zoom sur...

agape LORRAINE NORD
agence d'urbanisme et de développement durable

# décembre 2024

# MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

# ETAT DES LIEUX DE L'ELECTROMOBILITE DANS LE NORD LORRAIN

Au 1er janvier 2024, la France comptait plus de 39 millions de véhicules particuliers (professionnels et particuliers confondus) en circulation, dont près de 870 000 véhicules 100% électriques, soit 2,2% du parc total *(source : SDES)*.

À l'échelle européenne, le parc de véhicules électriques représente près de 4,5 millions de véhicules. Si la France est le deuxième pays à avoir le plus de véhicules électriques en circulation derrière l'Allemagne, elle reste très loin derrière lorsqu'on prend en compte le ratio de véhicules électriques sur le parc total.

Qu'en est-il de l'état du parc électrique sur la Lorraine Nord ?

## Suivre l'évolution du parc automobile électrique pour anticiper les besoins de demain en Lorraine Nord

En France, le secteur du transport est le premier poste d'émission de gaz à effet de serre (GES). La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le réchauffement climatique et répondre à l'un des enjeux qui est la réduction des émissions carbones. Ainsi la mobilité électrique fait partie d'une des solutions durables. Cette stratégie définit une trajectoire pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, dont un palier est déjà défini avec la fin des ventes des véhicules thermiques en 2035.

Le choix de traiter l'état de la mobilité électrique dans le Nord lorrain est d'autant plus important du fait de sa position particulière qui génère un important trafic routier autour des bassins d'emploi du Sillon lorrain et du Luxembourg, et du transit international pour le marché intérieur européen.

### Classement des véhicules électriques par pays

| Pays | Nombre de VE | Parc total | Ratio % |
|---|---|---|---|
| Norvège | 689 169 | 2 886 795 | 23,9 % |
| Islande | 28 400 | 256 000 | 11,1 % |
| Danemark | 200 109 | 2 827 864 | 7,1 % |
| Suède | 291 673 | 4 976 366 | 5,9 % |
| Luxembourg | 23 267 | 453 614 | 5,1 % |
| Pays-Bas | 442 409 | 8 932 846 | 5,0 % |
| Liechtenstein | 1 307 | 30 964 | 4,2 % |
| Suisse | 155 556 | 4 861 544 | 3,2 % |
| Belgique | 181 447 | 6 047 551 | 3,0 % |
| Autriche | 155 490 | 5 185 006 | 3,0 % |
| Allemagne | 1 408 681 | 49 098 685 | 2,9 % |
| Irlande | 58 633 | 2 418 947 | 2,4 % |
| **France** | **916 082** | **39 511 536** | **2,3 %** |

*Source : Eurostat, 2023*

*Les chiffres présentés dans cette publication, sont à prendre avec précaution car les hybrides rechargeables ne sont pas pris en compte, ni une partie des véhicules immatriculés au Luxembourg mis à disposition de travailleurs frontaliers qui résident en France.*

## 1,9 % du parc automobile français de la Lorraine Nord est électrique

En 2024, la Lorraine Nord comptabilise près de 276 000 véhicules particuliers en circulation, dont 5 232 sont des véhicules 100% électriques. Cela représente un ratio de 1,9 % par rapport à l'ensemble du parc automobile. C'est moins que le ratio national (2,2 %). En observant ce ratio global, on peut voir que l'adoption des véhicules électriques (VE) reste faible, bien que certains territoires affichent des pourcentages élevés.

La Communauté de Communes de Cattenom et Environs (3,3 %) et la Communauté d'Agglomération Portes de France-Thionville (2,7%) ont les ratios les plus élevés. Cela peut s'expliquer soit par un plus grand parc pour la CAPFT (1 304) lié au nombre d'habitants et au nombre élevé de bornes électriques *(voir carte ci-après)*, soit par la présence d'un fort taux de frontaliers et donc un fort revenu par ménage, pour la CCCE. On peut également noter que la

centrale nucléaire de Cattenom met à disposition plus de 200 bornes électriques pour les habitants et renforce donc l'accessibilité du territoire à la mobilité électrique.

À contrario, les Communautés de Communes de Terre Lorraine du Longuyonnais et de Damvillers-Spincourt ont les ratios les plus faibles. Ces faibles taux pourraient être dus à un accès limité aux infrastructures de recharge ou un pouvoir d'achat plus faible qui ne permet pas d'acheter un véhicule électrique.

### Véhicules électriques et hydrogènes (VEH) en Lorraine Nord*

| EPCI | Total du parc de véhicules | Nombre de VEH | Ratio de VEH sur le total (%) |
|---|---|---|---|
| AGL | 36 066 | 496 | 1,38 |
| CAPFT | 49 020 | 1 304 | 2,66 |
| CCB3F | 16 154 | 336 | 2,08 |
| CPH | 14 921 | 241 | 1,62 |
| CCCE | 17 735 | 585 | 3,30 |
| CCDS | 5 501 | 67 | 1,22 |
| CCPHVA | 16 307 | 208 | 1,28 |
| OLC | 33 306 | 639 | 1,92 |
| T2L | 10 055 | 110 | 1,09 |
| **Lorraine Nord*** | **275 747** | **5 232** | **1,90** |

*Source : SDES, 2024*

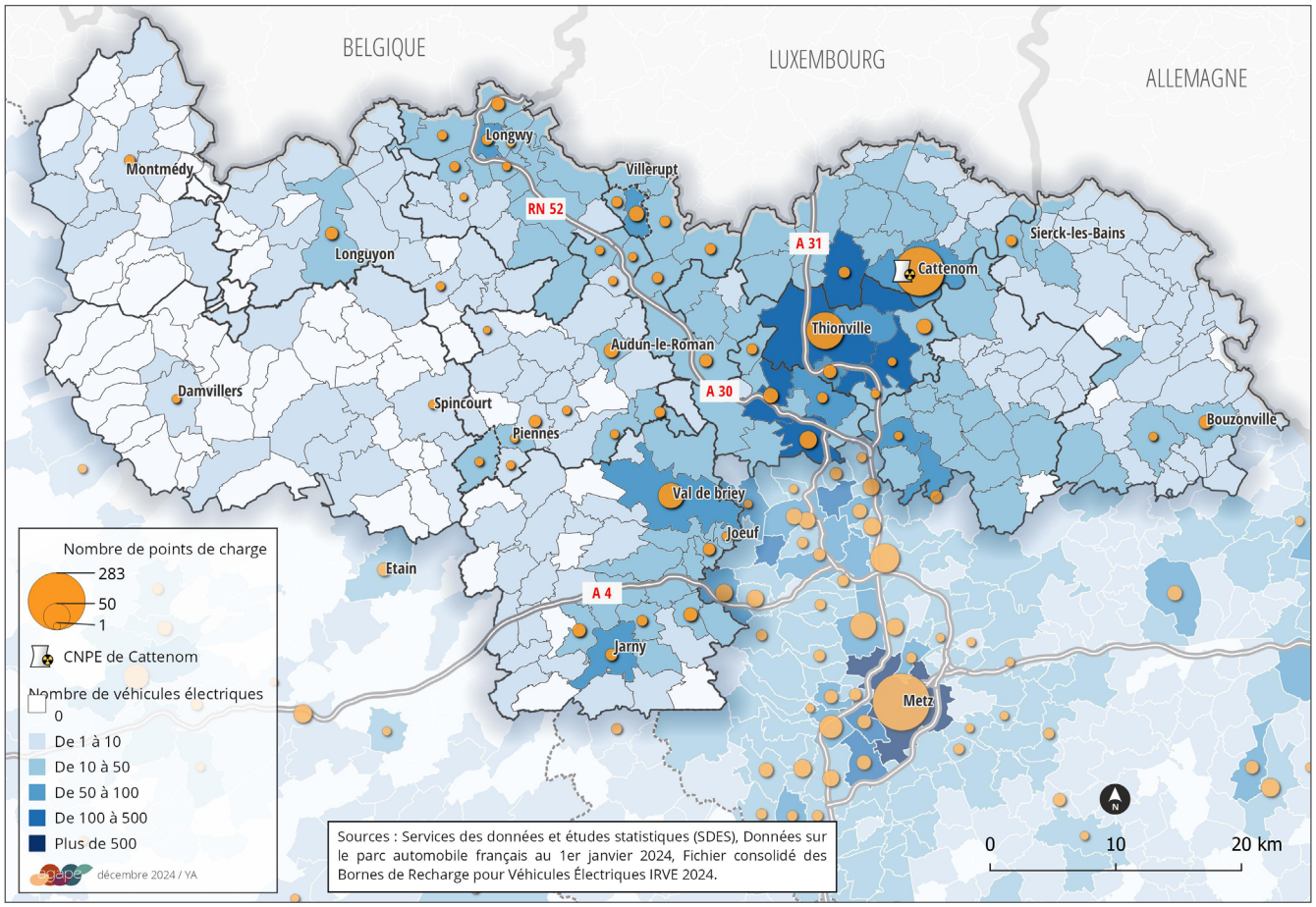
## Plus de bornes électriques, donc plus de voitures électriques ?

La carte ci-contre montre la répartition du parc automobile électrifié dans le Nord lorrain. On remarque rapidement la corrélation entre le nombre d'habitants, le nombre d'infrastructures de recharge et le nombre de voitures électriques.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette répartition. Le revenu médian par ménage peut conditionner la répartition des véhicules électriques. Cela est d'autant plus vrai, qu'encore aujourd'hui, la voiture électrique reste un produit cher, malgré un marché de l'occasion en pleine croissance. De même, la position particulière du territoire, à proximité du Luxembourg, influence la possession d'un véhicule électrique : les revenus élevés des frontaliers favorisent l'acquisition de tels véhicules.

La carte met également en évidence une disparité entre zone urbaine et zone rurale. Les territoires les moins denses en bornes électriques, à l'image de la T2L, de la CCB3F ou de la CCDS, sont ceux qui possèdent le moins de voitures électriques (en bleu clair). De plus, les longues distances de déplacement peuvent limiter l'intérêt pour la voiture électrique en raison de l'autonomie des batteries.

### Répartition du parc automobile électrifié français par commune en 2024




* **AGL** : Communauté d'Agglomération du Grand Longwy, **CAPFT** : Communauté d'Agglomération Portes de France - Thionville, **CCB3F** : Communauté de Communes Bouzonvillois - 3 Frontières, **CCCE** : Communauté de Communes de Cattenom et Environs, **CCPHVA** : Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette, **CPH** : Coeur du Pays-Haut, **OLC** : Orne Lorraine Confluences, **T2L** : Terre Lorraine du Longuyonnais, **CCDS** : Communauté de Communes de Damvillers-Spincourt, **CAVF** : Communauté d'Agglomération du Val de Fensch, **CCAM** : Communauté de Communes de l'Arc Mosellan, **CCPM** : Communauté de Communes du Pays de Montmédy

Enfin, certaines zones, le long des principaux axes routiers (RN52, A30 et A31), pourraient bénéficier d'un renforcement des infrastructures de recharge pour encourager davantage l'achat de véhicules électriques.

## Enjeux et défis pour la Lorraine Nord

L'électrification du parc automobile offre de nombreux avantages par rapport au parc actuel qui est essentiellement thermique. En effet, depuis plus d'une dizaine d'années, la mise en place de normes d'émissions $CO_2$ et l'électrification du parc tendent à faire diminuer les concentrations de polluants issus de la combustion des carburants et à améliorer la qualité de l'air. L'électromobilité peut ainsi jouer un rôle clé dans la lutte contre le changement climatique en contribuant à diminuer notre empreinte carbone et en limitant notre dépendance aux énergies fossiles.

C'est aussi un atout qui peut contribuer à l'attractivité du territoire et au dynamisme économique en renforçant les compétences locales, à l'image du site de la SOVAB (Batilly) qui produit de plus en plus de véhicules électriques ou en construisant un écosystème autour de l'électromobilité : nouvelles formations liées aux évolutions technologiques, nouveaux emplois dans le recyclage des batteries, « borniste », etc.

Toutefois, le déploiement de la voiture électrique reste encore « partiel ». Plusieurs raisons expliquent ce retard : des véhicules encore trop chers, un manque d'infrastructure dans les zones peu denses, la question du recyclage des batteries, etc. D'autres interrogations se posent sur la demande énergétique, sera-t-on en capacité de soutenir la demande d'électricité si tout le parc est électrifié ? Que vont devenir les voitures thermiques ?

Et enfin, les effets du travail transfrontalier, et notamment des actifs qui possèdent un véhicule de fonction électrique sont à noter, car cela peut influencer les enjeux d'aménagement du territoire :

- augmentation du ratio d'électrification : la question du calibrage se pose alors, car on aura besoin de plus de bornes électriques,
- risque de pic de consommation en soirée,
- travaux nécessaires pour une recharge à domicile dans les villages ruraux où le taux de frontalier est élevé, etc.

Photo : Pixabay © Andreas160578

**Pour en savoir +**

**Statistiques Europe :** *https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Electric_vehicles_and_energy_generation_statistics*

**Du véhicule électrique à l'électromobilité :** *https://shs.cairn.info/revue-le-journal-de-l-ecole-de-paris-du-management-2015-4-page-8?lang=fr*

**Stratégie Nationale Bas-Carbone :** *https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc*

**Rapport « Bilan annuel de la qualité de l'air en région Grand Est », ATMO 2023** *: https://www.atmo-grandest.eu/actualite/le-bilan-annuel-2023-de-la-qualite-de-lair-dans-le-grand-est*

## La Lorraine Nord, un exemple de la transition énergétique

Le taux de possession moyen de 1,9 % en Lorraine Nord montre qu'il reste encore du chemin à faire pour augmenter l'usage des véhicules électriques dans les déplacements . Aujourd'hui le marché de la vente de véhicules 100% électriques continue sa progression, mais de plus en plus lentement. Les incitations financières se multiplient pour permettre à tous une transition vers ce mode, tel que le rétrofit, qui consiste à remplacer son moteur thermique par un système électrique tout en conservant son véhicule ou encore le « leasing social », qui permet aux ménages modestes d'accéder à l'électromobilité pour 100€ par mois. Cette mesure, impulsée par le gouvernement en 2024, est reconduite pour l'année 2025.

Par ailleurs, on peut supposer que les véhicules mis à disposition par les employeurs luxembourgeois seront entièrement électriques car le Luxembourg vise un parc électrifié à 49% d'ici 2030 (15% pour la France). Ce qui va renforcer les enjeux d'électrification du territoire Nord lorrain.

Enfin pour que **la Lorraine Nord puisse devenir un exemple de transition vers une mobilité plus durable**, les collectivités doivent se coordonner pour soutenir le changement de paradigme en créant un écosystème local autour de l'électromobilité : soutien à l'achat de VE, déploiement d'infrastructures de recharge en zones moins denses et dans les copropriétés en priorité, électrification des flottes des entreprises, nouvelles activités autour de l'électromobilité, etc.



BY-NC-ND

agape LORRAINE NORD
agence d'urbanisme et de développement durable