

Stations-service face au défi de l'électrique - Au carrefour d'une nécessaire conversion

Une étude de Columbus Consulting envisage les différentes facettes que pourraient revêtir les réseaux à l'horizon 2035-2050. Les stations-services, contraintes de négocier le virage de l'électrique, pourraient s'inspirer de plusieurs scénarios.

D'ici à 2035, la baisse des ventes de carburants est estimée à 47 %. Une menace qui peut être aussi considérée comme une marche forcée vers la diversification, si l'on en croit les projections effectuées par le cabinet Columbus Consulting. L'étude table sur trois hypothèses différentes de l'évolution de la mobilité électrique. Selon que l'on retient une part de véhicules thermiques maintenue à 56 % du parc automobile en 2050, à 30 % ou à 3 %, les experts envisagent, en moyenne, une baisse d'un tiers de la consommation de carburants. La marge bénéficiaire des stations-service traditionnelles pourrait alors se réduire de 71 %, celle des stations-service sur autoroute de 30 % dès 2035 et de 80 % en 2050 ; tandis que les stations situées en GMS verraient leur fréquentation baisser de 36 % en 2035 et de 48 % à échéance 2050.

Autres mobilités

En tout état de cause, les stations-service pour survivre devront opérer une mutation. Cependant, elles sont loin de se trouver dans l'impasse. Selon les experts de Columbus Consulting, une diversification est possible, elle s'impose même pour garantir la viabilité des réseaux. Elles peuvent également se rendre indispensables aux yeux de leur clientèle en opérant une reconversion dans la distribution de sources d'énergie décarbonées, en mettant à disposition des taxis

et des flottes d'entreprises, des offres de recharges ou encore en s'engageant dans d'autres formes de mobilité telles que l'autopartage, le vélo électrique... « Les services liés à la mobilité électrique deviennent des leviers et de plus en plus d'enseignes s'équipent de bornes de recharge pour fidéliser leur clientèle et attirer de nouveaux consommateurs », précise Gaël Gautier, consultant senior Énergie pour Columbus Consulting. Les stations-service sur autoroutes n'échappent pas à cette remise en question et doivent, elles-aussi, jouer la carte de la recharge.

Cependant, Columbus Consulting précise que là où une pompe à essence peut aujourd'hui délivrer en une heure 6 000 kilomètres d'autonomie, il faut pour distribuer la même énergie, disposer de 8 bornes de recharge de 100 KW ou de 15 bornes de 50 KW. Sans parler du temps nécessaire à cette recharge. Car il reste un épineux problème d'espace à régler pour les opérateurs qui voudront jouer cette carte de la diversification. En effet, pas davantage qu'aujourd'hui, les flux de ces automobilistes ne pourront être prévus. Or en raison du temps de recharge plus long, l'absorption de ces files d'attente sera loin d'être aussi rapide qu'aux pompes traditionnelles ; les experts suggèrent ainsi que soient adoptés différents modes de recharge et de tarifs selon que l'automobiliste est pressé ou non. Aussi de leur capacité à diversifier

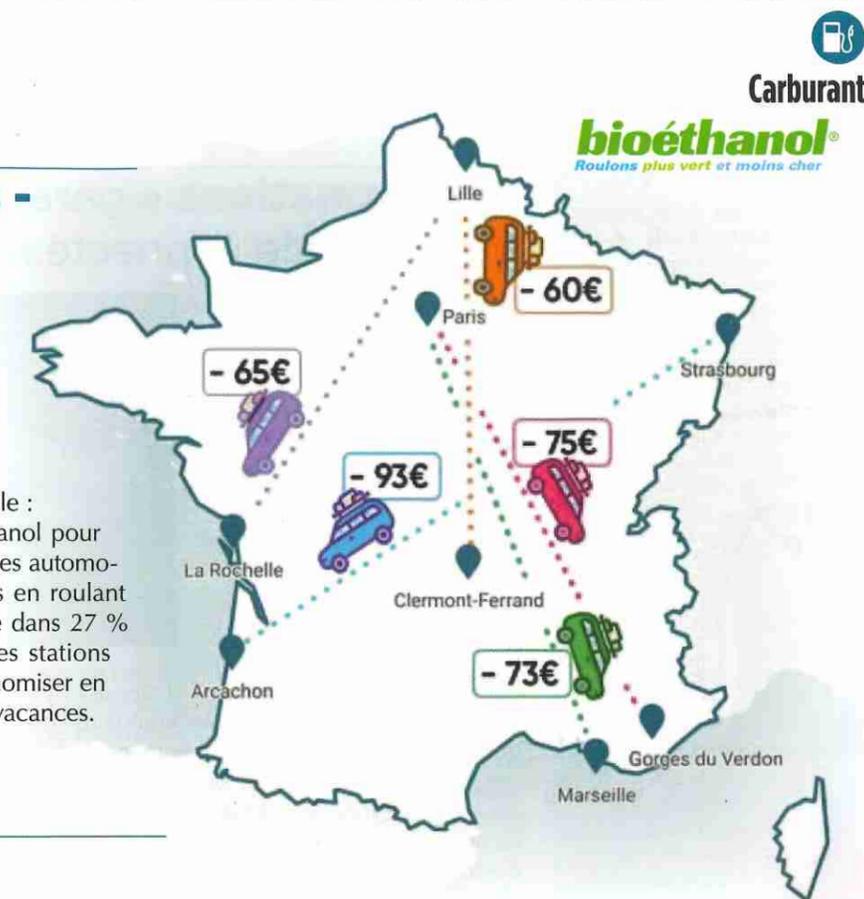
ces lieux de recharge énergétique va dépendre l'attractivité des stations-service de demain. Les lieux de recharge peuvent ainsi être considérés comme un produit d'appel pour certaines structures commerciales ou comme des emplacements de stationnements de plus longue durée sur les lieux de vie et de loisirs, sur des sites touristiques...

Alternatives

Aux réseaux donc d'anticiper sur ces nouveaux modes de consommation. Jusqu'à présent, les réglementations diffèrent au sein des pays européens. Si la Norvège impose sur autoroute une borne de recharge tous les 50 km, l'Allemagne la rend d'ores et déjà obligatoire au sein de chaque station-service. Une commodité qui peut être prévue en France dans les copropriétés tandis qu'à Amsterdam les résidents peuvent en demander l'implantation à la commune à proximité de leur domicile. Sans compter que des solutions de recharge mobiles sont expérimentées dans différents territoires (routes électrifiées, recharge par induction, remorque de recharge, robot de recharge, voire e-lampadaires...). Dans ce contexte, la station de demain ne ressemblera sans doute pas à celle de demain. Il lui faudra se réinventer, voire se redéployer dans l'espace en adoptant différentes formes plus décentralisées, et sans doute avec d'autres économies d'échelle.

Départs en vacances - La filière éthanol communique sur le budget transport

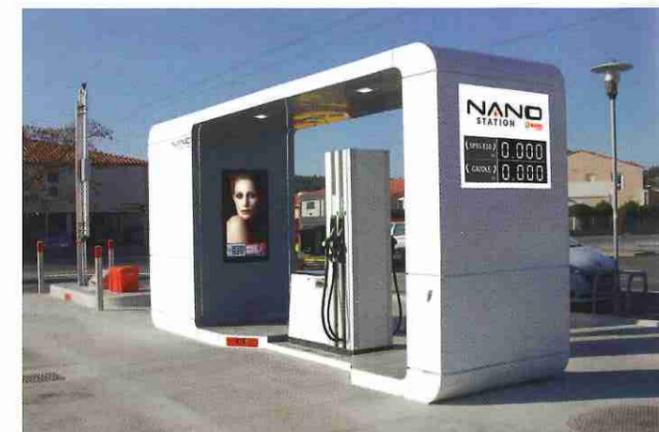
73 euros sur un aller-retour Paris-Marseille, 93 euros entre Strasbourg et Arcachon et retour ou encore 65 euros pour un aller-retour Lille-La Rochelle : ces exemples sont cités par la filière Bioéthanol pour illustrer les économies que peuvent réaliser les automobilistes sur leurs grands trajets de vacances en roulant au Superéthanol-E85. Désormais disponible dans 27 % des stations-services françaises et 30 % des stations d'autoroute, ce carburant vert permet d'économiser en moyenne 40 % sur le budget carburant des vacances.



Madic recrute pour la station du futur

Station-service compacte, pré-équipée et pré-testée en usine, le module Madic est une station multi-énergies et multi-paiements connectée, souvent présentée comme la station du futur. Son fabricant, le Nantais Madic crée une centaine d'emplois dans son usine de Gironde. Cet investissement de 20 millions d'euros va permettre sur 18 000 m² de constituer le pôle technologique du groupe Madic en

France. Hormis la fabrication de bornes électriques de plus en plus puissantes, de 150, 200 et 300 kilowatt, contre 100 aujourd'hui, y seront également développées des nano-stations pour le carburant, l'électricité et l'hydrogène. Conçue pour répondre aux multi modalités des déplacements de demain cette station pourra également permettre un paiement basé sur la biométrie.



Pour rester informés
à tout moment de la journée

guide-lavage.com

Groupe SEJT
sejt.com

Retrouvez les actualités
et les reportages sur
le site du magazine

Guide Lavage
& STATIONS-SERVICE
ACTUALITÉS