

Propos recueillis par
AURÉLIEN BRETON

Illustration
MARINA MATHONNAT



Patrice Geoffron

« LA TRANSFORMATION DE L'AUTOROUTE DOIT ÊTRE AMORCÉE DÈS À PRÉSENT »

PROFESSEUR D'ÉCONOMIE À L'UNIVERSITÉ PARIS-DAUPHINE ET DIRECTEUR DU CENTRE DE GÉOPOLITIQUE DE L'ÉNERGIE ET DES MATIÈRES PREMIÈRES, IL EST CO-AUTEUR D'UN RAPPORT SUR LA DÉCARBONATION DE LA ROUTE.

DANS UNE INTERVIEW AUX ECHOS, EMMANUEL MACRON A FIXÉ UN « OBJECTIF DE 100 % DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN 2035 ». EST-CE RÉALISTE ?

PATRICE GEOFFRON Le président de la République évoque ici le nombre de véhicules électriques vendus à partir de 2035, date à laquelle les autorités européennes ont décidé d'arrêter la production des véhicules thermiques ; il ne s'agit pas de remplacer tout le parc automobile à cet horizon, évidemment. Premier enjeu : comment prépare-t-on l'industrie à cette échéance ? Au Salon de l'automobile, le président a sûrement été « interpellé » par l'offre chinoise. Comment faire en sorte de ne pas reproduire la même erreur que sur le dossier des panneaux photovoltaïques, qui sont essentiellement fournis par les entreprises chinoises, sur les véhicules électriques et/ou sur les batteries ? Deuxième défi : comment, en parallèle, parvient-on à déployer

l'infrastructure de recharge ? En l'état actuel des choses, la diffusion du véhicule électrique est plus rapide que la capacité à rassurer les propriétaires sur le fait qu'ils auront une continuité dans leur usage, afin qu'un voyage aussi banal qu'aller de Paris à Lyon ne soit plus une petite aventure. Sur le plan industriel, sans un bon maillage pour faire de la longue distance avec un véhicule électrique, deux dangers planeront. Le premier, c'est que des ménages aisés pourraient acheter un véhicule électrique pour leurs déplacements locaux et à moyenne distance, et puis garder en sécurité un autre, thermique, pour les longues distances, à l'inverse du but à atteindre ! Le second, c'est qu'on a aujourd'hui plus de garanties pour aller loin avec un véhicule américain – qui n'est pas donné à tout le monde... – ou des véhicules allemands qu'avec l'offre française. C'est d'ailleurs ce qui a conduit à repousser le projet de leasing d'un véhicule électrique à 100 euros par mois. →

— / —

« Si on ne décarbone pas les “artères” à haut débit de la route, le reste du système va avoir du mal à le faire. »

— / —

— LA FRANCE EST EN RETARD
DANS L'INSTALLATION DES POINTS
DE RECHARGE...

P.G. Notre pays est en retard, mais il l'est dans divers autres domaines en matière de transition énergétique, notamment dans le logement. Nous avons une sérieuse problématique d'ajustement des moyens aux ambitions fixées, à laquelle le gouvernement a décidé de s'attaquer via la planification. En ce qui concerne la route, la France comptait à peu près 70 000 bornes au mois d'octobre; l'objectif des 100 000 bornes promises pour la fin de l'année dernière n'est donc pas tenu, et il faut accélérer. Il ne faudrait pas non plus que les ressortissants européens qui auraient abandonné le véhicule thermique viennent « buter », en France, sur des régions insuffisamment pourvues en points de recharge (avec un effet repoussoir sur le tourisme). Les Allemands, les Suisses ou les Néerlandais sont en avance sur le sujet.

— COMMENT TRANSFORMER
L'AUTOROUTE, EMBLÈME DU MONDE
CARBONÉ DU XX^E SIÈCLE ?

P.G. Il y a un enjeu spécifique sur ce sujet, car sans un grand réseau d'artères qui assurent la continuité de la mobilité électrique, celle-ci risque de rester circonscrite à des transports de proximité. Le « haut débit électrique » est un défi majeur si l'on veut répondre à des pics de demande. Or, faire le plein à une station de recharge à haute puissance prend en moyenne vingt à trente minutes – contre cinq pour un véhicule thermique. On voit bien que le modèle économique est potentiellement assez fragile, car répondre à une demande qui intervient quelquefois dans l'année suppose de développer des surcapacités importantes.

Le Rapport « Décarboner la route : une urgence écologique » est le premier à avoir décrit un modèle complet d'autoroute décarbonée. Dans

l'esprit des gens, l'autoroute n'est pas décarbonée, en effet. Nous avons fait surgir cette question en montrant qu'elle est incontournable parce que si on ne décarbone pas les « artères » à haut débit de la route, le reste du système va avoir du mal à le faire. Je suis un chaud partisan du rail, mais la route, aujourd'hui, accueille 85 % des flux de transport. Même en augmentant significativement les capacités ferroviaires, le défi de la décarbonation des transports restera lié à la route. Et, en priorité, il faut réussir le tour de force d'imaginer l'autoroute comme une infrastructure du monde décarboné. Et cette transformation doit être amorcée dès à présent.

Pour atteindre les objectifs de décarbonation en France (-55 % en 2030, neutralité carbone en 2050), des observateurs sérieux comme I4CE (le think tank de la Caisse des dépôts et de l'Agence Française de Développement) disent qu'il va falloir investir 100 milliards d'euros par an, soit 4 % du PIB, dans les transports, le bâtiment, les systèmes énergétiques, soit de 2 000 à 3 000 milliards d'euros d'ici 2050... Nous estimons qu'en investissant de l'ordre de 60 à 70 milliards d'euros au total, nous aurons décarboné les autoroutes (y compris pour les poids lourds), amélioré la préservation de la biodiversité, adapté l'infrastructure aux effets du changement climatique...

— QUELLE PLACE AURA LA VOITURE DANS L'AVENIR ?

P. G. Si on s' imagine qu'en 2040, chaque voiture thermique aura été remplacée par un véhicule électrique, on se trompe, notamment parce que la mobilité électrique va consommer massivement des matériaux critiques (lithium, terres rares...). D'autres leviers devront être activés pour progresser vers la neutralité carbone. La multimodalité, avec le covoiturage et des lignes d'autocar prioritaires, en est une. Par ailleurs, en passant à 110 km/h, on économiserait entre 20 et 25 % de carburant – on l'a oublié mais, en 1973, en plein choc pétrolier, le Premier ministre Pierre Messmer avait limité la vitesse à 120 km/h...

— QUELLES SONT LES AUTRES SOLUTIONS ?

P. G. Puisque l'empreinte carbone des poids lourds est un enjeu majeur, on peut imaginer des voies dédiées aux camions avec des caténaires. Des routes par induction sont en cours de test, ces derniers rouleraient sur une voie aménagée pour injecter, en mouvement, de l'électricité dans la batterie. Il faudra également valoriser le foncier disponible pour un déploiement massif du photovoltaïque (et pas seulement dans les espaces de service). Le biogaz, à court terme, et l'hydrogène, à un horizon un peu plus lointain, font également partie de la solution, notamment pour la mobilité lourde, ce qui suppose également d'organiser un maillage du réseau de recharge.

— QUEL DOIT ÊTRE LE RÔLE DES INSTANCES PUBLIQUES ?

P. G. L'État est essentiel pour donner la vision d'ensemble, parce qu'on ne peut pas se permettre d'imaginer des autoroutes décarbonées dans certaines régions et pas dans d'autres. Cela est d'autant plus important que l'enjeu n'est pas seulement hexagonal, mais européen. Être le « maillon faible » est une perspective que l'on doit absolument éviter. Quant aux régions, aux départements et aux villes, ils ne sont pas indifférents à l'accélération de cette décarbonation qui va déterminer fortement la qualité de l'air, évolution dont les bénéfices se mesurent au niveau local. ►

« On a un réseau transilien que tout le monde nous envie. L'une des solutions imaginables serait de transporter tous ces salariés d'Île-de-France en bus jusqu'à la Défense, par exemple, ou jusqu'à une station de RER. Une partie des automobilistes pourraient garer leur voiture sur un parking aménagé avant d'emprunter ces lignes de bus. Les axes principaux seraient ainsi en partie désengorgés. »

ANDRÉ BROTO,
ancien directeur de la stratégie
de VINCI Autoroutes

« Les sociétés d'autoroute doivent faire de l'autoroute, demain, une sorte de véhicule de la décarbonation. Il s'agit non seulement de faire rouler des voitures électriques, ou à hydrogène pour les poids lourds et les autocars, mais aussi plus largement de reconsidérer la logique générale des mobilités, notamment la question de la complémentarité entre le rail et les autoroutes, entre les transports en commun et individuels. »

FRANÇOIS GEMENNE,
politologue

« Même en augmentant significativement les capacités ferroviaires, le défi de la décarbonation des transports restera lié à la route. Et, en priorité, il faut réussir le tour de force d'imaginer l'autoroute comme une infrastructure du monde décarboné. Et cette transformation doit être amorcée dès à présent. »

PATRICE GEOFFRON,
Professeur à l'université Paris-Dauphine

« C'est la voiture qui pollue. Ce n'est pas l'infrastructure. Celle-ci, depuis trente ans, a été entièrement revue dans sa conception de manière à être plus transparente sur le plan environnemental. Même si cela peut sembler paradoxal, c'est l'infrastructure la moins polluante dans les nouvelles normes de construction, et qui, par ailleurs, a pour avantage d'être très adaptable dans le temps. L'enjeu, aujourd'hui, est de continuer à faire évoluer cette infrastructure de manière qu'elle devienne un écosystème propice à toutes les formes d'écomobilité. »

PIERRE COPPEY,
président de VINCI Autoroutes

En partenariat avec VINCI Autoroutes