

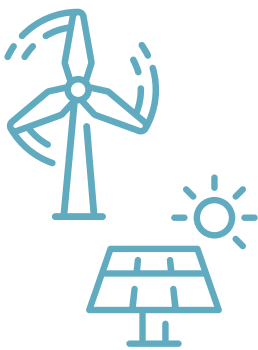
LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE



6

QUEL CADRE POLITIQUE POUR PERMETTRE AU SYSTÈME ÉLECTRIQUE EUROPÉEN DE RELEVER LE DÉFI DE LA NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050 ?

Afin d'aligner ses politiques sur son objectif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, l'Union européenne a adopté un paquet législatif « Fit for 55 », dont plusieurs mesures clés ont eu et auront des implications majeures pour le secteur électrique européen, parmi lesquelles :



La révision de la directive sur les énergies renouvelables (RED III), qui jouera un rôle déterminant dans la hausse de la production d'une électricité renouvelable. Plus précisément, **l'UE devra porter la part des énergies renouvelables dans sa consommation énergétique globale à 42,5% d'ici 2030¹**. Cette révision prévoit également des objectifs contraignants de consommation d'énergies renouvelables pour les secteurs des transports, du bâtiment et de l'industrie.

¹ Au niveau de l'UE, la part de la consommation finale brute d'énergie produite à partir de sources renouvelables a atteint 22,1% en 2020. La France a été le seul pays de l'Union européenne à avoir manqué son objectif pour 2020 avec une part de renouvelable de 19% au lieu de 23% de la consommation énergétique finale. En 2023, cette part s'élevait à 22 % pour la France et 25 % au niveau européen (source : Eurostat).





La révision de la directive sur l'efficacité énergétique (EED), qui réhausse l'objectif de réduction de la consommation d'énergie finale de l'UE à 11,7 % d'ici à 2030 par rapport aux projections de consommation d'énergie pour 2030 qui avaient été établies en 2020. De surcroît, cette révision consacre le principe de primauté de l'efficacité

énergétique, qui oblige les États membres à s'assurer que les mesures d'efficacité énergétique, y compris les solutions de flexibilité du système électrique et de participation de la demande, soient prise en compte et évaluées lors des décisions concernant la politique et les investissements en matière d'énergie.

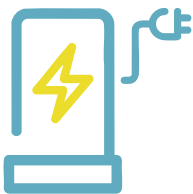
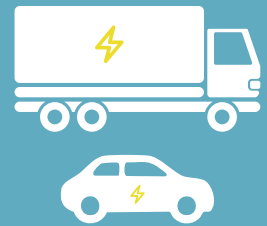


La révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (EPBD), selon laquelle tous les nouveaux bâtiments de l'UE devront être à émission nulle à partir de 2030 (2028 pour les bâtiments publics). Afin de décarboner le secteur des bâtiments et promouvoir l'électrification du chauffage (en favorisant l'installation de pompes à chaleur notamment), les États membres devront mettre fin à toutes

les subventions à l'installation des chaudières à combustibles fossiles à partir de 2025, en vue d'une élimination complète de ces dernières d'ici 2040. Ils seront également contraints d'installer des infrastructures permettant d'accélérer le développement de l'électromobilité, comme des points de recharge dans les bâtiments ou du précâblage destiné à favoriser l'installation des futures infrastructures de recharge.

Les révisions des règlements sur les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières, ainsi que pour les véhicules lourds, qui fixent des objectifs de décarbonation des transports.

Ces règlements prévoient l'interdiction de la vente des voitures neuves émettant du CO₂ à l'utilisation à partir du 1er janvier 2035 et la réduction de 90 % des émissions de CO₂ des nouveaux poids lourds et autocars à partir de 2040 (par rapport à 2019).

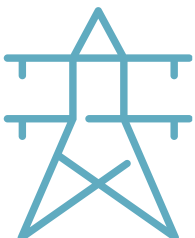


Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), destiné à répondre au défi de l'intégration d'un nombre croissant de véhicules électriques au sein du réseau électrique. Il fixe l'objectif

pour l'UE de se doter d'ici le 31 décembre 2025 de stations de recharge rapide² pour voitures et camionnettes électriques devant être installées tous les 60 km tout le long du réseau central du RTE-T (réseau transeuropéen de transport).

La révision du marché du carbone européen (ETS), qui joue un rôle fondamental dans l'élimination des énergies fossiles pour la production de l'électricité grâce à une tarification européenne du carbone. Cette révision permet plus précisément de porter à 62 % l'objectif de réduction des émissions

des secteurs couverts par l'ETS d'ici à 2030 (contre 43 % avant la révision) et d'étendre le périmètre d'application de l'ETS au transport maritime³. Elle met également en place un ETS distinct (dit « ETS2 »), couvrant les secteurs du bâtiment, du transport routier et de la petite industrie et effectif à partir de 2027.



La révision du règlement relatif aux réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E), fixant de nouvelles règles permettant de moderniser et décarboner davantage les infrastructures énergétiques

transfrontalières des États membres, reconnaissant par la même occasion le rôle clé des réseaux électriques dans la transition énergétique.

² D'une puissance d'au moins 150 kVA.

³ En ce qui concerne les grands navires de plus de 5 000 tonnes de jauge brute.