

AVISU CESEC 2022-34¹
AVIS CESEC 2022-34

Relatif à la
Rilativu à u

Rapport d'information sur la mobilité électrique en Corse

Raportu d'infurmazione in quantu à a mubilità elettrica in Corsica

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particulare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vu la lettre de saisine du 13 juillet 2022 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse **demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur le Rapport d'information sur la mobilité électrique en Corse ;**

Vistu a lettera di presentazione di u 13 di lugliu di u 2022 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Economicu, Social, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à u Raportu d'infurmazione in quantu à a mubilità elettrica in Corsica ;

Après avoir entendu, Julien PAOLINI, Président de l'AUE ;

À nant'à u raportu di Denis LUCANI, per a cummissione « pulitiche ambientale, assestu di u territoriu è urbanisimu »

Adopté à la majorité des suffrages exprimés

Votants : 46

NPAV : 1 (P. SANTONI)

Abstention : 0

Contre : 2 (M. BIAGGI ; M. SANTINI)

Pour : 43

U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 26 di lugliu di u 2022, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita

En Corse, le secteur des transports représente le principal poste de consommation d'énergie, d'émission de gaz à effet de serre et de dépendance aux énergies fossiles.

L'Assemblée de Corse a adopté en avril 2021, après avis préalable du CESECC référencé 2021-30, un projet de Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) révisée qui comporte un volet dédié à la mobilité électrique.

Selon une étude menée par l'Agence de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'énergie de la Corse (AUE) et l'Agence de la transition écologique (ADEME), à l'horizon 2030 le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables pourrait s'élever en Corse à 50 000 unités, ce qui nécessiterait un volant de 49 000 bornes de recharge.

Le projet de PPE révisée prévoit une répartition territoriale des objectifs de déploiement. Il précise en outre que le développement de la mobilité électrique en Corse doit répondre à deux enjeux :

- ✓ Réduire les impacts en termes de puissance (réseau).
- ✓ Couvrir une part importante de la consommation grâce aux énergies renouvelables (ENR).

Pour ce faire, l'AUE souhaite lancer des appels à projets dédiés, et, en outre, mettre en place une application spécifique au territoire pour le référencement des bornes de recharge.

Enfin, la Loi d'Orientation des mobilités a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics compétents un Schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE). Chaque entité peut élaborer un SDIRVE sur son territoire mais une mutualisation pour un unique SDIRVE à l'échelle de la région permettrait de tirer le meilleur parti du travail réalisé dans le cadre de la PPE.

Le CESECC prend acte des communications transmises dans ce rapport d'information, qui soulève un certain nombre de questionnements.

En premier lieu se pose la question des projections à 2030. **Le CESECC souligne** la qualité de l'étude réalisée, **mais s'interroge** sur le fait qu'elle puisse présenter un caractère optimiste de la situation de la mobilité électrique à 2030, pour plusieurs raisons.

En effet, même si la Corse n'est pas plus en retard que d'autres régions françaises sur les équipements dédiés à la mobilité électrique, leur nombre relativement faible aujourd'hui reste sans aucune mesure avec les nombres avancés dans la projection à 2030. Si l'on rapproche ces données de la situation sociale dégradée et des problématiques croissantes de pouvoir d'achat que connaît notre territoire, il est légitime de se demander si, sans mesures financières incitatives fortes, la population sera en mesure d'acquérir dans de telles proportions des véhicules électriques. Sans remettre en cause la réalité des chiffres avancés, **le CESECC s'interroge** sur la capacité des ménages aux revenus modestes ou moyens à s'équiper de ce type de véhicule, tenant compte du fait

que, pour exemple, le prix d'une petite voiture citadine à moteur thermique, chez un constructeur français, démarre à 15 000 euros, et que le même modèle en version électrique coûte, au minimum, 24 000 euros.

Dans le même ordre d'idées, l'achat et le bon usage de véhicules électriques passent par des effets d'apprentissage, qui seront donc à gérer une fois identifiés clairement, pour lesquels des actions spécifiques devront être mises en place. **Le CESECC considère** que les aspects comportementaux ne sont pas à négliger dans de telles perspectives, et peuvent poser des difficultés dans l'atteinte des objectifs, comme cela a pu être le cas, par exemple, dans la problématique du traitement des déchets. C'est pourquoi **il suggère** qu'une analyse des freins comportementaux pourrait être de nature à affiner les études.

De plus, outre les particuliers, il va aussi falloir convaincre les professionnels, et en particulier ceux du transport, de renouveler, dans un délai relativement contraint, leurs flottes. Pour exemple, **le CESECC rappelle** que le chemin de fer, en Corse, n'utilise à ce jour que des motorisations thermiques.

La prise en compte des aspects de la mobilité électrique est aussi à rapprocher des annonces du vote par le parlement européen d'une interdiction de vente des véhicules à motorisation thermique à compter de 2035. Sur les 27 états représentés par leurs ministres de l'énergie et de l'économie qui ont présidé à cette décision, un certain nombre ont déjà déclaré être contre cette décision, dont l'Allemagne et l'Italie, et une dizaine d'autres, dont la France, n'ont pas encore ratifié cette décision. **Le CESECC estime** que le devenir de cette décision est de nature à modifier la situation de la mobilité électrique à l'horizon 2030.

Le CESECC relève que l'émergence d'autres technologies serait également de nature à impacter fortement la situation dans les années à venir. Par exemple, les motorisations basées sur l'hydrogène (d'ores et déjà envisagées dans la PPE) auront, d'ici à 2030, une fiabilité comparable aux motorisations électriques, et seraient peut-être susceptibles d'apporter des solutions dans le domaine des transports tant du fret et que des passagers, tout en présentant des atouts indéniables en matière de décarbonisation des transports. Cette solution parmi d'autres (des stations multi-énergies donnant le choix aux consommateurs entre l'électrique, le biogaz issu de méthaniseurs locaux et l'hydrogène) pourrait représenter une alternative potentiellement plus attractive pour les professionnels.

Corrélativement parlant, la Collectivité de Corse étant aussi passataire de marchés de transports, et notamment de transports scolaires, **le CESECC suggère** qu'elle pourrait utiliser ce biais comme mesure incitative au renouvellement d'une partie du parc à usage professionnel.

Le CESECC constate aussi qu'une fois de plus le modèle économique corse, basé en grande partie sur l'économie touristique qui induit des pics de consommation très conséquents, impacterait de manière évidente les décisions qui seront prises dans ce domaine, et ce, jusque dans les choix d'implantation des équipements de recharge. **Il appelle** à la vigilance sur le fait que la question des bornes de rechargement devra se situer et rester dans le cadre d'un service d'intérêt général, pour veiller à un maillage territorial cohérent et adapté et éviter qu'elle ne devienne une source supplémentaire d'inégalités territoriales.

Ces questionnements et ces évolutions soulignent l'importance pour la Corse de se doter d'une stratégie de transition dans ce domaine basée sur l'adoption d'une trajectoire rationnellement phasée. En effet, il conviendra, par exemple, de s'assurer du bon niveau en équipement de recharge préalablement à l'incitation à renouveler le parc de véhicules, pour ne pas connaître le même type de polémique que celui qui est apparu après la décision de certains loueurs de voiture de proposer dès à présent des véhicules électriques en grand nombre, alors même que les infrastructures destinées à la recharge paraissent encore insuffisantes.

Compte tenu de l'ensemble des remarques précédentes, **le CESECC considère** qu'une phase expérimentale et des études plus poussées et empreintes de la plus large transversalité pourraient s'avérer d'ores et déjà profitables.

Si ces solutions alternatives aux moteurs thermiques montrent des bénéfices incontestables pour décarboner le secteur des transports, elles restent néanmoins susceptibles d'induire des nuisances environnementales qu'il conviendra d'anticiper correctement et de gérer.

En premier lieu il convient de relever que tous les composants de ces véhicules ne sont pas recyclables et, en particulier, les batteries. Au vu des nombres annoncés et du fait que les équipements connexes à leur fonctionnement (dispositifs de production d'énergie, bornes de recharge, etc.) utilisent aussi des batteries, **le CESECC s'inquiète** de la prise en compte et de la gestion anticipée de cette pollution, dont l'échelle, déjà aujourd'hui non négligeable, va prendre dans les années à venir des proportions sans commune mesure.

Par ailleurs, la demande en électricité va générer un besoin supplémentaire de la capacité de production plus que conséquent. Aujourd'hui, l'utilisation des solutions de production d'électricité existant en Corse, largement basées sur l'utilisation des énergies fossiles, n'aurait pas de sens dans un système axé sur un objectif de décarbonation et pourrait être de nature à obérer les objectifs attendus. **Le CESECC rappelle** que ces questions doivent être largement anticipées et réfléchies, comme l'ont montré les problématiques autour des centrales électriques du Vazzuu et du Ricantu.

Comme l'indique le rapport, il faudra donc que l'énergie qui alimentera les bornes de recharge provienne, pour la plus grande part (70%) des énergies renouvelables (EnR). Du fait du réchauffement climatique et de l'amointrissement des ressources en eau, ainsi que des polémiques autour de l'énergie éolienne, il est raisonnable de penser qu'en majorité, en Corse, le recours à l'énergie photovoltaïque sera privilégié. Mais ce mode de production porte aussi deux problématiques à anticiper et à prévenir :

- ✓ La première réside dans le risque d'une consommation foncière non-raisonnée, et en particulier des surfaces à fort potentiel agricole, pour y implanter des fermes photovoltaïques.
De la même manière, une industrialisation galopante de la production d'énergie photovoltaïque, susceptible d'être amplifiée par d'éventuelles aides incitatives à l'équipement, devra être anticipée et gérée, et, en particulier, se pose la question de la maintenance ou de l'évacuation des équipements une fois atteinte leur obsolescence.

Le CESECC préconise à cet effet une incitation à l'utilisation de zones déjà artificialisées (parkings, plans d'eau, toitures, etc.).

- ✓ La deuxième concerne la dégradation de la qualité paysagère des sites d'implantation. On commence aujourd'hui à constater, en Corse, que les choix d'implantation des fermes solaires et des panneaux ont parfois un impact négatif sur cette qualité paysagère, et **le CESECC avait d'ailleurs relevé** ce fait dans son avis référencé 2021-30 relatif au projet de PPE révisée.

A ce sujet, les exemples de choix néfastes sont déjà connus. Convaincu qu'il est indispensable de rénover la réflexion et d'apporter de l'innovation dans ce domaine, **le CESECC préconise** qu'un parangonnage (benchmarking) serait profitable, car sur d'autres territoires, et dans d'autres pays, des solutions ont déjà été envisagées et mises en œuvre avec succès.

Tenant compte du fait que c'est l'AUE qui a en charge la question énergétique, et que la Collectivité de Corse lui a aussi délégué la compétence d'aménagement du territoire, **le CESECC propose** que l'AUE, forte de sa transversalité intrinsèque sur ces deux thématiques, puisse mener des études qui puissent prendre, au final, une forme de charte paysagère applicable à l'implantation de panneaux solaires.

Enfin, la répartition des compétences entre les différents organismes ou collectivités en matière de dispositif de recharge des véhicules électriques ne semble pas clairement définie. Si la capacité d'action peut facilement être déléguée, les enjeux stratégiques et programmatiques, en revanche, ont une importance capitale en la matière. De ce fait, **le CESECC considère** qu'il pourrait s'avérer salubre que, à l'encontre de la propension naturelle à centraliser les aspects décisionnels, on puisse chercher, au vu de l'importance des enjeux, à se coordonner et à agir en complémentarité.

En conclusion, **le CESECC salue** la prise en compte anticipée, par l'AUE et la Collectivité de Corse, de ces problématiques ainsi que la volonté de leur intégration à la PPE. Il salue aussi la communication et les clarifications qui sont faites dans le rapport de Monsieur le Président du Conseil exécutif de Corse de l'état actuel de la situation et des développements potentiels.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI