



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Promotion du véhicule électrique, études d'impact

Question écrite n° 14701

Texte de la question

Mme Marine Le Pen interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la politique gouvernementale de promotion du véhicule électrique. Le 14 novembre 2018, le Gouvernement annonçait l'élargissement de la prime à la conversion, prime qui encourage l'achat de véhicule électrique. Or le choix gouvernemental du « tout électrique », ou du moins du maximum électrique, pose plusieurs questions, notamment soulevées par M. Carlos Tavares, patron de PSA et ancien numéro deux de Renault. Si l'utilisation des voitures électriques peut apparaître plus propre (encore que cela est fortement dépendant de la façon dont on fabrique l'énergie électrique), l'impact environnemental de leur fabrication et de leur recyclage pose question : par exemple les voitures électriques utilisent deux fois plus de terre rares que les voitures thermiques (or pour 1 kg de terres rares il faut remuer 1 000 tonnes de terre, ce qui a un impact environnemental fort). Cet impact est aussi géopolitique. Le Gouvernement défend le choix du tout électrique au nom d'une indépendance vis-à-vis des pays producteurs de pétrole (dont le nombre dépasse la trentaine) mais il semblerait qu'en matière de terres rares, la Chine soit quasiment en situation monopolistique (95 % de la production mondiale). Enfin, une politique du tout électrique limite *de facto* la recherche vers d'autres technologies à énergie propre (comme l'hydrogène). Elle souhaite donc connaître quelles études d'impact, au niveau écologique, économique et géopolitique, ont amené le Gouvernement à ce choix.

Texte de la réponse

La politique gouvernementale de développement du véhicule électrique répond à de nombreux enjeux. Tout d'abord environnementaux. Le secteur des transports est en effet le premier émetteur de CO₂ en France, avec 36 % des émissions nationales. Au niveau de la qualité de l'air, les polluants atmosphériques représentent un enjeu sanitaire majeur, et le secteur des transports est responsable d'une part importante des émissions de polluants atmosphériques. En 2016, il contribue aux émissions de particules fines PM_{2,5} et oxydes d'azote (NO_x) respectivement à hauteur de 15 % et 58 % des émissions nationales. Cette proportion est encore supérieure dans les grandes agglomérations, où les valeurs limites pour la qualité de l'air sont dépassées. L'enjeu est également économique et géopolitique. En effet, la France étant dépendante à 98,6 % des importations pour sa consommation de pétrole, sa facture énergétique s'élevait à 68,7 milliards d'euros en 2012, dont 55 milliards pour le pétrole. Dès lors, le renouvellement du parc automobile avec une part de plus en plus importante de véhicules électriques permet de réduire la dépendance française vis-à-vis des pays producteurs de pétrole. Le Gouvernement a bien identifié les problématiques environnementales et géopolitiques relatives à l'approvisionnement en terres rares, notamment étudiées dans le rapport de France Stratégie « Les politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions » ou au niveau de l'Union européenne dans le document publié par la Commission européenne « Report on raw materials for battery applications ». Ce sujet appelle des réponses à la fois étatiques, notamment par un soutien à la recherche sur les techniques de recyclage et de substitution de ces métaux, mais aussi internationales dans le cadre de coopérations interétatiques. Au niveau national, et comme stipulé dans le contrat stratégique de la filière automobile signé en mai dernier, la priorité est donnée à la recherche dans le développement de batteries de 4ème génération et

dans la valorisation des produits en fin de vie via le recyclage des batteries. Le Gouvernement soumet par ailleurs au parlement tous les 5 ans un plan de programmation des ressources nécessaires aux principaux secteurs d'activités économiques. Une analyse stratégique des matières demandant une action spécifique pour la transition énergétique sera réalisée dans le cadre du plan de programmation. Au niveau européen, la Commission européenne a lancé en 2017 l'alliance européenne pour la batterie, soutenue par la France. Une feuille de route européenne a été établie avec les acteurs industriels appartenant à l'ensemble de la chaîne de valeur de la production et de l'utilisation des batteries pour les véhicules électriques. Un plan d'action stratégique a été adopté par la Commission européenne afin de faire de l'Europe un leader dans la production durable et compétitive de batteries. Côté recherche, un appel sera ouvert début 2019 avec un budget total de 114 millions d'euros du programme Horizon 2020 pour les thèmes liés aux batteries, contribuant également aux objectifs de l'alliance. Enfin, le Gouvernement s'est engagé dans une démarche plus globale de développement des véhicules propres, comprenant non seulement les véhicules électriques, mais aussi ceux utilisant du gaz (GNV, bioGNV, GPL carburant, GNL marin), des biocarburants, de l'hydrogène ainsi que d'autres carburants de substitution. En ce sens, un cadre d'action nationale pour le développement des carburants alternatifs a été adopté en application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le développement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. En ce qui concerne plus particulièrement les véhicules à hydrogène, un plan de déploiement de l'hydrogène a été annoncé le 1er juin 2018 avec des objectifs de décarbonation de l'hydrogène industriel et de développement de la mobilité hydrogène.

Données clés

Auteur : [Mme Marine Le Pen](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (11^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14701

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 décembre 2018](#), page 10894

Réponse publiée au JO le : [19 février 2019](#), page 1731