

## Les mobilités durables, un enjeu européen

Michel Derdevet

DEPUIS PLUSIEURS MOIS, les annonces se multiplient tant de la part des États européens que de l'industrie automobile en faveur d'une réorientation de la mobilité vers des modes décarbonés, en particulier vers les véhicules électriques et hybrides.

Guidé par l'impératif de la lutte contre le changement climatique, Nicolas Hulot a ainsi annoncé, dès sa prise de fonction, la fin des voitures diesel et essence d'ici à 2040. Le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Norvège ou encore l'Allemagne se sont déjà engagés dans cette voie ou envisagent de le faire. De leur côté, les constructeurs développent leurs offres électriques pour accompagner ce mouvement et certains, comme Toyota ou Volvo, ont d'ores et déjà annoncé la fin de leurs gammes thermiques.

Nous ne sommes qu'à l'aube de cette révolution majeure. Au premier semestre 2017, le véhicule électrique ne représentait que 1,2 % du marché français avec plus de 13 000 exemplaires vendus, en

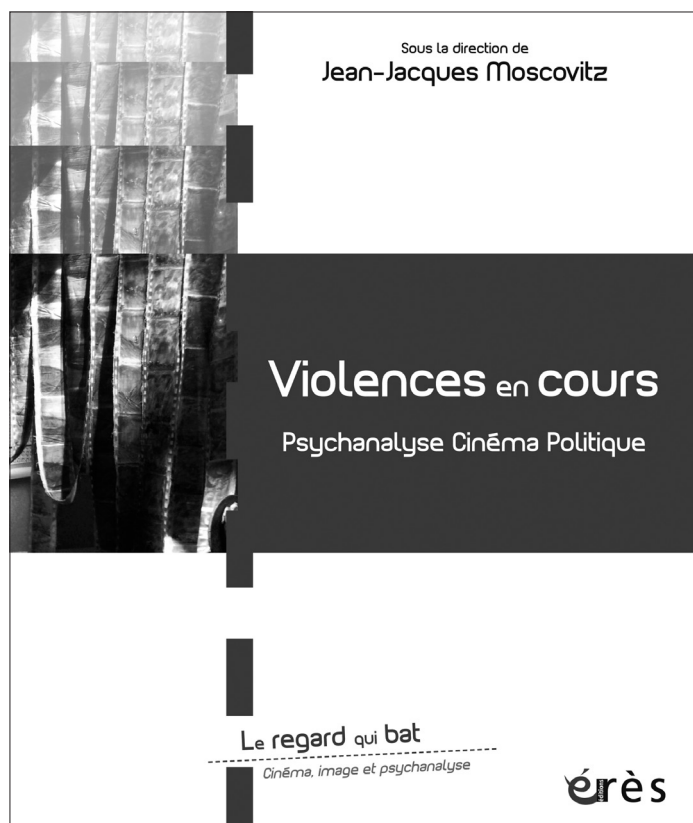
hausse de près de 10 % par rapport à l'année précédente. Cette accélération résulte de la diminution continue du coût des batteries et de l'amélioration de leurs performances, et un scénario de rupture encore plus significatif pourrait se dessiner avec la mise sur le marché annoncée des véhicules autonomes.

Pour autant, le déploiement de 7 millions de points de charge à l'horizon 2030, prévu par la loi de transition énergétique, exigera un fort volontarisme. Il faudra impérativement sortir du débat de « *l'œuf et la poule* », consistant à repousser l'implantation des bornes de recharge au motif que les véhicules électriques ne sont pas encore là, tandis que les utilisateurs potentiels repoussent leur achat de véhicule faute de bornes!

Pour les réseaux de distribution d'électricité, ce volontarisme implique un investissement de plusieurs milliards d'euros, montant qui pourra varier considérablement selon les choix techniques, les comportements des utilisateurs et

les innovations technologiques à venir. Que représentera par exemple le réseau de super-chargeurs de Tesla dans une quinzaine d'années?

L'anticipation et la planification des besoins est ainsi d'autant plus nécessaire qu'elle va de pair avec un enjeu de cohésion territoriale. Car si la transformation est en marche, grâce au consensus entre l'industrie, la société et l'État, une chose est sûre : elle ne pourra se faire sans un aménagement équilibré entre territoires ruraux et urbains. À l'heure actuelle, en effet, le développement des points de charge se concentre en zone urbaine, là où la demande est forte et les coûts de raccordement moindres. Cette situation risque d'engendrer une fracture territoriale sur les nouvelles mobilités, alors même que les habitants des territoires péri-urbains et ruraux sont très souvent contraints à l'utilisation de la voiture. Notons que cette planification devient tout aussi cruciale pour les zones urbaines. À titre d'exemple, les 1 300 points de charge d'Oslo, qui



Avec la participation de Iva ANDREIS-ZIMMERMANN, François ARDEVEN, Emmanuel BRASSAT, Jérémie CLEMENT, Alex CORMANSKI, Isabelle FLOCH, Héliane GODEFROY, Eugène Green, Anne-Marie HOUEBINE-GRAVAUD, Pascale KANE, Lysiane LAMANTOWICZ, Laurie LAUFER, Benjamin LEVY, Olivia-Rebecca LUSTMAN, Émile MALET, Vannina MICHELI-RECHTMAN, Paola MIELI, Marc MOREAU, Manya STEINKOLER

constituent pourtant l'un des réseaux les plus denses du monde, ne parviennent plus, aujourd'hui, à satisfaire la demande. Pour faire face au triple enjeu du déploiement des infrastructures de recharge, de l'équilibre territorial et de l'impact pour le réseau électrique, la France dispose d'un modèle national de distribution d'électricité, qui fait bénéficier à notre pays de coûts de développement du réseau compétitif, d'un aménagement territorial équilibré entre urbain et rural et d'une capacité de R&D à la pointe des technologies de recharge.

De fait, la France dispose déjà de l'un des réseaux d'infrastructures de recharge les plus développés au monde. Pour conserver cette avance, il est essentiel d'engager quatre chantiers prioritaires.

Il convient tout d'abord de mettre en place un schéma directeur d'implantation des infrastructures de recharge, qui assurerait d'une part leur localisation optimale vis-à-vis des capacités du réseau,

permettant de réduire le coût de leur implantation, et d'autre part un équilibre territorial de cette implantation, notamment entre zones urbaines et rurales.

En parallèle, un fonds dédié concentrant les aides publiques, sans doute en mobilisant une enveloppe significative des investissements d'avenir, pourrait être créé pour atteindre par exemple 200 000 bornes publiques contre 23 000 à la fin 2017.

Autre chantier majeur pour le *business model* du véhicule électrique, le développement du *smart charging*, qui permettra de réduire considérablement les coûts de raccordement des bornes au réseau électrique, et plus largement de valoriser les services au système électrique qu'il pourrait apporter.

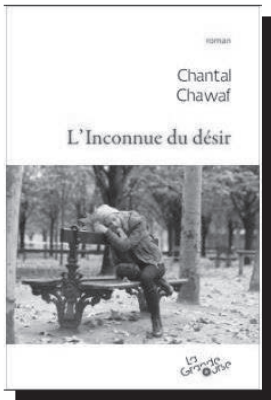
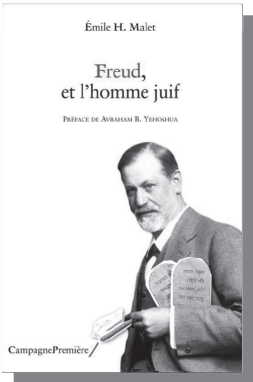
Enfin, il est indispensable de penser cette révolution des mobilités au niveau européen. Le 26 septembre dernier, dans le discours marquant qu'il a prononcé à la Sorbonne, le Président de République

proposait « la mise en place d'un programme industriel européen de soutien aux véhicules propres et de déploiement d'infrastructures communes afin qu'il soit possible de traverser l'Europe sans l'abîmer ». Cette initiative pourrait passer par la création de « corridors des mobilités innovantes » permettant de mailler 70 000 km d'autoroutes reliant les capitales européennes entre elles, en investissant massivement dans un réseau essentiel de stations de recharge électrique. Il s'agirait d'un signal puissant en faveur de la mobilité propre, et des citoyens/utilisateurs européens.

L'« Union de l'énergie » ne peut pas consister uniquement en pourcentages de CO<sub>2</sub> ou d'énergies renouvelables, en objectifs généraux chiffrés à 2030 ou 2040 ; elle doit désormais parler aux peuples européens, à travers des engagements concrets, perceptibles par tous, participant du développement accéléré d'une mobilité propre, à moindre coût et au service de la cohésion territoriale.

M. D.

Michel Derdevet est secrétaire général, membre d'Enedis.  
Communication faite au colloque Passages/ADAPes du 6 novembre 2017

Tschann Libraire et la revue Passages  
sont heureux de vous convier à rencontrer

**Chantal Chawaf et Emile H. Malet**


**Mercredi 24 janvier 2018  
à 20 heures**

à l'occasion de la parution de leurs ouvrages

*L'inconnu du désir*  
*Freud, et l'homme juif*

Y a-t-il aujourd'hui un désir de Freud alors qu'on assiste à une certaine désaffection de la psychanalyse ?  
Parallèlement, y a-t-il encore l'amour de la littérature alors qu'on assiste à la disneylandisation de notre société ?

Chantal Chawaf, écrivain, auteur de *L'inconnu du désir* (La grande ourse) et *Ne quitte pas les vivants* (éd. des Femmes, Antoinette Fouque) et Emile H. Malet, journaliste, écrivain, auteur de *Freud, et l'homme juif* (Campagne Première) proposeront comme antidote : le désir contre le déclin !



Tschann Libraire  
125 boulevard du Montparnasse  
Paris VIe  
Tél 01 43 35 42 05  
passages4@wanadoo.fr

