



FONDATION  
NICOLAS HULOT  
POUR LA NATURE  
ET L'HOMME

Communiqué de presse – 16 mai 2019

## La FNH appelle l'État et les constructeurs à redonner une place centrale à la sobriété et au report modal dans le déploiement de l'électromobilité

*Rapport RTE et l'AVERE :  
Nouveaux éléments suite au rapport de la FNH*

Le système électrique français est-il en mesure d'alimenter les 15 millions de véhicules électriques qui sont attendus d'ici 2035 ? Oui répond le rapport RTE-AVERE sur l'électromobilité publié ce mercredi. Mais les scénarios proposés démontrent bien que l'intérêt pour l'environnement et le climat, comme les bénéfices socio-économiques, seront soumis à 3 conditions :

- La maîtrise de la taille des batteries, pour des véhicules adaptés aux besoins du quotidien;
- Le changement des usages et le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs;
- Le pilotage de la recharge (ajustement horaire en fonction de l'intensité carbone ou du prix de l'électricité) et l'accompagnement des ménages et des entreprises.

La FNH salue un rapport qui doit nourrir la réflexion sur la cohérence entre le système énergétique et la mobilité. Les choix qui seront faits et les actions qui seront engagées, en particulier à l'occasion de la Loi Mobilité et de la Loi énergie, mais aussi dans les programmes industriels français et européens, détermineront si la France sera en mesure ou non d'atteindre les objectifs climat qu'elle s'est fixés.

### **Une pertinence environnementale sous conditions**

Le document confirme que les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule électrique français seront, au minimum, divisées par 4 par rapport à celles d'un véhicule thermique, essence ou diesel, cycle de vie complet de la batterie compris. Les différents scénarios prévoient ainsi entre 18 et 38 Mt CO<sub>2</sub> évitées d'ici 2035, pour un parc comptant de 11 à 15 millions de voitures et utilitaires. Ce déploiement est donc compatible avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports seulement si l'effort de conversion des voitures à l'électrique s'accompagne d'un report modal vers les transports en commun, le train et le vélo. Ce serait ainsi 7 MtCO<sub>2</sub>eq évitées en plus par an.

Les réductions sont d'autant plus importantes que les batteries sont plus petites, fabriquées en France, mieux recyclées, et que le pilotage de la recharge est généralisé. Combinés, ces leviers peuvent permettre **deux fois plus d'émissions de CO2 évitées que dans un scénario de conversion simple du parc automobile.**

**La FNH appelle le gouvernement à prendre en compte ces résultats à la fois dans la LOM en réhabilitant le report modal, et dans les programmes industriels, en particulier dans le cadre de l'Alliance pour les batteries. Les batteries françaises et européennes devront viser une performance écologique incontestable, et maximiser les potentiels de recyclage en misant sur l'écoconception.**

### **Une cohérence à construire entre mobilité et développement des ENR**

**Les transitions dans les domaines de l'énergie et de la mobilité doivent être pensées de manière coordonnée. La loi énergie et la Loi d'Orientation des Mobilités, actuellement en discussion, doivent ainsi répondre d'une même vision cohérente.**

Le rapport RTE-AVERE confirme les atouts de la mobilité électrique si elle se développe de manière concomitante aux énergies renouvelables, et conformément aux objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

Le rôle clé du "pilotage" des recharges (en fonction des horaires) pour éviter les "pointes" de consommation, est confirmé, ainsi que sa capacité à apporter de la flexibilité à un système énergétique misant de manière croissante des renouvelables.

**La FNH regrette néanmoins que le rapport RTE-AVERE fasse l'impasse sur le coût du déploiement des bornes de recharge et sur les différents scénarios possibles de développement des bornes (privées, publiques, lentes, rapides etc.).** C'est pourtant un des défis majeurs pour la configuration du système électrique dans les années à venir... qui devrait apparaître dans la feuille de route de sortie des carburants fossiles et de déploiement des alternatives. C'est une des attentes majeures de la loi Mobilité en cours de discussion à l'Assemblée Nationale.

### **C'est dans ces conditions que seront maximisés les bénéfices sociaux**

En octobre, UFC-que choisir, démontrait que le coût d'achat d'un véhicule électrique, encore supérieur à un véhicule thermique, pouvait être compensé par un faible coût à l'usage, au bout de 4 ans. Confirmant ce travail, le rapport RTE-AVERE montre que le coût du plein pourrait être jusqu'à 5 fois moins onéreux qu'un plein de diesel ou d'essence si le pilotage généralisé de la recharge est institué.

**Ces estimations devront permettre dans le cadre du futur Projet de Loi de Finances, de faire évoluer les dispositifs de soutien à la conversion automobile, en incluant notamment les micro-crédits pour l'achat de véhicules électriques.**

### **Contact :**

Marie Chéron, responsable mobilité : [m.cheron@fnh.org](mailto:m.cheron@fnh.org) / 06 81 64 33 92