



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Etude comparée des stratégies d'électromobilité dans les Hauts-de-France : complémentarité ou concurrence entre bornes de recharge privées et publiques pour véhicules électriques ?

Mme Julia FROTEY

Laboratoire TVES Doctorante

Avenue Paul Langevin-Cité Scientifique 59655 Villeneuve d'Ascq Cedex Nord (59)

France

julia.frotey@univ-lille1.fr + 33 (0)3 20 33 62 40

Mme Elodie CASTEX

Laboratoire TVES Maître de conférence MCF

Avenue Paul Langevin-Cité Scientifique 59655 Villeneuve d'Ascq Cedex Nord

France

elodie.castex@univ-lille1.fr +33 (0)3 20 33 60 11

Référence à la session / reference to the session

Session spéciale S26

Résumé / Summary

Contexte

Cette proposition de communication s'intéresse à la diffusion spatiale des bornes de recharge pour Véhicules Électriques (VE), soit une technologie automobile qui répond aux normes environnementales issues des recommandations européennes (Feuille de route pour un espace européen unique des transports du 28 mars 2011). En France, différentes lois (Grenelle II - 2010 et loi du 17 août 2015, dite de transition énergétique pour la croissance verte) visent à faciliter l'usage du véhicule électrique et à déployer sur le territoire une infrastructure de charge (bornes de recharge pour VE) nécessaire au bon fonctionnement et à la diffusion de ce type de véhicule du fait de leur autonomie encore limitée. Ainsi, l'idée d'un droit à la prise émerge progressivement (légitimé notamment par l'article 57 de la loi « Grenelle II » permettant par exemple à tout un chacun d'installer, après procédure, une borne à ses frais dans une copropriété). Un droit qui rappelle le « droit au réseau pour tous » diffusé dans les années 1981 au sujet du téléphone (Guillot, 1991).

Si le label « écologique » du véhicule électrique demeure controversé (Ademe et al., 2013 ; Héran 2014), sa promotion par les pouvoirs publics est actuellement à l'œuvre. Celle-ci s'explique par des enjeux économiques d'une part, et l'entrée dans la transition énergétique d'autre part, qui serait facilitée par l'usage

du Véhicule Electrique pour le transport de voyageurs (politique de la troisième révolution industrielle de l'ancienne Région Nord-Pas-de-Calais par exemple).

Ainsi, après une phase exploratoire, les projets de déploiement d'infrastructures de recharge s'opèrent dans les territoires. Ils sont portés par les collectivités locales mais également par une pluralité d'acteurs (institutionnels et privés) contribuant ainsi à former des « réseaux » de bornes accessibles à l'ensemble des usagers.

Problématique

Si ces réseaux, entendus ici comme des Réseaux de Projet Transactionnel (Dupuy, 1991), ont émergé grâce à la coordination d'acteurs variés pour offrir un accès à la recharge, on remarque que l'installation d'une borne revêt des enjeux et des objectifs pluriels selon les projets montés. Un déploiement de réseaux de bornes de recharge « à deux vitesses » (Graham et Marvin, 2011) s'observe par exemple avec des différences qualitatives entre des réseaux « premium » (lucratifs et ostentatoires) et des réseaux secondaires (souvent publics). Dans le cadre de cette communication, nous proposons d'interroger les conséquences de ce foisonnement de l'offre de bornes de recharge : cette diversité de l'offre accentue-t-elle l'hétérogénéité du territoire (concurrence entre réseaux et renforcement des centralités) ou au contraire, favorise-t-elle un maillage fonctionnel pour les utilisateurs (complémentarité des réseaux et équité de desserte) ?

Résultats et méthodologie

Pour apporter des réponses à ce questionnement, la présentation s'appuiera sur les premiers résultats du projet MOBilité et Usages des Véhicules Electriques (MOUVE) dans les Hauts-de-France (2017-2019, financement MESHS-CPER Hauts-de-France) qui vise à faire la synthèse des stratégies d'électromobilité des acteurs publics et privés en Hauts-de-France, par l'analyse de la diffusion spatiale des bornes de recharge.

Le terrain d'étude portera sur la Région des Hauts-de-France qui présente un panorama des bornes de recharge diversifiées : bornes publiques ; privées ouvertes au public ; privées en accès restreint et bornes domestiques. La localisation de ces dernières sera analysée à l'aide d'une base de données constituée sous SIG pour le projet afin de mettre en évidence les logiques d'implantation des différents acteurs (privés et publics) et croiser ces dernières avec des données socio-économiques. L'analyse se focalisera sur les bornes installées par la puissance publique (collectivités locales) et les bornes installées dans les espaces commerciaux. Les résultats obtenus seront ensuite confrontés à la réalité du terrain par une série d'entretiens exploratoires réalisés auprès des porteurs de projets. L'objectif étant de collecter et de comparer les arguments invoqués par les acteurs ainsi que la stratégie de localisation des bornes adoptée : certaines communes ou commerçants investissent par exemple dans les points de charge afin de valoriser les commerces à proximité (logiques mises en avant par les élus et les entrepreneurs dans la presse grand public). Cet argument économique a notamment été démontré au sujet d'une entreprise de télécommunication (Boutueil et Leurent, 2012). Pour d'autres acteurs, l'implantation de bornes vise à rassurer les conducteurs de véhicules électriques sur leurs possibilités de déplacement selon le principe de « assurance » (Sadeghian, 2013).

Prolongements méthodologiques envisagés

Les études sous SIG et les entretiens exploratoires serviront de préalables à de futurs travaux prévus pour 2018 sur l'étude des différents impacts et effets sur les territoires issus de l'installation des bornes de recharge mais également sur les comportements des usagers. Des questionnaires seront ainsi administrés en 2018 ainsi que des entretiens, qui viseront à révéler si le territoire mental construit par le conducteur (ou « household network », Fishman, 1990) inclut la nouvelle infrastructure et participe de la création d'un territoire de l'électromobilité.

Mots-clés : Mobilité – réseaux – bornes de recharge – véhicules électriques- territoires –

Bibliographie / Bibliography

ADEME, GINKO 21, PE INTERNATIONAL. Elaboration selon les principes des ACV des bilans énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble des filières de véhicules électriques et de véhicules thermiques. Rapport de recherche, publié en novembre 2013, 281 p.

BOUTUEIL Virginie, et LEURENT Fabien. Les entreprises françaises face à l'automobilité et à la mobilité électrique : enjeux, mécanismes de décision et perspectives d'évolution, In Communication ATEC, France, décembre 2012. Publiée en ligne en septembre 2013, 15 p.

DUPUY G., (1991) « L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes », Paris : Armand Colin, coll. Universitaires, Géographie, 195 p

FISHMAN R., Metropolis unbound: the new city of the twentieth century, In: Flux, n°1, 1990. pp. 43-55

GUILLOT M., Notion de réseau, caractéristiques des structures maillées : application aux réseaux de villes, in Développement et services, Paris, I.P.D., 1991

GRAHAM S., MARVIN S., 2001, Splintering Urbanism, London, Routledge, Prologue et introduction, 59 p.

HERAN Frédéric, « La voiture électrique : espoir d'une mobilité durable ou soubresaut d'une "automobilité" dominante ? », In Transports Environnement Circulation, n° 220, janvier 2014, 4 p.

SADEGHIAN S., (2013) « Développer la mobilité électrique : des projets d'acteurs au projet de territoire ». Thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace. Laboratoire LVMT, Université Paris-Est, 447 p