

SYNTHÈSE

CONTRIBUTION DE L'UFE À L'ÉLABORATION DU PLAN D'ÉLECTRIFICATION DES USAGES

AVRIL 2026

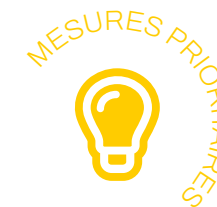
Dans un contexte de multiplication des crises géopolitiques, alors que certains de nos partenaires historiques affirment leur « domination énergétique », la souveraineté énergétique s'impose plus que jamais comme une priorité stratégique pour la France. Notre dépendance aux énergies fossiles importées, qui couvre environ 60 % de nos consommations, constitue, à cet égard, une vulnérabilité majeure : elle pèse encore près de 60 milliards d'euros chaque année dans la balance commerciale et nous expose directement à des intérêts étrangers. Face à ce constat, l'électrification des usages apparaît comme un des leviers concrets et efficaces pour renforcer notre souveraineté énergétique. En s'appuyant sur une électricité produite en France et décarbonée à plus de 95 %, elle permet également de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre tout en maîtrisant la facture énergétique, au bénéfice des ménages comme des entreprises.

En décembre dernier, l'UFE a publié [sa contribution](#) à l'élaboration d'un plan d'électrification. En mars 2026, le Gouvernement a annoncé le lancement de groupes de travail sectoriels pour construire un plan national d'électrification des usages, en appelant notamment à privilégier des mesures non budgétaires et non législatives.

Fondée sur sa contribution active au sein des groupes de travail, l'UFE propose, par le présent document complémentaire, quinze mesures jugées prioritaires en raison de leur efficacité, de leur faible coût et de leur mise en œuvre rapide, conformément aux orientations gouvernementales.

LES 15 MESURES PRIORITAIRES SELON L'UFE

POUR ÉLECTRIFIER LA FRANCE



MESURES À DESTINATION DES ACTEURS PUBLICS

| Mesure 1 ●●

Éliminer les énergies fossiles des bâtiments publics et des flottes publiques

| Mesure 2 ●

Planifier, simplifier et valoriser l'installation de pompes à chaleur pilotables

| Mesure 3 ●●●●

Faire des outils de financement des soutiens à l'électrification

MESURES À DESTINATION DES PARTICULIERS

| Mesure 4 ●

Renforcer les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules électriques particuliers

| Mesure 5 ●

Généraliser le « Permis de conduire électrique »

| Mesure 6 ●●

Accélérer le déploiement des bornes de recharge dans le résidentiel collectif

| Mesure 7 ●

Lancer un programme subventionné pour la location avec option d'achat de pompes à chaleur pilotables

| Mesure 8 ●

Instaurer un « droit à la PAC » pour accélérer l'électrification des logements collectifs

MESURES À DESTINATION DES PROFESSIONNELS

| Mesure 9 ●

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

| Mesure 10 ●

Simplifier les procédures d'électrification de l'industrie

| Mesure 11 ●

Optimiser les coûts et les procédures de raccordements

| Mesure 12 ●

Accélérer le déploiement des poids lourds électriques

| Mesure 13 ●

Garantir le maillage du territoire en bornes de recharge pour les poids lourds électriques en itinérance

MESURES TRANSVERSES

| Mesure 14 ●●●

Créer et promouvoir une plateforme regroupant l'ensemble des informations et dispositifs d'aide à l'électrification (publics, privés, nationaux et locaux)

| Mesure 15 ●●●

Déployer une campagne de communication et de sensibilisation sous la bannière « 2026 l'année de l'électrification des usages »

Chaque mesure est associée à une ou plusieurs couleurs indiquant le(s) secteur(s) :

● Transport ● Bâtiment ● Industrie

MESURES

À DESTINATION DES ACTEURS PUBLICS

| Mesure 1 ●●●

Éliminer les énergies fossiles des bâtiments publics et des flottes publiques

BÂTIMENTS PUBLICS

- **Rendre obligatoire la réalisation d'une étude de sortie des énergies fossiles pour chaque bâtiment public d'ici 5 ans.**
- **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.
- **Rendre public le suivi de l'atteinte de cet objectif**, en lien avec la plateforme OPERAT qui recueille et suit les consommations d'énergie d'une partie du parc tertiaire.

FLOTTES PUBLIQUES

- **Renforcer l'électrification des flottes publiques à travers l'augmentation des objectifs de renouvellement auxquels sont soumis l'État, les collectivités territoriales et les pouvoirs adjudicateurs dans le code**

de la commande publique. Dans un premier temps, une circulaire du Premier ministre pourrait prévoir que les ministères et services déconcentrés de l'État privilégient, lors du renouvellement de leurs flottes, l'acquisition de véhicules électriques écoscorés.

Viser une flotte 100 % électrique d'ici cinq ans représenterait un surcoût estimé à 650 M€ par an (installations des bornes de recharges incluses), réparti entre l'État, les collectivités territoriales et les autres acteurs publics, n'impacterait que partiellement le budget de l'État. En outre, cette électrification générerait à l'usage des économies significatives de carburant, un plein électrique revenant environ trois fois moins cher qu'un plein d'essence au kilomètre parcouru¹. Dans cette perspective, l'électrification complète de la flotte publique permettrait d'éviter la consommation d'environ 400 millions de litres de carburant par an, soit une économie de l'ordre de 500 M€ par an pour les finances publiques².

| Mesure 2 ●

Planifier, simplifier et valoriser l'installation de pompes à chaleur pilotables

- **Faire de la pompe à chaleur pilotable la solution privilégiée lors des rénovations lorsque le raccordement à un réseau de chaleur ou de froid efficace est impossible.** En outre, encourager l'électrification des réseaux de chaleur.

- **Intégrer des objectifs de déploiement des pompes à chaleur 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.
- **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 dans les dispositifs publics comme les certificats d'économies d'énergie (CEE) 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.

| Mesure 3 ●●●

Faire des outils de financements des soutiens à l'électrification

- **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 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.
- **Dédier un volet du programme France 2030 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).**
- **Créer un fonds obligataire vert pour financer un grand plan de déploiement de pompes à 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.

Un fonds obligataire vert permettrait de financer *via* des prêts bonifiés et/ou des subventions les pompes à chaleur qui devront être installées pour atteindre les objectifs de la SNBC3. **Le coût net pour les finances publiques serait limité à une centaine de millions d'euros par an**, correspondant principalement au risque de défaut et aux frais de gestion, les économies d'énergie contribuant à sécuriser la capacité de remboursement des ménages.

Par ailleurs, **un renforcement de 25 % du programme ACTEE entre 2026 et 2031 se traduirait par une enveloppe supplémentaire d'environ 65 M€ sur la même période**, financée par le dispositif des certificats d'économies d'énergie.

Enfin, le fléchage des financements existants (Fonds Vert, France 2030) vers l'électrification permettrait de soutenir ces investissements sans mobilisation de nouvelles ressources budgétaires.

¹ L'UFE et l'AVERE, Pilotage de la recharge des véhicules électriques : un levier pour le pouvoir d'achat des ménages et l'équilibre du réseau électrique, 2026

² Estimation conservatrice réalisée sur la base d'un prix du carburant à 1,80 €/L et d'un coût de la recharge à domicile à 0,20 €/kWh.



MESURES

À DESTINATION DES PARTICULIERS

| Mesure 4 ●

Renforcer les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules électriques particuliers

- **Mettre en place une prime à la conversion financée par les certificats d'économie d'énergie (CEE)** afin d'accélérer la conversion du parc automobile des véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Cela pourrait se traduire par l'évolution du dispositif « Coup de pouce véhicules particuliers électriques » en cas de remise d'un véhicule thermique (fiche CEE TRA-EQ-117) en appliquant une bonification supplémentaire en fonction de la typologie du véhicule mis au rebut.

Le gisement CEE nouvellement accessible pour 2026 serait d'environ 60 millions d'euros. Ce montant équivaut à une surprime de 1 500 € pour 40 000 véhicules aidés sur l'année (soit 25 % des véhicules électriques achetés par des particuliers en 2025).

- **Renforcer le *leasing* social pour les véhicules électriques**
 - › Étendre le dispositif aux véhicules d'occasion qui n'ont pas déjà bénéficié de

CEE ou d'aides publiques afin d'éviter un double soutien pour un même véhicule.

- › Proposer deux sessions du dispositif par an.
- › Augmenter le nombre de ménages bénéficiaires du dispositif à 70 000 à chaque édition, donc 140 000 au total, contre 50 000 aujourd'hui.
- › Prévoir une trajectoire pluriannuelle du dispositif au sein de la sixième période des CEE.

Soutenir 140 000 véhicules par an grâce à cette mesure représenterait une enveloppe globale d'1 milliard d'euros financée dans le cadre des certificats d'économies d'énergie. Répétée jusqu'en 2030, 700 000 ménages précaires pourraient passer à l'électromobilité.

| Mesure 5 ●

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.
- **Inciter 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 pourrait être 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 pour soutenir le *leasing* de véhicule électrique à double commande, prêt à taux zéro (PTZ) pour financer un véhicule électrique à double commande).

Pour une heure de conduite durant laquelle environ 50 km sont parcourus, 3 L de gazole sont consommés pour un coût actuellement compris entre 4,80 € et 6,60 €. En véhicule électrique, cette même heure reviendrait à moins d'1,50 €. Pour 20 heures de conduite, c'est donc une économie comprise entre 80 € et 100 € pour l'auto-école qui pourrait être en partie répercutée sur le prix du permis.

- **Étendre le prêt à taux zéro (PTZ) proposé pour le permis de conduire (« permis à un euro par jour ») afin d'inclure le *leasing* d'un premier véhicule électrique, réservé aux jeunes conducteurs modestes de moins de 25 ans.** Cette mesure permettrait aux jeunes conducteurs de bénéficier d'un permis accessible financièrement *via* le PTZ existant et d'un véhicule électrique dès l'obtention de leur permis, *via* une extension du PTZ.

| Mesure 6 ●●

Accélérer le déploiement des bornes de recharge dans le résidentiel collectif

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



| Mesure 7 ●

Lancer un programme subventionné pour la location avec option d'achat de pompes à chaleur pilotables

- Mettre en place un dispositif de soutien au déploiement d'offres de location longue durée et/ou avec option d'achat pour des pompes à chaleur, sur des durées de 15 à 20 ans correspondant à la durée de vie des équipements, conformément aux recommandations de la Commission européenne. Un groupe de travail examinerait les modalités de financement d'un tel programme, son articulation avec les aides existantes, les publics prioritaires ainsi que les critères d'éligibilité.

Le dispositif pourrait reposer sur des offres d'abonnement, afin de lisser le coût d'une pompe à chaleur, aujourd'hui compris entre 10 000 € et 15 000 € hors aides, via un abonnement de l'ordre de 100 €/mois. Ces offres pourraient être sécurisées par une garantie de l'État, notamment dans le cadre de contrats de performance énergétique assurant un niveau minimal d'économies d'énergie.

| Mesure 8 ●

Instaurer un « droit à la PAC » pour accélérer l'électrification des logements collectifs

- Rendre obligatoire une étude technico-économique relative à l'installation de pompes à chaleur individuelles et collectives pour les copropriétés encore chauffées aux énergies fossiles. L'installation d'une pompe à chaleur 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 pompe à chaleur 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 précitée et une présomption de vote favorable.

Le coût moyen par copropriété de la réalisation de ces études technico-économiques, comprenant un audit énergétique et une étude de faisabilité, aide de l'Anah déduite, serait compris entre 5 000 € et 12 000 €.

MESURES

À DESTINATION DES PROFESSIONNELS

| Mesure 9 ●

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 ».

Selon une analyse du potentiel technique d'électrification des procédés industriels thermiques menée en 2021 par le CEREN, la consommation électrique supplémentaire liée au déploiement des chaudières électriques, des fours électriques et de la compression mécanique de vapeur **pourrait générer jusqu'à 20 TWh de consommation d'électricité supplémentaire par an** en substitution d'énergies fossiles.

| Mesure 10 ●

Simplifier les procédures d'électrification de l'industrie

- **Créer un guichet unique pour l'électrification de l'industrie.** Ce guichet serait 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, en particulier concernant l'industrie diffuse. 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 comme BPI France.

Actuellement, les délais globaux s'étendent généralement sur 30 à 48 mois. En coordonnant les étapes administratives et environnementales, de montage et de sécurisation des aides et les demande de raccordement, **un guichet unique permettrait de réduire ces délais de plusieurs mois.** Au-delà du gain de temps administratif, l'enjeu est également d'apporter un accompagnement opérationnel renforcé dès l'amont des projets, afin de faciliter leur concrétisation et d'en sécuriser toutes les étapes.

| Mesure 11 ●

Optimiser les coûts et les procédures de raccordements

- **Permettre l'anticipation et la mutualisation des coûts de raccordement pour accompagner l'électrification des zones à forte demande.** Pour ce faire, 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. Le dispositif bénéficierait aussi à la mobilité électrique, par exemple afin d'accélérer le déploiement des bornes de recharge pour les 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 dimensionner le réseau électrique au-delà des besoins induits par cette seule demande, en anticipant les besoins énergétiques des futurs utilisateurs de la zone.

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**, ce qui peut contribuer à l'attentisme de nombreux acteurs pourtant à fort potentiel d'électrification. Cela peut donc générer un immobilisme de l'écosystème dans des secteurs à fort potentiel d'électrification.

| **Mesure 12** ● **Accélérer le déploiement des poids lourds électriques**

- **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.

Le coût du suramortissement applicable aux poids lourds électriques actuellement en vigueur représenterait une dépense fiscale estimée à environ 30 M€ en 2025³. Augmenter temporairement le taux de suramortissement pour toutes les catégories de poids lourds électriques de plus de 3,5 t à 150 % correspondrait, pour 1 000 véhicules immatriculés par an, à **une dépense fiscale d'environ 100 M€ supplémentaires**.

- **Exonérer les poids lourds zéro-émission de taxe annuelle sur les véhicules lourds et de frais d'immatriculation**. Une telle mesure

permettrait de contribuer à la réduction du coût total d'utilisation d'un véhicule électrique mais également d'envoyer un signal politique clair en faveur de l'électrification du transport public routier de marchandises.

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. **En 2025, la taxe annuelle sur les véhicules lourds générerait moins de 200 M€ de recettes publiques⁴**. Compte tenu du faible taux d'électrification du parc roulant de poids lourds (2 % fin 2025), une telle exonération aurait un impact limité sur les finances publiques de l'ordre de 6 M€.



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 ADVENIR.

À l'heure actuelle, la France compte uniquement 56 stations dédiées à la recharge des poids lourds en itinérance et moins d'une centaine de points de recharge⁸. **L'extension du programme ADVENIR pourrait être financé à hauteur de 100 M€ sur 5 ans par les CEE.**

- **Étendre le dispositif de remboursement de l'accise sur les produits pétroliers à l'accise sur l'électricité utilisée pour la recharge des poids lourds électriques.** L'accise sur l'électricité consommée par un poids lourd électrique pourrait être remboursée à 100 % jusqu'en 2030. Assurer une telle équité fiscale encouragerait les transporteurs à électrifier leurs flottes de poids lourds.

Le remboursement intégral représenterait un gain d'environ 1 728 € par camion, soit une dépense fiscale pour l'État de l'ordre de 3,5 millions d'euros pour l'ensemble du parc électrique compte tenu de la taille encore limitée du parc actuel de poids lourds électriques (inférieur à 2 000 véhicules). **Ce dispositif permettrait aux transporteurs de récupérer environ 10 % du coût total d'un plein électrique⁵.**

- **Rendre obligatoire une différenciation tarifaire au péage pour diminuer le coût de possession des poids lourds électriques.**

En appliquant la réduction de péage maximale prévue par la directive, un transporteur longue distance pourrait bénéficier d'une réduction du coût total de possession allant jusqu'à 7 500 € / an sur un tracteur routier électrique⁷. Avec un péage moyen de 0,13 €/km, cette exonération permettrait de **réduire le coût total de possession des poids lourds zéro-émission d'environ 10 %**, renforçant leur compétitivité par rapport à leur équivalent thermique.

- **Mettre en place une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro émission pour les grands donneurs d'ordre** constitue un levier essentiel pour accélérer la décarbonation du transport routier de marchandises.

| **Mesure 13** ●

Garantir le maillage du territoire en bornes de recharge pour les poids lourds électriques en itinérance

- **Étendre le programme ADVENIR aux**

³ Si le montant n'est pas détaillé dans la loi de finances pour 2026, l'UFE propose l'estimation suivante : en se fondant sur un marché annuel d'environ 50 000 immatriculations de poids lourds en France, et une part de marché de l'électrique de 2 % en 2025 (soit environ 1 000 véhicules), on peut estimer la dépense fiscale associée.

⁴ Union TLF, Alléger la fiscalité du transport routier de marchandises : contribution à la Conférence « Ambition France Transport – Atelier 2 (note économique) », 26 mai 2025.

⁵ En France, avec environ 2 000 camions électriques circulant aujourd'hui, chacun parcourant en moyenne 50 000 km par an et consommant 130 kWh pour 100 km, la consommation annuelle par véhicule s'élève à 65 MWh. Avec un taux d'accise de 26,58 €/MWh, le remboursement intégral représenterait un gain d'environ 1 728 € par camion et de près de 3,46 millions d'euros pour l'ensemble du parc électrique.

⁶ Cargors, *Impact van tolheffingen en milieuzones op wegtransportkosten in Europa (2024–2026)*, 2025.

⁷ Transport & Environnement, *Poids lourds électriques : comment transformer l'essai*, octobre 2025

⁸ European Alternative Fuels Observatory (EAFO), *Heavy-Duty Electric Truck Charging Infrastructure in Europe: EAFO Data Update – November 2025*, 18 décembre 2025.

MESURES

TRANSVERSES

| Mesure 14 ●●●●

Créer et promouvoir une plateforme regroupant l'ensemble des informations et dispositifs d'aide à l'électrification (publics, privés, nationaux et locaux)

Une telle plateforme prendrait la forme d'un portail centralisé visant à orienter de façon simplifiée les particuliers, les collectivités et les entreprises vers le dispositif d'aide le plus adapté à leur besoin. En effet, les tentatives de création de « guichets uniques » des aides existantes sont souvent mal connues et dispersées (France Rénov' pour les particuliers, Agir pour la transition pour les collectivités et entreprises, Agence des services de paiement, etc.). En outre, cette plateforme proposerait un calculateur en ligne pour estimer les économies financières réalisables en passant à des solutions électriques.

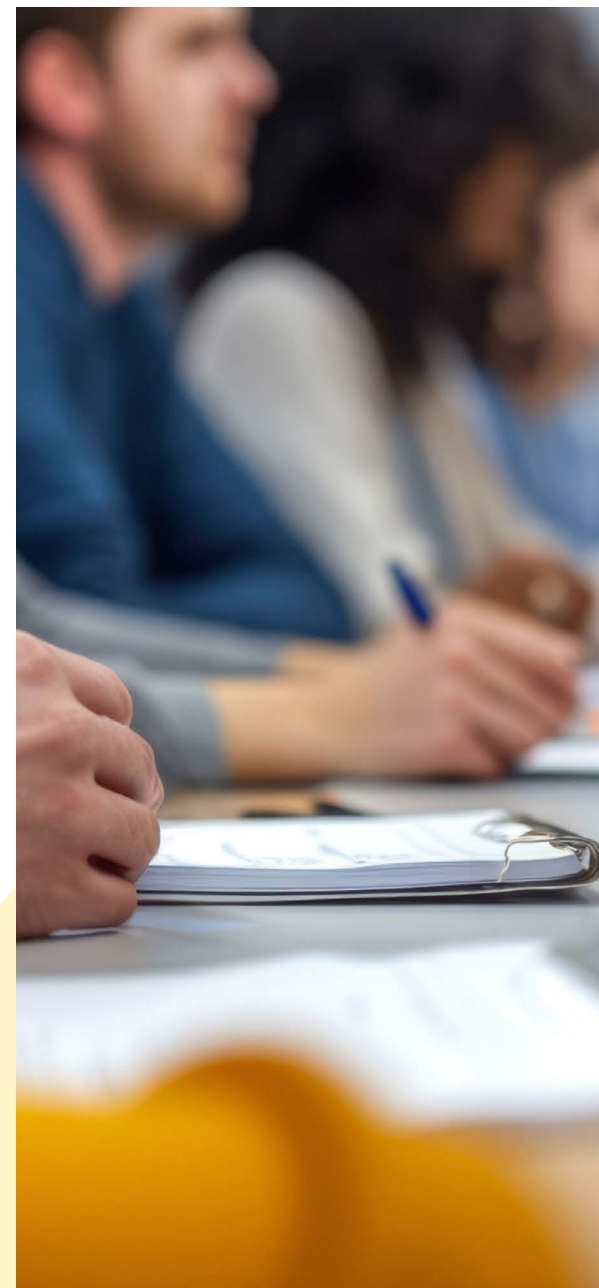
| Mesure 15 ●●●●

Déployer une campagne de communication et de sensibilisation sous la bannière « 2026 l'année de l'électrification des usages »

- **Promouvoir les solutions électriques, au premier rang desquelles les pompes à chaleur et les véhicules électriques, en valorisant la satisfaction des consommateurs et leurs bénéficiaires :**

réduction de la facture énergétique, gains de pouvoir d'achat, souveraineté énergétique, baisse des émissions de CO₂ et amélioration de la qualité de l'air.

- **Actualiser les messages obligatoires lors de spots publicitaires et les compléter par des chiffres clés et des slogans valorisant ces solutions et diffusés dans des lieux stratégiques.** Pour les pompes à chaleur, les grandes surfaces de bricolage, les documents immobiliers et les convocations d'assemblées de copropriété : pour les véhicules électriques, les terminaux de paiement en stations-service, les entrées de parkings, les concessionnaires et garages, ainsi que le long des axes autoroutiers. L'objectif serait de lutter contre les idées reçues sur l'électromobilité et le chauffage électrique.



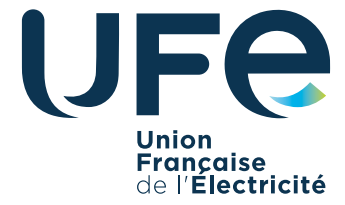
RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE
NOS PROPOSITIONS SUR
NOTRE SITE INTERNET

WWW.UFE-ELECTRICITE.FR

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

contact@ufe-electricite.fr

