



SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ENERGIE
D'INDRE-ET-LOIRE www.sieil37.fr



REVUE DE PRESSE

NOVEMBRE 2016

SOMMAIRE

ÉLECTRICITE	3
1. Smart grid : la France s'apprête à conquérir le marché mondial	3
2. Electricité : la hausse du tarif de distribution devrait renchérir de 2% la facture des ménages selon la CRE	5
3. Big data territorial : propositions pour une meilleure gestion des données	6
4. Endommagement des réseaux : vers une refonte de la réglementation	7
ÉNERGIES NOUVELLES	9
5. Solaire : vers une nouvelle bulle ?	9
6. L'ADEME croit à la méthanisation	11
7. EnerSIEIL s'ouvre à de nouveaux actionnaires	13
GAZ	14
8. Gaz et électricité : Fludia relève les compteurs.....	14
9. Gaz : baisse des tarifs d'acheminement, effet « modéré » sur la facture selon la CRE	16
INFRASTRUCTURES DE RECHARGE	17
10. Tesla revoit l'accès à son réseau de superchargeurs	17
11. Mobilités propres	19
12. Les bornes électriques dans le Loir et Cher c'est pour bientôt !.....	21
13. Smart Green Charge : « du smart off-grid 100% renouvelable à recharge ultra-rapide »	22
14. Gaz carburant : top départ pour l'Ile-de-France !.....	24
15. La plus grande station française de gaz pour véhicules inaugurée, embryon d'un réseau francilien	26
16. L'Autriche lance son plan de soutien à la mobilité électrique	27
17. Automobile : l'électrique pourrait être moins cher que l'essence dès 2024	29

Smart grid : la France s'apprête à conquérir le marché mondial

Source : Environnement magazine.fr

Date : 18/11/2016

La France a profité du salon « European utility week » à Barcelone pour afficher ses ambitions sur le marché mondial du réseau électrique intelligent (smart grid). Après avoir multiplié les démonstrateurs, la filière française veut se déployer à grande échelle.



Thomas Blossville

« Créative France » : ce slogan bleu-blanc-rouge s'imposait nettement à l'entrée du salon European utility week. Organisé du 15 au 17 novembre à Barcelone, en Espagne, l'événement a réuni les spécialistes des réseaux électriques européens, voire internationaux. Le vaste stand tenu conjointement par Business France et l'association professionnelle tricolore Think Smartgrids sortait nettement du lot. Ajoutez ceux d'Enedis (ex-ERDF), Engie ou encore Ijenko : la France à Barcelone a affiché sans complexe ses ambitions sur le marché du réseau électrique intelligent (smart grid). Dans les allées du salon, le français était d'ailleurs une langue très largement parlée.

Tous les territoires Le smart grid ? « Ce qui n'était encore qu'un concept il y a peu est aujourd'hui une réalité et devient un véritable marché. Il existe des enjeux liés au smart grid partout dans le monde. C'est la clé des villes intelligentes, de l'efficacité énergétique, de l'intégration des énergies renouvelables et de la qualité des réseaux électriques », observe Philippe Monloubou, président de Think Smartgrids. Cette association professionnelle a été créée en avril 2015 dans le cadre du programme de la Nouvelle France industrielle. Elle vise à rassembler la filière française pour la positionner sur un marché mondial estimé à 30 milliards d'euros. Urbains, ruraux, insulaires... « Les réseaux électriques intelligents représentent aujourd'hui un enjeu prioritaire dans tous les types de territoires à travers le monde », s'enthousiasme Philippe Monloubou. « La France a des savoir-faire à faire valoir. Il nous faut faire la preuve de l'efficacité de nos solutions,

montrer que nous sommes capables d'apporter des réponses industrielles et des modèles économiques adaptés à chaque territoire pour y créer de la valeur. »

Des marchés en fort développement C'est tout le défi que devront relever les projets régionaux Smile et Flexgrid. Tous les deux étaient présentés à Barcelone. Le premier sera mené en Bretagne et dans les Pays de la Loire. « Smile est plus qu'un démonstrateur. C'est un territoire de déploiement d'ici à 2020 des solutions smart grid françaises. Sur quatre départements : Ile-et-Villaine, Morbihan, Loire-Atlantique et Vendée », présente Françoise Restif, coordinatrice du projet Smile pour l'agence régionale Bretagne développement innovation. Smile sera formellement lancé durant l'hiver prochain à travers la création d'une association spécifique et de groupes de travail. En région Paca, Flexgrid suivra un but analogue : servir de vitrine aux solutions tricolores. Sa structuration devrait être finalisée d'ici à la mi-2017 pour mener à bien une trentaine de projets. « Chacun d'entre eux sera associé à un territoire qui reflètera un marché en fort développement, en France et dans le monde, et à une solution complète pour répondre à cette demande », précise Aurélie Bringer, chef de projet Flexgrid au pôle de compétitivité Capenergies.

Des systèmes complexes Pour s'imposer sur le marché mondial, l'association Think Smartgrids a mis en avant sur le salon cinq savoir-faire français. D'abord, la gestion des données et des actifs du réseau électrique, à l'image de la société Cosmo. Elle est spécialisée dans la simulation des systèmes complexes, comme la modélisation et l'analyse de scénarios de déploiement du photovoltaïque dans un quartier. Ensuite, le stockage d'énergie, avec des entreprises comme Saft et Socomec. Mais aussi la maîtrise de l'énergie dans les bâtiments et l'Internet des objets. Ou encore la gestion de la flexibilité du réseau électrique pour parvenir simultanément à intégrer les énergies renouvelables et à moduler la demande des consommateurs.

Blockchain et flexibilité du réseau Les acteurs français du smart grid ont profité du salon pour présenter leurs projets, naissants ou aboutis, faisant appel aux dernières tendances du secteur. Comme la blockchain, cette technologie émergente pour échanger les informations de façon totalement décentralisée, de pair à pair. Un projet, par exemple, porte sur une monnaie numérique cryptée associant blockchain, photovoltaïque et financement participatif. D'autres visent à tester le potentiel de flexibilité du réseau électrique ou à faire converger les solutions d'efficacité énergétique dans le secteur résidentiel. La plupart ont pour maîtres-mots l'innovation, la standardisation et l'industrialisation. Environnement Magazine vous les présentera un à un dans les jours qui viennent.

Thomas Blossville

Electricité : la hausse du tarif de distribution devrait renchérir de 2% la facture des ménages selon la CRE

Source : Connaissance des énergies

Date : 21/11/2016

Le tarif qui rémunère le distributeur de courant Enedis (ex-ERDF) va augmenter en moyenne de 2,71% le 1er août 2017, ce qui pourrait faire monter de 2% la facture d'électricité des ménages, a confirmé le gendarme français de l'énergie dans une délibération publiée lundi.

Le "tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (Turpe)" pour les utilisateurs raccordés aux réseaux de distribution en haute tension et en basse tension (HTA-BT), qui est défini pour une période d'environ quatre ans, augmentera en moyenne de 2,71% le 1er août prochain, avec ensuite des évolutions annuelles suivant l'inflation, a précisé la Commission de régulation de l'énergie (CRE) dans sa délibération datée de jeudi.

Répercuté par tous les fournisseurs, ce nouveau tarif d'acheminement baptisé Turpe 5 représente environ 40% de la facture d'électricité hors taxes des consommateurs résidentiels. Il conduirait donc, "toutes choses égales par ailleurs, à une augmentation, au 1er août 2017, de l'ordre de +2%, toutes taxes comprises, de la facture moyenne des consommateurs résidentiels ayant souscrit une offre de fourniture Heures Pleines-Heures Creuses avec une puissance souscrite de 6 ou 9 kVA", a indiqué la CRE. Cette hausse dépendra toutefois de l'évolution des autres éléments composant la facture, comme le prix de la fourniture d'électricité.

La hausse de 2,71% décidée par la CRE est inférieure à celle que réclamait Enedis, et qui aurait conduit à une hausse de l'ordre de 3% de la facture moyenne des consommateurs. "Si la CRE avait accepté la demande d'Enedis d'augmenter la rémunération du capital, cela aurait servi à augmenter les bénéfices d'Enedis et indirectement les dividendes d'EDF, la facture TTC des ménages aurait alors augmenté de 3% au lieu de 2%", a expliqué une porte-parole de la CRE.

Le Conseil supérieur de l'énergie (CSE) avait rendu un avis consultatif défavorable sur l'évolution du Turpe décidée par la CRE, et les fédérations FO et CFE-CGC de l'énergie ont appelé le gouvernement à en tenir compte. L'exécutif dispose d'un délai de deux mois pour éventuellement demander à la CRE de se pencher à nouveau sur le sujet, mais le dernier mot revient au final au régulateur, a souligné ce dernier.

Big data territorial : propositions pour une meilleure gestion des données

Source : Techni cités

Date : 22/11/2016



La FNCCR a publié une étude intitulée « Collecte et gestion des données numériques pour le pilotage des politiques publiques ». Neuf recommandations y sont notamment formulées pour améliorer la gestion des données produites par le service public.

Répondre à un besoin d'organisation global. C'est sous ce prisme que la FNCCR a décidé de lancer une étude sur le « big data territorial ». Conduite par les cabinets Tactis et Parme avocats en partenariat avec la Caisse des dépôts, « Collecte et gestion des données numériques pour le pilotage des politiques publiques » a été publiée jeudi 17 novembre.

L'étude se découpe en quatre grandes parties en ouvrant sur les enjeux, et l'état des lieux des politiques publiques autour de la donnée : marché de la donnée, contexte législatif, gouvernance par la donnée.... La FNCCR formule surtout neuf recommandations pour une meilleure gestion des données produites par le service public.

Endommagement des réseaux : vers une refonte de la réglementation

Source : Environnement magazine.fr

Date : 22/11/2016

A la suite d'une ordonnance publiée en mars dernier, un projet de décret relatif à la sécurité des ouvrages de transport et de distribution est soumis jusqu'au 8 décembre à la consultation du public.



Ce texte restructure la réforme \ FNEBRE

Ce texte d'application restructure la réforme "anti-endommagement" qui encadre, depuis 2012, les travaux effectués à proximité des réseaux (transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, distribution de gaz, réseaux de chaleur, installations de gaz intérieures aux bâtiments). Un grand nombre d'acteurs sont concernés, et "en premier lieu", les maîtres d'ouvrage qui prévoient des travaux à proximité des canalisations à risques.

Le décret en consultation sur le site du ministère de l'Environnement définit en particulier des modalités simplifiées de calcul de la redevance de financement du guichet unique - placé auprès de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) -, "de sorte que ce calcul soit rendu automatique et que les 8 500 exploitants de réseaux concernés n'aient plus à effectuer une déclaration annuelle à cet effet", souligne le ministère. Il fixe les règles de financement de l'extension du guichet unique aux réseaux favorisant le déploiement du numérique à très haut débit.

Le texte précise également les conditions de suspension immédiate, par le préfet, en cas d'urgence de travaux effectués à proximité des réseaux. Il met par ailleurs en place - en miroir au volet législatif introduit par l'ordonnance - un socle réglementaire transversal au sein du code de l'environnement pour toutes les canalisations à risques intéressant le secteur de l'énergie. Le cadre réglementaire applicable à la sécurité des appareils et équipements à gaz fait quant à lui l'objet d'une section 8 en accord avec le récent règlement européen n° 2016/426 du 9 mars 2016 qui abroge la directive 2009/142/CE.

L'obligation de mettre en place un plan de sécurité et d'intervention pour les réseaux de distribution de gaz desservant plus de 500 clients est introduite. Selon le ministère, les exploitants concernés "ont pour la plupart anticipé cette obligation, étant régulièrement confrontés à la nécessité d'une bonne coordination entre les services de secours et les équipes de l'exploitant en cas d'alerte relative à une fuite de gaz". Le décret, qui comporte d'autres simplifications administratives, assure enfin la transmission de "l'ensemble des pièces administratives et techniques" au nouvel exploitant, "dans les cas de changement d'exploitant qui sont nombreux et fréquents pour certaines catégories de réseaux telles que les réseaux de chaleur", relève le ministère. PML

Solaire : vers une nouvelle bulle ?

Source : Les Echos

Date : 04/11/2016

La filière solaire connaît depuis quelques années un développement spectaculaire. Au point que certains commencent à s'en inquiéter : la rentabilité des projets n'est pas toujours assurée, et le marché des panneaux photovoltaïques est surcapacitaire.

L'énergie solaire est devenue le nouvel eldorado. Avec la dégringolade du prix des panneaux photovoltaïques, elle connaît depuis quelques années un développement spectaculaire. Il y a moins de dix ans, on comptait à peine quelques gigawatts (GW) de nouveaux panneaux solaires installés chaque année. Cette année, les nouvelles capacités devraient représenter plus de 70 GW, après 51 GW en 2015 et 41 GW en 2014. « *Le marché a quasiment doublé en deux ans !* » se réjouit Thierry Lepercq, fondateur de Solairedirect (groupe Engie). La liste des pays à se lancer dans la course ne cesse de s'allonger : déjà sur les rails en Asie (Chine, Japon, Inde, Corée), en Europe, aux Etats-Unis ou en Amérique latine (Chili, Brésil, Mexique, Pérou), la révolution atteint désormais l'Afrique et le Moyen-Orient (Emirats arabes unis, Algérie, Cameroun, Egypte, Ethiopie, Jordanie, Maroc, etc.).

C'est que, de plus en plus, les prix affichés pour l'électricité produite défient toute concurrence. En mai dernier, un appel d'offres à Dubaï défrayait la chronique pour avoir atteint le prix inédit de 29,90 dollars le mégawattheure. Quelques semaines plus tard, en août, c'est le Chili qui battait à nouveau tous les records, avec un prix de 29,10 dollars. Puis à Abu Dhabi, il y a quelques semaines, un [consortium](#) a proposé 23 dollars... Si ces records restent liés à des conditions très particulières, il n'est plus rare désormais de voir, lors des appels d'offres, des prix inférieurs à 35 ou 40 dollars. Au point que de sérieuses interrogations commencent à pointer : à ces prix-là, les projets seront-ils vraiment rentables ? Ne va-t-on pas assister à des défaillances en chaîne, de producteurs de panneaux en surcapacité ou de porteurs de projet trop téméraires ? Patrick Pouyanné, le [PDG](#) de Total, le reconnaissait lui-même la semaine dernière : « *Je ne connais pas d'entreprise solaire qui gagne de l'argent aujourd'hui* », a-t-il déclaré publiquement (1). Total détient 58 % de SunPower, l'un des grands fabricants américains de panneaux, dont le cours de Bourse a été divisé par trois cet été. La bulle aurait-elle commencé à exploser ?

La situation n'est pas tout à fait la même pour les promoteurs des projets, qui conçoivent, construisent et exploitent les centrales solaires, et pour les fabricants de panneaux. Les premiers justifient le niveau des prix qu'ils proposent lors des appels d'offres par la chute spectaculaire des coûts. Après avoir déjà plongé de 70 % entre 2010 et 2015, selon l'AIE, le prix des panneaux photovoltaïques a encore baissé de 15 % cette année, autour de 40 centimes du watt sur le marché mondial. « *Les panneaux ont gagné en rendement, le prix du silicium a baissé, la taille des parcs a augmenté, l'installation de trackers, qui permettent de suivre la course du soleil, s'est généralisée, le niveau des taux a chuté* », explique Antoine Cahuzac, directeur général d'EDF EN.

La dégringolade du coût des financements a joué un grand rôle. La chute des taux a non seulement diminué le [coût de la dette](#), mais elle a aussi réduit les attentes des porteurs de projet et de leurs partenaires, qui investissent en [fonds propres](#) à leurs côtés. « *Là où l'on attendait il y a quelques années des taux de retour à deux chiffres, de 12 à 15 %, on se contente aujourd'hui de 8 % à 10 %. On équilibre la baisse des marges par l'augmentation des volumes* », témoigne Xavier Barbaro, PDG de Neoen.

Certains prix n'en suscitent pas moins un certain scepticisme. Soumis à une compétition féroce, les grands appels d'offres sont devenus de véritables foires d'empoigne. Poussés par un besoin d'affichage stratégique, certains compétiteurs peuvent faire passer la rentabilité au second plan. En outre, les calculs intègrent des anticipations de nouvelles baisses de coûts, pour des centrales dont la construction ne démarrera pas avant plusieurs années. Autant de paris sur l'avenir qui fragilisent les projets. Chez les fabricants de panneaux, en revanche, la crise est déjà là. « *Le marché est à nouveau en surcapacité* », indique Jenny Chase, spécialiste du solaire chez Bloomberg New Energy Finance (BNEF). « *Et il le sera encore l'an prochain : la demande va certes encore grimper, mais pas assez pour retrouver l'équilibre. Il faut s'attendre à une nouvelle vague de faillites !* » Portés par l'envolée du marché, les fabricants se sont endettés pour construire de nouvelles usines. Or, la demande reste heurtée, encore largement soumise au bon vouloir des politiques publiques, par le biais des aides ou des appels d'offres.

« *Si le solaire est devenu compétitif dans de nombreuses parties du monde, les deux principaux marchés, la Chine et les Etats-Unis, sont encore tirés par les subventions* », rappelle Thierry Lepercq. Mais les autorités chinoises viennent de réduire les tarifs d'achat de l'électricité solaire. Aux Etats-Unis, l'extension d'un avantage fiscal pèse paradoxalement sur le marché, ayant décalé des projets dans le temps. « *Tous les producteurs vont souffrir* », prédit Jenny Chase.

Les géants chinois les plus compétitifs, comme Trina Solar, Canadian Solar ou JA Solar, semblent résister pour l'instant, mais les analystes s'interrogent déjà sur Yingli ou ReneSola, plus fragiles. La filiale américaine de Total, SunPower (qui propose des panneaux à haut rendement mais très chers), a annoncé cet été la suppression de 15 % de ses effectifs et prévoit une perte de 100 à 200 millions de dollars en 2017.

Sur le long terme, pas de doute : la révolution du solaire est en cours. Dans sa nouvelle étude, publiée il y a quelques jours, l'AIE prévoit un nouveau doublement de la capacité photovoltaïque installée d'ici à 2021, à 550 GW. Mais pour les acteurs du secteur, la voie est encore semée d'obstacles potentiellement dangereux.

Anne Feitz

L'ADEME croit à la méthanisation

Source : Environnement magazine.fr

Date : 23/11/2016

La méthanisation a de vrais potentiels de développement selon l'Ademe qui, dans un avis, informe les acteurs sur les écueils à éviter pour garantir la rentabilité de leur installation.



Monter une unité de méthanisation est un projet souvent long, complexe et aux investissements lourds Sergies

La méthanisation offre un vrai potentiel de développement. D'ailleurs la programmation pluriannuelle de l'énergie a confirmé un objectif de 1000 méthaniseurs à l'horizon 2020. Cependant, l'Ademe qui a analysé un panel de 80 installations en fonctionnement sur les 450 existantes, pointe les écueils à éviter dans [un avis](#) qu'elle vient de publier. L'agence reconnaît que « monter une unité de méthanisation est un projet souvent long, complexe et aux investissements lourds » qui impose de maîtriser les risques et d'optimiser la rentabilité. Pour y parvenir, elle émet une série de recommandations tant sur la sécurité des approvisionnements que de la valorisation énergétique. Ainsi, elle préconise de « contractualiser sur la durée les approvisionnements (au moins la moitié du gisement) » et de veiller « aux concurrences d'usage pour un même substrat ».

En matière de valorisation, l'Ademe recommande l'injection de biométhane dans le réseau de gaz naturel lorsque c'est possible en raison d'un meilleur rendement énergétique ou l'utilisation du biogaz en usage direct sous forme de chaleur. « Les quantités de biométhane injectées dans le réseau de gaz naturel seraient de 30 000 GWh en 2030 et représenteraient 14 % de la consommation de gaz ». Les porteurs de projets doivent aussi penser à « assurer les débouchés de leurs digestats (plan d'épandage ou normalisation) » et « anticiper les réparations et le gros entretien en s'entourant d'entreprises qui ont démontré leurs compétences et de bureaux d'études ».

Economiquement, l'agence a répertorié 430 entreprises qui assurent la conception, la construction et l'exploitation des installations. Des entreprises qui ne peuvent se développer du fait du faible nombre d'installations construites chaque année. « Les

conditions d'achat de l'énergie (électricité et biométhane) sont les principaux leviers économiques permettant l'émergence de la filière méthanisation. Sans elles, les projets de méthanisation ne seraient pas économiquement viables ». Et de fait, les 80 installations analysées présentent un bilan économique positif. Le dernier point sur lequel l'Ademe attire l'attention des porteurs de projet concerne l'acceptabilité des projets. Cela passe par une concertation locale, une bonne information et une maîtrise des impacts environnementaux de l'installation. DB

EneRSIEIL s'ouvre à de nouveaux actionnaires

Source : Nouvelle République

Date : 29/11/2016

Difficile pour une entreprise publique de travailler avec une société privée. Un constat qui a conduit le Syndicat intercommunal d'énergie d'Indre-et-Loire (Sieil) à créer EnerSieil, une société d'économie mixte ayant pour vocation le développement des énergies renouvelables.

En 2012, EnerSieil disposait d'un capital de 400.000 € et se constituait du Sieil et de deux syndicats des énergies basés dans la Vienne. Aujourd'hui, son capital est de 4 millions d'euros (M€) et il vient d'intégrer quatre nouveaux partenaires basés en Eure-et-Loir, dans l'Indre, le Loir-et-Cher, la région parisienne. Une intégration qui ne se traduit cependant pas par une augmentation de capital (NDLR : mais par une cession d'actions de la part du Sieil).

Quel intérêt alors? « *On pourra jouer plus facilement notre rôle de facilitateur pour que les projets touchant les énergies renouvelables se concrétisent sur les territoires* », explique Jean-Luc Dupont, le PDG de cette société anonyme d'économie mixte locale.

Coup de pouce et expertise

Il faut rappeler qu'EnerSieil n'a pas vocation à financer « massivement » les projets énergétiques mais à donner le coup de pouce nécessaire pour qu'ils se concrétisent. « *On intervient souvent à hauteur de 10 % à 15 %, mais nous avons surtout un rôle d'expertise, tant technique que juridique* », explique Solène Kwan. Chargée de mission, elle rappelle que la structure a déjà soutenu la réalisation d'une douzaine d'installations photovoltaïques majoritairement implantées en Indre-et-Loire et qu'elle est en train de finaliser une opération plus importante sur les communes d'Ambillou et de Sonzay. Il s'agit d'un parc photovoltaïque de cinquante hectares situé sur une ancienne zone boisée à laquelle on avait tenté, en vain, de donner une vocation agricole.

A noter que des projets de méthanisation, concernant des exploitations agricoles, sont également en cours sur les communes de Channay-sur-Lathan et Rivarennnes, et qu'il est prévu que cette société reprenne la gestion des bornes de rechargement électrique déjà implantées sur le territoire. « *Nous arrivons à un moment crucial. On va commencer à faire payer ce service qui intéresse de plus en plus de monde. Pour mémoire, le nombre de véhicules électriques vendus aux particuliers a été multiplié par deux, en un an, en Indre-et-Loire* », explique la chargée de mission.

Philippe Samzun

Gaz et électricité : Fludia relève les compteurs

Source : Environnement magazine.fr

Date : 15/11/2016

Fludia élargit sa gamme de capteurs Belsenso, notamment avec un dispositif de télérelève des compteurs électriques interfacé au réseau Lora de l'Internet des objets (IOT).



Le capteur Belsenso FM430 de Fludia Fludia

Belsenso FM430 et Belsenso FMG300. Fludia a présenté deux nouvelles déclinaisons « plug and play » de sa gamme de capteurs à l'occasion du salon Intelligent Building Systems (IBS) qui s'est tenu les 8 et 9 novembre à Paris Expo Porte de Versailles.

Le premier est un dispositif de télérelève des compteurs électriques interfacé au réseau radio bas débit Lora consacré à l'Internet des objets (IOT), en cours de déploiement. Mesurant le niveau de consommation électrique d'un bâtiment sur un pas de temps d'une heure ou de dix minutes, son installation ne nécessite que quelques minutes, assure l'entreprise. Le second est un enregistreur de données qui s'adapte au compteur général d'un bâtiment pour relever sa consommation de gaz pendant plusieurs semaines. Il permet de détecter les surconsommations et d'identifier les usages correspondants.

Ces deux « solutions plug and play et non-intrusive d'automatisation de relève des compteurs » ont été spécifiquement conçues à l'attention des exploitants de petits ou moyens bâtiments. « C'est un axe privilégié pour nous. Pour ce type de bâtiments, les solutions traditionnelles de smart Grid ou smart building présentent un coût prohibitif au regard des économies générées », explique Rémy Marot, directeur Développement chez

Fludia.

L'entreprise va en outre prochainement déployer ses différents capteurs Sigfox (réseau IOT cellulaire) ou Lora chez 9 000 établissements hôteliers et/ou de restauration de France métropolitaine dans le cadre de son projet Effigini, lauréat de l'appel à projets Initiative PME. « Ce projet débutera fin 2017. Grâce à des capteurs Belsenso dont le pas de temps sera ramené à la minute et des algorithmes spécifiques, nous pourrons assurer un monitoring automatique, personnalisé et non-intrusif des flux de consommations électriques de ces établissements », indique Rémy Marot. Effigini pourrait ensuite être décliné dans d'autres secteurs professionnels gourmands en énergie : boulangeries, commerces alimentaires, immeubles de bureaux...

Fabian Tubiana

Gaz : baisse des tarifs d'acheminement, effet « modéré » sur la facture selon la CRE

Source : Connaissance des énergies

Date : 23/11/2016



Les tarifs qui rémunèrent les gestionnaires des réseaux français de gazoducs vont baisser à partir du 1^{er} avril 2017, mais l'impact sera "modéré" sur les factures des consommateurs, selon une délibération du gendarme français de l'énergie publiée mercredi.

Ce tarif d'utilisation des réseaux de transport de gaz naturel, qui sont définis pour une période d'environ quatre ans, jusqu'en 2021, baissera de 3,1% pour GRTgaz, filiale d'Engie, et de 2,2% pour TIGF, qui exploite le réseau de gazoducs du sud-ouest de la France, a précisé la Commission de régulation de l'énergie (CRE) dans son projet de décision.

Ces baisses s'expliquent principalement par la diminution du coût du capital. Les tarifs pourraient ensuite augmenter modérément les années suivantes, en raison des coûts liés à la création d'une place de marché unique en France pour le gaz à l'horizon 2018, a-t-elle ajouté. "L'effet de ces évolutions sur la facture des consommateurs finals raccordés aux réseaux de distribution et se chauffant au gaz reste modéré, dans la mesure où les tarifs de transport représentent environ 8% de la facture globale de gaz d'un consommateur résidentiel se chauffant au gaz", a expliqué la CRE.

Tous droits de reproduction et de représentation réservés - © Agence France-Presse

INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Tesla revoit l'accès à son réseau de superchargeurs

Source : AVERE

Date : 08/11/2016

Tesla a annoncé la fin de l'usage gratuit et illimité de la recharge ultra rapide pour les conducteurs qui auront acquis un modèle Tesla après le 1er janvier 2017. Toutefois l'accès au service ne deviendra payant que dans un nombre restreint de cas.



Initialement gratuit et illimité pour tous les usagers de Tesla, le réseau de chargeurs ultra rapides de l'entreprise américaine dispose aujourd'hui de 734 stations pour 4 605 points de charge déployés à travers le monde depuis 2012.

La tarification par Tesla du son réseau de Superchargeurs

A partir du 1er janvier 2017, les nouveaux acquéreurs d'une Model X ou S de Tesla qui réceptionneront leur véhicule après le 1^{er} avril ne pourront plus accéder de manière illimitée au réseau Tesla de charge ultra rapide. Ils recevront à la place un crédit annuel de 400 kWh correspondant à 1 600 km environ et à 4 à 6 charges dans l'année, ce qui devrait couvrir les besoins moyens pour une voiture particulière. S'agissant des personnes ayant précommandé le Model 3, une incertitude subsiste quant à l'obtention de ce crédit.

Si les 400 kWh sont épuisés en moins d'un an, l'utilisateur Tesla devra alors payer un tarif d'accès au réseau de superchargeurs afin de pouvoir effectuer la recharge de son véhicule. Dans les faits, cela devrait concerner surtout les conducteurs de taxis et autres véhicules de transport de personne. Selon le constructeur américain, le prix alors payé pour la

recharge pourrait varier dans le temps et selon les régions en fonction de l'évolution du coût de l'électricité mais restera inférieur au prix d'un plein d'essence.

La charge via le réseau des Superchargeurs Tesla restera gratuite et illimitée pour les autres clients de Tesla et ce pendant toute la durée de vie de leur véhicule. Cet avantage se transmettra aux différents acquéreurs du véhicule.

Un changement de politique afin de financer les futurs investissements du groupe

Ce changement de politique s'expliquerait par la volonté de Tesla d'augmenter sa production de Model 3 pour atteindre les 500 000 unités produites par an afin de satisfaire la forte demande anticipée pour ce modèle. En effet le groupe a précisé qu'il ne souhaitait pas faire de son réseau de Superchargeurs une source de profits financiers et que la mise en place d'une tarification permettra à l'entreprise de continuer à développer son réseau de chargeurs.

Pour rappel, les Superchargeurs Tesla permettent d'atteindre une recharge pleine en à peu près 1h15 et 30 minutes suffisent pour recouvrer la moitié de son autonomie. Ceux-ci sont réservés à un usage ponctuel, pour les trajets longue distance. Tesla recommande en effet de charger son véhicule de manière régulière durant les heures creuses à domicile ou sur le lieu de travail.

Mobilités propres

Source : Energies 2007

Date : 09/11/2016

Ce 9 novembre se tenait au Sénat un colloque organisé par la FNCCR, consacré aux mobilités propres. Nous en rapportons les principaux éléments.

Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Pascal Sokoloff (FNCCR) a rappelé la mise en place d'une « démarche d'industrialisation », avec l'identification de grands acteurs nationaux, et l'implication d'acteurs locaux, soutenus notamment par l'Ademe, dans le



cadre des investissements d'avenir. A cela, il ajoute que « la FNCCR a élaboré avec l'AMF un modèle d'occupation du domaine public. » Constatant que la pratique a souvent été celle du « stationnement gratuit et aussi de la recharge », il invite à faire évoluer le modèle de lancement, en intégrant « la facturation de la charge. »

Jean-Luc Dupont, maire de Chinon : « Le SIEIL a souhaité développer un réseau d'IRVE, avec une distance maximale entre chaque point de 30 km. L'objectif était de sécuriser le maillage territorial en garantissant l'équilibre entre espace rural et espace urbain. On sera à 400 points de charge à la fin de l'année. » Dans certaines communes, la borne joue un rôle complémentaire : "on a déposé un brevet pour un coffret foires et marchés qui se branche sur la borne. Cela évite aux communes de faire des branchements provisoires, de l'ordre de 800 à 1.000 euros à chaque fois, et l'amortissement s'en trouve très rapidement accéléré."

Francis Vuibert, Préfet: "Plus on met d'infrastructures à disposition, plus on accélère la pénétration des véhicules électriques. En Indre-et-Loire, le taux de pénétration des véhicules électriques est un des plus importants de France." Ne pas le faire, c'est condamner les foyers à charger leur voiture chez eux ou au travail (or, "sur 28 millions de foyers, 11 millions n'ont pas de place de stationnement").

Marie Castelli (AVERE): "la géolocalisation des bornes est essentielle."

En octobre, Alain Leboeuf, député de la Vendée, président du SyDEV, avait annoncé "la mise en service de la 1000ème carte d'accès aux bornes de recharges déployées sur le domaine public vendéen. 44 bornes de charge normale/accélérée supplémentaires sont en prévision pour la fin du 1er semestre 2017, pour compléter un réseau de 80 bornes à ce jour dont 7 à charge rapide. En complément de ce réseau, le SyDEV souhaite densifier le nombre de points de charge partout."

Itinérance

Francis Vuibert, Préfet : « Il faut favoriser l'itinérance, davantage que l'interopérabilité qui n'est qu'un moyen d'y parvenir. »

Gilles Bernard (AFIREV) : "Aujourd'hui, le véhicule électrique est une affaire de convaincus, de militants, de passionnés... Il faut passer à un usage de masse. Et, pour réussir cette massification, l'usage du véhicule électrique doit être facile. L'itinérance est au coeur du sujet. Il faut libérer les conducteurs du souci de l'autonomie réduite et, surtout, qu'il n'aient pas à avoir 36 cartes différentes pour circuler. Le coût de ce service d'itinérance doit être minimum."

Le parc: où en est-on ?

Francis Vuibert, Préfet : le parc français est désormais de « 101.480 véhicules électriques et hybrides. »

Marie Castelli (AVERE): "le véhicule électrique est un véritable moteur de croissance verte en France, avec création de nombreux emplois."

Gaz naturel véhicules

Avant son intervention, Edouard Sauvage (GRDF) présente un guide écrit par la FNCCR et GRDF expliquant comment créer des stations d'avitaillement GNV.

« La complémentarité (électricité, gaz) est essentiel. Aucune solution ne doit se construire au détriment des autres. Le gaz a résolu depuis longtemps la question du stockage, ce qui réduit les aléas d'approvisionnement. Nous recherchons donc activement cette complémentarité, d'autant plus qu'elle se décline aujourd'hui avec le bioGNV. Le biométhane en France n'a pas encore loin de là livré tout son potentiel. C'est une énergie verte qui n'est pas intermittente. Sa croissance se fera en parallèle du développement du GNV. »

« La multiplication des bornes électriques est une nécessité, explique Jean-Jacques Guillet (SIGEIF). Mais elle va peser sur les réseaux électriques. Elle ne doit pas le faire de façon excessive, notamment en Île-de-France, où les besoins sont très importants. » Il y a donc nécessité d'une complémentarité. En Île-de-France, les besoins se font notamment sentir « pour les véhicules poids lourds. Beaucoup viennent de l'étranger et transitent dans notre région. Ils ont besoin de pouvoir trouver un ravitaillement en GNV. » Il souligne que l'initiative privée est inexistante pour le GNV. L'investissement est lourd. « C'est un engagement financier considérable, de l'ordre du million d'euros ». Pour créer ses stations GNV, le SIGEIF s'est doté d'une SEM, dans laquelle sont présents plusieurs syndicats de déchets. « Qui dit GNV dit bioGNV ! » Dans un premier temps, les véhicules pourront acheter du bioGNV avec des garanties d'origine.

GNV et hydrogène: l'action du SyDEV

En Vendée, le SyDEV est un acteur qui intervient à la fois dans le développement du véhicule électrique, du GNV et de l'hydrogène. L'ambition est de construire des mobilités réellement propres, a exposé Alain Leboeuf, président du SyDEV. "En Allemagne, une voiture électrique n'est pas vraiment propre parce que l'électricité émet beaucoup de gaz à effet de serre. En Vendée, elle sera alimentée par nos éoliennes, nos panneaux solaires... et la solidarité des réseaux."

Les bornes électriques dans le Loir et Cher c'est pour bientôt !

Source : AVERE

Date : 10/11/2016

Bénéficiaire du Programme d'investissement d'avenir financé par l'ADEME, le Syndicat Intercommunal de Distribution d'Electricité de Loir-et-Cher installera dans le département ses premières bornes de recharge pour véhicules électriques à la fin de l'année 2016. 100 bornes doubles seront déployées d'ici fin 2017.



Le déploiement du réseau d'infrastructures de recharge dispose d'un budget de 1,2 millions d'euros financés à 50% par l'ADEME dans le cadre de la précédente édition du Programme d'Investissement d'Avenir, à hauteur de 600 000 €, le reste étant pris en charge par les communes au titre d'une participation aux frais de fonctionnement. L'installation et la supervision du réseau relève depuis le 1er janvier 2016 de la compétence du Syndicat intercommunal de la distribution d'énergie de Loir-et-Cher (Sidelc). La volonté de soutenir le développement de la mobilité électrique est issue de la démarche "Loir et Cher 2020" qui réfléchit à l'avenir du territoire.

Un réseau de 100 bornes sur 70 communes

Le futur réseau d'infrastructures de recharge couvrira 70 communes du département. Quelques bornes seront déployées d'ici la fin 2016, mais la majeure partie du déploiement se fera en 2017 pour atteindre les 200 points de charge à la fin de l'année prochaine.

Chaque borne sera dotée de deux points de charge proposant chacun la possibilité d'une recharge normale (3 à 7 kW) ou accélérée (7 à 22 kW) selon les capacités de la batterie du véhicule venant se recharger.

Le marché public de fourniture des infrastructures a été remporté par **Ensto**, qui est aussi le fournisseur de l'Indre-et-Loire. Les deux territoires ont également choisi le même prestataire pour la gestion de leurs bornes : il s'agit du finlandais **Virta**. Afin d'avoir un réseau mutualisé sur leurs deux territoires, les syndicats d'énergie des deux départements travailleront en concertation.

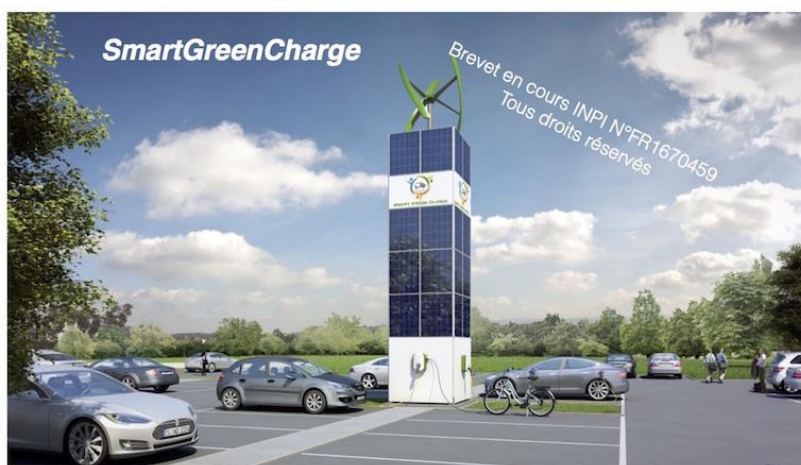
Un tarif de recharge a déjà été envisagée par les élus locaux : il serait de l'ordre de 2,50 € de l'heure, un prix qui sera majoré de 30% pour les non-abonnés au service.

Smart Green Charge : « du smart off-grid 100% renouvelable à recharge ultra-rapide »

Source : AVERE

Date : 14/11/2016

Smart Green Batteries, EV Chargers & sol a mis au point SmartGreenCharge une station de recharge non raccordée au réseau entièrement alimentée en énergie renouvelable issue de 3 sources différentes. Elle promet de répondre aux besoins de rechargement à haute puissance des véhicules électriques, y compris les poids lourds. Découverte de cette jeune pousse innovante qui a récemment fait partie des cinq start-up françaises à être invitée au salon New Energy au Kazakhstan le 27 octobre!



[Facebook](#)[Mail](#)[Twitter](#)[Imprimer](#)

Avere-France : Quelle vision défendez-vous de la recharge du véhicule électrique ?

Hervé Mathiasin, CEO : Notre projet a démarré en janvier 2014 avec la volonté de débloquent deux goulots d'étranglement :

- le premier est environnemental pour la parfaite acceptation citoyenne du véhicule électrique : il s'agit de la recharge massive à partir d'électricité renouvelable locale
- le second est technique et économique avec, d'une part, les contraintes techniques sur le réseau que la croissance du marché des véhicules électriques pourrait générer, et d'autre part, les contraintes économiques liées au coût global des bornes rapides et du renforcement du réseau électrique (cf. à ce titre, le futur standard 350 kW DC en CCS2 utilisé au sein de la [récente initiative européenne Ultra E](#) d'installations de 25 bornes sur autoroutes pour 13 millions d'euros).

Nous sommes dans le même temps convaincus que l'avenir est à la recharge ultra-rapide. Demain, on ne parlera plus de *range anxiety* mais de *charge anxiety* comme au début des

années 70 et le début de l'ère de la mobilité fossile. La problématique sera alors d'être capable d'assurer une recharge suffisamment rapide et étendue pour éviter les queues aux stations, tout en s'inscrivant dans la transition énergétique, c'est-à-dire en garantissant une production d'électricité propre. La solution SmartGreenCharge répond à tous ces enjeux.

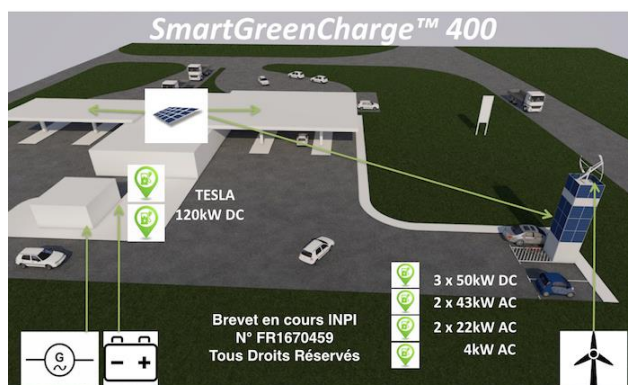
Quelle est l'innovation marquée par votre produit ?

Il faut imaginer la station SmartGreenCharge comme un "coucou" électrique qui s'épanouirait dans une station essence existante. Nous ne voulons justement pas changer l'*user experience*, c'est-à-dire les habitudes des automobilistes.

Notre modèle est celui d'un mini-réseau uniquement alimenté en électricité renouvelable, sans nécessiter de raccordement. SmartGreenCharge combine trois énergies renouvelables : sur le toit de la station, on installe des panneaux photovoltaïques, vient en complément une tour équipée d'une petite éolienne de moins de 12m et enfin, un générateur de secours fonctionnant aux huiles de friture recyclées ou aux biocarburants de seconde génération. Ces trois sources d'électricité chargent une batterie industrielle que nous gérons à partir de nos logiciels pour alimenter toute charge de véhicule électrique. La station est ainsi entièrement autonome en énergie, c'est du smart off-grid !

L'autre innovation, c'est que nous sommes capables de proposer des puissances allant au-delà d' 1 mégawatt de puissance simultanée de charge. SmartGreenCharge se décline en trois versions : 390 kW avec alimentation de deux superchargeurs à 120 kW DC et d'un ensemble de bornes rapides à 50 kW/ 43kW AC, semi-rapides à 22kW AC/ lente 4kW AC; 780 kW avec le double de chargeurs et pour finir, une station à plus de 1 000 kW qui intégrerait en plus un chargeur à 650 kW DC ou plus pour des applications spécifiques de charge de bus électriques ou de ferries électriques. Notre solution nous permet aujourd'hui de travailler avec tous les fabricants d'infrastructures de recharge qu'elles soient des bornes, des pantographes, du biberonnage ou de l'induction, mais nous serons certainement parmi les premiers clients de la borne prototype de **DBT-CEV** à 150 kW !

A notre grande surprise lors de notre première mondiale aux salons IDTechEX berlinois fin avril 2016 "EV : everything is changing", "Energy Harvesting & Storage" SmartGreenCharge a obtenu la TechAward Europe 2016 de *Best Technical Development in Energy Harvesting & Storage*. L'un des juges, Martin Pauli, Senior Architect chez ARUP Consulting, a déclaré : "*l'innovation est disruptive sous de multiples aspects : politique, sociétal, financier et environnemental*".



Vers quelles applications la station se destine-t-elle ?

La SmartGreenCharge apporte de l'énergie là où il n'y en a pas et là où ce n'est pas

économique en raison des coûts économiques prohibitifs de raccordement au réseau national ou avec des impacts environnementaux incompatibles en réseau ilotier (Zone Non Interconnectée où 80 à 95% de l'électricité est produite à partir de groupes diesels très polluants et chers).

La première application, ce sont les autoroutes : nous voulons faire gagner du temps aux utilisateurs de tous véhicules électriques comme les propriétaires de **Tesla S** et X en offrant un accès aux superchargeurs directement à partir du réseau autoroutier. Nous avons déjà établi des discussions avec des opérateurs et les pétroliers comme Total Energy Ventures car nous sommes en phase de levée de fonds des actionnaires de rang A.

SmartGreenCharge trouve ainsi naturellement son application dans les territoires insulaires grâce à son alimentation en énergie 100% renouvelable 24h/24 et 7j/7. Nous remplissons parfaitement les critères de subvention **ADVENIR** d'installation de bornes de recharges en Zone Non Interconnectée exigeant une recharge garantie 100% électricité renouvelable. Elle correspond enfin à tous les besoins de rechargement à haute puissance des véhicules lourds que ce soit les bus, les camions ou les ferries électriques. Notre station répond parfaitement aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air sans pour autant augmenter la dépendance énergétique de nos territoires. Pour exemple, le territoire de l'Ile-de-France (source rapport RTE) importe déjà 95% de son électricité des autres régions l'entourant...

Deux premières réalisations en Allemagne et en Alsace devraient très prochainement être installées. La station SmartGreenCharge sera disponible seulement en leasing pour les opérateurs de mobilité, les opérateurs de stations essence et les concessionnaires autoroutiers dont nous pouvons garantir l'autofinancement grâce à plusieurs sources innovantes de revenus.

Gaz carburant : top départ pour l'Ile-de-France !

Source : Environnement magazine.fr

Date : 25/11/2016

Sur le port de Bonneuil-sur-Marne, dans le Val de Marne, le syndicat d'énergie Sigeif a inauguré ce 24 novembre une station-service de gaz naturel pour véhicules (GNV). Le début d'un plan de déploiement qui pourrait tripler le nombre de stations GNV en Ile-de-France.



Projet de station GNV et bio-GNV à Bonneuil-sur-Marne (94)

Après deux ans de travail, le Sigeif concrétise son plan. A Bonneuil-sur-Marne (94), le Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Île-de-France a mis en service une station de gaz carburant. Sa construction a été attribuée aux entreprises Tokheim et Cirrus et son exploitation à Endesa, une filiale de l'italien Enel. « Ce sera une grande station, elle occupera 4 000 mètres carrés. Nous y installerons d'abord deux pompes, puis deux supplémentaires d'ici deux à trois ans », décrivait cet été Jean-Michel Philip, directeur général adjoint du syndicat, à Environnement Magazine. L'installation a été inaugurée ce 24 novembre.

Un million de tonnes Bonneuil-sur-Marne accueille le deuxième port fluvial d'Ile-de-France avec ses 201 hectares, 150 entreprises et un trafic de marchandises par voie d'eau d'un million de tonnes. La nouvelle station-service sera donc naturellement ouverte aux poids-lourds. Mais le gaz carburant peut aussi alimenter les véhicules légers.

Vingt millions d'euros L'unité de Bonneuil est la première d'un projet plus ambitieux : le Sigeif veut construire une dizaine de stations à l'échelle régionale. Elles délivreront tant du GNV que, grâce au système des certificats de garanties d'origine, du bio-GNV. L'investissement total est évalué entre quinze et vingt millions d'euros. Pour le financer, le Sigeif s'est approché de la Caisse des dépôts et consignations. Ensemble, ils prévoyaient le lancement en octobre d'une société d'économie mixte (SEM) pour bâtir ce réseau de stations publiques. La station de Bonneuil vient compléter les cinq existant en Ile-de-France. L'objectif de la SEM est de tripler ce nombre dans les trois à cinq ans.

La plus grande station française de gaz pour véhicules inaugurée, embryon d'un réseau francilien

Source : Connaissance des énergies

Date : 24/11/2016



La plus grande station-service française délivrant du gaz naturel pour véhicules (GNV et bioGNV) a été inaugurée jeudi dans le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne), première installation d'un futur réseau public qui comptera dix stations en Ile-de-France.

D'une superficie de 4 000 m², cette station du Sigeif (Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Ile-de-France) est exploitée par le groupe énergétique espagnol Endesa dans le cadre d'une délégation de service public, selon un communiqué de presse. Elle fera partie d'un réseau qui comptera dix stations d'ici à cinq ans, représentant un investissement global d'une dizaine de millions d'euros.

"Cette réalisation est le fruit d'un partenariat conclu en décembre 2014 entre le Sigeif, la ville de Paris, GRDF, le groupe La Poste et avec le soutien financier de la région Ile-de-France", selon le communiqué. Une société d'économie mixte locale, Sigeif Mobilités, a été créée pour porter le projet, soutenu également par la Caisse des dépôts (CDC), le gestionnaire de réseau de transport de gaz GRTgaz et de grands syndicats techniques franciliens.

Le GNV, moins émetteur de CO₂ et autres polluants que l'essence ou le gazole, et surtout utilisé en France pour alimenter les bus, fait partie des pistes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

L'Autriche lance son plan de soutien à la mobilité électrique

Source : AVERE

Date : 24/11/2016

L'Autriche vient de dévoiler un vaste programme d'aide à l'acquisition de véhicules électriques allant de la voiture au bus, en passant par les bornes de recharge. Une condition obligatoire se retrouve à tous les niveaux : une alimentation du véhicule à partir d'électricité 100% renouvelable. Plus de 72 millions d'euros seront investis pour soutenir la mobilité décarbonée.



Après l'Allemagne, c'est au tour de l'Autriche de mettre en place son système d'aide à l'acquisition de véhicules électriques. Le Ministère des Transports et le ministère de l'Environnement ont, avec le concours de l'industrie automobile, débloqué un budget de 72 millions d'euros pour promouvoir l'électromobilité répartie sur la période 2017-2018.

Le paquet comprend des incitations financières à l'acquisition de véhicules électriques, le déploiement d'un réseau de recharge et une plaque d'immatriculation dédiée aux voitures électriques.

Voiture électrique : 4 000 € pour les particuliers

Les primes à l'achat seront disponibles à partir de mars 2017 et devraient financer, selon les estimations des pouvoirs publics, environ 16 000 voitures électriques supplémentaires sur les routes d'Autriche. Les véhicules particuliers et utilitaires légers de moins de 2,5 tonnes 100% électriques, qu'ils soient à batteries ou pile à combustible hydrogène, bénéficieront d'une aide à hauteur de 4 000 € pour les particuliers et de 3 000 € pour les

entreprises et les associations. Les hybrides rechargeables - essence uniquement et ayant une autonomie d'au moins 40 km- se contenteront de 1 500 €.

Deux autres conditions supplémentaires devront être réunies pour pouvoir être éligible à la subvention : une recharge à partir d'une électricité 100% renouvelable et un montant du véhicule inférieur à 50 000 € hors équipement optionnel.

Pour donner plus de visibilité aux véhicules électriques et faciliter la mise en place de politiques incitatives à l'échelon local, le gouvernement va également accorder aux véhicules zéro émission une plaque d'immatriculation spéciale.

Des aides pour les deux-roues et les poids lourds

D'autres véhicules se partageront une enveloppe de 7 millions d'euros. Les scooters et motos électriques seront, de leur côté, éligibles à un petit coup de pouce de 375 €, tandis que les véhicules utilitaires électriques dont le poids est compris entre 2,5 et 3,5 tonnes pourront recevoir jusqu'à 20 000 € d'aide. La prime pourra monter pour les bus électriques jusqu'à 60 000 €.

Ici encore, la perception de la subvention est soumise à la preuve d'une recharge à partir d'énergies 100% renouvelables.

Recharge : des aides sur les points de recharge publics et privés

Le plan national pour l'électromobilité comprend également un volet sur la recharge. Les bornes de recharge rapide de 43 ou 50 kW pourront bénéficier d'une aide allant jusqu'à 10 000 €, à conditions qu'elles soient alimentées par de l'électricité renouvelable. Parallèlement, le gouvernement lancera l'installation de stations sur près de 50 sites sur le réseau routier et les stations-services. La première d'entre elles verra le jour à la mi-2017.

Les privés pourront quant à eux recevoir 200 € sur leur wallbox ou solution de recharge intelligente en respectant les mêmes conditions.

Illustration : © Droits réservés

Automobile : l'électrique pourrait être moins cher que l'essence dès 2024

Source : Les Echos

Date : 28/11/2016



Les grands constructeurs automobiles ont multiplié les annonces dans l'électrique ces derniers mois - Shutterstock

La courbe des prix entre voitures électriques et voitures à essence s'inversera dans moins de dix ans, selon la Beuc, une association européenne.

Grâce aux progrès de la technologie et à la baisse des prix, rouler en voiture électrique pourrait être moins cher qu'avec une automobile à moteur essence à l'horizon 2024, selon une [étude européenne](#) publiée lundi.

Cette étude commandée par le [Beuc](#), l'association européenne de défense des consommateurs, voit dans la prochaine décennie (2020-2030) une "convergence", en moyenne, des coûts associés à l'achat et à l'utilisation des voitures équipées de moteurs thermiques et de celles roulant à l'électricité.

Les voitures électriques sont actuellement plus chères à l'achat, et souvent subventionnées. Leur autonomie reste en outre bien inférieure à celle des voitures à moteur thermique. Et recharger une batterie demeure bien plus long que faire le plein de carburant.

"D'ici à 2024, le coût moyen de possession [achat et fonctionnement, NDLR] d'une voiture électrique pourrait égaler celui d'une voiture à essence" sur le Vieux continent, assure le Beuc dans son rapport. Dans le cas des voitures diesel, les courbes se croiseraient en 2030.

Course à l'électrique

"En outre, d'ici à 2030, toutes les motorisations, sauf celles fonctionnant avec des piles à combustible à hydrogène, coûteront moins cher à acquérir et à faire rouler sur quatre ans qu'une voiture à essence de 2015", selon la même source. De telles économies seront, "malgré une hausse des prix du pétrole et de l'électricité", obtenues "avant tout par la réduction des coûts des motorisations de pointe".

C'est tout le pari de nombreux constructeurs, à commencer par l'américain Tesla qui construit une usine géante de batteries dans le Nevada pour abaisser le prix unitaire des accumulateurs par effet d'échelle.

Confrontés à des normes d'émissions de plus en plus strictes, en particulier en Europe, les constructeurs multiplient les annonces sur l'électrique. Volkswagen vient ainsi d'affirmer ses ambitions de devenir le numéro un mondial de l'électrique d'ici à 2025. Pionnier de l'hybride, [Toyota a décidé de lancer un programme électrique](#) en parallèle de ses efforts dans l'hydrogène. Sans parler de Renault et Nissan, leaders mondiaux actuels des ventes de voitures fonctionnant sur batterie.

Un marché encore embryonnaire

Plusieurs constructeurs (Tesla, Volkswagen, Ford...) ont annoncé le développement, d'ici à la fin de la décennie, de voitures de moyenne gamme capables de couvrir 500 km entre deux recharges, soit environ le double des performances actuelles.

En attendant, les ventes restent confidentielles : [moins de 1% des véhicules neufs immatriculés](#) dans le monde. Et ce alors que de nombreux pays les subventionnent, dont la France qui propose un "superbonus" de 10.000 euros pour la mise au rebut d'un vieux diesel.