

COMMENT ATTEINDRE L'OBJECTIF D'UN ARRÊT DE LA COMMERCIALISATION DES VÉHICULES THERMIQUES EN 2040 ?

Sur saisine de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), Stéphane Piednoir (sénateur de Maine-et-Loire, Les Républicains) et Huguette Tiegna (députée du Lot, La République en marche) ont établi un rapport sur les scénarios technologiques permettant d'atteindre l'objectif d'un arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques en 2040.

L'état des lieux : cinq facteurs principaux de mutation du secteur des transports



1
la lutte contre le changement climatique



2
l'amélioration de la qualité de l'air



3
la diminution de la pollution sonore



4
la réduction de la dépendance énergétique



5
la nécessité de s'inscrire dans un marché automobile mondial en mutation rapide

Dans ce contexte, l'OPECST a établi 3 scénarios technologiques permettant d'atteindre l'objectif d'un arrêt de la commercialisation des véhicules thermiques en 2040 : Médian, Pro-batterie et Pro-hydrogène.



1_ Dans le scénario de référence, dit Médian, l'amélioration des performances et la baisse des prix des batteries lithium-ion, des moteurs électriques et des piles à combustibles à hydrogène, sont conséquentes, tout en restant conformes aux attentes d'une majorité d'experts.



2_ Le scénario Pro-batterie est caractérisé par des progrès technologiques plus rapides pour les batteries, notamment pour les batteries lithium-ion. Il conduit à une anticipation de quelques années des ventes de véhicules électrifiés.



3_ Le scénario Pro-hydrogène, montre que cette technologie pourrait jouer un rôle important si, d'une part, des progrès techniques plus rapides que prévu sont obtenus, permettant une baisse accélérée des prix, d'autre part, un fort soutien public est mis en place.

Dans les trois scénarios, après une hausse en début de période, **les émissions de CO₂ sont divisées par cinq entre aujourd'hui et 2040**, pour atteindre les objectifs de décarbonation des transports, notamment la neutralité carbone, en 2050.

5 CONDITIONS

NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT DES VÉHICULES DÉCARBONÉS



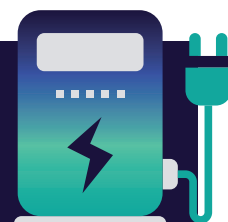
REDONNER CONFIANCE ET VISIBILITÉ AUX ACTEURS

Plusieurs experts entendus par l'OPECST ont évoqué l'incertitude qui règne aussi bien chez les particuliers que chez les professionnels depuis l'affaire Volkswagen, dite du diesel-gate. Pour rassurer sur les intentions des pouvoirs publics, il convient de réaffirmer le principe de neutralité technologique, garant de la liberté des industriels de trouver les meilleures solutions.



PRÉPARER LE RECYCLAGE ET LA SECONDE VIE DES BATTERIES

Le recyclage des batteries lithium-ion constitue une autre piste de développement industriel à ne pas négliger. Comme pour les batteries neuves, il faut définir dès à présent des critères exigeants, par exemple en termes de performance du recyclage, pour protéger cette industrie naissante.

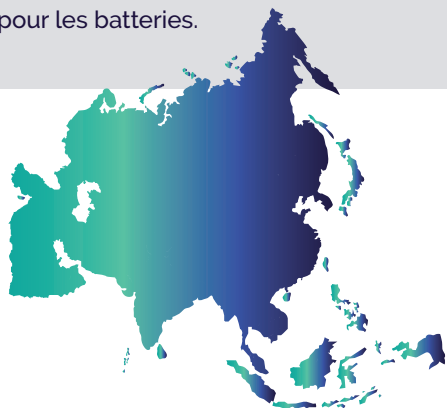


ASSURER LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

Pour que les véhicules électriques se développent, il faut assurer, sur tout le territoire, un accès aisé à un point de charge, au domicile, sur le lieu de travail, ou dans l'espace public. Les rapporteurs proposent de simplifier l'exercice du droit à la prise pour les particuliers et de simplifier l'accès sur le lieu de travail.

ÉVITER LA DÉPENDANCE VIS-À-VIS DES BATTERIES ASIATIQUES

La domination des entreprises asiatiques met les constructeurs automobiles européens dans une situation de forte dépendance. Conscientes de ce risque, la Commission européenne, l'Allemagne et la France travaillent à constituer un ou plusieurs consortiums industriels européens pour reconquérir la maîtrise de la filière des batteries (« Airbus des batteries »). Une voie pour protéger le marché européen d'une concurrence trop intense pourrait consister à définir des critères de qualité environnementale pour les batteries.



CRÉATION D'UN LABEL TRADUISANT LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES

Les rapporteurs proposent de maintenir les aides à l'achat à un niveau suffisant et de créer, sur le modèle de l'étiquette énergie pour les logements, un label permettant aux consommateurs de visualiser simplement, pour un véhicule, son coût total de possession et ses émissions tout au long de sa vie, sur la base d'une utilisation moyenne.

