



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## véhicules hybrides

Question écrite n° 107674

### Texte de la question

M. François-Xavier Villain attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les conséquences de l'augmentation du prix de l'essence à la pompe. À 1,507 euro/litre en moyenne, le super sans plomb 95 est à un niveau encore jamais atteint. Le super sans plomb 98 se paye quant à lui 1,542 euro/litre alors que le diesel n'est plus qu'à quelques centimes de son record de juin 2008 (1,469 euro/litre). Plus qu'une simple constatation sur la part toujours plus grande que les ménages investissent dans leurs factures énergétiques, cette augmentation remet en cause à long terme notre consommation d'énergie pétrolière. Cette inquiétude n'est pas nouvelle. Dans ce problème de consommation d'énergie, la question des transports retient toute notre attention. Déjà vendue sur le marché automobile, la voiture hybride semble être la voiture de demain. Ce serait la conclusion du rapport de l'ex-responsable de la direction générale de l'énergie, qui devrait être publié très prochainement. Cette voiture représente un équilibre juste entre la voiture électrique, aux performances limitées et dont la production d'une partie du courant par des centrales à charbon, en particulier, ne fait que reporter le problème de pollution et la voiture à essence, énergie devenue trop coûteuse. Face à ce défi, il souhaiterait connaître les projets du Gouvernement pour permettre un réel développement de la production de ces voitures dans un délai raisonnable.

### Texte de la réponse

Dans un contexte de très forte croissance du parc automobile mondial (15 millions d'automobiles supplémentaires chaque année en Chine), la dépendance du transport au pétrole pose des problèmes économiques (déficit commercial) et géopolitiques (risques sur les approvisionnements pétroliers), qui ne feront que croître avec la raréfaction de cette ressource, entraînant une envolée des prix de l'essence et du diesel. Par ailleurs, le secteur des transports représente le quart de nos émissions de CO<sub>2</sub> et de pollution locale, en accroissement de 22 % depuis 1990. La réduction des émissions dans le domaine des transports est donc une priorité du Gouvernement. C'est pourquoi un plan national de déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables a été lancé. L'objectif est de voir circuler 2 millions de véhicules de ce type d'ici à 2020. Concrètement, le plan se déploiera dans les différents domaines du véhicule électrique (batteries, infrastructures de recharge, recherche, industrialisation). En terme d'infrastructure, le plan de déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables prévoit un réseau de 900 000 points de recharge privés et de 75 000 points de recharge accessibles au public d'ici à 2015, porté à 4 millions de points de recharge privés et à 400 000 points de recharge publics en 2020. Treize agglomérations pilotes se sont déjà engagées à déployer des infrastructures de recharge dès 2011 : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, Le Havre, La Rochelle et le Grand Nancy. Afin de faciliter le déploiement de ces infrastructures au niveau national, l'État a décrit le cadre conceptuel et organisationnel au travers d'un Livre vert, publié début mai 2011 et disponible sur le site Internet du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. L'animation de la rédaction de ce Livre vert a été confiée à M. Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes. L'objectif est de permettre d'apporter toutes les réponses aux questions qui se posent pour un déploiement d'envergure sur le territoire national. En cela, ce document constitue un véritable

guide pour assister les collectivités territoriales dans la mise en oeuvre de leurs projets. Celui-ci décrit notamment les modalités d'intervention financière de l'État pour la mise en place et pour le déploiement de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. Le dimensionnement des infrastructures de recharge, les modèles économiques possibles de déploiement, les questions liées à la réglementation et à la standardisation y sont également abordés. Le développement des véhicules décarbonés permettra de réduire les importations de pétrole d'environ 4 millions de TEP et une réduction des émissions de CO2 d'environ 17,5 millions de tonnes à horizon 2020, ce qui représente une réduction de 3 % de nos émissions de CO2 par rapport à 2007.

## Données clés

**Auteur :** [M. François-Xavier Villain](#)

**Circonscription :** Nord (18<sup>e</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 107674

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 10 mai 2011, page 4688

**Réponse publiée le :** 16 août 2011, page 8834