

La voie vers une mobilité propre est encore semée d'obstacles

OLIVIER SCHNEID - Courrier des maires.fr - Publié le 30/09/2022 à 16h07

L'engagement des collectivités au service des nouvelles mobilités décarbonées était au menu du congrès de la Fédération des collectivités concédantes et régies (FNCCR), du 27 au 29 septembre 2022 à Rennes. Si la voiture électrique a occupé le devant de la scène, les acteurs du bioGNV (Gaz naturel véhicule) et de l'hydrogène ont affiché leur intention de prendre leur part dans une transition... potentiellement perturbée par la hausse actuelle des prix de l'énergie.

« Un matin de juillet, je suis parti de Paris pour relier Annecy en voiture électrique : 550 km, trois arrêts pour recharge à l'aller, six heures de trajet avec des pauses, soit à peine plus qu'avec un véhicule thermique, l'expérience a été concluante », s'enthousiasme le directeur Mobilités d'Enedis, Pierre de Firmas, à l'ouverture de la table ronde consacrée aux « nouvelles mobilités décarbonées » organisée le 28 septembre 2022 à Rennes par la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR). « Je vous donne un contre-exemple, lui rétorque l'animateur du débat, Jean-Michel Lobry. Il y a quinze jours, j'ai fait Lille -Charleroi (Belgique, ndlr), 125 km, quatre bornes en panne, trois détours pour essayer d'en trouver une, l'angoisse qui monte, 5h20 de trajet... »

Potentiellement dissuasif

Cet échange illustre l'état inégal du maillage en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE), celui-ci étant une condition *sine qua non* d'un déploiement massif de ce mode de mobilité, dont Enedis projette qu'il concernera 17 millions de véhicules légers en 2035 en France, soit 40% du parc. Ils sont moins d'un million actuellement et le pays dispose d'environ autant de points de recharge, dont un peu plus de 70 000 sont ouverts au public.

Une situation insatisfaisante de nature à constituer un « frein pouvant dissuader de franchir le pas de l'achat d'une voiture électrique », observe Pierre de Firmas. Les schémas directeurs des IRVE ouvertes au public (SDIRVE), une recommandation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019, sont censés contribuer à se prémunir contre un tel risque, leur finalité étant de « parvenir à une offre de recharge suffisante pour le trafic local et celui de transit ». Une centaine de syndicats d'énergie – autrement appelés Territoire d'énergie - sont en train d'élaborer le leur.

Péréquation nécessaire

« Une fois de plus, les pouvoirs publics attendent des autorités organisatrices de la distribution d'électricité de combler des trous dans la raquette », s'agace le directeur de Territoire d'énergie Alsace, René Wunenburger, dont la structure « s'est lancée dans l'aventure ». « Partout où ce sera juteux, le privé va installer des bornes, quand nous, collectivités, allons avec notre argent public vers ce qui ne sera pas rentable », poursuit-il. « C'est le même scénario qu'avec l'électrification rurale, pour laquelle un système de péréquation a été instauré à l'échelle nationale, remarque le président de Territoire d'énergie Indre-et-Loire et vice-président de la FNCCR chargé de la mobilité propre, Jean-Luc Dupont. Il organise une solidarité venant en aide aux endroits où c'est moins bankable. »

Aussi suggère-t-il la mise en place d'un fonds de péréquation similaire, afin que « celui qui intervient dans des zones rentables soit ponctionné au profit des lieux où les opérateurs auront, au contraire, du mal à équilibrer leur modèle économique ». Ces derniers seront inévitablement des acteurs publics, pointe-t-il, car « on sait qu'il n'y a pas de philanthropie de la part des opérateurs privés ». Ce modèle péréqué pourrait plus généralement s'appliquer à d'autres mobilités décarbonées, bioGNV et hydrogène, dont le développement est moins avancé que l'électrique.

Les collectivités « pionnières »

Pour ce qui est, justement, du gaz, la responsable du pôle Mobilité de la direction du développement de GRDF GNV, Elodie Dupray, dénombre à ce jour dans l'ensemble du territoire 280 stations publiques et 300 privées, ces dernières pour des flottes captives, de collectivités ou d'entreprises. Elle « remercie les collectivités d'avoir été des pionnières » en matière de bus et de bennes à ordures ménagères (BOM) : des dizaines de communes ont opté pour des flottes de bus roulant au bioGNV/GNV, représentant quelque 4 500 véhicules, l'objectif étant qu'ils fonctionnent un jour à la version renouvelable du GNV, celui-ci étant déjà moins polluant que le diesel.

Une autre solution envisagée, plutôt que d'acquérir de nouveaux véhicules, est de recourir à la technique duetrofit, permettant de changer la motorisation de ceux déjà en circulation. D'autre part, plus de 2 500 BOM, là encore, alimentées en GNV et bioGNV, sont en service. Bus et bennes constituent un parc nécessitant, comme pour la mobilité électrique, des stations d'avitaillement... donc, une fois encore, la mobilisation du monde public dans un rôle d'aménageur là où le privé n'ira pas, faute d'attrait lucratif.

Vert et non gris

L'hydrogène entend également prendre sa part dans cette transition vers une mobilité décarbonée, insiste le responsable des relations avec les territoires de France Hydrogène, Jan-Erik Starlander. Son organisation compte, parmi ses membres, 70 collectivités, dont toutes les régions à l'exception de la Corse et de celles d'outre-mer, 13 métropoles et... des syndicats d'énergie.

Il souligne la dimension locale d'une énergie qui doit néanmoins trouver sa voie « verte », et non « grise », en reposant sur une production d'électricité d'origine renouvelable. La mobilité hydrogène est prometteuse mais demeure balbutiante, avec 33 bus en circulation - 104 sont en cours de déploiement - et une seule BOM, située dans la Communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (Indre-et-Loire), qui a été sélectionnée dans le cadre d'un programme européen.

Les cartes (routières) rebattues

Qu'ils défendent l'une ou l'autre source, les acteurs de la mobilité plaident de concert pour une approche multimodale, avec par conséquent l'implantation de stations multi-énergies. « On est sur une dynamique de marché explosive en matière d'électrification de la mobilité », assure, optimiste, Pierre de Firmas. « Regarder le sujet à travers la seule électricité serait hyper-réducteur », estime, lui, Jean-Luc Dupont. « Et ce qui se passe aujourd'hui avec la flambée des coûts de l'énergie rebat les cartes, ajoute-t-il. On a moins de visibilité sur le modèle que dans le monde d'avant... c'est-à-dire il y a encore six mois. »

« La mobilité est à envisager comme un service, ce n'est pas la voiture en tant que telle », lance de son côté, de manière assez inattendue au regard de sa position, le président de l'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (Afirev), Gilles Bernard. « Car nous allons vers un avenir où il faudra être le plus économe possible en ressources, en matière première, en énergie, défend-il. Or, cet avenir, ce ne sera pas chacun sa voiture. »