

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD465

présenté par
M. Thiébaud

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

À l'alinéa 64, après le mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« , les batteries propres ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans son rapport du 9 avril 2019 transmis aux institutions européennes, la Commission européenne place les batteries électriques au centre de sa vision à long terme pour une économie neutre pour le climat d'ici à 2050 – « Une planète propre pour tous ». En effet les batteries sont un pivot de l'électrification pour leur rôle dans la stabilisation du réseau électrique et dans le déploiement de la mobilité propre.

En mai 2018, la Commission européenne a posé les bases du développement de la coopération entre les grands acteurs du secteur, en encourageant la formation de consortiums européens dans la recherche, l'innovation et la fabrication, et en facilitant un usage plus efficace des fonds et mécanismes de financement existants, en étroite partenariat avec la Banque européenne d'investissement (BEI) et les États membres. Cette approche a constitué le fondement de l'alliance européenne pour les batteries.

Or, jusqu'ici avec les batteries pour véhicules électriques essentiellement au Lithium-ion (Li-ion), ce sont les pays asiatiques les acteurs dominants et les pays européens sont pour le moment les suiveurs contrairement au leadership européen sur les moteurs Diesel. Selon l'institut européen EIT InnoEnergy, le marché de la batterie pour EV atteindrait les 250 milliards d'euros par an à partir de 2025. Les ventes de véhicules électriques devraient dépasser la barre des 25 millions d'unités dès

cette date. Les experts estiment à 750 GWh en 2030 les besoins en stockage, dont 150 GWh en Europe et 40 GWh en France.

Dans cette perspective, la technologie de batteries sodium-ion (Na-ion) est aujourd'hui une technologie innovante et 100 % compatible avec les usines actuelles. Par rapport aux batteries Li-ion, les batteries Na-ion :

- sont moins lourdes et moins volumineuses que les batteries au plomb ;
- sont plus sûres (pas de surchauffe) ;
- supportent mieux les appels de puissance (ex : démarrage) ;
- se rechargent en quelques minutes, contre plusieurs heures avec le lithium (200 km en 5 min contre 400 km en 1h avec le Li-ion) ;
- sont 2 à 3 fois moins chères à long terme en €/kWh utilisé ;
- disposent d'une durée de vie plus longue 15 ans avec les batteries Na-ion contre 5 ans avec le Liion (5 à 10 000 cycles pour les batteries sodium et 1000 à 2000 pour celles avec le Lithium).

C'est pourquoi cet amendement se propose d'inscrire résolument dans cette loi d'orientation des mobilités l'utilité de réaliser des recherches sur ces batteries, propres et domestiques.