



# **Transition électrique: gouverner l'alignement de la production, des réseaux et des usages**

Synthèse de petit-déjeuner débat

Événement de la Chaire Gouvernance et Régulation

---

Université Paris Dauphine-PSL, 18 juin 2026



**Dauphine**  
CHAIRE GOUVERNANCE  
ET RÉGULATION



**Événement organisé par  
la Chaire Gouvernance et Régulation**

**Le jeudi 18 juin 2026**



Synthèse n°112  
Université Paris Dauphine-PSL

# **Transition électrique : gouverner l'alignement de la production, des réseaux et des usages**

---

## **Intervenants**

Nicolas Deloge | Directeur des réseaux d'électricité et de gaz, CRE

Jean-Philippe Laurent | Directeur stratégie et développement  
du Pôle clients, services et territoires, EDF

Clément Molizon | Délégué général, Avere-France

## **Modératrice**

Catherine Galano | Executive director, Frontiers Economics

# Sommaire

## Le point de vue d'un électricien

Jean-Philippe Laurent | Directeur stratégie et développement du Pôle clients, services et territoires, EDF.....6

## Le point de vue des usagers en mobilité électrique

Clément Molizon | Délégué général, Avere-France.....6

## Le point de vue du régulateur

Nicolas Deloge | Directeur des réseaux d'électricité et de gaz, CRE.....8

Echanges.....10

**Le plan d'électrification de la France, récemment annoncé par le Gouvernement, vise à accélérer la sortie des énergies fossiles. Il prolonge et structure des politiques déjà engagées dans la mobilité, le chauffage ou l'industrie, et confirme le rôle central de l'électricité dans la stratégie de décarbonation. Alors que l'électrification suppose un alignement entre le développement des capacités de production, l'adaptation des réseaux et la transformation des usages, ces dimensions relèvent d'acteurs distincts, de logiques économiques spécifiques et de temporalités variées. Les réseaux doivent anticiper des usages encore incertains, les producteurs investissent dans un cadre en évolution, tandis que les utilisateurs sont appelés à modifier leurs équipements et leurs comportements. Quelles conditions doivent être mise en œuvre de cette trajectoire ambitieuse ? Quels enjeux de gouvernance un alignement efficace et soutenable du système électrique soulève-t-il ?**

## Le point de vue d'un électricien

**Jean-Philippe Laurent | Directeur stratégie et développement du Pôle clients, services et territoires, EDF**

L'électricité coche plusieurs cases, parmi lesquelles la décarbonation, la compétitivité et la souveraineté, et son usage présente de multiples avantages. En France, elle est à la fois bas-carbone (à 95 %) et peu coûteuse (avec un *forward calendar* estimé à 55 ou 56 €/MWh pour 2027, contre 93 en Allemagne et 107 en Italie) – ce qui confère un véritable avantage compétitif aux industriels français face à leurs concurrents européens.

### Vers la neutralité carbone

Tous les modèles sur la neutralité carbone à horizon 2050 en Europe et en France estiment qu'il faudra consommer 40 % moins d'énergie – nous sommes plus ou moins engagés sur cette route – et basculer les 60 % restants de l'énergie fossile vers l'énergie bas-carbone, dont une grande partie d'électricité. Concrètement, cela signifie passer à la voiture électrique, se chauffer à la pompe à la chaleur, ou encore utiliser l'électricité pour les usages industriels. Nous en sommes encore loin.

### Conditions de mise en œuvre

Tous les acteurs doivent s'y mettre ! Nous sommes satisfaits qu'un plan national d'électrification vienne d'être annoncé, d'autant que nous l'appelions de nos vœux. Toutefois, sa mise en application repose sur des millions de décisions individuelles. Au-delà des aides, cela implique que toute la filière soit mobilisée et devienne sachante afin, par exemple, que les plombiers-chauffagistes vers lesquels se tourneront les particuliers soient convaincus de l'intérêt d'une pompe à chaleur plutôt qu'une chaudière.

EDF prend sa part de diverses manières. Pour ses 80 ans, elle a annoncé 3 fois 80 millions d'aides supplémentaires – pour abonder celles du Gouvernement à destination des ménages (aide à l'installation d'une pompe à chaleur), mais aussi des TPE-PME (aide à l'acquisition de camions électriques) et des industriels (par exemple, en achetant des terrains et en les prééquipant avec suffisamment de puissance avant de les mettre à disposition).

En somme, l'électricité a des vertus connues et reconnues, mais la France n'a pas encore pleinement pris le chemin de l'électrification des usages.

## Le point de vue des usagers en mobilité électrique

**Clément Molizon | Délégué général, Avere-France**

L'Avere-France est une association professionnelle créée en 1978, dans le contexte des chocs pétroliers. Notre ADN consiste à aligner les intérêts d'un vaste écosystème – constructeurs automobiles, acteurs de l'énergie, acteurs de la recharge, fournisseur de services, collectivités... – pour faire en sorte que la mobilité électrique se développe au mieux. De fait, l'un des enjeux de l'électrification est d'anticiper, de se prémunir et de se protéger contre les prochains chocs.

### État des lieux

Après une année 2024 compliquée, marquée par un recul inédit des ventes de véhicules électriques, un redressement s'est observé en 2025. Le record de 2023 a même été battu. Pour la première fois l'an dernier, les voitures électriques ont même dépassé les motorisations essence – en partie parce qu'il n'existe quasiment plus de voitures pur thermiques.

Par ailleurs, si le marché automobile est atone depuis le covid (-600 000 véhicules vendus par an), l'électrique prend une part de plus en plus importante, avec 1 voiture sur 3 électrique ou électrifiée. Cette dynamique s'observe dans toute l'Europe, y compris dans les pays moins en avance.

La recharge, en particulier la recharge publique, se développe, avec bientôt 200 000 points de recharge. Mais, pour la première fois en 2025, le nombre de bornes installées a accusé une baisse, en lien avec l'évolution des ventes de 2024. L'enjeu de développement des infrastructures est crucial, et requiert d'avoir un temps d'avance sur le matériel roulant, en particulier dans des zones critiques comme l'autoroute.

### **Crédibiliser la trajectoire d'électrification**

Parler la même langue et se mettre d'accord sur la trajectoire est essentiel. Or nous ne sommes pas du tout sur la trajectoire d'électrification de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Au niveau européen aussi, la trajectoire de décarbonation tend à être remise en cause. L'objectif d'arrêter de vendre en 2035 des voitures thermiques, fixé en 2023, a ainsi commencé à être remis en cause fin 2025. Dans ce contexte et à un an des présidentielles, l'Avere-France s'interroge sur l'opportunité de participer à la consultation sur la SNBC.

### **Anticiper l'arrivée des voitures électriques**

L'anticipation des raccordements est un autre enjeu clé, qu'il s'agisse de la recharge publique ou de la recharge en résidentiel collectif, afin d'éviter une électrification à deux vitesses. Or cette anticipation requiert de la prévisibilité, qui n'est pas toujours au rendez-vous.

### **Définir la gouvernance de la recharge**

L'écosystème de la mobilité électrique en général, et de la recharge en particulier, est très dense et composé d'acteurs à la fois privés et publics. En effet, certains réseaux de recharge ont été développés il y a plus de dix ans par des syndicats d'énergie, lesquels ont ensuite été rejoints par des acteurs privés – concurrents ou engagés dans une approche partenariale selon les territoires. Mais, au niveau local, les syndicats d'énergie sont à la fois juge et partie, en charge de l'aménagement du territoire et aménageurs.

Un autre enjeu de la gouvernance est celui de la régulation. Certains sujets sont couverts par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), d'autres le sont par l'Autorité de régulation des transports (ART), mais d'autres encore ne le sont pas.

Enfin, les acteurs sont nombreux, mais il n'existe pas d'organe national de coordination. Si l'Avere-France est convaincue que l'échelon local est le plus pertinent, elle souligne le fort besoin de coordination et appelle de ses vœux la création d'un secrétariat à la planification de la recharge.

### **Accélérer les convergences d'écosystèmes**

La voiture électrique, comme de nombreux objets de la transition énergétique, est un accélérateur de convergence d'écosystèmes – constructeurs automobiles, fournisseurs d'électricité, bâtiment, etc. C'est d'autant plus pertinent que la mobilité électrique est un usage flexible. En l'occurrence, au-delà de créer et développer des usages, il existe un réel intérêt à les faire évoluer, de même que les comportements. Par exemple, les études conduites par RTE montrent que la mobilité électrique ne fait pas peser une grosse menace pour le système électrique. Néanmoins, il est crucial de favoriser un pilotage de la recharge et, à terme, d'inciter à restituer au réseau l'énergie stockée dans les batteries.

De façon générale, les objets de la transition énergétique peuvent être source d'inquiétude, mais ils constituent un très bon vecteur de dialogue entre les différentes parties prenantes.

## Le point de vue du régulateur

**Nicolas Deloge | Directeur des réseaux d'électricité et de gaz, CRE**

Les 150 collaborateurs de la CRE s'occupent de la régulation des réseaux, de la mise en œuvre des appels d'offres ENR et de la fixation des tarifs réglementés de vente. Elle fait aussi de la prospective.

### Production

Pour garantir suffisamment de production, la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) continue à prévoir un investissement dans toutes les technologies de production – dans les ENR onshore et offshore comme dans le nucléaire. Il s'agit d'être en phase avec l'électrification, laquelle est appelée à s'accélérer, et avec la limite temporelle des moyens de production. La PPE est sortie dans un contexte de surabondance de production, ce qui est une bonne nouvelle même si cela pose de nombreux challenges. De fait, cette surabondance favorise des prix de marché bas. En l'occurrence, le prix de marché français est l'un des plus bas d'Europe, ce qui permet à notre pays d'être exportateur d'électricité.

### Réseaux

Construire un réseau est compliqué et ces projets sont lents. Il existe donc un enjeu de vitesse, d'autant que nous devons lancer plusieurs chantiers. L'une des stratégies de RTE consiste à prendre de l'avance, ce qui implique d'estimer les lieux dans lesquels la production se développera. En d'autres termes, pour être certain d'être à l'heure pour les projets d'électrification et de production, il faut prendre le risque de construire des réseaux qui ne serviront pas. Les grands ports, par exemple, ont été électrifiés en avance de phase par rapport à l'industrie. Cette stratégie s'applique aussi à plus petite échelle et entend se développer dans des zones de mutualisation avec Enedis.

Par ailleurs, la France dispose de réseaux d'une qualité exceptionnelle, ce qui renforce sa compétitivité et la rend attractive pour les data centers et autres activités industrielles. Savoir qu'en cas d'événement climatique, Enedis intervient avec une vitesse exceptionnelle pour remettre l'électricité est un argument qui joue pleinement dans l'équation économique. Certes, les durées de coupure sont disparates sur le territoire – d'une heure en moyenne par an, mais de quelques minutes seulement dans les métropoles ou les centres industriels.

### Consommation

Les signaux d'une hausse de la consommation et de l'électrification de l'économie sont nombreux. La file d'attente de RTE représente 33 gigawatts – pour une consommation industrielle de 20 gigawatts actuellement. Il y a dix ans, il n'y avait aucune file d'attente. Certes, reste à savoir quels projets verront effectivement le jour et à quelle vitesse.

Par ailleurs, il conviendra de gagner la bataille contre les fake news. Les aides de l'État ne suffiront pas à faire changer les comportements. Il faut que les individus aient d'eux-mêmes envie de changer. Or le fait que l'Europe s'électrifie n'arrange pas tout le monde – à commencer par la Russie. L'enjeu est à la fois géopolitique et celui d'une bataille d'opinion, dans laquelle la naïveté n'a pas sa place.

Dans l'industrie, l'effet de sobriété et d'efficacité énergétique au moment de la crise a fait baisser la consommation, mais masque le fait que l'électrification est en marche. Autrement dit, le fait que la courbe de la consommation soit plutôt plate ne signifie pas qu'il ne se passe rien.

Enfin, le parc de production est parfaitement en phase avec la consommation. Toutefois, alors qu'un creux de consommation par rapport à la production ne s'observait que la nuit, il arrive qu'il y en ait aussi l'après-midi. Ces périodes de surplus de production sont gérées par l'écrêtage

d'ENR ou la modulation du nucléaire. Mais elles se traduisent aussi par des prix intéressants la nuit et l'après-midi, mais assez élevés aux autres moments de la journée. Du même coup, l'écart de prix s'est creusé.

Le prix estimé pour l'année prochaine masque des prix compétitifs voire négatifs pour le consommateur à certains moments, et des prix très élevés à d'autres. Dans ce contexte, les offres Flex ont tout leur rôle à jouer pour rapprocher les prix économiquement.

### **Flexibilité**

Les offres Flex se développent assez vite. La CRE a engagé l'évolution des heures pleines/heures creuses, pour mieux répartir la consommation et la production entre la nuit et la journée.

Le stockage se développe, également – sans qu'il soit besoin d'aides de l'État.

Peut-être faudrait-il aussi développer les appels d'offres mêlant à la fois des ENR et du stockage.

Il importe, enfin, de piloter les usages, au sens d'un pilotage de base. Il suffit de ne piloter qu'un peu la recharge du véhicule électrique, par exemple, mais ne rien piloter du tout ne serait pas pertinent.

Dans ce paysage, la CRE accompagne l'ensemble de ces mouvements. Outre le changement des heures pleines/heures creuses, elle a créé un tarif stockage dans les tarifs de réseau, etc.

## Echanges

10

### Catherine Galano

Je propose de commencer notre discussion par les réseaux. L'Avere considère que l'infrastructure doit venir avant les projets. La CRE en convient et agit en conséquence. Le fournisseur d'électricité partage-t-il ce regard, au vu des implications pour la facture ?

### Jean-Philippe Laurent

Représentant EDF, je n'ai pas à m'exprimer sur les réseaux ni à prendre la place d'Enedis. En revanche, je peux préciser nos attentes en tant qu'acteur du système électrique vis-à-vis des réseaux. En l'occurrence, nous attendons de l'anticipation. À cet égard, le plan du Gouvernement et les démarches de la CRE vont dans le bon sens.

Par ailleurs, des dizaines de projets sont déjà en attente de raccordement, lequel est souvent pensé en dernier lieu par les industriels – et la puissance n'est pas toujours disponible au moment où ils contactent Enedis. La spéculation immobilière peut aussi avoir des effets délétères. En la matière, les travaux en cours vont aussi dans le bon sens, avec le mécanisme du « premier prêt, premier servi ».

Quant aux prix négatifs, ils sont liés au fait que la France a beaucoup de solaire. En outre, l'espérance de prix pour l'année prochaine est similaire à la précédente, en dépit d'une légère augmentation liée au contexte dans le Moyen-Orient. Or pouvoir proposer des prix creux aux particuliers et aux industriels est important. En l'occurrence, nous développons un système de charge intelligente, qui déclenche la recharge aux heures creuses, et permet même parfois de choisir les bons slots au sein des heures creuses. Nous commençons aussi à lancer des offres VtoG (vehicle to grid) et VtoG+, pour inciter à rendre l'énergie de la batterie au réseau ou pour alimenter son domicile. Ce dispositif permettra des gains sur la facture, même s'il semble encore complexe pour le consommateur. Certes, ce n'est pas ce qui déclenchera l'achat d'un véhicule électrique, mais les économies seront non négligeables. Dans un dépôt de bus, le VtoG permettra de constater jusqu'à 30 % d'économie sur la facture.

Cette richesse d'offres pour les clients ira de pair avec une complexité, qu'il conviendra de parvenir à masquer. De surcroît, si la facture d'énergie des ménages est aujourd'hui dispersée en différents postes, demain les usages feront l'objet d'une seule et même facture, qui sera visuellement plus élevée. Il sera donc crucial de savoir l'expliquer et de montrer que c'est un avantage – et de proposer des solutions permettant d'alléger la facture, lesquelles passeront aussi par de la pédagogie sur les écogestes.

### Catherine Galano

Le coût de l'électricité en France est plutôt présenté comme un atout. Mais l'ampleur des coûts anticipés ne risque-t-elle pas de peser sur la facture, au point de mettre à mal cet avantage ?

### Nicolas Deloge

L'électrification est effectivement une affaire de volonté individuelle. À cet égard, la complexité de l'accès à l'électricité est un enjeu majeur. On ne peut pas se satisfaire de la complexité des procédures et des délais nécessaires pour obtenir un raccordement. Il est indispensable de simplifier le système des demandes pour rendre le dispositif plus lisible et plus attractif, y compris à l'international. Pour les gros industriels, la décision de s'implanter en France ne repose pas seulement sur une meilleure compétitivité des tarifs de l'électricité. Encore faut-il que les offres soient compréhensibles.

Le résultat de l'absence d'électrification serait pire que le risque pris en construisant davantage de

réseaux par anticipation. La France a été trop prudente, en la matière. Contrairement à une idée reçue, l'investissement n'existera que si l'industrie électrique se développe. Le développement de la consommation compensera très largement les risques.

### **Jean-Philippe Laurent**

Nous maintenons trois infrastructures : le réseau d'électricité, le réseau de gaz et celui de distribution d'essence. S'il n'y en avait plus qu'une à maintenir, cela coûterait fondamentalement moins cher au consommateur – en dépit de l'effet de loupe sur la facture d'électricité, qui concentrerait tout. Savoir que l'on paie trois à quatre fois moins cher en faisant le plein à la maison qu'à la station-essence ouvre un espace économique. Le cas échéant, le surcoût pourrait être absorbé.

Les principales difficultés concernent la transition et le passage des capex. Certes, les équipements électriques sont plus vertueux, mais ils sont plus coûteux. L'axe économique n'est donc pas le seul sur lequel travailler. C'est néanmoins un axe important. J'ajoute que la perception du prix de l'électricité est très liée à sa volatilité, laquelle paraît plus forte que celle du gaz – ce qui est inexact. EDF propose des prix à cinq ans, pour les industriels et pour les entreprises. C'est rassurant pour la majorité des projets, qui ont une rentabilité à cinq ans voire moins.

### **Clément Molizon**

L'un des angles morts de l'acceptabilité pourrait devenir l'augmentation de la facture d'électricité pour ceux qui n'électrifient pas. Autrement dit, ceux qui n'engrangeront pas les gains de l'électrification mais seulement l'augmentation des coûts. Par ailleurs, le consommateur n'est pas toujours rationnel. En l'occurrence, vouloir acheter une voiture électrique avec 600 kilomètres d'autonomie n'est pas rationnel pour un individu qui ne parcourt pas cette distance. Plusieurs études montrent que le capex initial est plus élevé, mais que l'achat sera rentable. Pourtant, tout le monde n'achète pas de voiture électrique. Cette question de la rationalité et du choix du consommateur est cruciale.

### **Catherine Galano**

Vous avez parlé d'une gouvernance locale à définir. Pouvez-vous en dire plus ?

### **Clément Molizon**

Il y a une dizaine d'années, les syndicats d'énergie ont été incités à développer des réseaux de recharge et l'ont fait avec une vraie notion de service public. De premières bornes ont ainsi été installées un peu partout, sans vraiment savoir quels seraient les usages. Progressivement, des réseaux privés ont commencé à être créés – par des supermarchés, des hôtels, des pure players, etc. – pour permettre l'itinérance et renforcer la présence nationale et locale. Face à cette multiplicité d'acteurs qui n'échangent pas entre eux, même s'ils auraient tout intérêt à le faire, il importe de désigner celui qui sera chargé de coordonner l'aménagement du territoire à l'échelle locale. Enedis participe à la gouvernance locale, mais il ne peut le faire qu'en partie.

À l'échelle nationale, il s'agit aussi de partager la vision de ce que pourra être la recharge dans cinq ou dix ans. Il n'existe actuellement pas de zone blanche dans la ruralité, où les maisons individuelles sont majoritaires et permettent de recharger son véhicule. En revanche, dans certaines grandes villes, le nombre de bornes de recharge est insuffisant.

### **Catherine Galano**

Quels seraient les relais d'accompagnement de la transition pour les autres types d'usages ?

### **Jean-Philippe Laurent**

La décision individuelle d'électrification doit être accompagnée. Or de nombreux installateurs – y compris chez EDF – estiment que le passage d'une chaudière à gaz à une pompe à chaleur est trop complexe. De fait, ils ont été formés au gaz. La situation est similaire dans l'industrie. Nous

avons également besoin que les filières soient prêtes. Pour lever les freins, deux initiatives ont été lancées : le Centre d'expertise pour les pompes à chaleur (pour des formations, de l'information, de l'argumentaire marketing) et l'Electrifab, lié à l'Association technique énergie environnement (pour de la documentation technique et de la diffusion de savoirs).

### **Catherine Galano**

Est-ce aux fournisseurs de mener cette bataille ? Quelle est la place des autres acteurs, notamment les réseaux ?

### **Nicolas Deloge**

Le droit européen prévoit que les gestionnaires de réseau s'abstiennent de tout intérêt dans la production ou la fourniture. Historiquement, cette réglementation visait à éviter que les filiales (RTE et Enedis) se mettent au service de leur maison-mère (EDF et Engie). Les gestionnaires peuvent participer à la transition, mais leur rôle est nécessairement limité. Tous les autres acteurs – producteurs d'électricité ou de gaz, fournisseurs, entreprises intégrées – sont donc les bienvenus, qu'ils soient publics ou privés.

### **De la salle**

Les réseaux ont un rôle essentiel à jouer tant dans la décarbonation de la production que dans l'électrification des usages, car l'objet physique qu'est le câble demeure incontournable.

Par ailleurs, la complexité du dimensionnement et du raccordement aux réseaux vient aussi de la réglementation. Il faut donc espérer qu'elle change, pour passer du « premier arrivé, premier servi » au « premier prêt, premier servi » afin de ne pas réserver inutilement des capacités. Il en va de même pour l'électrification. À cet égard, la mise en œuvre du programme « 100 territoires d'électrification » risque de s'avérer complexe.

Au-delà de l'anticipation des besoins de raccordement, une large part des investissements (96 milliards pour Enedis) visent à adapter le réseau et à le rendre résilient aux aléas climatiques. Faire en sorte que le réseau soit robuste est indispensable pour accompagner le changement de mentalités.

Enfin, en dépit des nombreuses idées répandues sur les conflits d'usages, il n'en existe pas s'agissant de l'électricité. En 2024, la France a exporté l'équivalent de la production belge.

### **Jean-Philippe Laurent**

Je confirme que le conflit d'usages n'est pas un sujet. Si l'on électrifierait tous les véhicules légers en France, on consommerait 80 térawattheures. L'an dernier, nous avons exporté 92 térawattheures sur un total de production de 450 environ. Nous avons donc largement de quoi tout électrifier ! Sans compter que le pilotage de la recharge n'est pas compliqué. Nous disposons d'une réserve gigantesque de production, sans compter que les ENR continuent à se développer.

S'agissant des problématiques de raccordement, l'enjeu n'est pas de savoir comment produire, mais de savoir consommer l'électricité. Collectivement, notre intérêt viendrait avant tout de notre capacité à soutirer. Même si ce n'est pas le choix qui a été fait, le soutirage devrait être prioritaire par rapport à l'injection. Autrement dit, mieux vaut raccorder une copropriété pour recharger des véhicules électriques qu'installer des panneaux solaires sur son toit.

### **Nicolas Deloge**

Ce sera mon seul point de désaccord, car j'estime que les enjeux sont distincts. Contrairement à ce que d'aucuns avancent, il n'y aurait pas de réel gain à freiner la production ou à arrêter les raccordements aux ENR pour accroître la consommation.

### **Jean-Philippe Laurent**

En effet. Mais dans la ressource finie du raccordement, les priorisations méritent sans doute d'être adaptées.

### **Nicolas Deloge**

Il n'y a pas de ressource finie de raccordement, mais une ressource finie de raccordement de consommation dans certaines zones – par exemple en Île-de-France Sud. À l'inverse, il y a trop de production en Occitanie, et pas suffisamment de consommation. Les ressources finies de production ne sont pas situées au même endroit que les ressources finies de consommation.

### **De la salle**

La France est-elle correctement dimensionnée pour les interconnexions, alors que les autres pays s'électrifient largement et que nous sommes excédentaires ?

### **Nicolas Deloge**

On décide d'une nouvelle interconnexion sur la base d'une étude coûts/bénéfices. Par ailleurs, la plus grande liberté de circulation de l'électricité va dans le sens de l'histoire et de la dimension européenne. En l'occurrence, la France est déjà très bien interconnectée et exporte massivement. Enfin, « interconnexion » va impérativement de pair avec « renforcement des réseaux internes », donc « renforcement général du réseau européen ».

### **Jean-Philippe Laurent**

Il faut rappeler l'importance du temps long, pour les interconnexions comme pour les programmations nationales (SNBC, PPE...). De nombreuses évolutions réglementaires sont de l'ajustement à très court terme, comme pour les certificats d'économies d'énergie (CEE). C'est un mal nécessaire, mais il est indispensable d'envoyer un signal de long terme. À cet égard, je salue le plan national d'électrification du Gouvernement. Il est essentiel que tous les acteurs soient convaincus que l'électrification va dans la bonne direction et que les filières répondront présent, grâce à un cadre de long terme. C'est un enjeu stratégique, de souveraineté et de compétitivité.

### **Eric Brousseau | Directeur Scientifique, Chaire Gouvernance et Régulation**

Merci pour vos interventions. Vous l'avez montré, un changement de paradigme technologique s'accompagne nécessairement d'un changement des mentalités et des comportements – ce qui passe par de la formation, de l'éducation, mais aussi une émergence d'intermédiaires.

### **Catherine Galano**

Merci !



Chaire Gouvernance et Régulation  
Fondation Paris-Dauphine  
Place du Maréchal de Lattre de Tassigny - 75016 Paris (France)  
<https://chairgovreg.fondation-dauphine.fr/>