



Dossier de presse

Au cœur de l'édition 2013 de la Semaine du développement durable (1^{er} au 7 avril) :

Organisation d'une journée professionnelle « mobilité électrique »

Proposée par la **Sté SOBEM-SCAME** et ouverte par **Pascal MAILHOS**, préfet de la région Bourgogne et **Michel NEUGNOT**, vice-président du Conseil régional

Sainte-Marie-sur-Ouche, le mercredi 3 avril 2013
À partir de 9h30



Sommaire

1. Programme de la journée (p 3)
2. Le potentiel de la mobilité électrique en Bourgogne (p 4)
3. Plan Automobile et VL électriques (p 6)
4. Présentation de la société SOBEM-SCAME (p 8)
5. Bornes de recharge SOBEM-SCAME (p 10)
6. Les batteries (enjeu majeur de la mobilité électrique ?) (p 12)

Éléments de contexte :

7. Le débat sur la transition énergétique (p 19)
8. La Semaine du développement durable 2013 en Bourgogne (diaporama de 15 diapositives)

Contacts presse :

Préfecture de région :

Cécile HERMIER – 03 80 44 64 05 – cecile.hermier@cote-dor.gouv.fr

Fabien GRANGE (DREAL) – 03 45 83 22 75 – fabien.grange@developpement-durable.gouv.fr

Conseil régional de Bourgogne : Marie Caseiro - 03 80 44 34 66 - mcaseiro@cr-bourgogne.fr

SOBEM – SCAME : service communication – 03 80 49 77 77

Le seul fabricant de solutions de recharge en Bourgogne !



Dans le cadre de la Semaine du développement durable



Programme

Matin à partir de 9h30 :

En présence (à partir de 10h00) de **Pascal MAILHOS**, préfet de la région Bourgogne et de **Michel NEUGNOT**, vice-président du Conseil régional, accompagnés de nombreux élus et personnalités locales et nationales :

- Accueil par **Jean-Luc COUPEZ**, Directeur de l'innovation et de la communication de SOBEM-SCAME,
- Discours officiels et présentation de l'entreprise,
- Visite de l'entreprise BE & PRODUCTION.

Après-midi jusqu'à 17h30 :

En présence de collectivités et d'industriels de Bourgogne :

- Présentation de produits (partenaires) et de véhicules électriques,
- Exposition de solutions de stationnement normalisé et de recharge de véhicules électriques,
- Essais de véhicules électriques et démonstration de recharge.

Le potentiel de la mobilité électrique en Bourgogne

Source : synthèse de l'étude « le potentiel de la mobilité électrique en Bourgogne », réalisée par Gaëlla MOROT, chargée de développement et conseillère mobilité de Bourgogne Mobilité Electrique (www.bme.asso.fr) (Étude disponible sur l'espace membre de BME)

De février à juillet 2012, une étude sur « **Le potentiel de développement de la mobilité électrique en Bourgogne** » a été réalisée par Bourgogne Mobilité Electrique (Gaëlla MOROT).

30 organismes très divers (entreprises, collectivités, concessionnaires de diverses tailles ainsi que 4 utilisateurs) ont répondu à un questionnaire sur leurs pratiques de déplacements, leurs avis et volontés concernant les véhicules électriques.

Les résultats de cette étude n'ont fait que confirmer les constatations déjà établies sur le terrain, à savoir :

- **La demande en Bourgogne est réelle.** Les entreprises et collectivités semblent être prêtes à migrer dans des proportions plus ou moins importantes vers l'électrique. En tous cas, les véhicules électriques (VE) d'aujourd'hui correspondent à la grande majorité à des usages professionnels. En effet, nous constatons que les déplacements sont fréquents mais globalement se font sur des petites distances, les véhicules thermiques et surtout les diesels sont, dès lors, loin d'être utilisés de façon optimale. Les VE quant à eux sont parfaits pour ce type d'utilisation.

- Dans la majorité des cas, surtout chez les entreprises, **s'il y a migration vers l'électrique, cette migration est accompagnée par un changement de mobilité comme l'auto partage par exemple.**

- **Les interrogés semblent être d'avantage informés sur la mobilité électrique que dans les autres régions.** Cela démontre la légitimité des associations comme BME qui diffusent « la culture de la mobilité électrique ».

- **L'offre de véhicules électriques est en pleine expansion** : alors que l'on ne recensait aucun vendeur de voiture électrique au début de l'année, **ils sont aujourd'hui une trentaine sur le territoire bourguignon**. Ce constat est également vrai à l'échelle nationale.

- Encore aujourd'hui, l'offre est orientée vers les professionnels, la vente aux particuliers ne décollant pas encore significativement. Toutes les estimations prédisent une mise en route progressive (progrès technologiques et coûts ayant évolués).

Les éléments ayant une influence directe sur le potentiel de développement de la mobilité électrique sont :

- les sensibilités personnelles,
- les usages de la mobilité,
- les progrès technologiques,
- les coûts de cette mobilité (aussi bien économiques, qu'écologiques),
- la taille des individus (pour les professionnels),
- la localisation des individus,
- le type de véhicule.

Plan Automobile et VL électriques



Source : **Plan Automobile** de juillet 2012 du Ministère du redressement productif (extraits du bilan présenté par le ministre Arnaud MONTEBOURG, le 7 mars 2013)

Le dossier de presse du Plan Automobile est accessible au lien suivant : <http://www.redressement-productif.gouv.fr/plan-automobile-bilan-d-etape-mars2013>

Commande publique :

- **au moins 25% des véhicules de l'Etat devront être électriques ou hybrides.** Les véhicules à usage urbain devront être électriques. A noter que l'objectif de 25% sera dépassé pour les prévisions de 2013, avec 449 véhicules hybrides et 257 véhicules électriques,
- **L'UGAP a fait l'acquisition de 2 600 véhicules électriques pour atteindre cet objectif de 25%.** Trois véhicules figurent au catalogue pour ces besoins : la MIA, véhicule 4 places de type économique (volume estimé de 500 véhicules sur 3 ans), la Renault ZOE, véhicule électrique de 4 places de type polyvalent (volume estimé de 2000 véhicules sur 3 ans) et la Renault FLUENCE, véhicule électrique de 5 places aux prestations supérieures (avec un volume estimé de 100 véhicules sur 3 ans).

Déploiement des bornes :

- **Installation de 400 bornes de recharge** par les administrations d'Etat,
- Une dotation de 50 millions d'euros du programme d'investissements d'avenir sera allouée aux projets des collectivités locales au-delà des 12 territoires pilotes de la charte pour le déploiement d'infrastructures de recharge,

- **5766 prises de recharge ouvertes au public eu 1^{er} mars 2013** (contre 1800 en juillet 2012),
- **Objectif de 8000 à 10 000 prises de recharge avant fin 2013.**

Le saviez-vous ?

La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne a commandé une Renault ZOE (VL électrique) et une Toyota YARIS (VL hybride) dans le cadre du renouvellement de son parc automobile.

2 bornes de recharge sont d'ores et déjà installées dans le parking du bâtiment Voltaire, siège de la DREAL à Dijon.

Présentation de l'entreprise

Fabricant français, depuis 1955, d'enveloppes métalliques et de solutions montées câblées pour différents secteurs d'activités.

Nous sommes situés à Sainte-Marie-sur-Ouche (25 km de Dijon).

Effectif : 65 personnes

CA : 11 millions

Notre métier : en plus de concevoir des solutions à base de tôles, nous fabriquons des solutions complètes, montées-câblées, pour les installations électriques provisoires, fixes et mobiles, base des raccordements provisoires.

Nos clients :

- En premier lieu : **le BTP**, domaine d'activité dans lequel nous sommes le leader français des armoires électriques de chantier.
- **L'industrie** pour la fabrication de produits en tôle et de solutions d'alimentations électriques, la commercialisation de composants électriques comme des prises de courant et des coffrets
- **L'évènementiel**, gros consommateur d'armoires de distribution électrique pour la scène, les expositions, les salles de spectacles, les chapiteaux, ...
- Le 4ème secteur d'activité, le plus étendu, concerne **les collectivités** : alimentation électrique des places de marché, fêtes foraines, campings, ports, gens du voyage, ...
- Le dernier secteur le plus innovant actuellement : **la mobilité électrique** avec **la fabrication de solutions de recharge pour tous types de véhicules électriques.**

Les enjeux de la mobilité électrique, pourquoi un positionnement sur ce secteur ?

- Parce que la mobilité électrique répond aux enjeux du Grenelle de l'environnement : la France s'est fixé comme objectif plus de 2 millions de véhicules électriques et hybrides en 2020 soit au minimum 4 millions de points de rechargeable électrique.

Positionnement de SOBEM-SCAME pour la mobilité électrique :

- Compte tenu de nos compétences et de notre savoir-faire, nous avons décidé de développer notre propre gamme de bornes de recharge à usage public et privé.
- Soit 3 puissances de recharge : normale (8 à 10h), accélérée (2 heures) ou rapide (1/2 heure).
- Ce qui nous démarque aujourd'hui de la concurrence est notre capacité à fabriquer une gamme de bornes "à la demande" et s'intégrant dans le paysage (grâce aux formes, couleurs, tailles, matériaux, etc.). Un exemple : les monuments de France.
- Un partenariat technologique et commercial avec la société française LAFON Technologies nous permet, via le système Pulse,
 - d'intégrer les fonctionnalités de paiements dématérialisés dont celui par téléphone mobile,
 - de gérer les points de recharge pour le commerçant,
 - d'assurer la télémaintenance pour l'exploitant.

Positionnement de SOBEM-SCAME pour les ensembles montés-câblés :

Nos compétences nous permettent de nous positionner en tant que leader dans le domaine de la distribution électrique sur les chantiers. Notre savoir-faire en coffrets nous a permis de développer une gamme complète de bornes pour le camping, pour les ports de plaisance, les places de marchés ...

En conclusion, choisir **SOBEM-SCAME**, c'est offrir à ses clients et aux utilisateurs, une offre européenne, française et complète en solutions de raccordements provisoires, orientant ainsi son offre en tant que spécialiste sur des marchés dédiés.

Borne de recharge + prises LIBERA

Prises verrouillables anti-vandales
Carte utilisateur
Personnalisation possible

SOBEM  **SCAME**
electrical solutions



Borne LIBERA
Type B

Bornes de recharge pour véhicules électriques

GAMME COMPLÈTE : borne + fiches + prises



Borne LIBERA
Type A



Pour plus de détails, voir brochure Série Libera
www.sobem-france.com



Votre partenaire pour les infrastructures publiques et privées

SOBEM SCAME
electrical solutions

NEW MOBILITY

Usine et siège social
BP 2
21410 Sainte-Marie-Sur-Ouche
France

Tél : +33(0) 3 80 49 77 77
Fax : +33 (0)3 80 49 77 78
www.sobem-france.com
www.scame.com/fr

Contact : M. Jean Luc Coupez

🇫🇷 Made in France

🇪🇺 Made in Europe

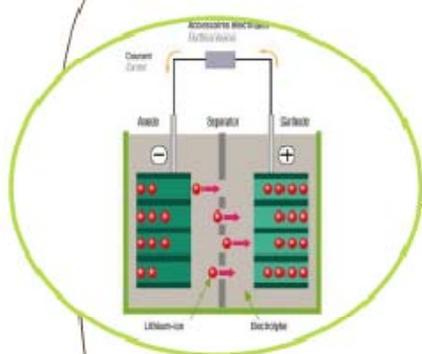
Cachet distributeur

Les batteries, enjeu majeur de la mobilité électrique ?

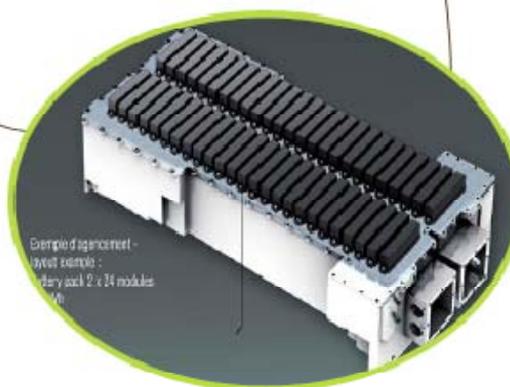
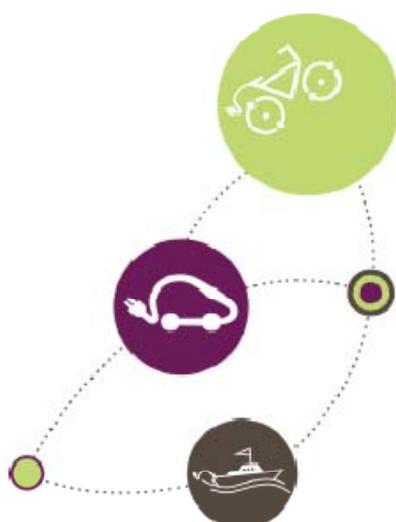
(source : Bourgogne Mobilité Electrique – BME – www.bme.asso.fr)

DOSSIER DU MOIS

Décembre 2012



Les batteries : l'enjeu majeur de la mobilité électrique ?



Point technique

Une batterie de véhicule électrique c'est :

- Composée de lithium
Le lithium est un métal léger de couleur blanc.
- Environ 20 Kwh soit une autonomie d'environ 120 km (*Renault*).
- Un coût de 500€/ kWh soit une batterie à environ 10 000€
D'où le choix de la plupart des constructeurs de louer les batteries. Ainsi le prix d'une voiture électrique est sensiblement le même, à modèle égal, qu'un véhicule thermique.
Le coût du Kwh des batteries tend à diminuer.
En effet de 2008 à 2015, le prix des batteries aura diminué de 70%, et diminuera de 60% entre 2020 et 2025 (*estimation du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement*). Dès lors, à terme, une batterie reviendra à environ 1 200€.
- Une voiture électrique consomme environ 10 Kwh à 12 kwh aux cent kilomètres.

La capacité de la batterie déterminera l'autonomie du véhicule. Or, on sait que le principal frein à l'expansion massive des véhicules électriques est son autonomie, qui reste encore inférieure aux véhicules thermiques.

On comprend alors vite l'enjeu fondamental des batteries pour les véhicules électriques. Néanmoins, outre cet aspect technologique, des enjeux environnementaux sont également à prendre en compte.

CONTACT : MOROT Gaëlla
BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bme.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bme.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

Les réserves de lithium

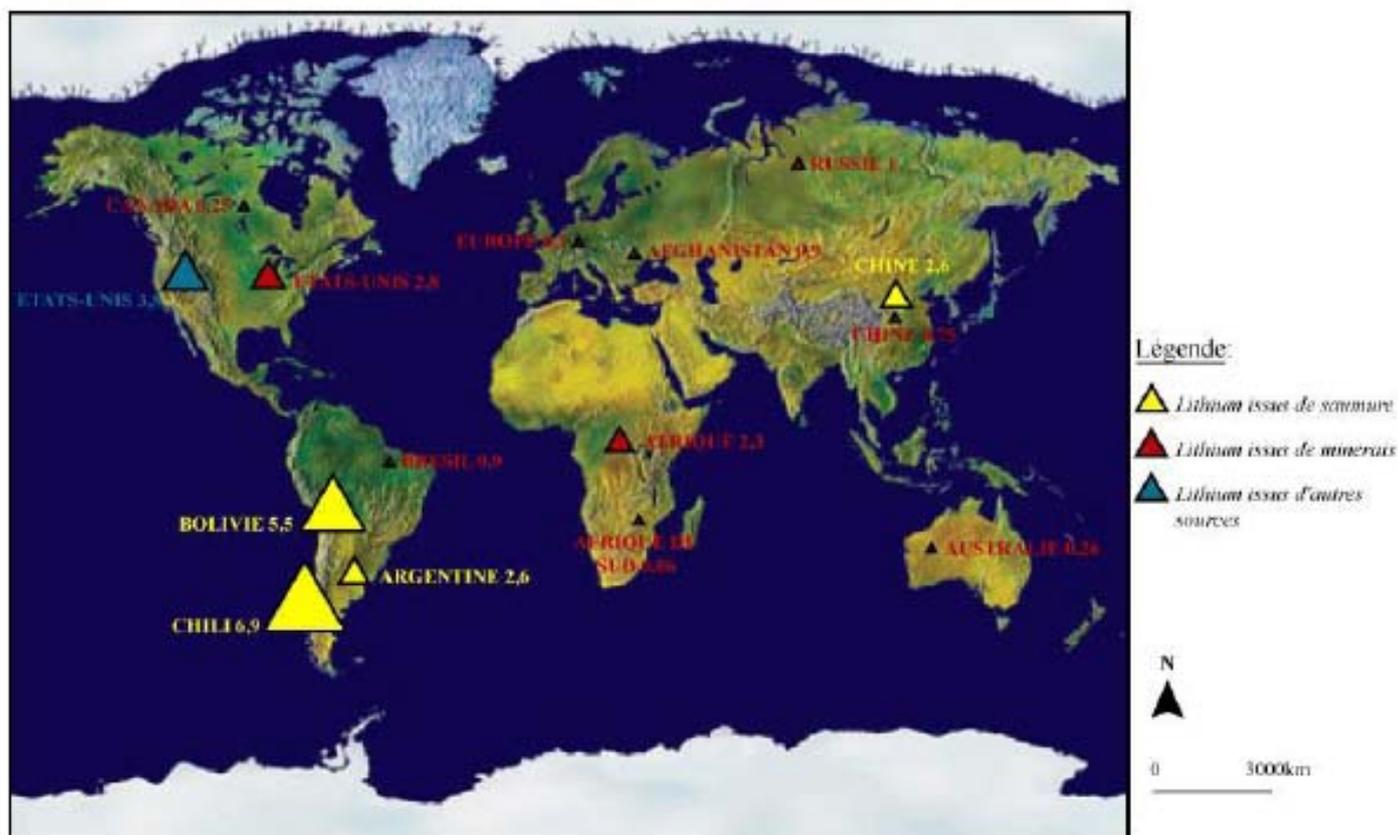
Le Lithium est très largement répandu dans le monde. Mais pour que l'extraction soit possible, il faut qu'il soit présent en grande quantité.

Le Lithium est obtenu de deux façons :

- L'évaporation de la saumure à hauteur de 70% de la production mondiale.
- L'extraction de minéraux (30% de la production mondiale).

La production mondiale de Lithium atteint 44 millions de tonnes en 2008. Elle est en constante augmentation. Elle a plus que doublé de 2000 à 2008 passant de 20 à 44 millions de tonnes (source : TRU group). Ce constat perdurera dans le temps comme le prévoit les estimations.

Production mondiale de lithium en 2008 en milliers de tonnes



Source des données : *David Barz - Source de la carte : <http://mythologie.wordpress.com/tag/lithium/>*

Carte réalisée avec Adobe Illustrator - Morot Gaëlle - 2011

CONTACT : MOROT Gaëlle
BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bme.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bme.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

Les réserves de Lithium ont une répartition spatiale hétérogène avec des zones dépourvues de toute ressource.

Les quantités disponibles sont très différentes selon :

- **Les lieux.**

L'emplacement géographique des réserves est très différent de celui du pétrole ou du gaz ce qui pourrait bien dessiner une nouvelle redistribution de la carte énergétique et économique. De nouveaux pays deviendront alors producteurs de matières premières stratégiques ce qui aura pour conséquence des bénéfices considérables pour la balance commerciale de ces pays. Ainsi, le triangle ABC (Nord-ouest Argentin, Sud-ouest Bolivien et le Salar d'Atacama du Chili) produit 70% du Lithium mondial (soit 150 000 000 tonnes) selon le site [argentina-conception](#). Ensuite viennent la Chine avec 7 500 000 tonnes, suivi de l'Australie 2 600 000 tonnes.

- **Le type de Lithium.**

Issus de saumure ou minerais.

La production suit la consommation. Toutefois au rythme où augmente la consommation, il va vite falloir trouver d'autres réserves. Si aucune nouvelle réserve n'est trouvée, la consommation dépassera la production à l'horizon 2020.

Les enjeux

Depuis 1980, le prix du Lithium connaît une augmentation de 70% pour atteindre 45 000 dollars la tonne en 2008. Cette augmentation profite principalement aux pays producteurs. Cette constante augmentation pousse les grandes firmes qui souhaitent s'approvisionner en Lithium, à vouloir sécuriser ces ressources avec des clauses d'exclusivité : « *Nous craignons un renchérissement du prix du lithium et souhaitons sécuriser notre source d'approvisionnement. Les propositions de Bolloré, Mitsubishi et consorts induisent toutes à long terme une forme d'exclusivité* » affirme Nicolas Sarkozy.

Les retombées économiques nationales, régionales et locales du pays exportateur sont importantes: en février 2011, l'exportation de lithium représentait 137 millions de dollars pour l'Argentine. Ce chiffre devrait s'élever à 440 millions de dollars d'ici 4 ans (Source: [.argentinaexception](#)). Ces profits reviennent à l'Etat, aux provinces (propriétaires de leurs richesses souterraines depuis 1994) et aux populations locales. Par ailleurs, les locaux doivent donner leur aval pour toute exploitation de leurs terres, et sont l'une des premières réserves de main d'œuvre (pour l'Argentine 110 000 locaux rien que dans la province de Jujuy).

L'exploitation des réserves se fait en partenariat entre les pays sur lequel se situent les ressources et les firmes: « *Nous avons besoin de partenaires, pas de propriétaires du lithium. Il est hors de question que l'État perde le contrôle et la possession du métal.* » explique Evo Morales, président bolivien.

Le prix du Lithium est également un enjeu pour les constructeurs. En effet, même si la part du coût du Lithium dans les coûts totaux d'une batterie pour voiture électrique est faible, il n'en reste pas moins qu'une hausse du coût du Lithium entraînera une augmentation des coûts de fabrication

CONTACT : MURIEL Gaëlla
BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bme.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bme.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

des batteries et donc des voitures. Cette hausse sera probablement imperceptible sur une automobile, mais à l'échelle d'une flotte cela représente une somme qui ne peut être négligeable. Si la consommation de Lithium continue à croître et que dans le même temps le prix du pétrole ne cesse d'augmenter, certains experts évoquent l'idée que l'Amérique du Sud deviendra un nouveau Moyen Orient.

- **La quantité**

Les quantités de Lithium disponible sont sujettes à controverse. Les scientifiques ne sont pas d'accord sur la comptabilisation même des ressources de Lithium : il convient de différencier ressources et réserves. Les ressources étant ce qui est présent dans le sol et les réserves ce qui peut être réellement extrait. Les pronostics eux aussi diffèrent. Certains prévoient une insuffisance des réserves aux vues de la consommation, d'autres affirment que les réserves seront assez abondantes.

Ces incertitudes sur la quantité amènent les constructeurs à vouloir trouver toujours plus de réserves afin de ne pas être en situation de pénurie. A l'heure actuelle, il n'y a pas de relation de dépendance entre producteur et consommateur comme cela est le cas avec l'or noir.

- **Développement**

Les pays producteurs pauvres bénéficient du transfert de connaissances et de technologies grâce aux firmes qui exploitent les réserves. Prenons un exemple : les groupes français Bolloré et Eramet draguent le métal blanc en Bolivie (plus grande réserve mondiale). Ils prévoient d'investir 115 millions de dollars ainsi que la construction d'une usine de batteries électriques. A cela, Philippe Dordarier, directeur du développement chez Eramet, ajoute «pouvoir répondre aux soucis de développement économique, social et environnemental du gouvernement bolivien». Cette condition étant, pour la Bolivie indispensable pour un bon partenariat.

- **Environnementale**

L'extraction de Lithium a un coût environnemental, ainsi qu'un coût sur le paysage. Pour l'instant, celui-ci est minime mais avec les enjeux colossaux, la situation pourrait vite évoluer. C'est pour cela que la Bolivie a signé un décret limitant l'exploitation du Salar d'Uyuni : haut lieu touristique et l'une des plus importantes réserves mondiale de Lithium.

Selon une étude de l'EMPA (laboratoire fédéral d'essai et de recherche sur les matériaux), le bilan écologique de la batterie est plutôt bon. En effet, 15% de la charge environnementale totale de la voiture électrique, incombe aux batteries (fabrication, entretien et élimination). Parmi ces 15%, seul 2,3% de cette charge est due à la fabrication de Lithium.

Le recyclage des batteries est un point très positif des batteries au Lithium. Certains processus permettent même de récupérer l'oxyde de Cobalt et de Lithium afin de le réutiliser pour d'autres batteries. Ainsi, grâce au recyclage, le Lithium devient un produit renouvelable.

Pourtant, l'extraction et le transport de Lithium implique une augmentation de l'empreinte Ecologique des batteries. En effet, l'extraction n'est possible que grâce aux énergies fossiles (pétrole), il y a donc une augmentation de la pollution. De plus, le transport est nécessaire au marché du Lithium (les sites de production sont éloignés des sites de consommation). Or, les transports sont polluants puisqu'ils sont encore aujourd'hui majoritairement effectués grâce à

CONTACT : MOROT Gaëlla

BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bme.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bme.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

des véhicules à moteur thermique. Tout cela augmente inévitablement l'empreinte écologique de la voiture électrique.

Focus sur le recyclage

D'après des estimations, l'Union Européenne générerait 160 000 tonnes de déchets de batteries par an (source: ec.europa.eu). Outre ces déchets, les batteries consomment des grandes quantités de ressources et de métaux. Il est donc nécessaire de les recycler.

Les batteries sont, comme vu précédemment, principalement conçues avec du Lithium qui offre aux voitures électriques des performances que ces principaux concurrents n'ont pas la possibilité de dépasser ou égaler. Toutefois, il est le composant dont le recyclage est le moins maîtrisé. Effectivement, les autres composants des batteries : le Plomb, le Nickel ont une filière de recyclage maîtrisée et rentable.

Il existe d'ors et déjà une filière de recyclage des batteries Lithium de première génération, utilisées dans les ordinateurs portables par exemple. Cette filière est principalement basée sur la rentabilité du Cobalt.

Pourtant, le recyclage des batteries Lithium-ion des voitures électriques est une filière « jeune ». Deux approches sont désormais étudiées : le recyclage des éléments de la batterie ou le recyclage de toute la batterie (donner une seconde vie aux batteries). Le souci majeur des batteries au Lithium reste leurs fort taux de métaux lourds dangereux : « Sur les 4 000 tonnes de batteries Li-ion en fin de vie collectées en 2005, 1 100 tonnes étaient constituées de métaux lourds et 200 tonnes d'électrolytes toxiques » d'après la Commission Européenne.

Seule solution viable, celle de la SNAM (Société Nouvelle d'Affinage des Métaux) qui en collaboration avec la société Belge Floridienne Chimie, a conçu un projet permettant le recyclage des batteries Lithium. Avec une enveloppe de 1,5 millions d'euros, dont 380 000 du projet LIFE (« unité pilote innovante pour le recyclage des batteries Lithium-ion usagées et récupérer les métaux lourds »), le projet intitulé « RecLionBat » voit le jour. Il permet de transporter, trier, casser, traiter thermiquement (par pyrolyse) et écraser les batteries usagées. Le procédé permet de séparer les différents composants de la batterie afin de pouvoir les recycler dans les différents circuits déjà existants. Il permet le recyclage de 60% des composants de la batterie.

Le recyclage du Lithium est un enjeu non négligeable dans le développement de la voiture électrique puisqu'il permettrait :

- de baisser le coût des batteries
- de préserver les ressources naturelles
- diminuer la pollution

Les institutions ont donc investi dans la recherche concernant la fin de vie des batteries : le Grenelle de l'Environnement a même alloué la somme de 250 millions d'euros « au tri et à la valorisation des déchets, dépollution, éco-conception de produits ». Une partie de ces 250 millions profiteront donc à la recherche sur la batterie électrique. Une législation entrera en vigueur afin d'encourager des programmes de recherches européens sur le recyclage et la réutilisation des batteries.

CONTACT : MOROT Gaëlla
BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bme.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bme.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

Dans le cadre de l'ETAP (plan d'action en faveur des éco-technologies) et de la Stratégie Europe 2020, de nouvelles directives relatives aux piles et aux accumulateurs sont entrées en vigueur à partir de 2008. Celles-ci ont pour but de préserver les ressources et minimiser la pollution environnementale liée aux déchets des piles et des accumulateurs. Exemple de directives : les pays de l'Union Européenne doivent garantir le recyclage (lorsque celui-ci est possible) et le traitement des piles et accumulateurs et ce, conformément aux meilleures techniques disponibles. Cela implique une obligation des Etats membres à garantir le respect des normes européennes de recyclage.

Outre les institutions, les industriels ont une réelle volonté de dynamiser le recyclage des batteries. Pour preuve, l'initiative de Nissan qui, avec le partenariat de Sumitomo, compte bien donner une seconde vie aux batteries Lithium-ion. En effet, le dirigeant de Nissan explique : « *les consommateurs sont très intéressés par la voiture électrique mais veulent aussi avoir l'assurance que les batteries lithium-ion utilisées seront revalorisées en fin de vie* ». De plus, il semblerait, selon les constructeurs, que même en fin de vie, les batteries conserveraient encore 70 à 80% de ses capacités, ce qui permettrait des applications industrielles.

Plus récemment, le constructeur Tesla a signé un accord avec Umicore (usine basée en Belgique) stipulant que ce dernier s'occuperait de la récupération et du recyclage des batteries Lithium-ion du constructeur (depuis 2008, ce sont les producteurs qui sont responsables de recyclage des batteries). Ainsi, l'alliage présent dans les batteries sera transformé en Cobalt, Nickel et d'autres métaux. Après traitement, on obtient de l'oxyde de Cobalt que sera revendu aux fabricants de batteries. L'ensemble de la batterie est donc recyclé avec un procédé rentable économiquement. Selon Tesla, cela permettrait « *de réduire de 70% les émissions de CO2 lors de la récupération et du raffinage des métaux de valeurs* ».

→ En bref

- Les réserves de lithium sont principalement situées sur le continent Sud-Américains.
- Les quantités de lithium sont sujettes à controverses.
- Les batteries sont incontestablement un enjeu majeur de la mobilité électrique :
 - o Activité économique et industrielle pour les pays producteurs de lithium.
 - o Transfert de connaissances
 - o Nécessité de créer un nouvel éco-système maîtrisé durant tout le cycle de vie : recherche et développement, formation...
- Le recyclage des batteries coûte encore cher, néanmoins on constate une multiplication des projets. Cela montre bien l'implication des acteurs du marché sur la thématique du recyclage.

CONTACT : MOROT Gaëlle
BOURGOGNE MOBILITE ELECTRIQUE

Tel : 03 80 28 09 86
contact@bma.asso.fr

Fax : 03 80 28 09 99
www.bma.asso.fr

Siret 512 057 282 00018

APE 9499Z

JO 14/03/09

Le débat sur la transition énergétique



Pourquoi un débat sur la transition énergétique ?

Le Président de la République a fixé le cap pour notre pays : faire de la France la nation de l'excellence environnementale. Il a indiqué clairement la voie à suivre pour engager la France dans la transition énergétique, fondée sur la sobriété et l'efficacité, ainsi que sur le développement des énergies renouvelables, et plus globalement dans la transition écologique, en les inscrivant dans les cadres communautaires et internationaux.

Le Gouvernement a voulu pour cela un grand débat national sur la transition énergétique, ouvert et citoyen.

Quelle énergie dans 10, 20, 30 ou 40 ans ? Quels sont les investissements nécessaires aujourd'hui ? Comment développer les énergies renouvelables ? Comment optimiser au maximum nos consommations, utiliser au mieux l'énergie disponible ? Telles sont les principales questions sur lesquelles tous les Français sont invités à débattre.

Le débat, qui se déroulera dans toute la France jusqu'en juillet 2013, conduira à un projet de loi de programmation à l'automne 2013.

Les thèmes

La conférence environnementale a arrêté quatre questions autour desquelles le débat s'articule. Ces questions, formulées dans la feuille de route pour la transition écologique, sont les suivantes :

Thème n°1 : comment aller vers l'efficacité énergétique et la sobriété ?
L'évolution des modes de vie, de production, de consommation, de transport

ainsi que des services énergétiques nécessaires doit constituer le point de départ.

Thème n°2 : quelle trajectoire pour atteindre le mix énergétique en 2025 ? Quels types de scénarios possibles aux horizons 2030 et 2050, dans le respect des engagements climatiques de la France ?

Thème n°3 : quels choix en matière d'énergies renouvelables et de nouvelles technologies de l'énergie et quelle stratégie de développement industriel et territorial ?

Thème n°4 : quels coûts, quels bénéfices et quel financement de la transition énergétique ?

Un débat pour dessiner l'avenir de la transition énergétique

Pour engager pleinement le pays dans **la transition énergétique**, le débat doit faire émerger **un projet de société** autour de nouveaux modes de vie sobres et efficaces en énergie.

Cet enjeu sur le fond est indissociable d'une réussite du débat comme processus démocratique.

Le processus devra produire les bases d'une stratégie de transition énergétique pour le pays :

- construire un accord solide sur une trajectoire cohérente de transition énergétique conforme aux engagements, et précisant les points de passage en 2020, 2025 et 2050 ;
- produire des recommandations pour l'élaboration de la loi de programmation de la transition énergétique, pour préciser les politiques et mesures nécessaires à la mise en œuvre de la transition énergétique.

Le calendrier



Un site internet dédié

Un site dédié pour tout connaître des objectifs, thèmes, actualités du débat national et régional (territorialisation du débat) ainsi que des modalités de participation.

<http://www.transition-energetique.gouv.fr/>

Le débat en Bourgogne

Lancé par la conférence nationale de septembre 2012, le débat national sur la transition énergétique souhaité par le gouvernement, se déroule en Bourgogne de mars à juin 2013 pour aboutir à un projet de loi de programmation à l'automne prochain.

Chef de file de ce débat au niveau territorial, le Conseil régional de Bourgogne s'engage au côté de la préfecture de Région et de l'ADEME.

Les débats se dérouleront de mars à juin 2013. Les contributions régionales issues de ces débats donneront lieu à une synthèse régionale qui alimentera le débat national en vue d'une proposition de projet de loi à l'automne prochain.

La Région Bourgogne a officiellement lancé le débat territorial le 7 mars dernier, aux côtés du Préfet de région et en partenariat avec l'ADEME Bourgogne.



En savoir plus, notamment sur le calendrier du débat en Bourgogne :
<http://www.region-bourgogne.fr/Transition-energetique-Le-debat-en-region,31,7640>