des véhicules particuliers entré en vigueur en janvier 2020, l'UE pourrait de son côté mettre en place de nouvelles mesures ayant un impact réel pour combler ce manque, par exemple en renforçant ses compétences dans le domaine du bâtiment. Son initiative intitulée « Vague de Rénovation » pourrait être l'occasion de mettre en place des réglementations strictes d'efficacité énergétique et de sortie des énergies fossiles en interdisant par exemple, au niveau européen, le chauffage au fioul d'ici 2030, proposition soutenue par le Gouvernement français. Pour les autres énergies, il sera nécessaire de trouver des mesures nouvelles et fortes en s'inspirant notamment des dispositifs d'interdiction dans le neuf ou dans l'existant d'ores-et-déjà mis en place dans un certain nombre de pays européens.

Face à la crise économique déclenchée par la crise sanitaire, l'Union européenne a su maintenir le cap sur ses objectifs climatiques sans céder à la tentation du renoncement. **La Commission européenne a ainsi rappelé que la crise sanitaire est avant tout une crise climatique, nécessitant donc de les traiter sur un pied d'égalité dans les Plans Nationaux de Relance et de Résilience.** C'est dans ce contexte que le fonds de relance européen contribuera à financer une partie des 100 milliards d'euros du plan France Relance, sous réserve qu'une partie de celui-ci soit conforme à la taxonomie⁵.



5. Pour que des PNRR soient éligibles aux financements européens au moins 37 % des dépenses prévus dans ces plans et financés par l'UE doivent être des dépenses vertes au sens de la taxonomie.

Comment appuyer efficacement sur la pédale d'accélérateur dans la rénovation des bâtiments ? Quelle politique pour le bâtiment ?

Le secteur du bâtiment a pour caractéristique particulière d'être concerné à la fois par les politiques de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pauvreté. Ce lien entre fin du monde et fin du mois, mis en avant en France durant la crise des gilets jaunes, implique donc de traiter dans sa globalité le sujet de la rénovation en mettant en place une politique ciblant à la fois les logements les plus émissifs et ceux occupés par les ménages précaires. **En ce sens, la conjonction du Green Deal, du plan France Relance et de la loi Climat et Résilience fait des années qui viennent une véritable période charnière pour la rénovation des bâtiments.**

Le changement de paradigme paraît enclenché en France avec la mise en place depuis 2020 de l'aide « MaPrime Rénov' », se voulant la véritable colonne vertébrale du dispositif de soutien à la rénovation. Plusieurs améliorations du dispositif sont d'ailleurs désormais opérationnelles comme par exemples l'ouverture de l'aide aux propriétaires bailleurs et aux copropriétés et l'octroi d'un bonus pour l'atteinte du niveau BBC ou pour la sortie des étiquettes F et G du DPE à la suite d'une rénovation. Toutefois, le principal outil d'aides reste le dispositif des certificats d'économies d'énergie dont les obligations ont été revues la hausse pour la période 2022-2025. Quel que soit le dispositif d'aides, la bonne compréhension par les ménages du parcours d'accompagnement est primordiale pour déclencher rapidement de nombreux actes de rénovations tout en créant un climat de confiance avec les citoyens. En complément, le sujet régulièrement débattu de l'obligation de rénovation est progressivement mis en place pour les propriétaires bailleurs des logements les moins performants. Cette accélération du nombre de rénovations de passoires thermiques est l'objet du rapport issu de la Mission Sichel qui vise à permettre le développement des solutions de tiers-financement⁶, comme la mise en place d'accompagnateurs. Par ailleurs, le Haut Conseil pour le Climat⁷ et la Mission parlementaire d'information sur la rénovation thermique des bâtiments⁸ proposent également plusieurs pistes pour accroître le nombre de rénovations globales, augmenter le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage ou bien pour baisser le reste à charge, trois éléments clés pour massifier la rénovation du parc de logements. De cette riche littérature découle donc un foisonnement de propositions pour faire évoluer en permanence le cadre législatif et réglementaire, évolutions pouvant par moment être contradictoires avec le besoin de stabilité et de visibilité des acteurs de la filière, comme des bénéficiaires. Pour autant, le pilotage de la politique de rénovation uniquement par le nombre de rénovations, sans prise en compte des économies réelles, crée un risque de décorrélation entre les objectifs de ce secteur et les résultats effectifs en termes de baisse des consommations d'énergie et d'émissions de GES.



6. « [Rapport pour une réhabilitation énergétique massive, simple et inclusive des logements privés](#) », mars 2021

7. Haut Conseil pour le Climat, « [Rénover mieux : leçons d'Europe](#) », novembre 2020

8. [Rapport d'information de l'Assemblée nationale n°3871](#), déposé en février 2021 au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Le secteur résidentiel ne doit cependant pas occulter l'urgence de mener également une politique ambitieuse de rénovation de l'ensemble des bâtiments tertiaires. A ce titre, **le décret tertiaire⁹ est un dispositif qui bénéficie à plein de la « pédale d'accélérateur » dans le cadre du plan de relance et du dispositif des certificats d'économie d'énergies**, par exemple via la bonification des contrats de performance énergétique. D'autant plus que le succès de l'appel à projets rénovation des bâtiments publics souligne l'accent fort mis sur les bâtiments de l'Etat tandis que la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) renforcée par le plan France Relance concerne spécifiquement les bâtiments des collectivités.

« Le secteur résidentiel ne doit pas occulter l'urgence de mener également une politique ambitieuse de rénovation de l'ensemble des bâtiments tertiaires. »



9. [Décret n°2019-771 du 23 juillet 2019](#) relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire.



Recommandation 1

Doter l'Observatoire National de la Rénovation Énergétique de moyens suffisants pour s'assurer des baisses effectives de consommation d'énergie et d'émissions de GES.

Cet observatoire devrait avoir pour mission de centraliser les résultats de mesure de l'efficacité réelle des actions de rénovation, en termes de baisse de consommations d'énergie et d'émissions de GES. Il pourra s'appuyer également sur l'Observatoire national des CPE dans le cadre de cette mission.



Recommandation 2

Améliorer la gouvernance et la cohérence globale du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergies.

Le pilotage de cet outil n'a que peu évolué depuis sa création en 2006, bien que le volume d'obligation soit aujourd'hui d'un ordre de grandeur tout à fait différent. La gouvernance du processus d'élaboration et de révision des fiches mérite d'être adaptée

- Pour donner plus de place aux associations professionnelles représentant les fournisseurs obligés du dispositif ;
- En soumettant aux membres des GT thématiques du club C2E l'ensemble des projets de création ou de révision des fiches ;
- En rendant plus transparentes et explicites les décisions de la DGEC au regard des propositions de fiches élaborées dans le cadre du club C2E de l'ATEE.

Par ailleurs, les nombreuses questions d'interprétations sur les textes réglementaires doivent pouvoir faire l'objet d'un traitement régulier dans une instance d'échange qui pourrait être composée des présidents des GT thématiques du club C2E, de l'ADEME et de la DGEC. Enfin, la cohérence globale du dispositif des CEE doit être améliorée, notamment afin d'optimiser l'exploitation des gisements d'économie d'énergie finale et d'en créer de nouveaux.



Recommandation 3

Renforcer le rôle des contrats de performance énergétique en permettant notamment les CPE multi-porteurs.

Les résultats en matière de rénovation énergétique démontrent la nécessité de disposer d'outils effectivement basés sur les résultats des travaux opérés. Pour cela, les CPE constituent des outils pertinents dont le rôle dans la politique du secteur du bâtiment se doit d'être renforcé. Cela pourrait notamment se traduire par la mise en place d'un bonus soutenant la mise en place de CPE dans le cadre de « Ma Prime Rénov' Copropriétés ». Afin d'en faciliter le déploiement, permettre les CPE multi-porteurs peut faciliter la constitution de contrats de taille suffisante.



Recommandation 4

Se doter d'une stratégie de rénovation des bâtiments en fonction de leur consommation d'énergie et de leurs émissions de GES.

Cette vision d'ensemble doit conduire à une amplification des efforts d'efficacité énergétique et climatique, en soutenant les actions adaptées à chaque type de bâtiment, en fonction de ses caractéristiques : actions de pilotage et contrats de services pour les bâtiments déjà performants, rénovations énergétiques performantes à temps de retour inférieur à 10 ans assorties de garanties de performance énergétique pour les bâtiments de consommation moyenne, et rénovations globales ou complètes pour les « passoires thermiques ».

Comment décarboner l'industrie ?

Déterminer les cibles pour prioriser les investissements

L'industrie est un secteur de l'économie française moins en retard que les autres sur sa propre trajectoire de décarbonation puisque son premier budget carbone fixé par la SNBC pour la période 2015-2018 a été quasiment respecté¹⁰. A première vue, les progrès semblent en effet assez importants : en 2019, l'industrie a été à l'origine de 16,8 % des émissions nationales avec 74,1 MtCO₂eq, soit une baisse de 47,6 % par rapport à 1990 (141,5 MtCO₂eq pour 25,8 % du total). Cependant, cette baisse est liée pour les deux-tiers au phénomène de délocalisation de ces dernières décennies et pour un tiers seulement aux efforts de décarbonation des industriels français menés ces 30 dernières années. Seuls ces derniers importent réellement pour limiter le réchauffement climatique sous la barre fatidique des 2 °C de réchauffement à l'échelle planétaire d'ici la fin du siècle. Plus largement, les émissions nationales ont continuellement baissé ces 30 dernières années alors que l'empreinte carbone continue d'augmenter via les émissions importées qui croissent de façon continue depuis 1995¹¹. Ainsi **l'enjeu est bel est bien de diminuer l'empreinte carbone de la France (70 % plus élevée que ses émissions territoriales) en prenant en compte l'impact carbone de l'ensemble des activités humaines sur le climat.**

La crise sanitaire aura quant à elle un effet positif sur la baisse des émissions nationales du fait du recul de la production industrielle, mais cet effet sera uniquement temporaire si l'appareil productif français redémarre en 2021 avec la même intensité carbone que précédemment. Les efforts se portent en particulier sur les industriels énérgo-intensifs, responsables de plus de 70 % de la consommation totale d'énergie et de 75 % des émissions de GES du secteur. Ainsi, selon l'Ademe, en mettant en œuvre l'ensemble des leviers de décarbonation matures ou spécifiquement identifiés par la filière sur le parc cimentier français, ce secteur n'arriverait pas à respecter sa trajectoire de baisse des émissions de GES à horizon 2050. **Dans ce contexte, l'électricité française, fortement décarbonée, est un outil fort sur lequel l'industrie doit impérativement s'appuyer pour espérer réduire ses émissions de 81 % d'ici 2050 (par rapport à 2015) comme le fixe la SNBC.** En effet, dans l'industrie un potentiel disponible à des conditions technico-économiques réalistes de consommation d'énergie des procédés substituables par l'électricité bas carbone de 41,6 TWh apparaît immédiatement accessible. Son atteinte s'accompagnerait d'une consommation électrique supplémentaire d'électricité de 23,9 TWh seulement compte tenu de la performance énergétique des procédés électrifiés tout en permettant de réduire d'environ 8 MtCO₂ les émissions du secteur industriel (soit environ 15 % à 20 % des émissions liées aux procédés industriels). Par ailleurs il convient également de mobiliser l'énergie électrique afin de répondre à la demande de production de vapeur dans le secteur. Ce segment de demande est tout à fait accessible à l'électricité au moyen de pompes à chaleur haute température (PAC HT) mais également de chaudières électriques, technologies totalement matures permettant de réduire de plus de 90 % les 16 MtCO₂ que représente ce besoin, à des conditions économiques d'abattements inférieures à la valeur de l'action pour le climat¹².



10. Haut Conseil pour le Climat, « [Redresser le cap, relancer la transition](#) », juillet 2020. 1 % d'écart par rapport au premier budget carbone (SNBC1).

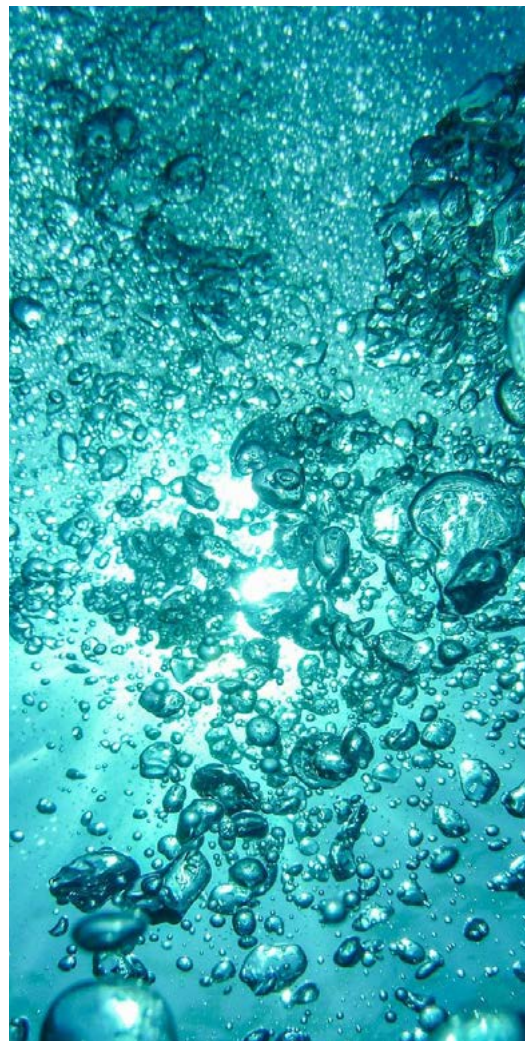
11. Haut Conseil pour le Climat, « [Maîtriser l'empreinte carbone de la France](#) », octobre 2020

12. France Stratégie, « [La valeur de l'action pour le climat](#) » 2019

Enfin, en complément de l'utilisation directe d'électricité, l'hydrogène sera également amené à jouer un rôle de premier plan, l'objectif étant pour 2030 de viser une part de 20 % à 40 % d'hydrogène bas carbone produit à partir d'électrolyse dans les usages industriels, énergétiques et de mobilité¹³. Le rôle des énergéticiens est à ce titre primordial pour développer tout un écosystème de l'hydrogène, relatif à la fois à sa production et à ses usages diversifiés.

En outre, la France pourrait atteindre les objectifs fixés par la SNBC sous certaines conditions dont celle de maintenir le volet vert du plan de relance jusqu'en 2030. En effet, l'industrie bénéficie directement dans ce cadre d'un montant d'aide engagées de près de 6 Md€ alimentant notamment des fonds servant à la décarbonation comme le volet « efficacité énergétique et électrification », pour lequel 16 projets ont été sélectionnés et financés en 2020, et le volet « soutien à la chaleur décarbonée ». Les aides publiques sont vitales pour parvenir à relocaliser, moderniser et décarboner l'outil industriel. Seul ce soutien permettra de relocaliser une partie de l'outil industriel tout en conciliant compétitivité économique et efficacité climatique.

« L'électricité française, fortement décarbonée, est un outil fort sur lequel l'industrie doit impérativement s'appuyer pour espérer réduire ses émissions de 81 % d'ici 2050 »



13. Cela représentera 156 à 312 ktH₂, soit une consommation de 9 à 8 TWh d'électricité nécessaire pour alimenter un parc d'électrolyseur de 1,7 à 3,5 GW.



Recommandation 1

Mettre en place plus rapidement les aides et assurer leur pérennité au-delà du plan de relance.

Le plan de relance a permis notamment de concrétiser et d'accélérer des projets de décarbonation et d'efficacité énergétique construits en amont de ce plan. Afin de garantir un niveau d'efforts importants de la part des industriels, il convient de garantir une plus grande visibilité sur des soutiens publics et la bonne articulation des différentes aides (Plan de relance, CEE, Fonds Chaleur, etc.) entre elles.



Recommandation 2

Soutenir les investissements de modernisation et de décarbonation de l'outil industriel national.

Déployer des mesures ciblées de soutien économique afin d'exploiter notamment les gisements d'efficacité énergétique, de récupération de chaleur fatale, d'électrification des procédés (pompes à chaleur, fours électriques...) et de production de chaleur renouvelable est essentiel. Pour cela, les CEE peuvent être mobilisés, en accélérant le traitement des opérations spécifiques et en autorisant un plus grand nombre d'opérations standardisées dans les sites de 20 à 50 MW soumis à ETS. Cela suppose également que, par cohérence avec l'esprit général du dispositif, l'ensemble des évaluations s'appuie sur des calculs réalisés en énergie finale.

Il convient de définir en complément des mécanismes d'aide existants, un mécanisme de soutien spécifique à l'électrification des procédés et à la production d'utilités en s'appuyant sur une articulation entre une aide à l'investissement et une aide au fonctionnement et qui permette d'offrir de la visibilité aux industriels.

Pour la récupération de chaleur fatale, le regroupement de sites au sein de plateformes industrielles doit être incité pour y valoriser plus facilement les excédents d'énergie, gage également de compétitivité dans le cadre de projets de relocalisation.



Recommandation 3

Insuffler une dynamique industrielle de l'hydrogène bas carbone.

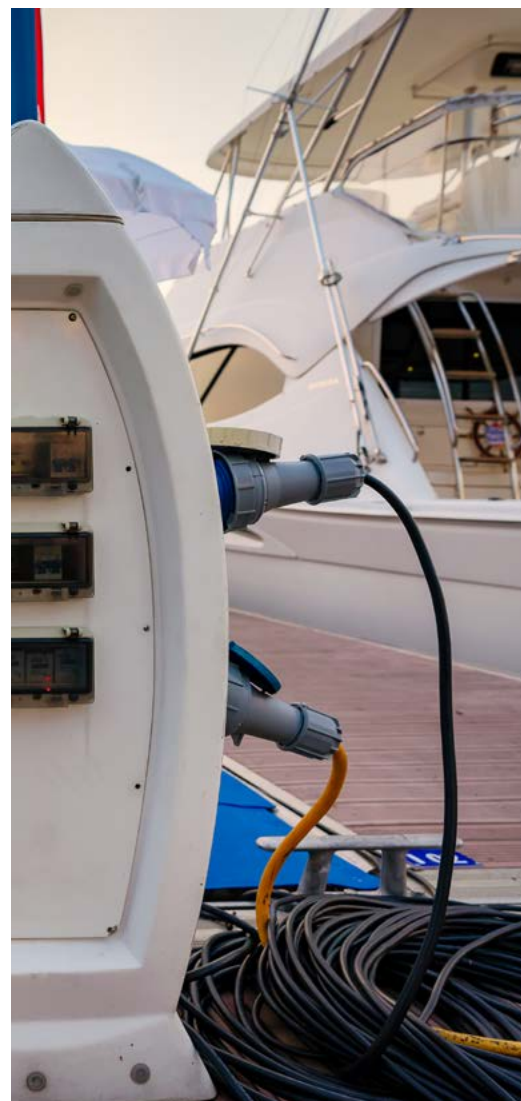
Pour traiter le besoin de visibilité de long terme pour les industriels, il est nécessaire comme le propose la Commission européenne dans son projet de Green Deal Recovery Package ainsi que le gouvernement français dans l'ordonnance du 18 février de s'appuyer sur des Contrats Carbone pour Différence (CCfD), comblant ainsi l'écart de compétitivité de l'hydrogène décarboné pour des usages industriels. Afin d'atteindre l'objectif de 6,5 GW de capacité d'électrolyse installée en 2030, la France pourrait planifier un calendrier d'appels d'offre semestriels de capacité croissante, avec un premier lot de 500 MW à attribuer dès janvier 2022.

Comment développer l'électromobilité ?

Contrairement aux secteurs cités précédemment, **le transport reste le seul secteur n'ayant pas baissé ses émissions de CO2 depuis 1991, le développement de la mobilité ayant contrebalancé les efforts technologiques.** De même, le secteur du transport routier est en cause de 48 000 décès prématurés par an en France. Santé publique France (SPF) estime que la pollution d'air dans les zones les plus exposées diminue une espérance de vie d'une personne de 30 ans jusqu'à 27 mois¹⁴. Dans le cadre du Green Deal, la Commission européenne a fixé un objectif de 13 millions de véhicules électriques en circulation en 2025 au sein de l'Union européenne ainsi qu'1 million de points de recharge ouverts à public.

La crise sanitaire a bouleversé le monde entier en mettant en question les politiques menées depuis des années. Ainsi, lors du premier confinement en mars 2020, **l'ensemble de grandes villes ont connu une chute sans précédent de niveaux de concentrations de NOx (jusqu'à 50 %) et une baisse de 15 % de particules fines.** Selon un sondage porté par l'ONG Transport & Environnement¹⁵, **84 % des Européens souhaite que les objectifs climatiques en termes de transport soient augmentés après la crise.** Pour cette raison, l'UFE ainsi que la Plateforme¹⁶ pour l'Electromobilité se sont adressées à la Commission Européenne pendant le confinement en mars 2020 pour faire de l'électromobilité un des piliers économiques de la sortie de crise grâce au renforcement des normes CO2 pour les véhicules et au développement des aides stimulant la demande.

Avec son mix électrique bas carbone, la France bénéficie d'un avantage important pour décarboner le transport (notamment les voitures) grâce à la mobilité électrique. Pour cette raison, elle a fait du développement de l'électromobilité un élément de relance au printemps 2020 et un pilier de la fin de ventes des voitures polluantes d'ici à 2040 grâce à des aides renforcées à l'achat d'un véhicule électrique neuf ou d'occasion ainsi que celles au déploiement des bornes de recharge ouverts au public. Ces mesures ont déjà **porté leurs fruits pour le développement de l'électromobilité en France. Ainsi, la part du marché de véhicules électriques neufs s'élève à 13 % à fin mars 2021 contre à peine 1 % avant 2020. Le marché d'occasion représente 25 % de transactions électromobiles au premier trimestre 2021, soit une hausse de 7 % en un an**¹⁷.



« Avec son mix électrique bas carbone, la France bénéficie d'un avantage important pour décarboner le transport grâce à la mobilité électrique. »

14. <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-quels-sont-les-risques#:~:text=Cette%20C3%A9valuation%20a%20montr%C3%A9%20que,les%20zones%20les%20plus%20expos%C3%A9es.>

15. Le sondage fait par YouGov dans 12 pays européens pour l'ONG Transport & Environnement

16. <https://www.platformelectromobility.eu/wp-content/uploads/2018/02/Platform-letter-to-Commission-President-Van-der-Leyen.pdf>

17. Données AAA_Data pour l'UFE au 1 avril 2021



Recommandation 1

Accélérer l'usage de véhicules électriques en France.

Il faut assurer à la fois la demande et l'offre de la mobilité électrique. A cette fin, il est important de prolonger le bonus jusqu'au moment où le prix d'un véhicule électrique devient accessible aux utilisateurs et de l'étendre aux poids lourds électriques. D'autre part, le marché de VE d'occasion doit être soutenu, tout comme leetrofit, car ils permettent aux foyers moins favorisés d'acquérir plus facilement un véhicule électrique, ou bien la baisse du seuil du malus (actuellement à hauteur de 128 gCO₂/km) pour orienter les achats vers les véhicules les moins émetteurs de GES. Enfin, une part importante du coût des véhicules électriques provient de la fabrication de la batterie aujourd'hui principalement réalisée en Asie. Afin de relocaliser une part importante de la valeur de ces véhicules, et de bénéficier de son mix électrique décarboné, la France doit continuer d'aider au développement de la filière de batterie sur son sol.



Recommandation 2

Renforcer l'installation de bornes de recharge publiques et privées.

La complémentarité des différents types de recharge est essentielle pour couvrir tous les usages du véhicule électrique en France. En effet, pour les déplacements dans les zones urbaines, la recharge privée (à domicile ou sur le lieu de travail) sera largement majoritaire tandis que la recharge publique servira d'appoint pour les utilisateurs de véhicules électriques dans les villes. En complément il convient de développer un réseau recharge ultra-rapide sur le réseau routier national (concédé et non concédé) pour répondre aux besoins lors de trajets à longue distance.

Afin d'atteindre l'objectif de 100 000 points de recharge d'ici à fin 2021 et d'accompagner le marché de véhicules électriques des prochaines années, il est important que le schéma directeur du déploiement des bornes de recharge ouvertes au public soit obligatoire pour toutes les collectivités, au moins celles qui instaurent des zones à faibles émissions.

Ce type de schéma doit être appliqué également pour le déploiement de bornes sur autoroutes afin d'avoir une cohérence, au niveau national, de la recharge ultra rapide. L'UFE avec l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)¹⁸ ont appelé à une politique plus ambitieuse concernant le déploiement des bornes rapides sur les grands axes routiers afin de garantir un voyage pour les utilisateurs de véhicules électriques en toute sérénité. La France doit développer un vrai réseau de stations de recharge rapide sur les aires de service couvrant l'ensemble du territoire, soit tous les 50 km.

A cet égard, afin de limiter le recours au Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE) et donc à l'utilisation de la facture des ménages pour financer la politique publique, le Gouvernement doit prévoir un fonds ad-hoc pour l'accompagnement de déploiement des bornes ultra rapides sur autoroutes faute de rentabilité pour les opérateurs de recharge.

18. <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/l-avenir-de-la-voiture-electrique-de-masse-se-joue-maintenant-877577.html>



Recommandation 3

Promouvoir le développement de services de la recharge intelligente (V1G et V2G).

La recharge intelligente de véhicules électriques facilite l'intégration des énergies renouvelables au réseau électrique et permet également de réduire la facture d'électricité des utilisateurs de véhicules électriques. Il est donc important de lever les barrières réglementaires existants sur l'exploitation de cette technologie (définition de la consommation finale, de stockage mobile, règles de participation aux mécanismes de services systèmes et d'ajustement, etc.) et assurer l'accès non discriminatoire aux batteries de véhicules électriques aux fournisseurs d'électricité¹⁹.



Recommandation 4

Promouvoir l'électrification des transports collectifs et des premiers échelons de mobilité lourde

La compétitivité du véhicule à batterie évolue rapidement et commence à « mordre » sur des segments qui pouvaient sembler difficile d'accès comme le transport de marchandise à des échelons régionaux. Cette perspective, qui permet de disposer de chaîne logistique continue pour l'accès aux zones à faibles émissions doit être encouragée par un soutien à l'acquisition de ces véhicules et à leur utilisation en zone dense.

Pour les transports collectifs, la recharge au dépôt constitue une condition souvent nécessaire d'un basculement vers une solution électrique. Elle doit être encouragée.



Recommandation 5

Accompagner l'électrification de la mobilité fluviale en soutenant notamment l'installation de bornes de recharge le long des axes fluviaux

Le transport fluvial joue un rôle important pour acheminer de manière massifiée des marchandises au cœur des grands centres urbains français. Il est également porteur d'une activité touristique au sein des territoires français. Ainsi, le verdissement du transport de passagers ou de marchandises par voie fluviale doit être soutenu grâce au déploiement de bornes permettant l'électrification à quai et la recharge des bateaux pour limiter aussi bien la pollution atmosphérique que les émissions de CO₂. La transition énergétique pour ce mode de transport passera également par un soutien accru au développement de bateaux et de péniches à motorisation électrique.

19. <https://ufe-electricite.fr/publications/prises-de-position/article/position-de-l-ufe-relative-a-l-acces-aux-donnees-des-vehicules-electriques-dans>

Union Française de l'Électricité
3, rue du 4 septembre - 75002 PARIS

www.ufe-electricite.fr

