



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 59192

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur la voiture électrique. La ville de Paris lance le partage de voitures électriques sur le modèle du vélib. Le programme est ambitieux pour fin 2010 ; 3 000 à 4 000 voitures électriques devraient être réparties dans 1 400 stations éparpillées dans Paris et vingt communes d'Île-de-France. Parallèlement, en Belgique, la voiture partagée (voiture diesel avec filtre à particules moins polluantes) existe depuis 2002 et arrive à maturité mais on ne pense pas à l'électrique jugé non rentable. Il lui demande de lui indiquer la position du Gouvernement sur le sujet et les aides éventuelles qu'il est susceptible d'y apporter.

Texte de la réponse

Le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables constitue aujourd'hui une opportunité pour répondre aux pressions et mutations en cours : la crise énergétique : la dépendance du transport au pétrole (50 % de la facture pétrolière de la France) pose des problèmes économiques (déficit commercial) et géopolitiques (risques sur les approvisionnements pétroliers) qui ne feront que croître ; la crise environnementale : le secteur des transports est un des principaux contributeurs en termes d'émissions de CO₂ ; il représente le quart de nos émissions, en accroissement de 22 % depuis 1990 ; la crise du modèle économique actuel du secteur automobile : celui-ci repose sur un renouvellement rapide des véhicules, dont l'utilité est remise en cause par les clients aujourd'hui en période de crise, et demain pour des raisons écologiques ; le lien de propriété entre utilisateur et véhicule pourrait s'estomper au profit de la location ou de l'auto-partage qui permettent, pour les acteurs du secteur, de remplacer des revenus ponctuels par un revenu régulier et de rentrer dans une économie de fonctionnalité. Le développement du véhicule électrique (et hybride rechargeable) semble particulièrement pertinent en France, où l'électricité est fournie à bon marché par un parc de production à très faible contenu en carbone. D'après des études récentes et convergentes, à l'horizon 2025, les véhicules « décarbonés » devraient représenter 27 % du marché, avec un marché européen estimé entre 50 et 90 milliards d'euros. Le développement de ces véhicules devrait générer en France une activité économique de 15 milliards d'euros à l'horizon 2030 et contribuer au maintien de l'emploi dans la filière automobile. Il entre parfaitement dans le cadre de la croissance verte dont le Grenelle de l'environnement a posé les fondements. Sur le plan énergétique et environnemental, ce rythme de développement du véhicule électrique devrait permettre une réduction des importations de pétrole d'environ 4 Mtep et une baisse des émissions de CO₂ d'environ 17,5 millions de tonnes à horizon 2020, - une réduction de 3 % de nos émissions de CO₂ par rapport à 2007 (environ le quart de l'engagement de la France en termes de réduction d'émissions de CO₂ par les secteurs non soumis aux quotas de CO₂). Ces véhicules resteront vraisemblablement, plus chers à court terme que des véhicules traditionnels. Néanmoins, rapidement, leur coût d'usage devrait fortement baisser, notamment par la fabrication, à l'échelle industrielle, de batteries fonctionnant suivant les dernières solutions technologiques disponibles. Le but est que ces véhicules deviennent compétitifs avec les véhicules traditionnels, tout en présentant des performances environnementales supérieures. Dans cette perspective, la phase de démarrage

peut justifier un soutien public. Pour ces raisons, le Gouvernement français, à l'instar de nombreux autres pays, a fait le choix de promouvoir ces véhicules. Le plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides, annoncé le 1er octobre 2009, se décline autour de 14 actions concrètes. Les principales mesures sont les suivantes (le détail du plan est disponible sur le site internet du ministère) : renforcer les moyens de recherche et développement pour expérimenter et concevoir une mobilité durable (financement public pour alimenter des fonds démonstrateurs) ; participer à l'émergence d'une filière française offensive (soutien public à la création d'une filière de production de batteries ; appels d'offres publics pour soutenir la demande ; confirmation du bonus à 5 000 EUR pour l'achat d'un véhicule électrique jusqu'en 2012) ; développer les infrastructures de recharge au domicile et au travail (dans les constructions neuves à partir de 2012, dans les parkings d'entreprises existants avant 2015) ; aménager les infrastructures publiques (création d'un opérateur public, filiale d'ERDF, pour aider au déploiement du réseau de recharge public). C'est dans ce contexte que s'inscrivent les expérimentations de déploiement de flottes aussi bien de véhicules hybrides rechargeables (Strasbourg), que de véhicules électriques purs (Île-de-France). Ces confrontations grandeur nature, qui seront lancées dès 2010, permettront de vérifier l'accueil du public. Ces expérimentations auront pour but de démarrer la filière industrielle, de valider les choix techniques et le modèle économique. Elles sont une étape obligée et particulièrement importante dans le développement à grande échelle de la filière.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 59192

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 septembre 2009, page 8923

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1387