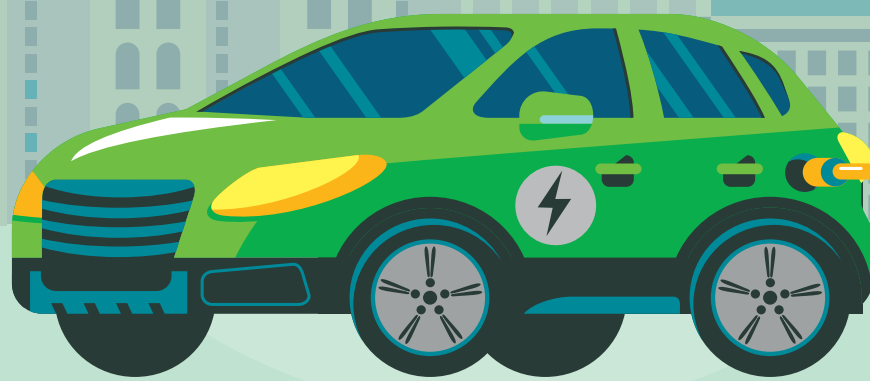




L'UFE s'engage pour une mobilité propre

La Commission européenne a présenté en 2017 sa stratégie « Europe on the Move » composée de plusieurs paquets législatifs afin d'accompagner avec ambition la mutation du secteur des transports vers une mobilité bas-carbone. Cette transition est aujourd'hui nécessaire car les émissions du secteur du transport sont les seules à augmenter de façon continue depuis 1990 et représentent le quart des émissions européennes de gaz à effet de serre, dont près de trois-quarts sont émises par le transport routier. Dans les villes, la pollution de l'air, responsable d'environ 400 000 décès prématurés par an en Europe selon l'Agence européenne pour l'environnement, et la pollution sonore sont des problématiques dont les pouvoirs publics doivent désormais également se saisir. En septembre 2018, la Cour des comptes européenne a également alerté les États sur la qualité de l'air dans l'UE en appelant à davantage d'actions efficaces de la Commission européenne et des États membres.



La mobilité électrique, une solution d'avenir

Face à ces problèmes, la mobilité électrique s'impose comme une solution d'avenir. À l'échappement, les véhicules électriques n'émettent ni CO₂, ni particules polluantes. Ils sont également quasiment silencieux. La mobilité électrique permet de résoudre une triple équation pour concilier transport, environnement et santé publique et possède de multiples autres avantages :



Production électrique décarbonée : L'industrie électrique européenne s'est engagée à décarboner totalement la production d'électricité « bien avant 2050 ». Par ailleurs, la chaîne de traction électrique est plus efficace que la chaîne thermique. L'usage de véhicules électriques participe à la décarbonation de l'économie et à la réalisation de l'Accord de Paris.



Système électrique prêt : Électrifier la moitié des véhicules circulant en Europe (environ 125 millions) représenterait une demande additionnelle d'électricité de moins de 8,7 %. Cela représente une augmentation de la demande d'électricité de 0,5 % par an, quand l'augmentation annuelle moyenne en Europe depuis 1990 est de 1,3 %. S'agissant des pics de consommation, ceux-ci peuvent être facilement absorbés par les réseaux électriques dès lors qu'un pilotage tarifaire simple du type Heure Pleine/Heure Creuse déjà utilisé par les gestionnaires de réseaux ou des solutions de recharge intelligente sont mis en place.



Coûts en baisse : Le coût des batteries a chuté de 60 % entre 2010 et 2015. Les premiers retours d'expérience sur leur durée de vie sont positifs : initialement prévues pour un usage pendant 7-8 ans, toutes les batteries de véhicule ont actuellement eu une durée de vie plus longue. Le coût de maintenance d'un véhicule électrique est également plus faible que celui d'un véhicule thermique. Tout cela permet d'envisager que le coût total de possession d'un véhicule électrique soit égal à celui d'un véhicule thermique en 2022.



Transition énergétique : Les véhicules électriques branchés 95 % du temps sur le réseau électrique, à la maison ou au travail, permettent de stocker de l'énergie, voire déplacer la consommation d'énergie en période de pic, apportant une flexibilité accrue au système électrique. Ils contribuent ainsi à l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau électrique et participent à la transition énergétique.



Économie circulaire : Les batteries disposent d'une seconde vie contribuant au stockage de l'énergie. De plus, dans son initiative sur les batteries, la Commission européenne prévoit de développer le recyclage des matières premières nécessaires aux batteries en Europe.



Compétitivité industrielle : Face au développement significatif de l'électromobilité dans certaines parties du monde, notamment en Chine et aux États-Unis, le développement de la mobilité électrique participe à une véritable politique industrielle européenne. Il permet ainsi à l'Union européenne de rester compétitive, dans un secteur où elle est historiquement leader.



Emploi : Une étude de la Fondation européenne pour le climat a évalué le nombre de création d'emplois induit par le véhicule électrique entre 501,000 and 1,1 million d'emplois net supplémentaires en Europe.



Plusieurs textes législatifs actuellement en cours de négociation peuvent rendre possible le développement de la mobilité électrique.

L'UFE porte les priorités et recommandations suivantes

DIRECTIVE "EUROVIGNETTE"

Extension du fléchage des recettes : l'UFE propose de permettre aux Etats-Membres de flécher les revenus liés à la taxation de la pollution atmosphérique et sonores ainsi que ceux liés aux redevances d'infrastructure vers la promotion du transport durable et le développement d'infrastructures pour carburants alternatifs.

Meilleure application du principe pollueur-payeur : l'UFE recommande de rendre obligatoire la taxation des externalités négatives des poids lourds, afin qu'ils participent pleinement à l'atteinte des objectifs européens de décarbonation.

REGLEMENT SUR LES STANDARDS D'EMISSIONS DE CO2 DES VEHICULES LEGERS

Rehaussement de l'ambition : l'UFE recommande d'accroître significativement les objectifs de réduction des émissions de CO2 du parc automobile.

Opposition à l'octroi de bonus d'émissions de CO2 : l'UFE est opposée au système de bonification, représentant un non-sens climatique. En lieu et place de cette mesure, l'UFE propose de mettre en place des quotas de ventes ambitieux de véhicules à faibles émissions de CO2 et de polluants atmosphériques par constructeur automobile, ainsi que la mise en place de pénalités lorsque ces quotas ne sont pas atteints.

DIRECTIVE SUR LES VEHICULES PROPRES (CVD)

Augmentation des objectifs d'acquisition de véhicules à faibles émissions par les pouvoirs publics : l'UFE recommande, a minima, de doubler les objectifs, soit un objectif de 70 % pour la France. En effet, alors que les objectifs d'acquisition de véhicules à faibles émissions de la directive sont supposés tirer le marché vers le haut (35% pour la France en 2030), ils se trouvent être inférieurs à certaines prévisions de marché et insuffisants pour atteindre les objectifs européens de décarbonation pour 2030. Par exemple, ING prévoit plus de 50% de parts de marché pour les véhicules électriques en 2030.

Valorisation des bus à faibles émissions : l'UFE recommande de porter à 100% les objectifs d'acquisition de bus à faibles émissions par les pouvoirs publics en 2030 afin de rattraper le retard constaté sur le marché européen. En 2016, 160 000 bus électriques ont été vendus en Chine alors que le parc total européen était de 1273 unités.

Elargissement du périmètre de la directive : l'UFE se félicite de l'extension du périmètre de la directive (notamment aux véhicules en leasing ou en location) et recommande d'y inclure également les flottes de taxis et celles de collecte des ordures ménagères et des services de livraison.



La mobilité électrique en France

LE CADRE REGLEMENTAIRE

Un cadre réglementaire favorable

Au-delà du soutien financier accordé aux acheteurs de véhicules électriques, la réglementation française présente plusieurs dispositions favorables aux véhicules électriques (obligation de précabler les bâtiments tertiaires construits après 2011, existence d'un droit à la prise dans les copropriétés d'habitation).

Annnonce de la fin de ventes des véhicules émettant des gaz à effet de serre à l'horizon 2040

Le 6 juillet 2017, Nicolas Hulot, alors ministre de la Transition écologique et solidaire, a dévoilé le Plan Climat du Gouvernement préparé à la demande du Président de la République. Pour réaliser les engagements de l'accord de Paris, ce Plan Climat vise à mettre fin à la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre d'ici à 2040.

Une filière automobile en route vers l'électromobilité

La filière automobile a signé en mai 2018 un contrat d'engagement avec le gouvernement français afin de quintupler d'ici 2022 la part de marché des véhicules électriques. De son côté le gouvernement s'engage à maintenir un ratio d'une infrastructure de recharge publique pour 10 véhicules électriques en circulation.

Projet de Loi d'orientation des mobilités

Ce projet de texte en cours de finalisation sera le vecteur législatif pour la mise en œuvre concrètes de plusieurs mesures relatives à la mobilité propre comme par exemple la mise en place de zones à faible à émission dans les grandes agglomérations françaises.



LA MOBILITE ELECTRIQUE EN FRANCE EN CHIFFRE

150 000

Le nombre de véhicules électriques circulant en France en septembre 2018. En 2017, la France est le deuxième pays européen ayant enregistré le plus grand nombre de vente de véhicules électrique (plus de 30 000), après la Norvège.

1 million

Objectif de véhicules électriques dans le parc automobile français en 2023, fixé par l'actuelle Programmation Pluriannuelle de l'Energie : 600 000 électriques et 400 000 hybrides rechargeables.

23 019

Nombre de bornes de recharge ouvertes au public en France au 1^{er} septembre 2018 réparties dans plus de 8 000 stations. La France devance largement les recommandations de la directive AFI (1 borne pour 10 véhicules) et stimule ainsi la demande des particuliers et l'offre des constructeurs.

1 à 2 €

Coût de l'électricité consommée par un véhicule électrique pour parcourir 100 km selon l'estimation des principaux constructeurs.

10 000€

Montant maximal des aides accordées par l'État aux Français faisant l'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride.

Au niveau européen, l'UFE est membre de :

PLATFORM FOR
electromobility

 **MARKET PARTIES PLATFORM**
Linking Energy Markets

eurelectric

Contacts UFE

Pauline FOURNOLS, Chargée de mission Affaires européennes et mobilité, pauline.fournols@ufe-electricite.fr
Valentin GROS, Responsable Affaires européennes et internationales, valentin.gros@ufe-electricite.fr
Mathias LAFFONT, Responsable Affaires économiques et mobilité, mathias.laffont@ufe-electricite.fr