

MOT À MOT

Fusion



Dans une semaine, auront lieu les élections régionales, dans le contexte particulier que l'on sait. Calendrier oblige: la fusion ne demeure pas moins à l'ordre du jour. Fusion des régions qui, à compter du 1^{er} janvier 2016, va modifier de fond en comble la carte administrative du pays. Fusion - du latin *fusio* - signifie le passage d'un corps de l'état solide à l'état liquide. C'est peut-être là ce qui effraie nombre de nos concitoyens: que, sous l'effet de la fusion de ses régions, la France se liquéfie. La peur du changement génère souvent d'irrépressibles angoisses.

Il est vrai qu'à parcourir les mots de sa famille, on s'aperçoit que la *fusion* n'est pas sans danger. Les latins *fusio* et *fundere* prennent leur source dans la racine indo-européenne *ghew* qui désigne l'action de faire couler. Le grec *khein* donnera quelques mots savants comme, en médecine, *ecchymoses*, ces tâches noirâtres produites par la diffusion du sang dans le tissu sous-cutané. Pas très rassurant. Du latin *fusio* qui met la langue en ébullition, découle *futillis*, lequel s'écoule si aisément qu'il risque de nous distraire par des futilités. Poursuivons l'exploration. *Fundere* a donné par extension *confundere*: verser ensemble deux éléments distincts jusqu'à les rendre méconnaissables fait courir le risque de les confondre. Et c'est bien là l'une de nos craintes: que la *fusion* des régions entraîne la *confusion*.

Le Premier ministre l'avait semée dans son propre camp, voici quelques semaines, en donnant au terme de *fusion* une dimension plus politique que politique. Pour faire barrage au Front national dans les régions où le parti d'extrême-droite risque d'arriver en tête au soir du 6 décembre, Manuel Valls préconisait rien moins que la fusion des listes de gauche et de droite. Le sens politique de fusion apparaît en 1842 dans le *dictionnaire critique du langage politique* que Jacques-Charles Bailleul publie un an avant sa mort. Tour à tour avocat au Parlement de Paris puis juge de paix, ce personnage fut élu député girondin à la Convention Nationale, arrêté le 3 octobre 1793, sauvé in extremis de la guillotine par la chute de Robespierre le 9 Thermidor et plus tard, membre du Tribunal, l'une des deux assemblées créées sous le Consulat de Bonaparte. Il fonda le journal *Le Constitutionnel* dans lequel il publia de nombreux articles dans ses domaines de prédilection: l'économie et la politique. Voici la définition politique du mot fusion que Bailleul donne dans son dictionnaire: «*Fusion des partis, entreprise vaine, illusion de quelques braves et bonnes gens ou spéculation d'intriguants. Il n'y a qu'un signe comme un moyen véritable de fusion, c'est le ralliement sincère à la loi fondamentale de l'Etat, mais à la loi bien entendue*». A bon entendeur...

Serge Bonnyer

« La COP 21, c'est aussi des initiatives, des réalisations »

Michel Derdevet, secrétaire général et membre du directoire d'ERDF est l'auteur du rapport « Énergie, l'Europe en réseaux », remis au Président en février dernier.

L'Indépendant: À la veille de la COP 21, l'Espagne, la France et le Portugal viennent de signer un accord pour mettre en place des corridors de mobilité durable. En quoi cet accord incarne-t-il la transition énergétique ?

Michel Derdevet: Quand on pense COP 21, on a tous en tête l'objectif d'arriver à un accord permettant de limiter à 2 °C l'augmentation de la température de la planète. Mais la COP 21, c'est aussi des initiatives, des réalisations concrètes pour promouvoir une société bas carbone et favoriser la transition énergétique. À l'instar de ce projet de construire au fil des autoroutes franco-ibériques, des stations de recharge pour permettre le déploiement des véhicules électriques.

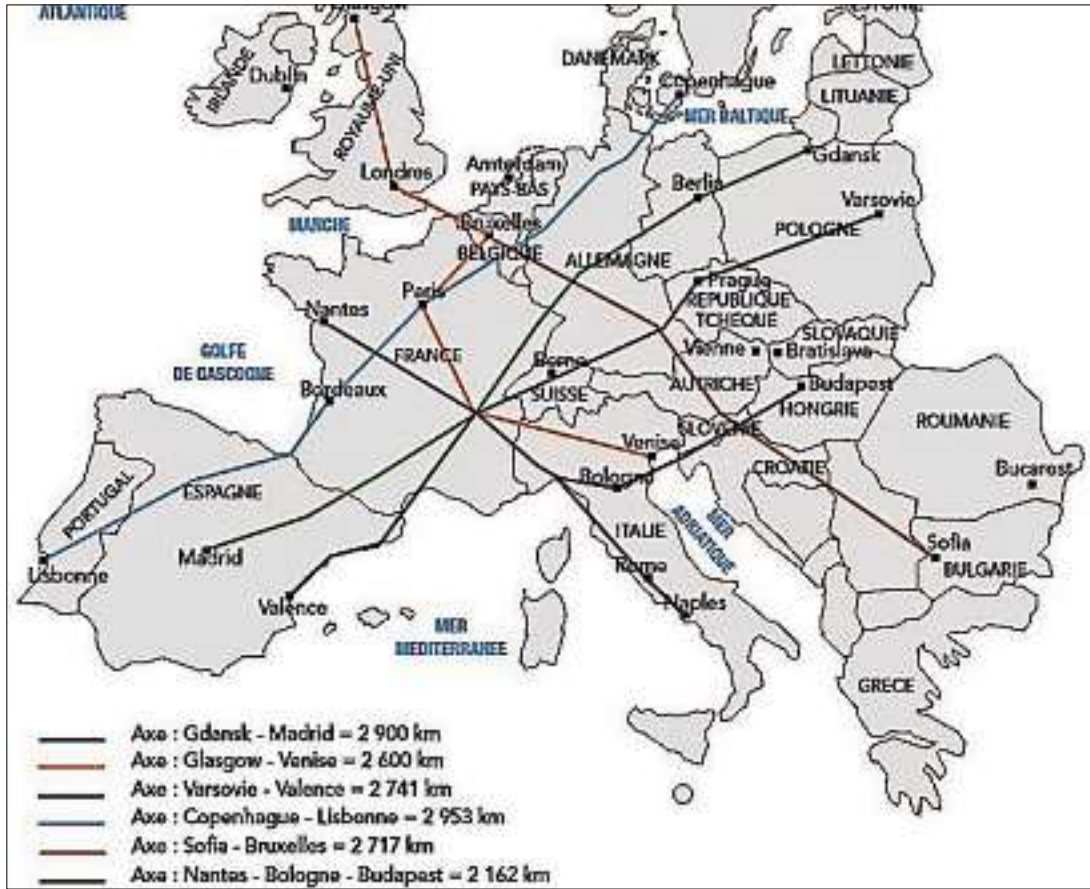
« Le véhicule propre ne doit pas devenir le symbole de la nouvelle fracture territoriale »

Le gain écologique est-il réel ?

Avec des véhicules non émetteurs de CO₂, l'apport environnemental est indiscutable. N'oublions pas que pour l'heure le transport en France est le premier secteur de CO₂, avec près de 30% des émissions. En Espagne, le seuil est à peine plus bas, aux alentours de 24%, idem pour le Portugal.

Le véhicule électrique est encore très marginal dans nos rues. Et encore plus en Espagne et au Portugal. N'est-ce pas mettre la charrue avant les bœufs ?

Même si il est vrai que le parc des voitures électriques reste confidentiel, ce projet devrait booster son déploiement. Car



► La carte des corridors européens proposée dans le rapport « Énergie, l'Europe en réseaux ».

au-delà de cette initiative, il y aura aussi des efforts sur le réseau intérieur pour sortir la voiture électrique des grandes métropoles européennes. Nous ne voulons pas que le véhicule propre devienne le symbole d'une nouvelle fracture territoriale. D'autant que les nouvelles générations de batteries laissent espérer un doublement, voire un triplement de l'autonomie moyenne des voitures d'ici à 2020.

Comment va s'orchestrer ce nouveau maillage ?

2 000 kilomètres du réseau autoroutier franco-ibérique devraient être équipés d'ici 2019/2020. On projette de construire 200 bornes, à savoir une toute les 80 kilomètres, sur la partie espagnole. Autant sur le réseau français, qui disposera lui dans quelques semaines, fin 2015, d'un

dispositif complet. Quand au Portugal, il finalise également son réseau. La réalisation de ce premier maillon est importante même s'il peut paraître insignifiant au regard des 70 000 kilomètres d'autoroutes européennes. N'oublions pas que ces axes transfrontaliers sont empruntés chaque année par quelque 60 millions d'usagers de toutes nationalités.

Que représente l'investissement ?

On est sur quelques dizaines de millions d'euros pour ce projet franco-ibérique. L'équipement total des autoroutes européennes en borne électrique coûterait environ 450 millions d'euros. On est très loin du coût des interconnexions transfrontalières.

Techniquement comment allez-vous alimenter les bornes ?

On peut faire un parallèle avec le TGV et l'implantation des sous-stations électriques. Le déploiement des bornes va donc se faire en lien étroit avec les gestionnaires de réseau, afin d'articuler le déploiement des bornes avec la topographie et les contraintes des réseaux.

Pourquoi ne s'appuie-t-on pas sur le savoir-faire d'un constructeur californien qui dispose déjà d'un réseau de recharge rapide ?

L'idée de ce réseau est qu'il soit ouvert à tous les fabricants et pas seulement à un seul. Et ce quels que soient les choix techniques et technologiques des constructeurs. Aussi les trois pays ont veillé à ce que les futurs systèmes de recharges soient interopérables.

Recueilli par Zoé Cadiot

Autriche: du rideau de fer au miracle vert

Jadis un bourg perdu coincé par le Rideau de fer, la petite ville de Güssing, en Autriche, est devenue un modèle mondial pour son bilan carbone grâce à une utilisation optimale de la seule ressource locale: le bois.

Un mignon village vert vivant au ralenti dans un environnement idyllique? Tout le contraire: cette localité de 4 000 habitants, autrefois une simple cité-dortoir adossée à la frontière hongroise, aligne une cinquantaine d'usines et de PME employant plus d'un millier de personnes. Avec un bilan environnemental qui fait l'admiration des développeurs du monde entier. Güssing est en effet devenue dès 2001 la première agglomération de l'Union européenne à produire 100% de son électricité et de son chauffage avec des sources renouvelables.

Et son bilan énergétique s'est encore amélioré depuis: toutes consommations confondues, la ville affiche un bilan carbone neutre à 80%, quand

l'objectif de l'UE est de parvenir à 50% d'ici à 2030. Tout a pourtant commencé de façon assez triviale, avec un simple «*tas de bois qui pourrissait*», raconte Reinhold Koch, un des principaux artisans de ce qui a été qualifié de «*miracle vert de Güssing*».

À l'écart de toute route nationale ou voie de chemin de fer, Rideau de fer oblige, la localité n'était riche que de sa forêt, où des sociétés de bûcheronnage venaient abattre des arbres en laissant sur place des monceaux de branchages sans valeur marchande. «*Une des raisons pour lesquelles nous étions pauvres au début des années 1990 était que nous dépensions des fortunes en énergies fossiles alors que des déchets de coupe pourrissaient au sol*»,



► Quelques arbres et de la volenté: la recette de la réussite de Güssing.

évoque cet ingénieur. «*J'ai réalisé qu'on avait la solution sous les yeux: il suffisait de produire notre propre énergie et de garder l'argent chez nous*», sourit-il. Immédiatement séduit par le projet, le maire conservateur de

l'époque, Peter Vadasz, élabore alors avec M. Koch un ambitieux programme de refonte énergétique. L'adhésion de l'Autriche à l'UE en 1995 permet à la commune d'obtenir d'importantes subventions pour la construction d'une centrale thermique à bois.

■ **Décision locale**

«*En produisant notre propre énergie, on ramenait le pouvoir de décision chez nous*», souligne l'ancien élu.

En effet, la commune peut dès lors attirer des sociétés en leur proposant des prix de l'énergie attractifs.

La municipalité entreprend ensuite de développer rue par rue son réseau de chauffage urbain alimenté par la centrale. «*Dès que 50% des foyers d'une rue se disaient*

Mobilité électrique

À la veille de la COP 21, la France, l'Espagne et le Portugal ont décidé de donner un second souffle à la voiture électrique. Comment? En promouvant, selon un accord signé lundi dernier à Madrid, le développement de «*corridors verts*» sur leur réseau autoroutier avec l'installation de bornes de recharge électrique rapides (une demi-heure pour faire le plein à 2 euros). L'idée revient à un groupe de travail franco-ibérique réunissant les associations pour la promotion du véhicule électrique et les gestionnaires de réseaux. Parmi eux, le Biterrois Michel Derdevet, qui dans un rapport remis en février dernier, au président de la République, proposait de mailler d'ici 2020 les 70 000 kilomètres d'autoroutes européennes de station de recharge tous les 80 km. Déjà d'autres pays ont décidé de leur emboîter le pas, à l'instar des pays du Benelux. Avec ce premier projet de corridors électriques, un automobiliste pourra d'ici quelques mois faire sans problème un AR Paris-Lisbonne en voiture électrique. Ce projet envoie aussi un signal fort au marché. Et pourrait dans la foulée booster un marché qui reste malgré tout confidentiel. Car si la France fait figure d'exception avec un parc de plus de 50 000 véhicules, les ventes restent marginales en Espagne (quelque 500 véhicules vendus), au Portugal (environ 2000) mais aussi dans le monde où elles représentent moins de 1%. Toutefois, les nouvelles incitations fiscales en Europe et l'autonomie grandissante des voitures devraient séduire un nouveau public.

intéressés, on posait les tuyaux, y compris pour ceux qui n'avaient pas dit oui. Et finalement tout le monde a fini par se raccorder», se souvient M. Vadasz. «*L'énergie verte était bon marché: notre meilleure publicité était la bouche-à-oreille entre voisins*».

Güssing franchit un pas supplémentaire avec l'inauguration en 2001 d'une centrale à biomasse ultra-moderne. Cette unité réduit encore les émissions de CO₂ de la commune et lui assure une renommée mondiale.

Corollaire à cette demande pour les déchets de bois: les deux plus grands fabricants autrichiens de parquet en bois s'installent à Güssing, où ils peuvent revendre leurs déchets de coupe.