

Association Bourgogne Franche-Comté Mobilité Électrique

Journée « E-day » au circuit de Dijon-Prenois le 15 octobre 2020

Table ronde

Notes : DREAL/STM

Accueil par Robert Poggi, directeur général d'Enedis BFC et président de l'association depuis août 2020.

Il souligne l'importance du Plan de relance automobile et le soutien apporté à la filière.

Les Français sont de plus en plus favorables pour passer à l'électrique comme le montrent les chiffres des ventes de juillet août 2020 : +119 % au niveau national et 292 % en BFC .

La journée « labellisée France Mobilité » est organisée à Prenois par BFC-ME à destination des professionnels et des collectivités locales.

Il remercie les partenaires de l'opération, les 31 exposants. La journée permet aussi aux participants de piloter sur le circuit 60 modèles parmi les 14 marques présentes.

Il rappelle les principales missions de l'association BFC-ME : fédérer, promouvoir, partager l'information et les bonnes pratiques, apporter l'expertise au service de tous.

Une convention de partenariat lie l'association à la Région et a élaborer un programme d'actions sur trois ans.

Dans le cadre d'un programme de formation national piloté par l'AVERE, BFC-ME se rendra à partir du printemps prochain dans les 8 départements de la région pour rencontrer les collectivités locales, les partenaires professionnels.

Thierry Brossier Vice-président de l'association et animateur de la table-ronde

Le contexte 2020 est exceptionnel avec un niveau de ventes de véhicules électriques jamais atteint (9 % des parts de marché pour l'électrique et l'hybride en sept 2020), avec des annonces fortes du gouvernement sur les bornes le 12 octobre dernier.

L'année 2020 en un mot....

Yannick Duport, Groupe EDF, directeur de la direction Mobilité Electrique

L'année 2020 marque le début d'une révolution, c'est le futur de demain, ce qui est très motivant et dynamisant pour le secteur.

Cécile Goubet, déléguée générale de l'AVERE-France

2020, c'est le temps de l'accélération pour les ventes et d'une grande évolution du cadre réglementaire.

Hugues Dollat DREAL BFC, directeur-adjoint

2020 , c'est le temps de la rupture.

Michel Neugnot 1^{er} Vice président de la Région Bourgogne Franche-Comté :

En 2020, c'est une vraie bascule pour produire de l'électrique et de l'hydrogène. La décarbonation va plus vite qu'on ne le pensait.

Sandrine Hartmann, cheffe de projet mobilité du programme Mobilité électrique d' Enedis

2020, c'est le temps de l'industrialisation et de la mise en œuvre de la mobilité électrique.

1ère partie : état des lieux sur les mobilités et la LOM

Michel Neugnot :

Le constat avait été porté durant les Assises de la mobilité en 2017 : beaucoup de solutions sont offertes en milieu urbain mais des zones blanches subsistent sur 80 % du territoire.

La LOM permet à présent de trouver le bon moyen de transport au bon moment, partout et pour tous à un coût raisonnable, pour la collectivité et l'utilisateur. Elle se veut permissive et ouvre à l'intelligence collective.

A présent, pour la Région, il y a une nécessité de co-construction au plus près du territoire. C'est pourquoi, comme le prévoit la loi, 21 bassins de mobilité ont été définis sur la base de préoccupations partagées sur leur territoire. Par ex : le tropisme de Paris pour le Nord Sénonais ou la Nièvre partagée d'un côté vers l'axe ligérien de l'autre côté confrontée à des préoccupations différentes exprimées dans le Morvan.

La réflexion est engagée dans chaque bassin pour trouver des solutions de mobilité analysées à partir des besoins existants et à programmer dans le temps.

Des contrats opérationnels de mobilités seront passés dans chaque bassin avec l'engagement des acteurs locaux : entreprises, élus locaux, partenaires sociaux, réseaux professionnels...

L'échéance fixée par la loi prévoit qu'au 31 mars 2021, les collectivités se prononcent sur la prise de compétence. La Région traitera de la même manière tous les territoires qu'ils prennent ou pas la compétence. Son rôle de chef d'orchestre et son rôle d'architecte lui permettent d'accompagner les territoires et de tenir un discours commun dans tous les territoires, d'agir en lien avec les réseaux déjà existants.

La Région doit également s'assurer de l'accès des usagers aux solutions de mobilité moyennant un système d'information et de services. Mobigo sera nourri progressivement de toutes les offres proposées : TC, vélo, mobilités partagées, mobilités organisées, train, cars, covoiturage en connexion avec les transporteurs pour le partage des données etc.... Enfin, il convient de travailler de manière à ne pas faire porter sur les usagers le coût des dispositifs mis en place, par exemple en matière de covoiturage où la bonne échelle doit être trouvée.

A l'exemple de ce qui est engagé dans l'Yonne avec le Syndicat d'énergie, les véhicules électriques peuvent être une bonne solution en rural, en particulier pour les mobilités partagées.

Hugues Dollat

Il rappelle les engagements internationaux de la France et les objectifs fixés pour parvenir par étapes à une mobilité de plus en plus décarbonée.

Il mentionne le plan gouvernemental pour la filière automobile annoncé fin mai, le plan ambitieux pour équiper la France de 100 000 bornes de recharge, le plan de relance, les efforts engagés pour soutenir les transports collectifs à l'image de l'investissement dans le secteur ferroviaire.

Des aides aux particuliers ont été mises en place, notamment des primes à la conversion qui sont un vrai succès.

Cécile Goubet

Elle salue l'ampleur de l'action menée par l'association BFC ME dans la région avec une manifestation remarquable et la plus importante menée en 2020.

L'éco-système s'élargit avec, aux côtés des filières économiques et des collectivités, l'arrivée de nouveaux secteurs tels que l'assurance, les gestionnaires d'infrastructures etc...

Il faut poursuivre l'identification des freins et les lever. Il faut continuer de donner de l'information. A cet effet, l'AVERE a mis en place un baromètre mensuel sur les ventes et un baromètre trimestriel sur les infrastructures de charge. L'AVERE anime également un site grand public « je roule en véhicule électrique » et mène un travail important avec le réseau d'associations régionales.

L'état des lieux dans le monde :

La dynamique de croissance est partout en marche avec un taux de croissance à deux chiffres : 7 millions de véhicules vendus dans le monde.

La Chine concentre la moitié des ventes. La France est le 2ème pays en termes de ventes après l'Allemagne (300 000 véhicules vendus en Fr). Les projections à fin 2020 indiquent une part de marché à 10 % en 2021 soit 20 % du total des ventes de véhicules. S'ajoute également une très forte croissance des 2 roues vélos et cyclomoteurs électriques (250 millions en 2019). Le secteur des bus PL (6000 en 2020) se développe également.

En Europe, on note un renforcement des objectifs de décarbonation de l'économie avec des ambitions politiques traduites de manière énergiques pour que le changement concret soit mis en œuvre dans les transports. Pour les VL, il faudra 100 % de véhicules décarbonés en 2040 pour atteindre l'objectif fixé par l'accord de Paris.

Yannick Duport EDF

La satisfaction des français pour la mobilité électrique est manifeste. Ils sont prêts à changer leurs habitudes avec de nouveaux véhicules.

1^{er} marqueur : les évolutions réglementaires sont importantes (95 g) et les pénalités constituent un effet levier fort.

2ème marqueur : le prix de la batterie est aujourd'hui d'environ 40 % mais on observe une baisse régulière des prix.

3ème marqueur : l'offre se développe grâce à une gamme étendue en modèles électriques et hybrides.

EDF soutient la filière pour décarboner les transports et les véhicules électriques et apporte des solutions intéressantes. Pour EDF, il est essentiel de travailler dans toutes les branches professionnelles et les collectivités. EDF a lancé un plan mobilité électrique il y a deux ans pour mieux suivre l'accélération inexorable du marché.

Pour ses 30 millions de clients, particuliers et entreprises, EDF propose des équipements à domicile avec des solutions de charge appropriées.

Il existe un enjeu autour de la recharge intelligente avec des services associés, des offres vers les collectivités et vers les particuliers. Ses filiales agissent dans 3 secteurs : la fourniture, les véhicules, les points de charge

Sandrine Hartmann

Le programme Mobilité Électrique a été créé il y a deux ans pour que Enedis devienne un partenaire industriel partout sur le territoire. Gestionnaire d'infrastructures de distribution, Enedis se veut un acteur important de la transition énergétique et être un service public de la mobilité électrique auprès des usagers.

Au-delà de la mission de raccordement des recharges au réseau, il importe à Enedis d'être aux côtés de tous les acteurs pour améliorer le réseau.

Enedis accompagne les projets d'infrastructures de charge publique (voirie ou centres commerciaux), bornes à la demande (ex de Saint Etienne avec des infras de charge sur des candélabres publics).

Enedis accompagne les collectivités sur leur schéma de développement d'infras de charge avec pour enjeu les projets de verdissement de flottes de bus, avec des solutions industrielles à mettre en place. Les retours d'expérience sont intéressants sur les choix des matériels, sur le pilotage du projet. Il existe aussi des projets dans d'autres domaines : ports maritimes et fluviaux, la plaisance...

Autres enjeux : le smart charging, la puissance, l'intégration des énergies renouvelables (ex le photovoltaïque)

2 ème partie : les perspectives

Cécile Goubet :

Trois enjeux :

- l'autonomie : Les constructeurs ont engagé des efforts considérables pour diversifier les modèles, pour tous les usages. L'autonomie a été accrue fortement à 400 km et est donc regardée autrement par les français pour leur véhicule principal.
- les prix : Le prix reste supérieur à 10000 euros mais les aides nationales ou regionales jouent un rôle déterminant de compensation.
- les moyens de charge bénéficie d'aides (par ex le programme ADEVENIR) qui permettent d'être compétitif/thermique.

Hugues Dollat :

Il souligne l'intérêt des démarches exemplaires des collectivités et de l'État, notamment dans leur politique d'achat et de renouvellement de leur flotte de véhicules.

Il reste sans doute un enjeu collectif, celui de vaincre les appréhensions des utilisateurs qui peuvent persister. Toutes les initiatives en ce sens, par exemple la semaine nationale de la mobilité, y concourent en apportant des réponses.

Le financement de la mobilité électrique passe par de nombreux canaux : aides publiques à l'achat, à l'équipement dans les copropriétés, par les certificats d'économie d'énergie, les appels à projets et appels à manifestation d'intérêt, les actions dans le cadre du plan de relance pour renforcer le maillage, la mobilisation de l'ensemble des acteurs publics à l'image de ce que fait par exemple la banque des Territoires.

Michel Neugnot

L'accompagnement des usagers est effectivement un enjeu à décliner aussi en entreprise et dans les collectivités. La Région se veut exemplaire en modifiant son parc de véhicules et par l'acquisition prochaine d'un 1^{er} véhicule hydrogène. Elle l'est aussi dans ses politiques d'intervention à l'image du Plan Vélo lancé le 9 octobre.

L'hydrogène est appelé à un essor important avec aujourd'hui des enjeux de production et de distribution. La France a tous les atouts pour être aujourd'hui leader sur ce marché.

S'agissant des bornes publiques, la Région a réalisé dès 2014 sur la partie Bourgogne, un schéma d'équipement. Il demeure néanmoins une difficulté de compréhension du besoin. Le besoin est beaucoup plus fort sur les axes routiers puisque l'évolution des charges à domicile couvre 98 % du besoin. Priorité est à donner à la charge rapide.

Cécile Goubet :

S'agissant du cycle de vie des véhicules, l'électrique présente un bilan meilleur comparé au thermique grâce au mix énergétique.

L'objectif pris conjointement de 1 million de véhicules annoncé au plan de relance va conduire à une très forte progression des ventes. Le degré des satisfaction des utilisateurs de véhicules est très bon sauf sur la partie recharge sur laquelle il y a encore à progresser.

L'objectif de 100 000 bornes publiques sur le domaine public avancé à fin 2021 est très ambitieux mais l'UE préconise un point de charge pour 10 véhicules.

Pour les bornes, le principe est de disposer de la bonne borne pour le bon usage au bon moment, c'est pourquoi le besoin de charges lentes reste vrai encore dans les immeubles.

Le rétrofit des bornes (manque d'interopérabilité des bornes ancienne génération, absence de supervision) nécessite un besoin d'accompagnement des territoires. ADVENIR va donc booster les bornes avec des bornes différenciées selon les besoins.

Yannick Duport :

Le plan de soutien à la mobilité électrique est à saluer, en particulier les dispositions relatives au bonus/malus, le plan pour les infrastructures de recharge, avec les crédits d'impôts.

Il faut effectivement plus de stations sur les axes routiers à l'exemple de ce que EDF déploie à Lyon avec 170 stations et 300 sur les axes routiers.
