



## LE DÉBAT PUBLIC EN RÉGION Programmation pluriannuelle de l'énergie

Communiqué de presse  
Paris, le 25 mai 2018

### Mobilité à Lyon-Villeurbanne (69) le véhicule électrique incontournable dans la transition énergétique

La réunion-débat sur le thème de la mobilité électrique, qui s'est tenue le 23 mai 2018 avec l'ADEME et l'AVERE sur le campus de la Doua à Lyon-Villeurbanne, a donné aux 120 participants l'ensemble des clés pour comprendre les enjeux liés à l'émergence du véhicule électrique. Pollution urbaine, recyclage des batteries, bilan carbone, primes à l'achat... Aucune question n'a été écartée dans ce débat qui se tenait à l'initiative de la SFEN Rhône-Ain-Loire, Société française d'énergie nucléaire, présidée par Georges Servièrre, dans le cadre de la concertation nationale portant sur la révision de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE).



« Excepté le transport aérien, nous estimons que d'ici 2050, l'essentiel des transports se feront hors pétrole, prédit Jérôme d'Assigny, directeur de l'Ademe Auvergne-Rhône-Alpes, agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Nous observons un changement du comportement des Français, qui se reflète dans la recomposition du parc automobile français. Dans cette perspective, le véhicule électrique sera un atout ». Au cours de son intervention, Jérôme d'Assigny s'est appuyé sur les études réalisées par l'Ademe, notamment en Auvergne-Rhône-Alpes, pour pointer les principales évolutions en termes de mobilité :

- Le co-voiturage représente environ 10% des trajets de moyenne distance et 35% des Français déclarent avoir déjà effectué un trajet en co-voiturage ;
- Le taux d'équipement en véhicule particulier diminue en zone urbaine. À Paris, 54% des foyers disposent d'un véhicule, contre 69% pour les habitants des principales villes de France. En milieu rural, ce taux plafonne encore à 99% ;
- Entre 2011 et 2016, la consommation en produits pétroliers a diminué de 1% par an.

### Automobile : des retournements de marché spectaculaires

Fort de ce changement de mentalité et d'une pression croissante sur les utilisateurs des véhicules les plus polluants, en particulier en milieu urbain au sujet de l'émission de particules polluantes, l'Ademe estime que le véhicule électrique occupera une place centrale dans les prochaines années. « Les marchés peuvent se retourner très vite », a déclaré Jérôme d'Assigny en évoquant le recul de 72% à 52% de la part des véhicules diesel lors de l'acquisition d'un véhicule neuf entre 2010 et 2016. Parallèlement, l'immatriculation de véhicules électriques est passée de 7 000 unités en 2015 à 31 000 en 2017. La barre des 100 000 immatriculations de véhicules électriques par an sera vraisemblablement franchie d'ici 2020, ce qui favorisera une diminution du prix d'achat de ces véhicules, dont la vente est encouragée par des primes d'état.

### Lyon accueillera le 32<sup>e</sup> salon international du véhicule électrique en mai 2019

Le second intervenant invité par la SFEN, Luc Simonet, président régional de l'association des véhicules électriques routiers européens (AVERE), a commencé par se réjouir de la tenue du 32<sup>e</sup> salon international du véhicule électrique, EVS 32, à Lyon du 19 au 22 mai 2019. L'évènement ne rassemble pas moins de 3 000 exposants !

Après une brève présentation de l'AVERE, il a présenté les différents types de véhicules électriques (VE). Les véhicules à batteries rechargeables, les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, les VE à prolongateur d'autonomie (thermique et hydrogène) et enfin les VE à hydrogène. Longtemps, la faible autonomie de ces véhicules a freiné leur essor. Les progrès des constructeurs et la multiplication des infrastructures de recharge pour véhicules

: normales (3 à 7 kW), accélérées (25 kW), rapides (50 kW) et les super-chargeurs (130 kW). Il a cependant nuancé l'intérêt de telles infrastructures dans la mesure où 90% des recharges sont effectuées au domicile du propriétaire d'un véhicule électrique. « *La nouvelle Renault Zoe, dont l'autonomie avoisine 300 km contre 120 pour la version précédente a dopé les ventes de VE en France. Par ailleurs, le véhicule autonome boostera le véhicule électrique* », a-t-il déclaré. En revanche, Luc Simonet a exprimé ses réserves quant à l'essor des poids-lourds électriques, en raison du poids dissuasif des batteries nécessaires pour le transport de lourdes charges. Les constructeurs privilégient le développement du gaz naturel comprimé (GNV) pour les poids-lourds.

## Les principaux enjeux du véhicule électrique

Principalement, les intervenants ont vanté le confort de conduite que procure l'utilisation d'un VE, particulièrement silencieux à faible vitesse. En milieu urbain, il contribue à limiter l'émission de particules fines. La ville d'Oslo en Norvège a réussi à diminuer ses taux de pollution aux particules fines en imposant l'utilisation de VE, dont la part atteint désormais 52%.

Mais le développement de ce marché, aussi prometteur soit-il, pose de nombreuses questions. Les nombreux participants, membres de la SFEN et étudiants en tête, ont relevé les principaux enjeux de l'essor du véhicule électrique en France :

- remplacer les véhicules à énergie thermique par des VE n'aura aucun impact sur les embouteillages ;
- l'essor des VE ne supprimera pas la pollution en milieu urbain, dont l'origine est également liée au chauffage et à l'industrie ;
- le bilan carbone de la fabrication de tels véhicules, et en particulier des batteries, est difficilement quantifiable et extrêmement variable selon le pays de production. Ce qui peut rendre la fabrication de véhicules électriques non écologique ;
- la recharge des batteries augmentera la consommation en électricité, dont les modes de production font débat ;
- l'exploitation des terres rares, principales composantes des batteries, a mauvaise presse ;
- le recyclage du lithium pose question.

Autant d'arguments qui ont conduit aussi bien Jérôme d'Assigny de l'Ademe que Luc Simonet, de l'Avere à conclure que le VE n'est pas LA solution miracle. Tous deux mettent en avant son essor dans les prochaines années.


Il contribuera à l'émergence d'un système de mobilité « multi-énergie », parmi d'autres systèmes, tels que hybrides et GNV. De nouvelles applications sur les smartphones favoriseront l'utilisation optimale de ces différents systèmes de mobilité. Enfin, la mobilité électrique n'est qu'une composante de la problématique globale de la transition énergétique, qui ne pourra advenir qu'avec un changement massif des comportements et en intégrant les questions liées à la rénovation énergétique des bâtiments, à l'industrie ou encore aux nouveaux modes de transport urbain.

**La politique énergétique, c'est votre affaire ! Prenez la parole !**

**Participez au débat public sur la PPE !**

**Rejoignez-nous sur [ppe.debatpublic.fr](http://ppe.debatpublic.fr) et répondez à notre questionnaire en ligne !**

[ppe.debatpublic.fr](http://ppe.debatpublic.fr)

 @DebatPPE

 [www.facebook.com/Debatpublic.PPE](http://www.facebook.com/Debatpublic.PPE)

**Contact presse : Rodolphe SAVEREUX**

[rodolphe.saveroux@debat-cndp.fr](mailto:rodolphe.saveroux@debat-cndp.fr)

**Tel : 06.73.99.96.74**