



LE MONITEUR.fr

L'ACTUALITÉ EN CONTINU ET LES SERVICES DE LA CONSTRUCTION

<http://www.lemoniteur.fr/191-territoire/article/point-de-vue/769634-la-voiture-electrique-symbole-de-la-fabrique-de-la-ville-durable>

La voiture électrique, symbole de la fabrique de la ville durable ?

Isabelle Baraud-Serfaty | 04/10/2010 | 14:49 | Territoire



© DR
Panneau de signalisation à Paris

Avec l'ouverture du Mondial de l'Auto, la voiture électrique est sous les feux des projecteurs. Maître de conférences à Sciences-Po et à l'Ecole d'Architecture de Versailles au sein du Master Ecoquartiers, Isabelle Baraud-Serfaty décrypte les mutations que pourrait entraîner le développement de la voiture électrique au sein des espaces urbains.

Renault, Peugeot et les principaux constructeurs y présentent leurs nouveaux modèles, accréditant ainsi l'idée que le chamboulement que représente le véhicule électrique se limiterait au domaine de

l'automobile.

En réalité, la voiture « branchée » nous semble témoigner d'une révolution beaucoup plus large, au cœur de la transformation de nos villes : l'énergie devient une des composantes clés de la ville durable et bouleverse les manières de la fabriquer.

Premier constat : l'énergie s'invite au cœur des problématiques urbaines

Les principaux projets de villes durables ou d'écoquartiers témoignent du fait que, parmi les trois fameux piliers du développement durable (économie, social, environnement), la composante environnementale domine, avec, en son sein, une dimension énergétique qui prime souvent sur les problématiques de distribution de l'eau ou de traitement des déchets.

La principale raison en est que la protection de l'environnement s'incarne aujourd'hui principalement dans la lutte contre le réchauffement climatique. En témoigne le Protocole de Kyoto, qui met l'accent sur la réduction des gaz à effets de serre et qui n'a pas d'équivalent dans le domaine de l'eau ou des déchets. Les labels environnementaux (Minergie, Passivhaus, etc) traduisent cette priorité, qui privilégie la composante énergétique, notamment en ce qui concerne la construction des bâtiments. Et ce, d'autant plus facilement que la consommation d'énergie et les gains financiers que sa réduction génère sont facilement quantifiables. Parallèlement, les villes étant de plus en plus en première ligne de cette lutte contre le réchauffement climatique, elles sont incitées, dans la conduite de leurs projets d'aménagement, à privilégier l'exemplarité en matière de choix énergétiques.

La voiture électrique témoigne ainsi de l'irruption de l'énergie dans le domaine clé de la mobilité urbaine. Bien sûr, le pétrole était (est) aussi une énergie, mais les collectivités locales n'étaient pas parties prenantes dans son approvisionnement. Or, désormais, les villes sont mobilisées pour prendre en charge une partie des infrastructures de rechargement nécessaires.

Deuxième constat : l'énergie favorise l'arrivée de nouveaux acteurs dans le champ de l'urbain

L'importance de la dimension énergétique des projets conduit de nouveaux acteurs à apparaître dans des secteurs où ils n'étaient jusque là pas présents.

Là encore, l'exemple de la voiture électrique est significatif. Désormais la question de l'alimentation électrique et du rechargement des batteries est une des étapes clés dans la production d'un véhicule électrique. Ainsi, en France, EDF devrait annoncer demain des « offres de mobilité » avec Renault et PSA. En Allemagne, l'électricien RWE communique largement sur sa nouvelle stratégie en matière de mobilité électrique. La manière dont il se positionne dans la chaîne de valeur de la e-mobility laisse

imaginer des incursions possibles dans le secteur de l'exploitation des parkings ou des bâtiments. (Sur ce sujet, on consultera avec intérêt l'étude de Roland Berger, "Powertrain 2020 - The Future drives electric", qui analyse la recomposition des acteurs dans ce secteur.)

Troisième constat : ces acteurs « énergétiques » élargissent leur champ d'intervention

Les exemples de EDF ou de RWE témoignent de l'incursion renforcée des producteurs d'énergie dans le champ de l'urbain du fait des nouvelles problématiques énergétiques. Mais, plus encore, des acteurs spécialisés à l'origine dans l'énergie élargissent leur champ d'intervention, tels Siemens ou General Electric. Spécialisés à l'origine dans la production d'équipements technologiques et de solutions énergétiques, ces groupes se positionnent désormais sur le marché de l'eau, des transports, et plus largement sur l'ensemble des services aux collectivités locales.

En effet, les synergies entre l'énergie et des secteurs proches sont importantes, en particulier sur le plan technologique : nouveaux systèmes de freinage des trains qui restituent de l'énergie (cf. Alstom), valorisation des déchets pour produire de l'énergie, infrastructures de dessalement de l'eau de mer...

En quelque sorte, l'énergie est le plus petit dénominateur commun de nombre de projets locaux. De plus, les collectivités locales, comme les grands clients industriels, sont de plus en plus demandeuses d'offres globales et de solutions intégrées qui combinent l'ensemble des services de gestion environnementale : traitement et distribution d'eau potable et d'assainissement, gestion des déchets, services énergétiques.

Les grands groupes d'utilités se positionnent ainsi comme des intégrateurs puissants, quitte à sous-traiter une partie de leurs activités à des opérateurs spécialisés.

De ce point de vue, l'approche de la mobilité électrique par Siemens est, à nouveau, significative.

Quelles conséquences pour les collectivités locales ?

Première conséquence : remontée des opérateurs de l'énergie en amont des décisions

L'importance de l'énergie dans la construction de la ville durable entraîne une remontée des « exploitants » du quartier plus en amont du processus de décision. Comme le souligne Taoufik Souami dans son excellent ouvrage sur les « Ecoquartiers, secrets de fabrication » (Editions les Carnets de l'info), cette remontée s'explique par le fait que, « sur le plan technico-organisationnel, cette association semble indispensable pour conduire les actions souhaitées par les responsables de projets durables dans les domaines environnementaux : nouveaux dispositifs, nouvelles facturations, nouvelle répartition des charges et des responsabilités dans chacun des domaines (eau, énergie, déchets, etc.). En résumé, les procédures, habitudes, traditions, codes et coutumes qui permettaient de régler explicitement et implicitement ces aspects sont en partie invalidés dans les quartiers durables. Dans un projet classique, les concepteurs traçaient le réseau de distribution de l'électricité en ayant une connaissance des modes d'installation et de gestion de l'entreprise d'énergie. Cette dernière n'intervenait qu'à la fin du projet pour installer et mettre en œuvre (parfois en l'ajustant) le tracé de l'urbaniste ou de l'architecte. Dans un projet urbain intégrant des panneaux photovoltaïques ou des installations de cogénération, les conventions implicites n'opèrent plus. Le concepteur ne peut pas se fier à des normes établies et encore moins à des habitudes de travail réglées. Il doit préciser l'emplacement et le fonctionnement de ces nouvelles installations. Pour cela, l'entreprise de distribution de l'énergie s'avère un partenaire indispensable, et ce, dès le début de la réflexion ». Cette remontée s'explique aussi pour des raisons financières (nécessité pour les collectivités locales de débudgétiser les coûteux investissements nécessaires) et de compétences techniques.

Deuxième conséquence : les collectivités locales sont-elles en train de perdre la maîtrise de leur territoire ?

Si les collectivités locales peuvent externaliser leur gestion environnementale à des grands groupes privés, elles peuvent aussi, aujourd'hui, en être les concurrents directs, via des exploitations en régie. Toutefois, « l'évolution des exigences réglementaires, les attentes croissantes des clients finaux et, par conséquent, la complexité et l'intensité capitalistique grandissantes des infrastructures et des services correspondants incitent les collectivités publiques à rechercher l'expertise et la collaboration des acteurs privés ». (Document de référence 2009 de Suez Environnement)

Ce recours accru à l'externalisation pourrait, dans certains cas, constituer une menace pour les collectivités locales. « Cette forte intégration des entreprises de services urbains dans les processus de décision et la délégation qui leur est confiée pour mettre en place ces nouveaux dispositifs ont présenté des risques notables. Dans les pays observés, ces délégations de pouvoir pour les services dans les quartiers durables sont intervenues dans un contexte de modification profond des secteurs de la distribution de l'eau et de l'énergie : changement de lois, privatisation, regroupements, interventions de nouvelles entreprises étrangères. Dans ces conditions, les collectivités locales ne peuvent que très rarement maintenir une politique de contrôle des engagements et de maîtrise des prix dans ces domaines » (Taoufik Souami).

En pratique, des outils, notamment contractuels, existent. Mais il convient que les collectivités sachent et puissent s'en saisir.

Troisième conséquence : quelle péréquation financière ?

Enfin, la voiture électrique souligne que le développement durable et les « circuits courts » qu'il promeut peuvent bousculer les pratiques et les certitudes en matière d'équité territoriale.

Une des innovations stratégiques en matière de véhicule électrique est en effet le « V2G », le « véhicule to grid ». Le principe est le suivant : en étant branchée à un réseau global de distribution-production d'énergie, la voiture au stationnement (ce qui est le cas au moins 90% de son temps)

pourrait fournir de l'électricité excédentaire au réseau électrique global, rémunérant ainsi au passage son propriétaire. Ainsi, la voiture électrique ne serait pas seulement un consommateur mais aussi un producteur d'énergie.

Cela rejoint l'idée, de plus en plus fréquente, déjà évoquée ici, que le consommateur devient de plus en plus producteur. Surtout, cela renvoie à un nouveau modèle d'organisation des territoires dont les écoquartiers seraient l'incarnation : "Dans ce modèle, tout point du territoire est un lieu aussi bien de consommation que de production de l'énergie. Le territoire deviendrait énergétiquement un espace isotrope. Ce schéma n'est évidemment pas opératoire aujourd'hui : les réseaux énergétiques demeurent articulés autour de points nodaux de production, et les différents bâtiments construits sont loin de constituer des sources de production énergétique ». Or, « cette conception, qui se propage chez les concepteurs et les chercheurs, modifie profondément le schéma classique fondé sur un lieu de production central, origine de la distribution, et des espaces de consommation, destinations de la distribution énergétique. Désormais, les quartiers durables et d'autres réalisations tendent vers un schéma en réseau où il existe plusieurs points de production de l'énergie desservant une multitude de points de consommation, lesquels sont potentiellement mis à profit pour produire eux aussi de l'énergie" (Taoufik Souami).

Ainsi, l'émergence des circuits courts risque de bouleverser considérablement les modèles économiques des villes, en particulier les principes de fixation des tarifs des services publics locaux. L'habitant-énergétiquement-vertueux d'un écoquartier acceptera-t-il de financer la fourniture d'énergie dans un quartier d'immeubles vétustes et très mal isolés ? A quelle échelle doit se faire la solidarité environnementale ?

Primat de l'énergie, nouveaux acteurs urbains et élargissement de leurs champs d'intervention, opportunités et risques des circuits courts... la voiture électrique nous montre que de nouveaux processus sont... en route. Allons ! Tous au salon de l'automobile !

Isabelle Baraud-Serfaty | [Source LE MONITEUR.FR](#)

Les commentaires (0)
VOS REACTIONS