



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

véhicules électriques

Question écrite n° 84297

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur le développement des véhicules automobiles électriques en France et dans l'Union européenne. Elle souhaite savoir si une évaluation comparée des mesures incitatives au développement des véhicules électriques, entre, d'une part, les aides directes (subventions à l'achat, réductions d'impôts...) et, d'autre part, les aides au développement même des filières industrielles a été menée en France et en Europe. Si tel est le cas, elle souhaiterait savoir quelle stratégie apparaît la plus efficace. Par ailleurs, elle s'interroge sur la priorité donnée aux seuls véhicules électriques. N'y aurait-il pas intérêt à développer, à l'instar de l'Allemagne, l'électro-mobilité associant les voitures électriques à batterie et les voitures électriques à hydrogène. En effet, le développement des seuls véhicules électriques à batterie à hauteur d'environ 1 million à 1,5 million d'unités nécessiterait, selon certaines études, la construction dans notre pays d'un nouvel EPR (réacteur pressurisé européen - étude de 2008) et poserait à terme la question de la dangerosité et de l'irréversibilité des déchets résultant d'un recours croissant à l'énergie nucléaire.

Texte de la réponse

Une évaluation des mesures incitatives au développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables a été menée en 2009 en France dans le cadre du groupe de travail « modèles économiques » préfigurant le plan de déploiement national de ces véhicules. À la suite de ces travaux, différentes mesures de soutien ont été prises sur l'ensemble de la filière, en termes de : recherche et développement (fonds démonstrateurs, plates-formes publiques privées, crédit d'impôt recherche...) ; industrialisation (filière batteries, chaîne de traction électrique, notamment via le fonds stratégique d'investissement ou des prêts...) ; infrastructure de recharge dans le domaine public (un guide de déploiement a été remis aux collectivités à l'occasion du Mondial de l'automobile de Paris) ; marché (bonus écologique, achats groupés, etc.). Ces mesures évolueront progressivement au fur et à mesure que le marché émergera et que les coûts associés à ces nouvelles technologies baisseront, afin de se limiter aux seuls impôts et taxes sur l'énergie en valorisant le coût des externalités (CO2, autres polluants, bruit, etc.). En Europe et dans le monde, de nombreuses études ont été menées sur ce thème, et convergent vers les mêmes conclusions. C'est pourquoi les politiques conduites au sein des autres pays présentent beaucoup de points communs. En termes d'impact sur la production d'électricité, l'émergence des véhicules électriques et hybrides rechargeables est relativement modeste. D'un point de vue énergétique, une électrification totale du parc de véhicules et utilitaires légers en France nécessiterait un complément de production électrique de 60 TWh, soit l'équivalent de cinq centrales nucléaires. Macro-énergétiquement, le bouquet énergétique actuel permet d'alimenter la moitié du parc de véhicules légers et utilitaires légers sans complément de production. Avec un objectif de l'ordre de 2 millions de véhicules électriques et hybrides rechargeables à horizon 2020, le bouquet énergétique actuel suffit donc largement pour fournir les 4 TWh nécessaires à leur alimentation. Par ailleurs, la production d'électricité n'est pas uniquement issue de centrales nucléaires, les énergies renouvelables étant en forte croissance (éolien, solaire, mer, etc.). Le point de vigilance porte davantage sur la pointe électrique pouvant être carbonée. C'est pourquoi tous les véhicules ne se rechargeront pas en même

temps, et le seront principalement la nuit au domicile, où la consommation électrique est la plus faible. Les véhicules électriques et hybrides rechargeables permettront alors de lisser la consommation électrique. De plus, lorsque le marché aura émergé, les technologies de « véhicule au réseau » permettront d'optimiser la distribution de l'électricité au travers de « réseaux intelligents » afin de mieux utiliser les capacités de production. 250 MEUR ont, à ce propos, été réservés dans le cadre des investissements d'avenir afin d'accélérer la mise en place de « réseaux intelligents » (smart grids) dans notre pays. Enfin, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène restent aujourd'hui un sujet de recherche et développement, leur mise sur le marché apparaissant encore lointaine compte tenu des contraintes principalement économiques liées à leur diffusion.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 84297

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 20 juillet 2010, page 8013

Réponse publiée le : 21 décembre 2010, page 13729