

# Auto électrique : la grande arnaque

4 octobre 2014 / Barnabé Binctin (Reporterre)



Alors qu'on appelle le contribuable à se serrer la ceinture pour combler les déficits publics, l'Etat va dépenser des dizaines de milliards d'euros pour développer la voiture électrique. Une obsession estampillée « transition énergétique » qui oublie totalement le coût financier et environnemental exorbitant de la voiture électrique, et qui vise simplement à maintenir le nucléaire.

---

---

« La Zoé coûte 21 000 euros, mais avec le bonus à l'achat, elle baisse à 15 000 euros, soit le prix d'une Clio ». L'argument est huilé, le calcul prêt à l'emploi. Vincent Carré, directeur commercial de la gamme électrique de Renault, qui l'expose à *Reporterre*, le répètera maintes fois lors du Mondial de l'automobile qui s'ouvre aujourd'hui à Paris. Zoé ? Le modèle électrique phare du groupe automobile.

Avec l'appui massif du gouvernement et du lobby nucléariste : la voiture électrique sera « *La voiture de demain en France* » selon le ministre de l'économie Emmanuel Macron.

Le ministre de l'économie a donné un nouveau coup d'accélérateur au dispositif : une prime de reconversion de 3.700 euros peut s'ajouter à la subvention existante de 6.300 euros, portant ainsi le total du bonus à 10.000 Euros. Et l'augmentation sensible des bornes de recharge électrique, avec un objectif de 16.000 en France d'ici la fin de l'année 2014, en vue d'atteindre les sept millions d'ici 2030. Aux frais de l'Etat, donc du contribuable, appelé par ailleurs à se serrer la ceinture pour combler les déficits publics.

### **La loi de transition énergétique : dites plutôt, la loi de l'auto électrique**

Le projet est au cœur de la loi sur la transition énergétique, soumis **actuellement au vote des députés**, qui réjouit l'entreprise Renault, dont l'électrique est un pilier de la stratégie : « *La confirmation des aides d'Etat et le niveau d'infrastructures appelées à être développées doivent nous permettre de sortir du marché de niche* », dit Vincent Carré. Alors que le parc électrique français représente aujourd'hui 20 000 véhicules, Renault espère franchir rapidement le palier des 100 000 véhicules électriques par an.



Mais pour Lorelei Limousin, chargée de mission au Réseau Action Climat (RAC), « *il y a une focalisation excessive sur la voiture électrique, alors même que le sujet n'a pas émergé dans le Débat National sur la Transition Énergétique. Il n'était pas question de la voiture électrique dans les recommandations qui en sont issues* ».

L'attention portée aux véhicules électriques tranche d'autant plus que le transport est totalement oublié par la loi, qui est muette sur le report modal ou les transports en commun.

En réalité, une première loi est passée dans le silence de l'été, le 4 août dernier : elle vise à faciliter « *le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public* » (Voir ici [le texte de la loi n°2014-877](#)). Celle-ci exempte de toute redevance l'Etat lors de l'installation des bornes. « *C'est une loi d'exception pour favoriser au plus vite le développement de la voiture électrique* » dénonce Stéphane Lhomme, directeur de l'Observatoire du nucléaire.

Un empressement qui fait d'ailleurs l'impasse sur les études d'impact : « *Un amendement a été déposé pour demander l'évaluation des impacts de la voiture électrique, mais il a été refusé par M<sup>me</sup> Royal au motif que le réseau n'était pas assez développé pour qu'on puisse les mesurer... On fonctionne complètement à l'envers* »

, constate Lorelei Limousin.

### « Un gouffre financier »

Il s'agit en fait d'un passage en force, juge Stéphane Lhomme : « *Avec les sommes astronomiques mises en jeu, cela mériterait un grand débat de société* ». Car le dispositif coûte cher : 42 milliards a minima. En juillet, *Reporterre* avait révélé les hésitations troublantes de la ministre de l'Écologie **sur le coût de la mesure et son financement**, en particulier celui de l'installation des bornes de recharge. Si la fourchette d'estimation reste large à défaut de clarification depuis – entre **5 000 et 20 000 euros la borne** – le coût global pourrait s'alourdir au gré des évolutions techniques dans les prochaines années : « *Le risque d'obsolescence est important sur ce genre de technologie* », note M. Lhomme.

Rien ne semble par ailleurs garantir l'amortissement des investissements. Au début de l'été, un **rapport de la Chambre régionale des Comptes d'Aquitaine** révélait la mauvaise expérience du véhicule électrique en Poitou-Charente à la fin des années 2000, au moment où Ségolène Royale présidait le Conseil Régional.



Outre les critiques quant à une gestion opaque des aides, le rapport mettait en relief le « *gouffre financier qu'a creusé le soutien*

‘‘important et inconditionnel’’ de l’ancienne présidente du Poitou-Charentes », alors que son projet s’est soldé par la liquidation de la PME en mai 2012...



- *Le rapport* -

Mais côté constructeur, on défend le soutien de l’Etat dans une filière qui représente quatre milliards d’euros d’investissement au total, chez Renault : « *C’est une technologie produite en France, qui sert donc l’économie nationale. Les aides publiques vont relancer le secteur industriel et créer de l’emploi* », assure Vincent Carré.

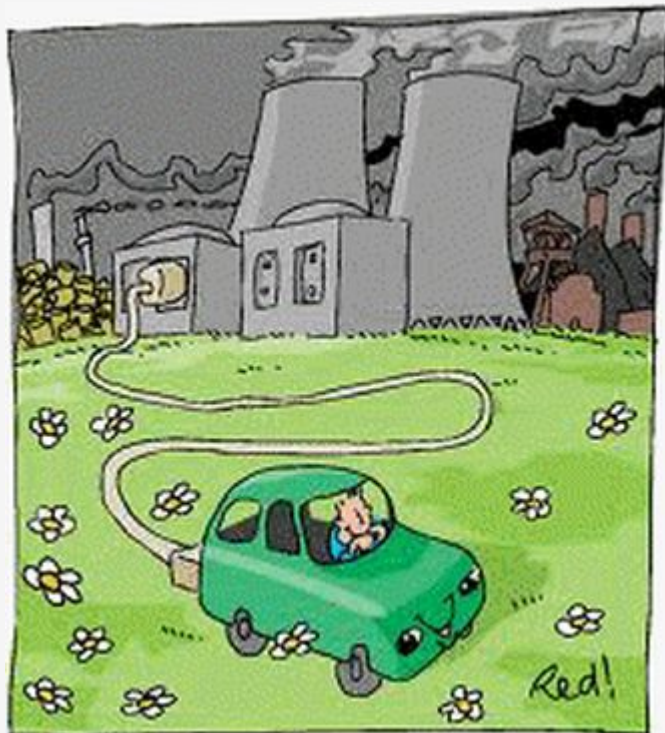
### **L’augmentation de la consommation d’électricité ?**

La facture pourrait encore s’alourdir si l’on en croit les **derniers travaux sur le coût du nucléaire** qui annoncent la hausse du prix de l’électricité : « *Que ce soit à travers le grand carénage des centrales ou par l’introduction de l’EPR, il y aura un renchérissement du prix de l’électricité dans les prochaines années* », estime Benjamin Dessus, ingénieur et économiste président de **Global Chance**.

Le développement du parc automobile électrique n’implique-t-il pas, à terme, une augmentation de la consommation d’électricité ? Chercheur à l’IDDRI, **Andreas Rüdinger** tempère : « *Développer la voiture électrique ne va pas forcément mener à une électrification à outrance. En partant de la consommation actuelle d’une Renault Zoé (12 kWh/100km) et à raison d’une distance moyenne de 15 000 km par an, mettre dix millions de véhicules électriques sur les routes en France [soit environ un tiers de l’ensemble du parc automobile estimé à 35 millions de véhicules, ndlr] à l’horizon 2030, cela représenterait une consommation d’électricité de 18 TWh sur l’année. Soit, en volume, moins de 4 % de notre consommation totale d’électricité actuelle (500 TWh)* ».

L’objectif politique affiché étant de deux millions de véhicules électriques d’ici 2020, l’effet reste donc marginal en termes de consommation d’électricité. L’impact, toutefois,

serait beaucoup plus conséquent sur le réseau de distribution, « avec des risques de pointe qui pourraient considérablement perturber le réseau », selon Benjamin Dessus.



Le constructeur dénonce cette approche : « On joue souvent sur la sidération en imaginant des scénarios anxieux où toutes les voitures se brancheraient au même moment. L'enjeu, c'est la recharge nocturne, car la nuit, nous avons une disponibilité d'électricité colossale et le réseau électrique est largement capable de supporter la demande, affirme Vincent Carré. Et avec une autonomie d'au moins 150 kilomètres alors que 40 % des voitures en Europe font moins de 100 kilomètres par jour, on ne rechargera pas quotidiennement ».

La controverse reste ouverte. Avec des durées de rechargement à domicile de huit à dix heures, d'aucuns craignent des moments de pointe sur le réseau, à l'heure du retour du bureau ou le week-end. « A l'image de ce qui se passe déjà l'hiver avec le chauffage, compare Stéphane Lhomme. La solution serait alors la même : on rechargerait alors avec de l'électricité venue d'Allemagne et produite par... du charbon ».

### **Le mythe de la voiture propre**

En plus d'alourdir la balance commerciale française, l'argument remet en cause celui que ressassent les industriels : « *La voiture électrique est la seule solution en main pour réduire les émissions de CO2. Elle est rapide à mettre en œuvre, et même en période d'austérité, ce n'est pas à vous que je vais apprendre qu'il ne faut pas attendre pour s'attaquer à ce problème !* », nous assure à nouveau Vincent Carré.

L'idée d'une voiture neutre en CO2 a pourtant été battue en brèche. En novembre 2013, une [étude de l'ADEME](#) analyse les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie de la voiture électrique. Le résultat est marquant : une voiture électrique « *rentabilise* » son impact CO2 à partir de 50 000 km en France, et de 100 000 en Allemagne – une différence qui s'explique par l'alimentation électrique au charbon, à hauteur de 44 % outre-Rhin.

Nouveau calcul : « *Cela revient à une moyenne de 15 kilomètre par jour, 365 jours par an, pendant 10 ans. En dessous, la voiture électrique est moins efficiente en CO2 qu'une voiture thermique* », dit Stéphane Lhomme. Avec l'Observatoire du nucléaire, il a récemment obtenu du Jury de déontologie publicitaire le retrait des adjectifs « *propres* », « *vert* » ou « *écologique* » [qu'utilisaient les constructeurs automobiles pour qualifier la voiture électrique](#).

Aucun plan de recharge électrique sur un réseau d'énergies renouvelables n'est pour l'heure prévu. Pourtant, comme le note France Nature Environnement dans une récente étude sur la voiture électrique, la clef de l'impact environnemental de la voiture électrique [réside dans la production d'électricité](#). « *Dès lors que tout est en place pour l'alimenter par le réseau ERDF, la voiture électrique est celle du nucléaire et donc comptable de toutes les pollutions associées à cette énergie* », explique Stéphane Lhomme.

Mais pas seulement : la batterie, très consommatrice en lithium, participe du développement de la consommation de ce métal. Or, l'extraction de l'« *or blanc* » est la cause de nombreux ravages environnementaux et sociaux, tel que l'a récemment montré [l'enquête de Reporterre](#), tandis qu'« *on ne sait toujours pas comment on recycle le lithium, et qu'une usine-pilote vient seulement d'ouvrir en Allemagne, plus de vingt ans après le début de sa commercialisation en France* »

, appuie Camille Lecomte des Amis de la Terre.



Pour Stéphane Lhomme, « *on a simplement délocalisé la pollution. Mais on peut faire les mêmes critiques à la voiture électrique qu'aux voitures thermiques. On remplace la peste par le choléra* ».

Une délocalisation qui renforce la fracture sociale : « *Le riche qui possède sa voiture électrique ne pollue plus là où il conduit, essentiellement en milieu urbain, mais avant, là où il produit son électricité, chez les pauvres* », dit Stéphane Madelaine, professeur en mécanique et engagé dans le Parti pour la Décroissance.

**Un cheval de Troie du lobby nucléaire ?**



« Une bêtise », pour la députée EELV Barbara Pompili, « une affaire qui ne tient pas debout, on est hors du rationnel », pour Benjamin Dessus, la voiture électrique soulève l'opposition des écologistes de tous bords. Bernard Laponche y voit lui une « rouerie », qui consiste à entretenir savamment l'assimilation de la transition énergétique au seul enjeu de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

« En France, on a branché la transition énergétique uniquement sur l'idée de "civilisation bas-carbone". Pourtant, l'enjeu est plus large : il s'agit de sortir des fossiles, mais aussi du fissile », rappelle Benjamin Dessus.

Alors que la France observait ces dernières années une diminution de la consommation d'électricité, la voiture électrique apparaît comme un moyen de freiner cette diminution, voire de l'inverser. Pour Stéphane Madelaine, c'est « une filière qu'on développe de manière absurde afin de maintenir l'industrie nucléaire ».

**Source :** Barnabé Binctin pour *Reporterre*

#### **Photos :**

- . Chapô : [Wikipedia](#) (CC BY-SA 3.0/Vollet Philippe)
- . Centrale nucléaire de Civaux : [Wikipedia](#) (CC BY-SA 3.0/E48616)
- . Ségolène Royal : [Wikipedia](#) (Guillaume Paumier/CC BY-SA 2.5)
- . Dessin : Red ([Observatoire du nucléaire](#))
- . Voitures : [Wikipedia](#) (CC BY-SA 2.5/Osvaldo Gago)

**Lire aussi :** [Les députés offrent un cadeau ruineux à Renault et à Bolloré au détriment de l'environnement](#)

---

Cet article a été rédigé par un journaliste professionnel et a entraîné des frais. Merci de soutenir *Reporterre* :



- **Emplacement** : Accueil > Enquête >
- **Adresse de cet article** : <https://reporterre.net/Auto-electrique-la-grande-arnaque>