



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Nécessité d'une filière européenne de bus électriques

Question écrite n° 15141

### Texte de la question

Mme Caroline Janvier interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la filière européenne des bus électriques. L'action volontariste du Gouvernement contre le changement climatique est un fait. Parmi tant d'autres exemples, la mise en place du plan climat (juillet 2017), de la feuille de route pour l'économie circulaire (mai 2018) ou du plan biodiversité (juillet 2018) montrent et démontrent le sérieux et la détermination d'affronter le défi écologique. Le projet de loi sur la mobilité (LOM) s'attaque aux effets délétères du transport, première source d'émissions de gaz à effet de serre, sur le climat et la santé des Français. La mobilité est fondamentalement un enjeu local, et la LOM permettra aux collectivités territoriales de pleinement se saisir de ces problématiques. Il arrive parfois, que sous l'apparence d'une mesure écologique, les conséquences réelles pour l'environnement soient plus nuancées. À titre d'exemple, la métropole d'Orléans a récemment annoncé qu'elle remplacerait tout son parc de bus par des bus électriques d'ici à 2024 pour un montant de 154 millions d'euros. D'autres collectivités territoriales, comme la région Île-de-France, envisagent aussi ce passage à l'électrique. L'intention est louable et l'initiative bonne, mais dans le cas d'Orléans, un examen attentif montre que ces bus seront très certainement importés de Chine. La Chine est en effet actuellement le *leader* mondial des bus électriques, avec plus de 95 % de part de marché. Il n'est dès lors pas évident qu'importer un bus depuis l'Asie soit, au global, plus écologique que d'envisager un « mix » de mobilité douce et de bus au gaz naturel. Cependant, si les constructeurs européens rattrapaient leur retard en matière de bus électriques, la situation serait différente. Il serait possible alors d'envisager un cercle vertueux de production-utilisation-recyclage dans des circuits courts de bus électriques pour préserver l'environnement. Elle souhaiterait savoir, quelles sont les mesures que le Gouvernement entend adopter afin de soutenir une filière européenne du bus électrique, et permette ainsi que le bus électrique soit une option vraiment écologique au diesel pour le transport en commun.

### Texte de la réponse

Le bus électrique est un enjeu important pour la filière française des bus et autocars, qui doit se saisir de cette opportunité pour pérenniser ses emplois. Il convient à cet égard de conjuguer des objectifs ambitieux de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de renforcement de la filière industrielle en France. A cette fin, plusieurs leviers sont mis en œuvre. L'Etat a financé plusieurs projets relatifs à la conception de bus électriques dans le cadre d'appels à projets grâce au programme d'investissements d'avenir (PIA). On peut citer par exemple le projet de bus 100 % électriques, ABEIL, porté par Iveco bus/Heuliez bus, ou le projet de bus à hydrogène porté par SAFRA. Les acteurs de la filière des bus électriques peuvent déposer leurs projets dans les guichets ouverts, comme l'appel à projet « accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants » (ADEIP) opéré par l'ADEME ou l'appel à projet « projets structurants pour la compétitivité » (PSPC) opéré par BPIFrance, dans le respect des critères des cahiers des charges, afin d'obtenir une aide de l'Etat. De plus, l'Etat travaille à apporter une réponse aux questions stratégiques induites par la maîtrise de la fabrication des cellules de batteries et aux problématiques environnementales relatives au cycle de vie des batteries. A cet effet, la France et l'Allemagne ont annoncé leur intention d'œuvrer de concert avec l'objectif de développer une

production industrielle européenne de batteries. Cette initiative permettra de maîtriser les émissions de CO2 induites par la fabrication des batteries et de réduire la dépendance industrielle envers les pays asiatiques qui produisent la très grande majorité des batteries (les 10 premiers fabricants mondiaux de batteries pour automobile sont chinois, japonais et sud-coréens, la Chine produisant à elle seule plus de 60 % du marché mondial). Enfin, dans le cadre des appels d'offres pour l'achat de bus électriques, les entités adjudicatrices disposent de moyens juridiques leur permettant d'inclure dans les appels d'offre des critères autres que le prix, comme des critères environnementaux et sociaux. Les autorités publiques travaillent à l'élaboration d'outils méthodologiques à destination des entités adjudicatrices afin de faciliter l'utilisation des moyens juridiques à disposition. Ainsi, l'article 85 de la directive 2014/25/UE, applicable aux marchés publics de services de transport, autorise les entités adjudicatrices, dans le cadre d'une procédure d'attribution d'un marché public de fournitures, à rejeter toute offre lorsque la part des produits originaires des pays tiers, avec lesquels l'Union européenne n'a pas conclu d'accord assurant un accès comparable et effectif aux marchés publics, est supérieure à 50 %. Les dispositions de cet article sont transposées en droit français au travers de l'article 54 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 modifiée relative aux marchés publics et de l'article 61 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 modifié relatif aux marchés publics. C'est un outil très important pour conjuguer politique de transport et politique industrielle, dont les collectivités locales autorités organisatrices doivent se saisir.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Caroline Janvier](#)

**Circonscription :** Loiret (2<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 15141

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Économie et finances](#)

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 11 février 2019

**Question publiée au JO le :** [11 décembre 2018](#), page 11341

**Réponse publiée au JO le :** [26 février 2019](#), page 1903