

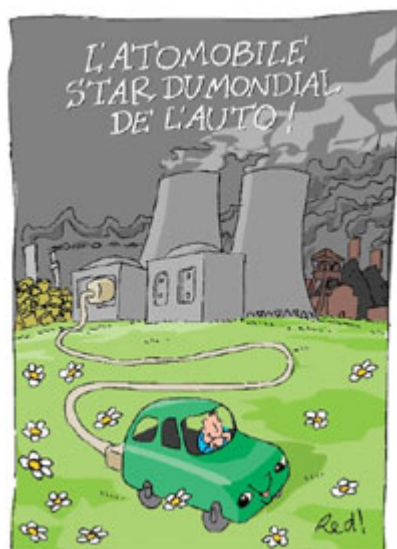
Extrait du CDURABLE.info l'essentiel du développement durable

<http://cdurable.info/Les-trois-freins-au-developpement-de-la-voiture-electrique,2902.html>

Rapport de l'association Agir pour l'Environnement

Les trois freins au développement de la voiture électrique

- Consommer responsable - Transport -



Date de mise en ligne : lundi 4 octobre 2010

Copyright © CDURABLE.info l'essentiel du développement durable - Tous
droits réservés

A l'occasion du Mondial de l'automobile, l'association Agir pour l'Environnement diffuse un rapport sur les freins au développement de la voiture électrique. Selon elle, "le démarrage poussif de la voiture électrique s'explique pour une large part à cause de trois freins que l'association juge quasi rédhibitoires : un prix excessif, une autonomie médiocre et un bilan carbone loin d'être satisfaisant. Le choix fait par certains constructeurs d'une voiture 100% électrique accroît de fait le risque d'un échec rapide et immédiat".

LE PREMIER FREIN : LE PRIX

Le prix de vente ou de location longue durée établi par les constructeurs automobiles est excessif et dissuasif. Malgré une aide substantielle de l'Etat fixée à 5000 euros, l'achat d'une voiture électrique devrait néanmoins s'établir à environ 35.000 euros. Ce prix hors de portée du plus grand nombre amène certains constructeurs à revoir en urgence à la baisse le nombre de voitures électriques vendues d'ici à 2015, signe avant-coureur d'un échec annoncé. Peugeot espère vendre à peine 50.000 exemplaires de la Ion d'ici 2015, soit 0,4% des voitures vendues chaque année en France. Dans le meilleur des cas, [la Commission européenne estime à 2% la part de marché de la voiture électrique](#).

LE SECOND FREIN : L'AUTONOMIE

La faible autonomie dudit véhicule électrique en fait une seconde voiture à usage urbain et périurbain. Les constructeurs automobiles annoncent une autonomie d'à peine 150 kms. Or, selon [un rapport du Conseil d'analyse économique](#) dit « Véhicule 2030 », cette autonomie théorique ne prend pas en considération certaines options vitales comme les phares, les essuie-glaces, le dégivrage des pare-brises ou le chauffage de l'habitacle. Aux dires des auteurs du rapport « Véhicule 2030 », l'autonomie réelle de la voiture électrique pourrait être divisée par deux, soit un rayon d'action d'à peine une trentaine de kilomètres !

LE TROISIÈME FREIN : LE BILAN CARBONE

Enfin, le bilan écologique et climatique semble moins favorable que prévu. En effet, l'usage exclusivement urbain ou périurbain de la voiture électrique nécessite une seconde voiture et ne remplacera donc pas la première voiture « thermique ». La voiture électrique ne viendra donc pas en substitution au véhicule thermique mais en ajout. Or, la fabrication d'une automobile est responsable de 14% à 20% des émissions globales d'un véhicule. De plus, le mix énergétique nécessaire à la production de l'électricité de la voiture électrique induit un bilan carbone loin d'être neutre, notamment durant les périodes de pic de consommation, appelées à augmenter de 10% selon [ERDF](#). Selon [l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie](#), « du puits à la roue » (prenant ainsi en compte les émissions de gaz à effet de serre liées à la fabrication et au fonctionnement), le bilan carbone serait de 126 g/CO₂ pour le véhicule électrique contre 161 g/CO₂ par km pour le véhicule thermique. Depuis la date de cette note de l'Ademe (juillet 2009), les émissions de CO₂ du véhicule thermique ont chuté de 19 g/CO₂ par km... Ce bilan carbone remet en cause le slogan publicitaire de Renault selon lequel la voiture électrique serait « zéro émission » de CO₂.

En conclusion de ce rapport, l'association Agir pour l'Environnement estime que "la voiture électrique est avant tout un outil de communication permettant de verdir, à bon compte, l'image de constructeurs automobiles qui n'ont, en rien, pris la mesure des contraintes énergétiques et climatiques dans leur stratégie industrielle."

Les trois freins au développement de la voiture électrique

A l'issu de ce rapport démontrant les freins au développement de la voiture électrique, l'association estime, qu'à l'instar du gouvernement britannique, le gouvernement français doit cesser de subventionner le développement d'une option technologique sans issu. Pour Stéphen Kerckhove, délégué général d'Agir pour l'Environnement, *"l'Etat français fait fausse route en soutenant une solution technique qui est à l'automobile ce que le minitel était à l'internet ?"*.

L'association conclut : *"l'État doit enfin avoir le courage de penser la mobilité autrement qu'au travers du prisme technicien. En zone urbaine, seuls le développement des transports en commun ainsi que la promotion des modes de déplacement doux sont à même de répondre efficacement et durablement aux contraintes écologiques"*.