



Conversation européenne #6

18 octobre 2018

Mobilité et énergie de demain dans les Smart Cities

Karima Delli, députée européenne et présidente de la Commission des transports et du tourisme

Michel Derdevet, secrétaire général d'Enedis

Edouard Gaudot, membre du Comité d'orientation d'EuropaNova, modérateur

Karima Delli aborde la question du futur de la mobilité et des transports autour de deux enjeux majeurs. Tout d'abord, la nécessaire reconversion de ces secteurs vers un nouveau **mix énergétique**, en sortant progressivement des énergies fossiles. Ensuite, leur inscription dans une vision plus globale des **grands défis** qui se posent aujourd'hui, en Europe, tels que : le défi climatique et la pollution ; le défi de l'inclusion ; le défi de la sécurité sur les routes. En effet, la période actuelle connaît de grandes révolutions écologique, sociétale, économique mais aussi, technologique. Ces révolutions peuvent servir de leviers, mais il est impératif de les encadrer. Par conséquent, la ville de demain que nous sommes en train de dessiner devrait être participative, culturelle, avec un air pur et un nouveau mix énergétique.

Le débat porte ensuite **sur la place de la voiture dans le monde demain**. On estime que celle-ci reste 95% du temps immobile. Dans cette perspective, la révolution numérique devrait engendrer des changements de comportements, avec notamment, le passage à la voiture partagée. Les nouveaux modèles qui se développent, tels que l'économie de plateforme avec Uber, et l'économie de partage avec Blablacar, doivent être mieux encadrés pour leur permettre de cohabiter sans créer une 'jungle sociale'.

Selon **Michel Derdevet**, la question du numérique est aussi cruciale pour la mobilité future et les *Smart Cities*. En effet, les villes de demain sont des villes qui ont la maîtrise des données, permettant une mise en œuvre de meilleures politiques sociales et de transports. Cela pose également la question de la gouvernance de ces données, dans une visée protectrice, ce qu'a fait l'UE avec l'adoption du RGPD.

Nos deux experts insistent longuement sur l'importance de la **dimension citoyenne** : il faut se demander ce que nous, citoyens, pouvons faire pour changer les choses au niveau européen sur ces sujets. Si nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements concernant les *Smart Cities*, il n'est pourtant pas aisé d'en faire un projet collectif et participatif suscitant l'adhésion des citoyens sans en abandonner certains. Il faut parvenir à réenchanter l'imagerie citoyenne démocratique quand on parle de sujets initialement très techniques, ce qui demande notamment un travail de vulgarisation. Parallèlement, l'UE doit exposer des **propositions compréhensibles** qui ne soient pas seulement techniques mais, qui peuvent aboutir à des résultats concrets et parviennent à mobiliser les citoyens.

Michel Derdevet aborde ensuite la question des **énergies renouvelables**, qui représentent aujourd'hui de nombreuses possibilités en termes d'économies et de maîtrise de la consommation d'énergie. Cela ouvre un



carrefour, dans lequel il ne faut pas emprunter la voie de villes autocentrées mais, bien conserver une vision d'ensemble permettant la création de solidarités entre les territoires. Dans cette perspective, les réseaux européens sont des vecteurs de solidarité en permettant des échanges. La même dynamique doit être adoptée pour la distribution d'énergie décarbonée. Une réponse européenne sur ce sujet est possible car, il existe de nombreux domaines dans lesquels nous avons intérêt à travailler ensemble face à des enjeux communs. C'est le cas notamment de la normalisation, au niveau européen, des bornes de recharge pour leur interopérabilité, ou encore des voitures électriques.

Avant que la parole ne soit donnée à la salle, **Karima Delli** souligne l'épineuse question de la reconversion de **l'industrie automobile**, qui est une véritable urgence au niveau européen avec l'apparition de la voiture électrique. **Face à la Chine** qui se veut *leader* de la voiture électrique, **l'Europe aurait tout ce qu'il faut pour se montrer compétitive** dans ce nouveau secteur. Dans cette perspective, les priorités sont de : créer une filière de l'économie circulaire pour les voitures ; avoir recours à un nouveau mix énergétique ; se concentrer sur la formation face à des métiers qui vont se transformer ; et s'adapter à la technologie de la voiture autonome.

Pour répondre à une question d'un participant sur la dimension européenne de la **distribution d'énergie décarbonée**, **Michel Derdevet** admet que le sujet est compliqué étant donné que chaque État est structuré de manière différente en termes de gestion de réseau. Cependant, une réponse européenne est possible car il existe de nombreux domaines dans lesquels nous avons intérêt à travailler ensemble, face à des enjeux communs. C'est le cas expliqué au préalable de la normalisation au niveau européen des bornes de recharge pour leur interopérabilité mais aussi, du stockage de l'énergie, du recyclage des batteries ou encore des voitures électriques. Ce sont des sujets de R&D qui devraient nous pousser à nous positionner systématiquement sous l'égide de l'UE, avec une vision industrielle d'ensemble, pour concevoir des programmes phares plutôt que de s'éparpiller chacun de notre côté. L'objectif est de faire face à la force industrielle de la Chine et des États-Unis, dans ce domaine, car ces stratégies individualistes risquent de nous faire tomber dans une situation de dépendance.

Karima Delli aborde ensuite les fameux objectifs « 3x20 » du **paquet climat énergie** pour montrer que l'UE s'engage dans des actions et objectifs communs en termes énergétiques et climatiques (les secteurs à viser en priorité étant le bâtiment, les transports, l'agriculture). Ces objectifs se font de plus en plus ambitieux. Et pourtant, nous ne les respectons pas. Elle explique, par ailleurs, que si on s'investit dans cette bataille de l'énergie et du climat, cela ne peut être que « gagnant-gagnant » car, cela permet de créer de nombreux nouveaux emplois, comme le montre l'exemple de l'Allemagne.

Sur la question des **énergies alimentant les transports**, nos deux experts partagent avec le public deux visions. **Karima Delli** ne se dit pas en faveur du « **tout électrique** » mais pour un mix énergétique, incluant gaz et hydrogène. **Michel Derdevet** considère certes l'hydrogène comme une technologie en faveur de la mobilité durable mais dont le coût peut rapidement devenir très problématique. Selon lui, il est urgent d'accélérer le déploiement d'installations électriques : de deux cent mille véhicules électriques et cent quatre-vingt mille ports en France, nous passerions à cinq millions de véhicules et sept millions de ports. En outre, la **voiture autonome** demeure un grand chantier nécessitant l'élaboration de nombreuses réglementations, notamment au regard des questions de sécurité, de gestion des données et de responsabilité.

Une personne du public s'interroge sur la perte de temps engendré par le **manque d'homogénéisation des**



réglementations et infrastructures, ce à quoi **Michel Derdevet** répond que le **problème se trouve plutôt dans les relations entre constructeurs et réseaux** ; ces derniers ne sont pas toujours bien coordonnées. Selon lui, le dialogue a pu être renforcé avec les constructeurs ; ils semblent aujourd'hui convaincus de l'intérêt compétitif à s'investir dans l'électricité. Selon **Karima Delli**, le problème se trouve avant tout dans la **confusion des compétences** entre les différents niveaux de gouvernance. A titre d'exemple, elle explique qu'en Allemagne, les transports sont gérés par les Länder, alors qu'en France, ils peuvent être de la responsabilité des villes, du département, de la région, ou de l'État... Elle prône ainsi **la formulation d'objectifs clairs aux niveaux européen et national, qui doivent ensuite être mis en œuvre sur les territoires**, en prenant garde à prioriser les territoires nécessitant des investissements, afin de ne pas créer des territoires à double vitesse.

Edouard Gaudot conclut cette sixième conversation européenne sur le fait que cette rapide tentative de dessiner la ville de demain s'est concentrée sur une nouvelle vision de la mobilité. Nous sommes tout à la fois **des citoyens, des consommateurs et des contribuables**. En tant que tels, nous avons **trois niveaux d'action sur lesquels nous pouvons agir**. Il évoque l'exemple de l'Allemagne, où le conservatisme des constructeurs automobiles a été mis au défi par les villes, par un échelon plus citoyen, plus consommateur, plus contribuable. Il faut bien admettre que c'est ce niveau qui a poussé le gouvernement à cesser de protéger les intérêts établis de ces constructeurs. Ces trois niveaux, nous les retrouvons également aux trois échelons de pouvoir, requérant des informations et des actions différentes.