

Soutenir le déploiement des infrastructures publiques de recharge dédiées aux poids-lourds pour atteindre les objectifs de décarbonation

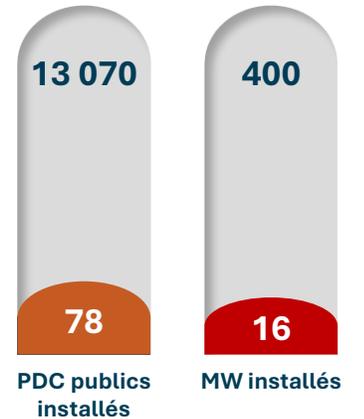


Soutenir le déploiement des infrastructures publiques de recharge dédiées aux poids-lourds pour atteindre les objectifs de décarbonation

Réseau TEN-T en France :



Besoins de recharge publique en itinérance en France 2024 vs 2031 :



4,3 MWh
vendus en moyenne par
une station autoroutière
sur S2 2024



2M€
pour la création d'une station de
recharge publique conforme
AFIR 2031 sur le réseau central
(3,6 MW)²

Le transport routier lourd
fortement appelé à se
décarboner

- Les **poids-lourds** représentent **27 %** des émissions de **gaz à effet de serre** du transport routier en France et devront se rapprocher de **zéro-émissions** d'ici 2040.
- L'Europe et la France comptent sur l'**électrification du transport routier** avec un objectif de **11.000 poids-lourds électriques en France en 2028**. Cette électrification des flottes doit s'accompagner du **déploiement massif et concomitant d'infrastructures de recharge publiques**, en particulier sur les grands axes du réseau routier européen (TEN-T).

L'essor des camions
électriques

- Le contexte réglementaire associé à la mise en place de dispositifs d'aides à l'achat et à une offre de constructeurs croissante, a permis de **multiplier le parc de camions électriques par 9** depuis 2022.
- La **trajectoire de hausse** a toutefois **ralenti** en **2024** dans un contexte de **dispositifs d'aides fluctuants, complexes** et aux **montants incertains**, ne donnant pas suffisamment de visibilité aux industriels et transporteurs. Le **taux de pénétration** de l'électrique reste marginal en **2024 (0,2%)**.

Un rythme de déploiement
des solutions de recharge
publiques en itinérance
insuffisant pour atteindre
les objectifs AFIR

- La **recharge publique en itinérance** est un **complément indispensable à la recharge privée** au dépôt et à destination, **pour la décarbonation des trajets longue distance**. La recharge sur autoroute représente environ 50% des besoins estimés de recharge des poids-lourds de 44 tonnes.
- En **2024**, seuls **78 points de charge publics** dédiés aux poids-lourds ont été mis en service pour une cible de 13 070 points de charge en 2035, et **16 MW** installés pour un minimum requis de 400 MW sur le seul réseau central AFIR en 2031!
- **Le rythme actuel de déploiement ne permettra pas d'atteindre les objectifs de décarbonation**

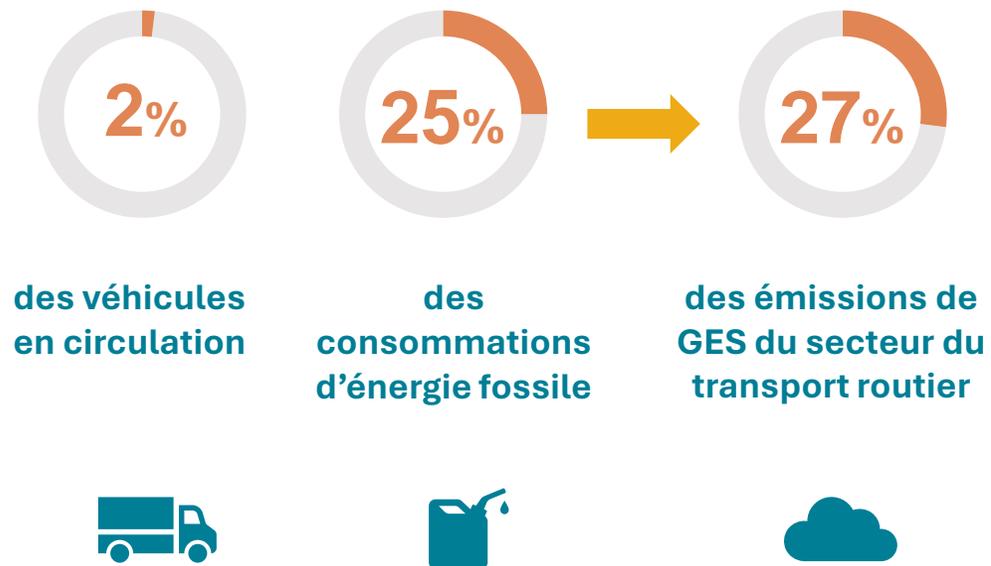
La nécessité de soutenir
financièrement la filière
parallèlement à
l'électrification des flottes,
sans favoriser les solutions
de recharge privées

- Les **flux actuels** sur les stations publiques sont **trop faibles** pour permettent aux opérateurs de recharge publique d'atteindre un **équilibre économique** au regard des investissements à engager (± 1 à 2 M€ pour une station AFIR 2031)
- Les **dispositifs de soutien français actuels** (AAP ADEME, CEE) sont **inexistants** pour les solutions de recharge publiques et le programme européen **CEF-AFIF** est **difficilement mobilisable** en raison des conditions d'éligibilité très exigeantes qu'il impose. La **fiscalité française** n'est **pas non plus favorable** aux opérateurs de points de charge publics (TICFE) ni incitative (TICPE)
- **L'investissement privé sera déterminant dans l'atteinte des objectifs de l'Union Européenne. Un véritable soutien des pouvoirs publics à la filière doit être mis en place parallèlement à l'électrification progressive des flottes, sans favoriser les solutions de recharge privées qui ne seront pas suffisantes.**

Le transport routier lourd fortement appelé à se décarboner

LES CAMIONS ELECTRIQUES : UNE SOLUTION DE DECARBONATION EFFICACE

Les poids lourds représentent en France :



Source : MTE, Chiffres clés des transports - Édition 2023

Les camions à batterie électrique, une solution **viable** et **durable** pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports routiers, tout en améliorant la qualité de l'air et en réduisant les coûts d'exploitation à long terme :



Les camions électriques pertinents pour la plupart des cas d'usage grâce à des batteries plus performantes et une autonomie croissante

Le transport routier lourd fortement appelé à se décarboner

DES OBJECTIFS D'ÉLECTRIFICATION ÉLEVÉS IMPOSÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE



Des contraintes fortes sur les émissions des transports et des poids-lourds...



d'émissions de **CO₂** du parc de poids-lourds neufs en **2040** avec une étape intermédiaire de -65% en 2035 (Règlement UE 2019/1242)



d'**EnR** dans le secteur des transports d'ici **2030** (Directive Energies Renouvelables)



... associées à des obligations d'équipement en infrastructures publiques de recharge



Sur le réseau central européen TEN-T :

- ⊕ 2028 : au moins 2,8 MW installés par station sur 50% des aires du réseau
- ⊕ 2031 : au moins 3,6 MW installés par station tous les 60 km sur le réseau

Sur le réseau global européen TEN-T :

- ⊕ 2028 : au moins 1,4 MW installés par station sur 50% des aires du réseau
- ⊕ 2031 : au moins 1,5 MW installés par station tous les 100 km sur le réseau

Au sein de chaque parking poids-lourds sécurisé :

- ⊕ 2028 : au moins 2 bornes de recharge 100 kW
- ⊕ 2031 : au moins 4 bornes de recharge 100 kW

Au sein de chaque nœud urbain identifié :

- ⊕ 2028 : au moins 900 kW installés par station
- ⊕ 2031 : au moins 1,8 MW installés par station

Le transport routier lourd fortement appelé à se décarboner

DES OBJECTIFS D'ÉLECTRIFICATION ÉGALEMENT FIXÉS PAR LA FRANCE



Des objectifs ambitieux de décarbonation du secteur des poids-lourds...



d'émissions de **CO₂** du parc de poids-lourds d'ici **2030** par rapport à 2019

11 000

poids-lourds électriques en **2028**



de poids-lourds électriques dans les immatriculations neuves en **2030**



... qui doivent être soutenus par le développement concomitant d'infrastructures de recharge

Feuille de route pour le secteur des transports :

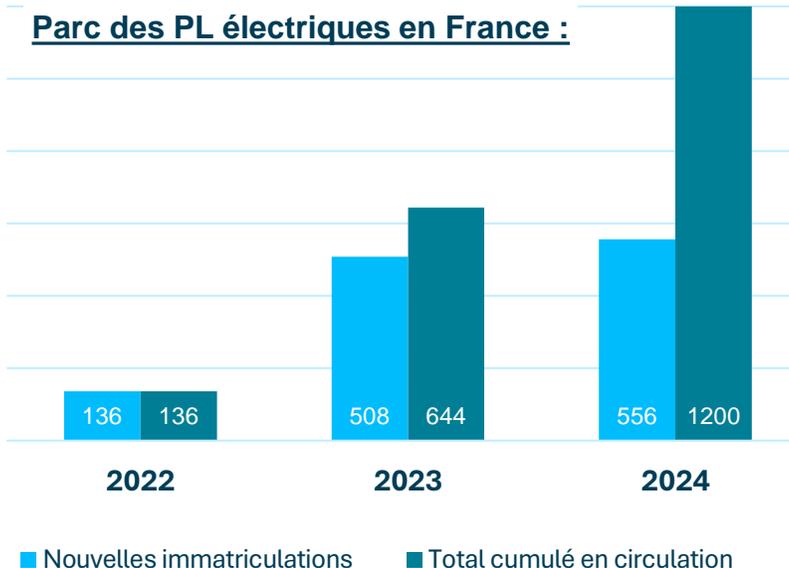
- ④ **Déployer un réseau d'infrastructures de recharge** pour véhicules électriques lourds en dépôt, à destination et en itinérance, à même de soutenir la croissance visée du nombre de véhicules
- ④ **Mobiliser les outils de soutien financier** nécessaires et assurer leur pérennité
- ④ **Mettre en place un schéma directeur de déploiement des IRVE** pour poids-lourds le long du réseau routier

« **La décarbonation du secteur des transports, premier émetteur de gaz à effet de serre, est une priorité de l'action du Gouvernement** »

Agnès Pannier-Runacher, 27 janvier 2025



Un contexte réglementaire favorisant l'essor des ventes de camions électriques malgré un ralentissement en 2024



+800 %

de ventes depuis 2022

Un essor des ventes s'expliquant principalement par – outre les contraintes d'émissions à venir – :

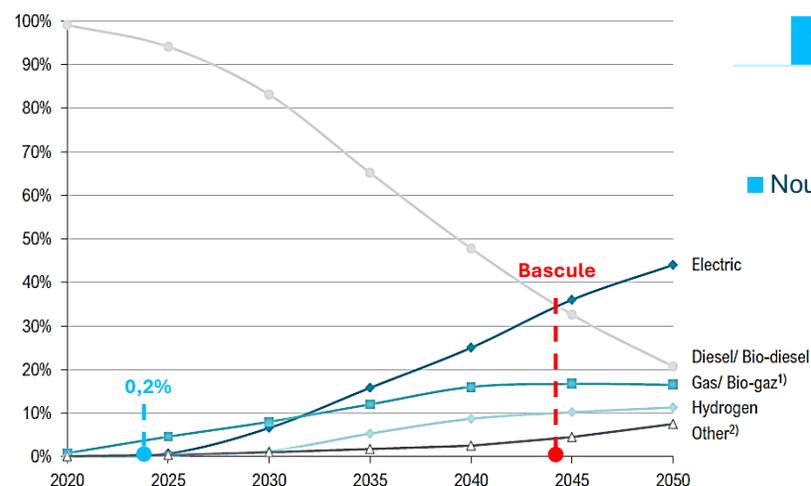


la mise sur le marché de modèles de camions électriques performants



la parution des premiers dispositifs de soutien à l'achat (AAP ADEME, programme CEE e-TRANS)

Taux de pénétration des PL électriques :



Source: Roland Berger, *Electric charging for heavy Mobility*, 10/05/2023

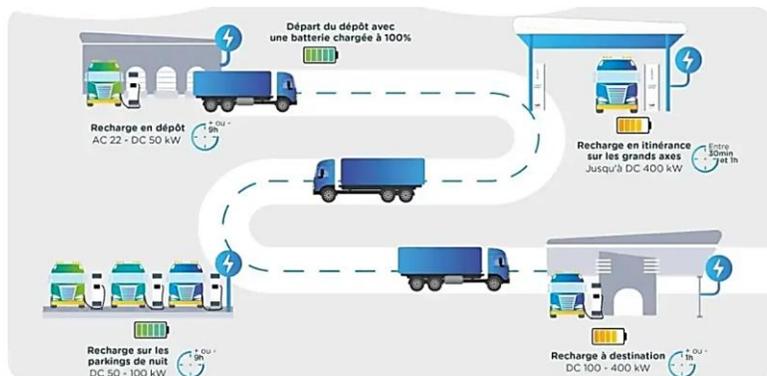
Source : Baromètre AVERE 2024

Un ralentissement des ventes en 2024 qui s'explique notamment par des dispositifs d'aides **fluctuants, complexes** et aux **montants incertains**, ne donnant pas suffisamment de visibilité aux transporteurs

Un **taux de pénétration** de l'électrique qui demeure **faible (0,2% du parc en 2024)**

Une relance espérée pour 2025 avec la **nouvelle fiche CEE TRA-EQ-129** malgré la complexité maintenue d'un soutien financé par les CEE

Mais une électrification ne s'accompagnant pas d'un déploiement suffisant de solutions de recharge publiques en itinérance



Les solutions de recharge publiques en itinérance sont un **complément indispensable à la recharge privée au dépôt et à destination pour la décarbonation des trajets longue distance**. En France, **la moitié du trafic des poids-lourds s'effectue en effet sur autoroute**, rendant essentielle la mise en place de solutions de recharge sur ou à proximité de ces grands axes.



78

Points de charge publics
mis en service en **2024**



16 MW

de puissance IRVE PL
installée en **2024**



+93

Points de charge publics
annoncés en **2025**

Un rythme de déploiement trop lent qui ne permettra pas de satisfaire aux besoins ni d'atteindre les objectifs AFIR :

13 070 points de charge publics
dédiés aux poids-lourds, nécessaires sur
les grands axes routiers d'ici **2035** ¹

400 MW minimum à installer d'ici
2031 rien que sur le **réseau TEN-T**
central français ²

Un retard dans le déploiement s'expliquant par l'impossibilité actuelle pour les opérateurs d'atteindre un équilibre économique

Un besoin massif de l'investissement privé qui se reflète dans les multiples appels d'offres déjà en cours et attendus en 2025



exigeant les opérateurs à engager des investissements très élevés pour déployer des stations conformes à l'AFIR :

1M€

pour la création d'une station de recharge publique conforme AFIR 2031 sur le réseau global (1,5 MW)²

2M€

pour la création d'une station de recharge publique conforme AFIR 2031 sur le réseau central (3,6 MW)²

Mais un taux d'électrification des poids-lourds encore trop faible pour atteindre un équilibre économique sur les stations publiques :



4,3 MWh

vendus en moyenne par une station autoroute sur S2 2024¹

² Ordre de grandeur sur une zone de parking PL existante et hors contraintes spécifiques

¹ Sur une station du réseau APRR

La nécessité de mettre en place rapidement des dispositifs de soutien compensatoires pour la recharge publique en itinérance

Une absence d'aides financières à l'installation de bornes de recharge publiques :

- ⌚ Une **dépriorisation totale par la France des solutions publiques** qui ne sont éligibles à aucun dispositif ADEME ou CEE contrairement aux bornes de recharge au dépôt!
- ⌚ Un **programme d'aides européen CEF-AFIF difficilement mobilisable** en raison de conditions d'éligibilité très contraignantes, et qui ne permet pas de financer des projets de petite taille ni des projets à déployer rapidement.

Une fiscalité française défavorable et non incitative pour les opérateurs de recharge publique :

- ⌚ Pas de bénéfice du **taux réduit de TICFE** pour électro-intensivité contrairement aux bornes en dépôt!
- ⌚ Pas de bénéfice d'un **remboursement partiel de la TICPE** pour leurs consommateurs contrairement au diesel!

Compte-tenu de la très faible rentabilité des investissements engagés au regard des flux actuels, les opérateurs de recharge publique ne pourront pas s'engager sur le long terme pour déployer le maillage de stations requis par l'AFIR sans un coup de pouce financier réel des pouvoirs publics. Or, l'investissement du secteur privé sera déterminant en France dans l'atteinte des objectifs fixés par l'Union Européenne.

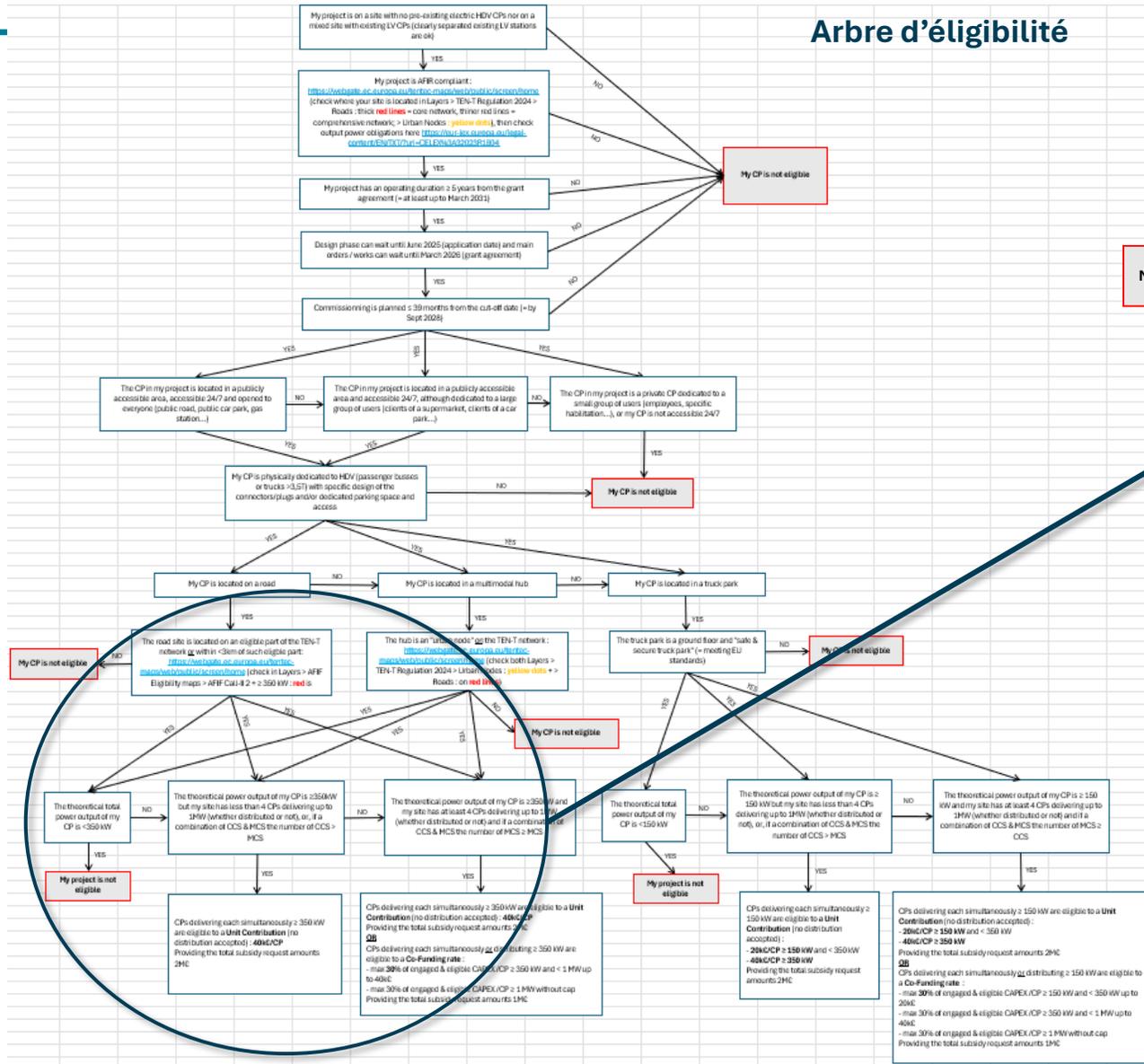


Un véritable soutien des pouvoirs publics à la filière doit être mis en place parallèlement à l'électrification progressive des flottes, sans favoriser les solutions de recharge privées qui ne seront pas suffisantes. A défaut, les objectifs européens ne seront pas atteints.

Annexes

Programme européen CEF-AFIF

Arbre d'éligibilité



Pour les bornes de recharge publiques situées sur le réseau européen TEN-T :

