

Mobilités propres : diversité et complémentarité

Depuis quelques années et de plus en plus fréquemment, des alertes à la pollution rappellent combien le transport automobile est nocif pour la santé. De plus en plus de villes réfléchissent à des dispositifs pour limiter la circulation, voire interdire l'accès à certains véhicules, notamment ceux roulant au diesel. Le gouvernement vient d'annoncer la fin de la vente des voitures à essence et au diesel en 2040. D'autres pays ont fait des annonces similaires et, déjà, certains constructeurs franchissent le pas d'une mobilité propre, comme Volvo, qui se concentrera sur les voitures électriques. Tous ou presque étoffent leur gamme, avec des véhicules électriques, hybrides, au gaz naturel véhicule (GNV) ou à l'hydrogène. En parallèle, les transports en commun se « verdissent » tandis que collectivités et entreprises encouragent le covoiturage.

Même si les ventes de véhicules « propres » restent encore modestes, le mouvement est enclenché. Il changera radicalement nos déplacements.

Il reste pourtant à convaincre les utilisateurs. Ici, notre rôle est déterminant. En construisant les infrastructures nécessaires, nous offrons aux conducteurs la sécurité dont ils ont besoin. Un vaste réseau de bornes de charge se déploie, sous l'autorité des « territoires d'énergie », avec le soutien de l'ADEME. Il contribue à l'essor des voitures électriques, dont les ventes progressent mois après mois. Il favorise d'autres mobilités : deux roues, bateaux ».

D'autres défis nous attendent : le GNV et, plus encore le bioGNV qui s'appuiera sur l'économie circulaire locale, sont les carburants les plus adaptés aux poids lourds (camions, bus...). Sans oublier l'hydrogène. Ces carburants du futur sont non seulement propres, mais complémentaires. À nous de les mettre à disposition des conducteurs, en construisant les stations-services de demain.

Quel avenir pour les tarifs réglementés ?

Dans une [décision du 19 juillet, le Conseil d'Etat](#) a jugé non conforme au droit européen le maintien de tarifs réglementés de vente (TRV) de gaz naturel, considérant notamment qu'ils ne répondaient pas à un objectif d'intérêt économique général.

Pour mettre en œuvre cette décision qui concerne 5 millions de consommateurs, plusieurs scénarios sont à l'étude : date-butoir ou extinction progressive.

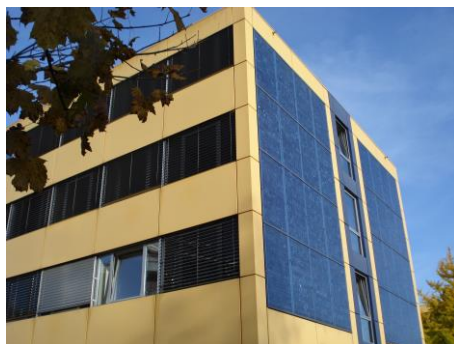
Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre sera complexe, comme l'a montré la fin des TRV « professionnels » qui s'est étalée sur plusieurs mois en raison de l'inertie des clients concernés. **Pour accompagner la suppression des TRV, le Médiateur national de l'énergie a proposé de créer « un prix de référence afin d'aider les Français à se repérer dans un marché qui évolue sans cesse. »**

Principal fournisseur visé par cette décision, [Engie a engagé une procédure similaire en formant un recours en annulation à l'encontre des TRV de l'électricité](#) (27 millions de consommateurs).

Néanmoins, si le maintien des TRV du gaz semble désormais peu probable, celui des TRV de l'électricité n'est pas encore tranché, car ceux-ci sont considérés comme « un produit de première nécessité faisant l'objet d'un approvisionnement sur l'ensemble du territoire national », le Conseil d'État soulignant que « moins du tiers des communes françaises sont desservies par un réseau de distribution de gaz naturel » et qu'il existe « vingt-quatre zones de desserte (où) différents fournisseurs proposent des tarifs réglementés, en laissant subsister entre ces zones des différences de tarifs importantes. »

2050 : la mobilité propre fait la course en tête

L'ADEME a actualisé son [scénario « énergie-climat 2035-2050 »](#), publié pour la première fois en 2013. Elle y souligne « les efforts à faire à court-moyen terme d'ici à 2035 (pour atteindre les objectifs fixés par la loi » et faire face aux enjeux climatiques (division par 4 des émissions de CO₂, réduction de 50% de la consommation d'énergie à l'horizon 2050).



Trois hypothèses sont détaillées, dans lesquelles les énergies renouvelables pourraient « représenter entre 46 et 69% de la demande d'énergie finale en 2050. » À cet effet, l'Agence préconise de se concentrer

sur le logement et la mobilité. Ainsi, la rénovation du parc de bâtiments existants devrait s'accélérer : 500.000 logements par an jusqu'à 2030, puis 750.000 jusqu'à 2050. Et une « transition rapide et profonde de nos modalités de déplacement, afin de réduire fortement les émissions de CO₂ » devrait être engagée.

Le scénario prévoit notamment la disparition des véhicules à essence et au diesel (respectivement 44 et 56% des ventes en 2010), au profit des véhicules électriques (30% des ventes en 2050), hybrides rechargeables (38%) et au GNV (32%).



Crédit photo : @FNCCR

Autoconsommation : consultation nationale

Depuis qu'elle dispose d'un cadre juridique approprié avec la [loi du 24 février 2017](#), l'autoconsommation connaît un vif essor, comme en témoignent les demandes de raccordements de panneaux photovoltaïques auprès d'Enedis: depuis le début de l'année, la moitié des nouvelles demandes de raccordement de production visent l'autoconsommation. Le distributeur [recensait 14.000 autoconsommateurs fin juin](#). Cet engouement s'explique: l'autoconsommation répond au souhait de produire et consommer « local » avec des circuits courts mais peut aussi présenter un intérêt économique, compte tenu de la forte baisse des prix des panneaux photovoltaïques. En outre, l'Etat l'encourage et a lancé des dispositifs de soutien: tarif d'achat et appels d'offres spécifiques. La grande distribution est engagée dans de nombreuses opérations et les premières offres à destination des particuliers ont été lancées, notamment [celles d'EDF, « mon soleil & moi »](#), et [d'Engie, « my power. »](#)



Crédit photo : @SDET

Redéfinir le TURPE et la facture ?

En septembre, la [CRE a lancé une consultation](#) afin d'évaluer les risques et atouts de ce nouveau modèle. Le régulateur envisage par exemple de définir un TURPE dédié, qui [pourrait entrer en vigueur le 1er août 2018](#), pour lequel la CRE regardera la réalité des coûts. Il conviendra aussi de tenir compte du [caractère « assurantiel » du raccordement](#). Traduction: facturer la puissance et la capacité du réseau à faire face aux besoins ponctuels du consommateur.

Aujourd'hui, la facture reste en large partie basée sur la quantité d'énergie consommée (fourniture, tarifs d'acheminement, fiscalité...). L'autoconsommation conduira probablement à redéfinir cette facturation, pour [tenir compte de la diversité des situations](#): consommateurs « classiques », auto-consommateurs individuels, consommateurs intégrés à une opération d'autoconsommation collective. Fait significatif: le [20 septembre, le Conseil d'Etat a donné raison à Enerplan](#) en contentieux avec le ministère de l'Economie et des Finances. Dans une circulaire de mai 2016, Bercy avait en effet subordonné l'exonération de CSPE aux seuls petits producteurs (240 GWh par an maximum) consommant l'intégralité de leur production. Ceux qui revendaient un éventuel surplus auraient donc dû s'en acquitter.

Péréquation et équilibre des réseaux

La consultation de la CRE et les décisions qui en résulteront sont très importantes pour les consommateurs et les collectivités locales, autorités organisatrices de la distribution d'électricité. [Comme l'a observé la FNCCR](#), des opportunités se dessinent: il en est ainsi de l'optimisation des réseaux publics avec des services de flexibilité locale. Mais il importera de garantir l'équilibre global, en maintenant une forte composante de péréquation. À ce titre, il convient d'évaluer les conséquences d'un tarif de type « timbre-poste lettre verte » pour les circuits courts.

Hausse des prix de l'électricité

« Aujourd'hui, c'est l'Autorité de sûreté nucléaire qui fixe les prix de l'électricité en Europe. » Cette observation d'un [participant au forum Gazélec](#) le 17 octobre n'est pas dénuée de sens: en un an, les prix du marché de gros français sont passés de 34 à 42 euros le MWh, avec une pointe à 48 euros avec, souvent, des décisions de l'ASN entraînant plus ou moins de disponibilité des centrales d'EDF. Depuis mars 2017, le prix grimpe avec régularité et s'établit désormais aux alentours de 42 euros le MWh.

Soit, avec le prix du mécanisme de capacité, un niveau supérieur au [prix de l'ARENH \(accès régulé à l'électricité nucléaire historique, fixé à 42 euros\)](#) qui retrouve brusquement de l'attractivité. Et de la visibilité: toujours à Gazélec, la DGEC a indiqué que ce plafond de 42 euros serait maintenu en 2018 et sans doute 2019.

Une stabilité d'autant plus appréciable que les prix pourraient augmenter encore, avec la publication d'une trajectoire du prix du CO₂ sur 5 ans et l'éventuelle fermeture de centrales, pour respecter les objectifs de la loi de transition énergétique d'août 2016.



16.000

Les syndicats d'énergie sont les principaux promoteurs de la mobilité électrique en France. Avec quelque 16.000 infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) installées fin septembre, sur un total de 23.000, ils sécurisent les conducteurs en proposant une solution de recharge tous les 30 à 50 kilomètres.

Ces IRVE sont financées pour moitié dans le cadre des investissements d'avenir de l'ADEME, pour l'autre moitié sur fonds propres avec parfois une participation des communes.

Crédit : @MorbihanEnergies

© Territoire d'énergie
Adresse

Téléphone - Site

Directeur de la publication :

XXX, Fonction

Rédaction : XXX Fonction