

Bonjour,

Nous avons pu rencontrer il y a quelques jours le Comité scientifique de l'Association **EdEN (pour Équilibre des Énergies)** qui s'intéresse au système **[ZE-Feed](#)** de route électrique inventé par **Philippe Nobileau** qui est membre de notre association. L'approche d'**EdEN** sur les questions d'adaptation et de résilience induites par la transition énergétique reflète les intérêts de ses membres, entreprises et fédérations professionnelles engagées dans la **décarbonation** de leurs **activités** dont l'empreinte carbone est très importante (Énergie, Bâtiment et Mobilité).

EdEn a poursuivi l'étude du système de route électrique, notamment en ce qui concerne son **coût total de possession (TCO)**, élément clef pour les futurs **investisseurs** privés ou publics et le **prix de vente** de ce service, que les entreprises utilisatrices pourront comparer aux autres charges qu'ils ont à supporter pour des parcours longs (500 km). Ces prix (**entre 0,35 €/km et 0,48 €/km**) sont à considérer avec précautions puisque les techniques ne sont pas au même degré de maturité et que les éléments du système (**infrastructures, batteries, véhicules, services de transports**) est **interdépendants**. Ce **rapport** de 66 pages téléchargeable ici : [Rapport](#) permet à **EdEn** de conclure : « **La route électrique : une alternative crédible au tout batterie** » ou dit autrement : « **La route électrique : il faut s'y préparer** »

Ceci est certainement une bonne nouvelle pour ceux qui se posaient des questions sur la pertinence d'une **politique européenne de décarbonation** du transports de marchandises qui reposerait essentiellement sur **les batteries** dont on « découvre » que l'ensemble de la **chaîne de valeur mondiale** est aujourd'hui très dépendante des **intérêts chinois**. Voir notre [lettre](#) précédente.

Nous ajouterons en ce qui concerne les aléas que tous les acteurs concernés sont soumis à de nombreuses contraintes :

- **infrastructures** : l'**exploitation** d'une route électrique peut être assez différente de celles des routes actuelles. Comment les usagers s'habitueront-ils à ce nouveau système ? Est ce qu'il sera limité au départ à des itinéraires utilisés seulement par certains d'entre eux (typiquement des conducteurs professionnels) ou au contraire des parties de réseau que beaucoup d'usagers seront obligés d'utiliser (par exemple des zones denses comme les ZFE ?) Comme les règles d'entretien pour la **sécurité routière** en situation normale et d'intervention en cas d'incident/accident sont fixées par les autorités nationales ou régionales aux gestionnaires de ces infrastructures ? Leurs coûts de maintenance et d'exploitation peuvent être très différents selon le « statut » qui leur sera attribué.
- évolution des **parcs de véhicules** : les capacités financières des acheteurs seront-elles suffisantes pour renouveler leurs parcs aussi rapidement que le voudraient les politiques publiques de décarbonation ?
- Il pourrait advenir que les visions que les **territoires**, lorsqu'ils seront face à des décisions à prendre sur ces domaines aient des attitudes plus hétérogènes qu'on ne l'imagine en ce moment. La communication qui peut être faite aujourd'hui sur ces questions devrait au moins contribuer à les éclairer sur ces **perspectives** inéluctables.

Dans ce contexte, le système **ZE-Feed** a pour chef de projet aujourd'hui **Jean-Pascal Pham**, avocat, qui prépare les éléments techniques, juridiques et financiers pour réaliser les essais sur la roue de Grenoble ([TACV Lab – Innovative guided transport systems](#)) du prototype de câble qui est en cours de fabrication.

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT

[Commenter cette lettre ou une lettre précédente](#)



[Commenter une information d'un bulletin d'URBA 2000 ou rechercher un article de la veille](#)
[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)
[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)