



15ème législature

Question N° : 15139	De Mme Danielle Brulebois (La République en Marche - Jura)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Offre de véhicules électriques sur le marché	Analyse > Offre de véhicules électriques sur le marché.
Question publiée au JO le : 11/12/2018 Réponse publiée au JO le : 19/02/2019 page : 1733		

Texte de la question

Mme Danielle Brulebois attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'offre de véhicules électriques sur le marché. Alors que la stratégie gouvernementale s'inscrit dans le développement de la mobilité propre, des retours venus du terrain mettent en avant des difficultés et des incohérences dans l'offre de véhicules électriques. D'abord, ces véhicules connaissent une décote de l'argus beaucoup plus importante à court terme que les autres véhicules, ainsi un véhicule Renault zoé peut subir une décote de 63% en 3 ans. Les nouveaux modèles proposés sont moins bien équipés que les précédents, et sont pourtant d'un prix plus élevé. Le sujet de la batterie pose aussi de nombreuses questions. Les voitures électriques doivent faire l'objet d'un échange systématique de batterie. Leurs tarifs sont particulièrement élevés. Les constructeurs suppriment certains services tels que l'échange de batterie d'origine par des batteries permettant une autonomie plus importante. De plus, les bornes de recharge pour voitures électriques restent rares dans beaucoup de territoires et particulièrement dans les départements ruraux tels que le Jura, et, lorsqu'elles existent, elles ne fonctionnent pas toujours. Enfin, les cartes bancaires classiques ne sont pas acceptées sur ces bornes. Ces différents inconvénients sont susceptibles de détourner les acheteurs de l'achat d'un véhicule électrique. Elle souhaiterait donc connaître les mesures que le Gouvernement envisage de prendre pour faire face à ces difficultés qui freinent le développement des véhicules électriques.

Texte de la réponse

L'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que le développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées. Tout d'abord, concernant l'offre de véhicules électriques, le système de cote Argus correspond à un dispositif privé d'estimation par des experts de la valeur moyenne d'un véhicule sur le marché français des véhicules d'occasion. De même, les caractéristiques d'équipement des véhicules ainsi que leur prix sont déterminés par les constructeurs automobiles, concessionnaires ou revendeurs. Le Gouvernement, dans le respect du droit de la concurrence ne peut donc intervenir qu'au moyen de dispositifs incitatifs afin d'encourager la demande, et donc indirectement l'offre de véhicules automobiles. C'est ce qui est fait notamment au travers du bonus-malus écologique, de l'aide à l'acquisition prévue par le dispositif de prime à la conversion ou encore des allègements de charges fiscales prévues pour ces véhicules. Concernant le surcoût dû au prix des batteries prises en location, leur coût est pris en compte dans le dispositif de bonus écologique, fixé à 27 % du coût d'acquisition du véhicule et de location de la batterie dans la limite d'un montant total d'aide de 6 000 €. En

ce qui concerne l'électromobilité, à fin novembre 2018, 24 780 points de recharge ouverts au public sont présents sur le territoire français, ce qui représente un point de recharge pour 6,3 véhicules électriques en circulation. La LTECV fixe un objectif de 7 millions de points de charge (publics ou privés) installés en 2030. Des dispositifs d'aide aux collectivités locales sont mis en œuvre, parmi lesquels un financement engagé à hauteur de 61 millions d'euros dans le cadre du programme d'investissement d'avenir pour un déploiement prévisionnel de 20 556 points de charge. Une étude a été dernièrement réalisée par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère de l'économie et des finances dont les résultats permettent d'identifier au niveau territorial les besoins de nouvelles infrastructures. Des aides à l'installation de bornes de recharge sont aussi prévues pour les particuliers, qui bénéficient à ce titre d'un crédit d'impôt pour la transition énergétique de 30 %. Le programme ADVENIR propose aussi une aide financière pour l'installation de bornes de recharge privées sur des parkings et dans des habitats collectifs, à travers le dispositif des certificats d'économies d'énergie. En outre, le projet de loi d'orientation des mobilités propose de nouvelles dispositions pour faciliter la recharge des véhicules électriques et favoriser le déploiement des véhicules propres. L'article 23 permet de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique au réseau d'électricité en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité de 40 % à 75 %. Il impose également des obligations de pré-équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides dans les parkings d'un bâtiment neuf ou rénové de manière importante, à compter de mars 2021. Enfin, l'article prévoit que les bâtiments non résidentiels ou mixtes comportant un parking de plus de vingt places de stationnement doivent avoir au moins un point de recharge au 1er janvier 2025. Par ailleurs, l'article 24 étend le « droit à la prise » des occupants de bâtiments d'habitation, aux parkings extérieurs aux immeubles, et facilite son exercice.