

Coche eléctrico: Francia acelera el despliegue de estaciones de carga

El gobierno apunta a 100.000 terminales abiertas al público para fines del próximo año, tres veces más que hoy. La ayuda pública se suma a las iniciativas del sector privado para apoyar el desarrollo de vehículos eléctricos.



Con una terminal pública para once vehículos eléctricos en circulación, Francia lo está haciendo mucho peor que Holanda (*4 coches por una terminal*) pero casi a la par con Alemania (9) y un poco mejor que el Reino Unido (12).

¿Francia podrá triplicar su red de estaciones de carga para vehículos eléctricos en dieciocho meses? Este es el ambicioso objetivo fijado por el gobierno en junio, como parte del plan de recuperación. Cien mil terminales abiertos al público deberán estar en servicio a finales del próximo año, un año antes de lo previsto en la ley de orientación a la movilidad (LOM).

La movilidad limpia no podrá desarrollarse sin una red sólida de puntos de recarga, bien distribuidos por el territorio. Las terminales privadas, en el hogar o en las empresas, son diez veces más numerosas (*alrededor de 300.000*) que las terminales accesibles al público (30.000), en la carretera y en los aparcamientos.

Explica Clément Le ROY, de la consultora Wavestone.

“Mañana como hoy, más de las tres cuartas partes de las recargas se realizarán en casa o en el lugar de trabajo, pero la red pública juega un papel importante”

Viajes más largos

Primero, porque una buena parte de la población no dispondrá de terminal en casa, en concreto en viviendas colectivas. En segundo lugar, porque profesionales como taxis o ambulancias necesitarán recargar sus baterías durante el día. Por último, la creciente autonomía de los coches eléctricos permitirá viajes cada vez más largos, lo que requerirá terminales a lo largo de las carreteras principales.

“También hay un factor psicológico”, prosigue el consultor. El miedo a averías es un gran obstáculo para el desarrollo de la movilidad eléctrica. ”

Francia está relativamente bien situada en comparación con sus vecinos. Con una terminal pública para once vehículos eléctricos en circulación, ciertamente lo está haciendo mucho peor que Holanda (*4 coches por terminal*) pero casi a la par con Alemania (9) y un poco mejor que el Reino Unido (12). El objetivo de 100.000 terminales apunta a mantener la ratio de liquidez más o menos estable -*la normativa europea recomienda una terminal para diez coches*- apoyando el rápido crecimiento del parque, impulsado a su vez por el aumento de las ayudas públicas. Se han vendido más de 110.000 vehículos eléctricos o híbridos enchufables desde principios de año, casi tres veces más que el año pasado.

En los lugares correctos

Explica Cécile GOUBET, delegada general de la Asociación Nacional para el Desarrollo de la Movilidad Eléctrica

"Es el problema del huevo y la gallina, debemos adaptar constantemente la red. Más allá del objetivo de 100.000 estaciones, es fundamental desplegar las estaciones en los lugares correctos, teniendo en cuenta las necesidades locales con la mayor precisión posible."

Los terminales eléctricos pronto serán un requisito previo para los supermercados. El objetivo es tanto más ambicioso cuanto que el desarrollo de la red francesa se retrasó varios meses con el paro del trabajo en la primera mitad del año debido a la crisis sanitaria. Ahora debemos acelerar. El gobierno ha liberado un sobre de 100 millones de euros para desplegar 500 estaciones de carga rápida en carreteras y carreteras nacionales importantes.

Inversiones sustanciales

Los actores del sector también están trabajando duro. Empresas energéticas como Engie, EDF o Total, distribuidoras como Leclerc y Lidl, concesionarias de autopistas... todas han entrado en la carrera, por no hablar de actores especializados como la holandesa Allego, absorbida por el fondo Meridiam o la francesa Kallista .

"Si bien inicialmente la infraestructura de carga se financiaba principalmente con fondos públicos, ahora estamos asistiendo al surgimiento de fondos privados",

Gilles Normand, director de vehículos eléctricos de Renault. Allego administra actualmente alrededor de 20.000 terminales y apunta a duplicar la cantidad.

Sin embargo, quedan muchos obstáculos por superar. Las estaciones de carga más potentes requieren inversiones sustanciales. Hasta 100.000 euros, o incluso más, por una estación de carga ultrarrápida de 350 kilovatios, según Avere. Repostar combustible en estas estaciones de carga más eficientes costará inevitablemente mucho más que la carga lenta en casa.

“Recarga tu batería por 2 euros, no será posible en todas partes, resume Quentin Derumaux, de Sia Patrnrs. Por tanto, existe un riesgo para los operadores: que estos potentes terminales no se utilicen lo suficiente para rentabilizar las inversiones. ”

Selva de tarifas

En total, el despliegue de 100.000 terminales podría costar entre 400 y 500 millones de euros, estima Clément Le Roy. También será necesario simplificar y aclarar los precios. Por minuto, por kilovatio-hora, precio fijo, gratis ... Los conductores eléctricos deben enfrentarse ahora a:

Señala Quentin DERUMAUX.

"una jungla de precios que puede ralentizar el uso".