

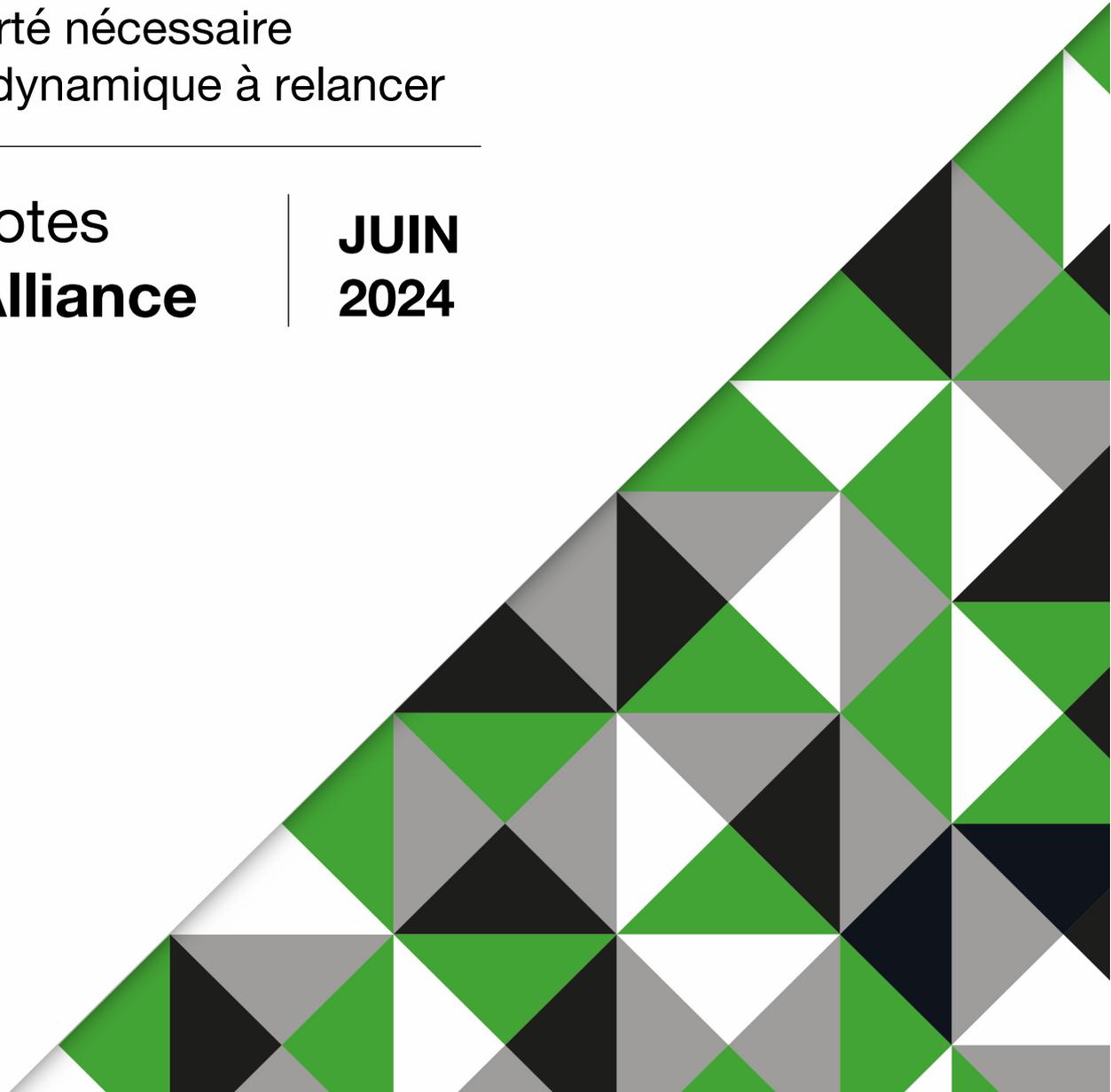


Alliance
pour la décarbonation
de la route.

Véhicules électriques :
une clarté nécessaire
et une dynamique à relancer

Les notes
de l'Alliance

JUIN
2024



La présente note précise les positions de l'Alliance pour la Décarbonation de la Route (ADR) dans une phase de ralentissement des ventes de véhicules électriques en Europe et expose des recommandations proposées par certains de ses membres.

La contraction des ventes de véhicules électriques est-il un ralentissement ou un signal préoccupant ?

Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par la route (véhicules particuliers, bus et cars) qui représentent 93,8% des émissions du secteur¹, le rail ne couvrant que 11 % des flux. Dès lors que les transports pèsent près de 30% des émissions de CO₂ du pays – proportion qui ne faiblit pas depuis des décennies – leur réduction implique à la fois du report modal et une décarbonation massive de la route.

L'engagement de la France, et de l'Union Européenne dans son ensemble, en faveur de la mobilité électrique a porté de premiers fruits. Selon les chiffres de l'Avere-France², près de 492 000 véhicules électriques³ ont été vendus en 2023 et 125 300 véhicules électrifiés mis à la route depuis janvier 2024, soit 16,5% de plus en un an⁴.

Mais, malgré cet amorçage dynamique, les véhicules électriques aujourd'hui ne représentent qu'environ 3% du parc roulant total des véhicules en France (un peu plus de 38 millions)⁵. La progression observée ces dernières années est insuffisante pour espérer réduire les émissions des transports de 29% en 2028 par rapport à 2015, selon l'objectif gouvernemental. La marche est encore haute, puisque le Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE) prévoit 500 000 voitures électriques vendues en 2025, et un million en 2029.

Cela d'autant que le marché des véhicules électriques en Europe connaît un ralentissement depuis le début 2024. Deux situations coexistent. En France, par exemple, l'accélération des ventes se ralentit. Autrement, en Allemagne par exemple, les ventes ont chuté brutalement.

Ainsi, selon l'Association des Constructeurs Européens⁶ (l'ACEA), la baisse des ventes des véhicules électriques en Europe se confirme en mars 2024 (-11,3% sur un an), et effectivement en Allemagne (-29%), pays où la sérieuse baisse des aides à l'achat a eu une conséquence remarquable. En France, la situation est meilleure, mais l'accélération notable des années précédentes se remarque moins. Les livraisons des

¹ Ministère de la Transition Énergétique, 2022.

² Baromètre des immatriculations 2023, AVERE-France.

³ Nous comptabilisons ici les véhicules électriques rechargeables

⁴ Baromètre des immatriculations mars 2024, AVERE-France.

⁵ Les Echos, *La France franchit le cap symbolique du million de voitures électriques*, janvier 2024.

⁶ Source : *New car registrations, European union*, ACEA, avril 2024.

véhicules issus du « leasing social », livrés jusqu'à septembre, participeront aussi à lisser les chiffres.

Certes, la vente de véhicules thermiques a également subi des à-coups fréquents, il n'y a pas de raison d'anticiper une dynamique continue pour les véhicules électriques. Mais, comme ce ralentissement intervient sur fond de vif débat sur la faisabilité des objectifs fixés par l'Union Européenne, dont l'arrêt des ventes de véhicules thermiques neufs en 2035, ces vents contraires invitent au questionnement : le design et le volume des aides publiques est-il pertinent ? L'infrastructure des bornes de recharges est-elle suffisamment maillée ? L'offre des constructeurs est-elle adaptée aux attentes actuelles sur le véhicule individuel ?

Quelles causes peut-on identifier ?

La réduction ou l'instabilité des aides publiques aux ménages pour l'achat d'un véhicule neuf : la diminution des aides gouvernementales à l'achat de véhicules électriques est, sans nul doute, un élément central dans le ralentissement observé. En France, le bonus écologique a ainsi été réduit en 2024, érodant l'attractivité des véhicules électriques. A l'exception de l'opération de leasing social, on constate une réduction des volumes de ventes électriques en France.

La persistance des préoccupations liées à l'autonomie : malgré de nets progrès, cette problématique reste un sujet de craintes, particulièrement pour les usagers des zones rurales ou astreints à de longs trajets. Si la France se situe plutôt parmi les pays européens les mieux équipés, la suppression de mécanismes de soutien à la densification du réseau de bornes doit alerter (abandon de l'appel à projets lancé par l'ADEME, non reconduite du programme « France relance » pour le déploiement le long des grands axes). Selon l'ACEA, l'Europe a besoin de 8 fois plus de bornes de recharges par an d'ici 2030, soit 8,8 millions – alors que la Commission Européenne en annonce 3,5 millions⁷.

Des délais de livraison plus incertains : les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, dues notamment à la pénurie de certains composants électroniques, peuvent affecter la production des véhicules électriques. Cela se traduit par des délais de livraison plus longs et une augmentation des prix. Cette situation a été exacerbée par la guerre en Ukraine, qui a entraîné des perturbations dans l'approvisionnement en matières premières critiques pour la fabrication des batteries.

La persistance d'un « stress » économique : le contexte économique, marqué par une inflation soutenue ces dernières années, est de nature à inciter les ménages à reporter leurs achats non essentiels, y compris en matière automobile. A cela s'ajoutent les inquiétudes quant aux évolutions du prix de l'électricité qui, dans l'esprit des clients potentiels, fait peser le doute sur les coûts d'usage futur des véhicules électriques, pourtant largement en deçà d'un véhicule thermique.

Le manque de campagne d'information et de pédagogie : ces dernières années, on a vu fleurir, sur les réseaux sociaux notamment, plusieurs campagnes de désinformation qui affirmaient que les véhicules allaient tuer l'industrie automobile européenne, ou mettant en cause leur empreinte écologique. Un manque de pédagogie sur le véhicules électrique, sa pertinence, les dispositifs d'aide disponibles

⁷ ACEA, Electric cars: EU needs 8 times more charging points per year by 2030 to meet CO2 targets, 29 avril 2024.

ou l'impact sur ses déplacements quotidiens crée encore de la confusion chez le consommateur (reports des Zones à Faibles Émissions, évolutions annuelles des dispositifs d'aides) . A ce titre, les reports de nombreux calendriers des Zones à Faibles Émissions participent à la confusion.

Nos recommandations

Éviter le « stop & go » dans le soutien public à l'acquisition de véhicules électriques : les aides publiques sont cruciales pour rendre les véhicules électriques plus accessibles au grand public, le temps que l'offre des constructeurs s'élargisse, avec des véhicules d'entrée de gamme plus accessibles, et pour permettre à un marché de l'occasion de se constituer progressivement (segment essentiel dans le domaine des véhicules thermiques). L'expérimentation du « leasing à 100€ » a suscité beaucoup d'attentes : il est essentiel d'en annoncer les évolutions et de mieux cibler la communication afin d'éviter de laisser croire au plus grand nombre qu'un véhicule électrique coûte 50 à 100 € / mois et, dans le même esprit, d'accompagner les ménages modestes vers le marché de l'occasion. Il est de la même façon important de prévoir une montée en puissance effective de l'électrification des flottes d'entreprise, en veillant à ce que les seuils proposés soient réalistes.

Maintenir l'effort dans le développement du réseau de recharge : sur les axes rapides (autoroutes) où le service offert sera dans certains cas insuffisant dans un ou deux ans si les efforts de déploiement ne se poursuivent pas, au risque d'inhiber l'adoption si des « embouteillages » apparaissent aux pics de trafic. Pour rappel, une pompe à essence doit être remplacée par environ 6 points de recharge pour conserver la même fluidité aux stations-services. La diffusion doit à présent s'étendre aux territoires ruraux, entrées de ville, qui révèlent encore des « zones blanches ». Enfin, il convient de densifier et clarifier les dispositifs d'aides financières ou incitations fiscales proposées aux particuliers et aux copropriétés pour faciliter l'installation de bornes de recharge.

Garantir la réparabilité (et rassurer les usagers) : la migration du thermique vers l'électrique ne doit pas être un saut dans l'inconnu, notamment lorsqu'une partie des achats relèveront du marché de l'occasion. Ces craintes dans ces domaines pourraient freiner l'adoption en matière électrique (concernant la réparabilité des batteries, en particulier). Les usagers doivent être éclairés par des indices de réparabilité explicites, tant le point de vue de l'utilisateur est important pour l'essor de ces véhicules. Encourager le « rétrofit » (c'est-à-dire le remplacement d'un moteur thermique par un électrique) relève également de cette logique et concourt à conserver un tissu de métiers de l'automobile encore actif (garagistes, concessionnaires, réparateurs indépendants).



Inciter au développement d'un segment des véhicules plus légers : On continue de constater un manque criant de véhicules électriques pour les petites citadines. Le développement de véhicules de ce calibre permettrait en outre de faire baisser les prix. Le recentrage du marché (thermique et électrique) vers des SUV est problématique à la fois en terme environnemental et en matière d'occupation de l'espace. S'il est important d'électrifier une grande variété de véhicules pour s'adapter aux nombreux usages, et encourager la transition, le marché ne doit pas se centrer uniquement sur les plus gros véhicules. L'exploration actuelle de l'ADEME et certains constructeurs vers les véhicules dits « intermédiaires » est pleine de sens. Bon nombre de véhicules intermédiaires carrossés ont toute leur pertinence pour les trajets quotidiens. Dimensionnés pour des trajets de portée moyenne (au-delà des portées du vélo à assistance électrique), ces véhicules ont généralement une autonomie de 80-100km et peuvent, pour la plupart, atteindre une vitesse de 80km/h. Le développement de véhicules de ce calibre permettrait en outre de faire baisser les prix.

Structurer des soutiens publics qui prennent en considération l'usage optimisé des véhicules : si les modalités restent à inventer, en partenariat avec les acteurs opérationnels, les dispositifs publics et notamment les subventions publiques nationales et locales, devraient impérativement prendre en considération l'usage et en particulier le taux d'occupation moyen des véhicules électriques. Un groupe de travail dédié, transverse "automobile" et "transport" devrait être créé pour élaborer des dispositifs concrets (voies réservées aux véhicules électriques ou comptant plusieurs passagers, stationnement garanti aux covoitureurs ou véhicules électriques, voie dédiée aux transport collectifs sur route, etc.).

Confirmer la logique d'électrification à moyen terme et son calendrier : cette orientation est conforme aux intérêts des constructeurs européens, pour faire face dans de bonnes conditions à la concurrence croissante des constructeurs chinois sur ce créneau. C'est le cas dans le récent accord de filière conclu par les représentants de la filière et le gouvernement qui ambitionne de structurer la filière vers l'électrique en intégrant les sous-traitants. Un recul dans ce domaine coûterait très cher à l'industrie française.

Le cap est donné, il reste à le tenir

Début mai 2024, le gouvernement a signé un contrat de filière qui vise à multiplier par trois la vente de véhicules électriques en 2027. Un objectif ambitieux ... mais hors d'atteinte si le tassement observé ces derniers mois devait se poursuivre. Or, les urgences de rabout budgétaire et des élections européennes modérément axées sur les impératifs environnementaux n'invitent pas à l'optimisme. Notre Alliance a vocation à porter dans le débat des sujets multiples en faveur de la décarbonation de la route (covoiturage, vélo, bus express). Mais, si la migration du véhicule thermique vers le véhicule électrique devait patiner, ce sont non seulement nos objectifs environnementaux qui seraient mécaniquement repoussés (CO2, pollution de l'air), nos dépendances qui seraient prorogées (l'importation de carburants et de pétrole coûte des dizaines de milliards d'euros par an) et un mauvais signal envoyé à une filière automobile astreinte à une révolution qui nécessite des débouchés. Loin de se concurrencer, l'optimisation de l'usage des actifs (routes et véhicules) est un moyen de favoriser le renouvellement technologique et le déploiement à l'échelle de l'électrique.



Alliance
pour la décarbonation
de la route.

Les notes de l'Alliance

QUI SOMMES-NOUS ?

L'Alliance pour la Décarbonation de la Route est fondée le 18 juin 2023 par un collectif de chercheurs et universitaires rassemblés à l'initiative de François Gemenne (politologue, co-auteur du rapport du GIEC), Patrice Geoffron (Professeur de sciences économiques à Dauphine-PSL, Membre du Cercle des économistes), Géraud Guibert (Président de la Fabrique Écologique). Le Manifeste de l'Alliance est publié dans une tribune du Journal du Dimanche, disponible [ici](#).

Elle est constituée association (loi 1901) début 2024. Son bureau se compose de François Gemenne (Président), Patrice Geoffron (Trésorier), Géraud Guibert (Secrétaire), Alphonse Coulot (Délégué exécutif).

L'Alliance compte aujourd'hui plus de 70 membres, dont un Conseil Scientifique composé de :

Christophe Bonnery, président de l'Association des Economistes de l'Energie
André Broto, expert des mobilités

Laurent Chapelon, professeur d'Aménagement de l'espace et Urbanisme au département de Géographie-Aménagement de l'Université Paul-Valéry Montpellier 3

Nicolas Coulombel, maître de conférences à l'Ecole des Ponts ParisTech

Anna Creti, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

Pascal da Costa, enseignant-chercheur à Centrale Supélec

Michel Derdevet, président de Confrontations Europe

Mathieu Flonneau, historien, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

François Gemenne, co-auteur au GIEC, professeur à HEC

Patrice Geoffron, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

Michel Guémy, conseiller scientifique, DGITM

Géraud Guibert, président de la Fabrique Ecologique

Jean-Philippe Hermine, directeur de l'Institut Mobilités en Transition

Pierre Hornych, directeur du laboratoire LAMES de l'Ifsttar

Fabien Laurent, professeur de l'École des Ponts ParisTech

Paulo Moura, directeur Adjoint en charge de l'Innovation et du Partenariat, IMREDD

Jean-Pierre Orfeuill, expert des mobilités

Céline Scornavacca, co-Présidente de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

Carine Staropoli, chercheur associée à Paris School of Economics



Objectifs et principes fondateurs

L'Alliance pour la décarbonation de la route est une plate-forme d'échanges et de propositions pour sensibiliser et agir, celle-ci doit servir de base pour rassembler les idées et les expertises. En concertation avec les pouvoirs publics, elle peut être un outil précieux pour discuter et bâtir un plan ambitieux d'investissements publics et privés vers une mobilité routière décarbonée. Elle s'engage à impulser, coordonner et encourager l'adoption de comportements écoresponsables.

L'Alliance veut rappeler que de nombreuses solutions existent aujourd'hui : efforts de sobriété dans l'usage de la voiture, électrification des véhicules légers, déploiement massif de bornes de recharge sur les réseaux routiers, développement du covoiturage et du transport collectif sur route et autoroute, adaptation des infrastructures et des services à la multimodalité, production d'énergie renouvelable sur le foncier du réseau routier et autoroutier, préfiguration de route électrique pour camions, etc.

Avec ses publications, événements et travaux de recherche, l'Alliance défend la mobilisation de tous acteurs de la route : gestionnaires d'infrastructures, constructeurs automobiles, opérateurs de transport routier, de fret et de logistique, assureurs et prestataires de sécurité, collectivités locales, associations d'usagers, chacun doit s'impliquer pour accélérer les investissements et engagements nécessaires à une route durable. L'Alliance pour la décarbonation de la route concerne aussi bien les acteurs urbains que ruraux, et promeut la complémentarité de tous les modes.

Pour en savoir plus : <https://www.alliancedecarbonationroute.com>

La présente édition est établie en juin 2024.