



Ne pas publier ni partager avant le mardi 2 novembre 2021.

L'infrastructure de recharge en France doit se développer rapidement pour s'aligner avec les ventes de véhicules électriques.

Berlin, mardi 2 novembre 2021 – Le nombre de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques en France doit passer d'environ 31 000 à la fin 2020 à 350 000 d'ici 2030 selon une nouvelle étude exhaustive de The International Council on Clean Transportation (ICCT, Le Conseil International pour un Transport Propre). Ceci est indispensable pour répondre à la demande des 8,5 millions de véhicules électriques qui sillonneront les routes françaises à cette échéance. Les infrastructures de recharge privées doivent également être développées de manière significative, il en faudra quinze fois plus en 2030 comparé à 2020, si la France veut atteindre son objectif national de 100 % de ventes de véhicules neufs zéro-émissions en 2040.

L'étude détaille les besoins de recharge pour 6 catégories de chargeurs (privés au domicile, au dépôt et sur les lieux de travail, et publics normaux, urbains rapides et autoroutiers rapides) et cela pour les 4 catégories de véhicules suivantes : voitures particulières, taxis, véhicules de transport avec chauffeurs et véhicules utilitaires légers. Les résultats sont présentés pour chacun des 96 départements de la France métropolitaine jusqu'en 2035. Les conclusions de cette étude peuvent aider les acteurs nationaux et locaux à s'assurer qu'un nombre suffisant de chargeurs publics est installé pour réaliser une transition rapide vers les véhicules électriques.

Le nombre de chargeurs publics normaux installés en France à la fin de 2020 représente 8,6 % des besoins prévus en 2030 ; pour les chargeurs rapides publics, ce pourcentage est à peine meilleur : 12,7%. Seule une approche intensive de l'expansion du réseau de recharge peut combler l'écart entre le nombre de sites de recharge actuels et le nombre nécessaire.

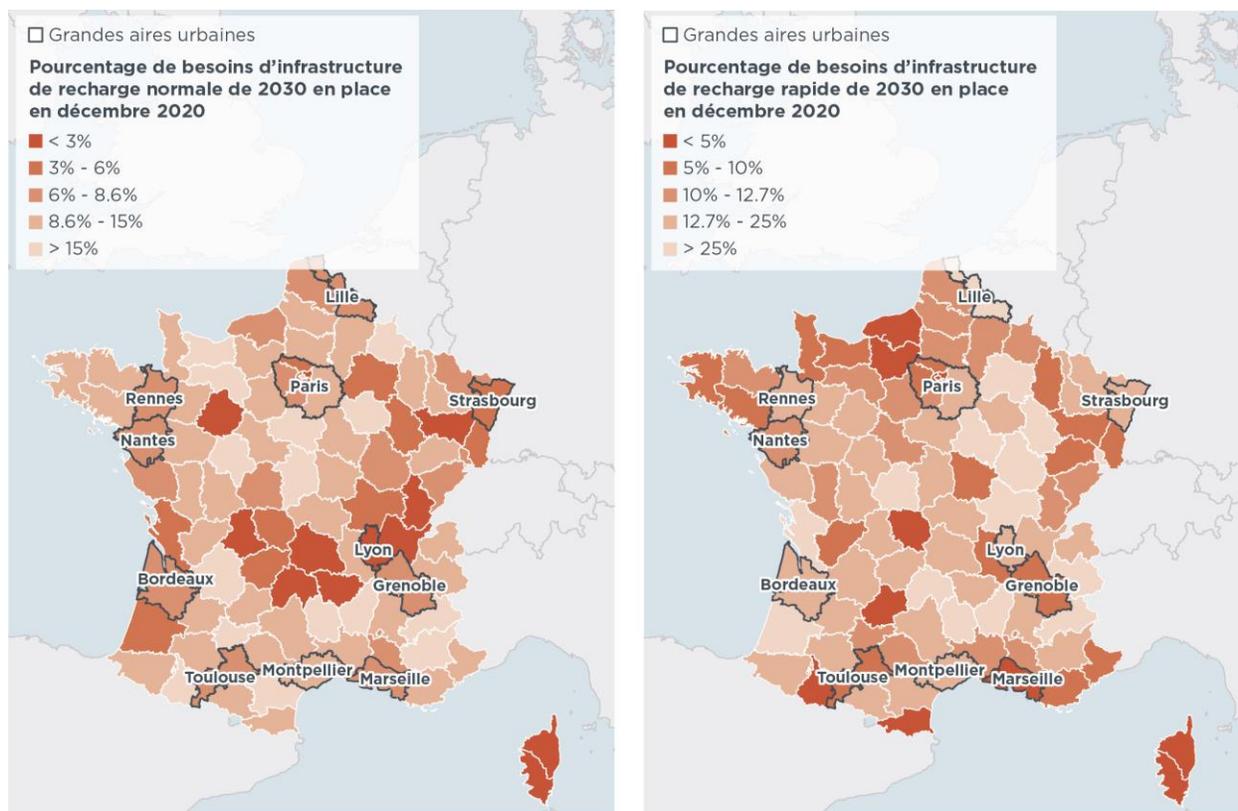


Figure ES1. Pourcentage de besoins d'infrastructure de recharge normale (gauche) et rapide (droite) publique de 2030 en place fin 2020.

Un total de 5,7 à 6 millions de chargeurs, publics et privés, seront nécessaires en 2030 pour répondre à la demande prévue. Cette estimation est inférieure à l'objectif du gouvernement de 7 millions de chargeurs d'ici à 2030, mais l'objectif du gouvernement mérite d'être poursuivi. "Atteindre l'objectif gouvernemental de 7 millions de chargeurs en 2030 mettrait le pays en vue des 7,3 millions nécessaires, dont proche de 450 000 chargeurs publics, pour atteindre 100% des ventes de véhicules neufs électriques dès 2035 », note Marie Rajon Bernard, chercheuse associée à l'ICCT et l'une des auteures de l'étude. « Atteindre cet objectif serait conforme à la proposition de la Commission européenne « Fit for 55 » qui a renforcé les objectifs climatiques de l'Union Européenne », a-t-elle ajouté.

En outre, l'étude analyse la croissance de la demande d'électricité qui sera stimulée par l'augmentation du parc de véhicules électriques. La demande d'électricité prévue pour les véhicules électriques en 2030 ne représente que 4 % de la demande d'électricité globale de la France en 2020, tous secteurs confondus, soit 439 térawattheures. Cette demande supplémentaire pourrait être compensée jusqu'en 2026 par les économies réalisées dans le secteur du bâtiment grâce à la loi énergie-climat. « La croissance de la demande d'électricité est gérable lors des mises à niveau générales du réseau, à condition qu'elle soit planifiée par les services publics, en particulier au niveau de la distribution », a déclaré Rajon Bernard.

L'analyse aborde également les besoins de recharge dans une optique d'équité, en tenant compte de la variation, d'un département à l'autre, des ressources financières disponibles pour répondre aux besoins futurs en matière d'infrastructure de recharge. L'une des principales conclusions est que les zones urbaines, qui ont tendance à être en tête pour l'adoption des véhicules électriques, ont besoin de la plus grande augmentation des sites de recharge publics. Ceci est dû à leur accès plus faible que la moyenne à la recharge à domicile. Mais une augmentation significative des sites de recharge publics et privés sera également nécessaire dans les zones rurales françaises. En effet, ce sont elles qui connaîtront la plus forte augmentation proportionnelle de véhicules électriques sur les routes dans les années à venir.

« Pour que la France décarbone efficacement et rapidement son parc de véhicules légers, de nombreuses politiques publiques, actions et orientations nationales et locales seront nécessaires. Tous les décideurs politiques, de l'échelon local à l'échelon national, ont un rôle à jouer pour combler le manque d'infrastructures de recharge », a déclaré Rajon Bernard.

L'étude décrit les politiques publiques et actions nécessaires pour mettre la France sur la voie des 100% de ventes de véhicules neufs électriques. Sur la base de l'évolution de la situation en France et ailleurs, une approche prometteuse consiste à mettre en œuvre un processus d'installation de recharges coordonné. Ce dernier identifie la demande de recharge auprès des conducteurs, donne des orientations claires pour garantir un accès équitable. Enfin, il rationalise les autorisations de déploiement d'infrastructure de recharge afin d'encourager le secteur privé à fournir des chargeurs.

Pour finir, le rapport souligne l'importance de réviser les réglementations et les codes de construction régissant les parcs de stationnement, car ils seront d'une importance capitale en tant que lieux de recharge. L'étude identifie les principales préoccupations qui ont dissuadé le déploiement de la recharge dans les parcs de stationnement en France, notamment les coûts élevés et les difficultés liées aux autorisations et aux normes. Les normes de sécurité incendie présentent un défi particulier. L'étude recommande une réévaluation, par le gouvernement, de la sécurité de la recharge dans ces lieux. En fonction des résultats et des recommandations de sécurité qui en découleront, les auteurs suggèrent qu'il pourrait être approprié de fournir un soutien financier pour apporter les modifications nécessaires, comme l'installation de systèmes d'extinction automatique à eau de type sprinkler.

Contacts

Marie Rajon Bernard (Berlin), Chercheuse associée, mrajonbernard@theicct.org
Dale Hall (New York), Chercheur, d.hall@theicct.org

Détails de la publication

« Infrastructure de recharge au service de la transition vers la mobilité électrique en France ».
Auteurs : Marie Rajon Bernard, Dale Hall, et Nic Lutsey

Téléchargement : www.theicct.org/publications/france-evs-infrastructure-transition-nov21

- fin -

The International Council on Clean Transportation est une organisation indépendante à but non lucratif fondée pour fournir des rapports de recherche et des analyses techniques et scientifiques impartiales de premier ordre aux régulateurs environnementaux. Notre mission est d'améliorer la performance environnementale et l'efficacité énergétique des transports routiers, maritimes et aériens, afin de bénéficier à la santé publique et d'atténuer le changement climatique.

Site web : <https://www.theicct.org>

Twitter : @TheICCT