

**Synthèse de l'audition de M. Marc Teyssier d'Orfeuil et M. Thibaut Moura,**  
**représentant le club des voitures écologiques**

M. Marc Teyssier d'Orfeuil et M. Thibaut Moura ont été reçus par M. Denis Baupin et Mme Fabienne Keller le mercredi 30 janvier 2013. Voici les principaux extraits de leur audition qui a porté sur le véhicule écologique, la mobilité durable et les mesures à prendre par les différents acteurs pour inciter à l'utilisation de ces véhicules écologiques.

**Mettre en place les mesures de discrimination positive pour favoriser le développement de véhicules écologiques adaptés**

La réflexion de M. Teyssier d'Orfeuil est partie du constat que la voiture stationne 95% de son temps et qu'il existe un vrai problème en termes de parkings. Il a commencé par préciser que le véhicule écologique ne se limite pas à l'électrique. Bien que les deux derniers gouvernements aient misé sur la voiture électrique, il rappelle qu'il y a eu les années « Voynet » avec le GPL ou les années « Breton » avec le bioéthanol.

Selon M. Teyssier d'Orfeuil, afin d'inciter au développement des véhicules écologiques, il est important d'adopter des mesures de discrimination positive envers les véhicules propres en ayant une bonne analyse des véhicules existants et que les usagers sont en mesure d'acheter. C'est dans cette optique que le Club des voitures écologiques a proposé de nouvelles solutions :

- **Le demi-tarif dans les parkings pour les véhicules de petite taille**

Ce concept a été proposé et adopté par la ville de Paris. La Smart qui en bénéficie a été sélectionnée car elle est adaptée à la ville par sa petite taille et peu polluante. Désormais, la TOYOTA IQ est également éligible à ce dispositif. Le demi-tarif permet une bonne gestion de l'espace public mais est aussi un élément de marketing pour les constructeurs. Ce concept a été repris par VINCI qui le propose maintenant sur l'ensemble de la France ;

- **Le disque vert**

Il permet d'offrir 1h30 de stationnement gratuit pour les véhicules propres. M. Teyssier d'Orfeuil a défini lui-même le véhicule propre : « ce sont les voitures de moins de 3 mètres, les voitures fonctionnant au GPL, au bioéthanol, à l'électrique, ou hybride ainsi que les véhicules utilisés en auto-partage » ;

- **Le prêt à taux zéro**

Il permet l'acquisition de véhicules propres par des foyers modestes qui ont souvent des voitures anciennes et très polluantes. Mais, en raison de la crise économique, la prime à la casse a été préférée à ce système. Néanmoins, cette proposition doit faire partie des pistes à explorer pour l'avenir.

- **Le crédit de 2000 euros de télépéage ou une tarification préférentielle sur les autoroutes pour les véhicules écologiques, GPL, GNV, éthanol E85, électrique, hybride et de moins de 3 mètres;**

Le bonus-malus coûte, en effet, très cher, et ne peut pas être rééquilibré financièrement. Cette solution pourrait ainsi compléter avec efficacité les actions du Gouvernement.

### **L'intervention indispensable des pouvoirs publics**

Leur rôle est essentiel dans la création du véhicule écologique et dans l'évolution des comportements.

- **Le rôle des élus locaux**

Ce sont eux qui vont faciliter le développement des véhicules propres en décidant d'installer des bornes de recharge dans leur collectivité. Les élus locaux peuvent aussi « bonuser » l'achat de véhicules propres. Il est également à noter que les élus locaux peuvent pratiquer une discrimination positive pour ces véhicules dont les tarifs préférentiels pour voitures écologiques en matière de stationnement.

- **L'intervention des élus nationaux**

M. Teyssier d'Orfeuil s'inquiète du fait que des choix ont été faits mais qu'ils n'ont pas été suivis de l'installation des infrastructures nécessaires. Il indique qu'au Japon, l'augmentation du nombre de ventes de voitures électriques est proportionnel au nombre de bornes installés sur le territoire. Il constate que depuis deux gouvernements, le choix s'est porté sur l'électrique mais que l'Etat est en panne sur les bornes de recharge. Il redoute que dans un an et demi il n'y en ait pas suffisamment, et que l'option du véhicule électrique soit un échec. Il insiste sur le fait qu'aucune borne de recharge n'est installée dans les ministères alors que les élus nationaux devraient montrer l'exemple afin d'inciter les élus locaux à installer les bornes de recharge dans leur collectivité. Il faut qu'il y ait un vrai travail de communication. M. Teyssier d'Orfeuil propose la création d'une fondation d'entreprise pour le déploiement des infrastructures de recharge pour accélérer la mise en place des bornes de recharge.

Il est également à noter que les élus se doivent de travailler sur toutes les solutions disponibles : GPL, GNV, E85 et hybride. Il est en effet stratégique de travailler sur un bouquet énergétique pour ne pas « mettre tous ses œufs dans le même panier ».

- **Les contraintes européennes**

M. Teyssier d'Orfeuil indique que la Commission européenne a défini le type de prise qui doit être utilisé lors de la recharge des batteries: les prises de type 2 alors que la France avait misé sur les prises de type 3. Il faut aussi prendre en compte les obligations de réduction d'émission en CO2 sur l'ensemble du parc qui pèsent sur les constructeurs. Chaque constructeur répond à sa manière.

De manière générale, M. Teyssier d'Orfeuil s'inquiète de l'insuffisance de pilotage de l'action publique. Des financements de l'Etat sont disponibles, mais ne sont pas utilisés. Certains constructeurs et notamment Nissan, proposent d'installer gratuitement des bornes dans les collectivités locales. Selon lui, il y a des solutions mais il faut plus de pédagogie et il faut accompagner la communication.

### **Le véhicule écologique : un véhicule pour tous et sous diverses formes**

M. Teyssier d'Orfeuil constate qu'il n'y a pas de solution miracle, il faut une variété d'offres pour répondre aux divers besoins. C'est ainsi qu'il soulève différents points qui devraient selon lui entrer dans le champ de l'étude sur les véhicules écologiques :

- **Les véhicules propres doivent être abordables**

Il est selon lui essentiel de faire en sorte que les véhicules propres soient accessibles aux classes moyennes. Or, actuellement ces véhicules coûtent en général assez cher ;

- **Les véhicules écologiques doivent répondre aux contraintes liées à des contextes différents**

Selon lui, le véhicule électrique et les petits véhicules sont une solution urbaine et ou de proximité. En effet, un véhicule électrique ne possède que 100/150 km d'autonomie et n'est donc pas adapté aux grandes distances. Il considère que le véhicule électrique s'adresse principalement aux couples qui ont deux véhicules et qui peuvent basculer de l'un vers l'autre.

Il insiste aussi sur l'importance de développer l'auto-partage. Les autorités de transport doivent réfléchir tant à l'intermodalité qu'à l'utilisation des voitures par plusieurs personnes.

- **L'hybride est une solution d'avenir**

Dans 15 à 20 ans, tous les véhicules seront hybrides. En ville, une hybride à 60km d'autonomie roulera à 90% du temps à l'électrique et sera donc peu polluante.

- **La méthanisation est une solution**

Le gaz naturel de ville n'a pas trouvé sa place dans les voitures, il l'a trouvé dans les camions. Il y a beaucoup à faire sur le biométhane.

### **Qui va gérer les problèmes de mobilités ? : L'importance des nouveaux acteurs de la mobilité**

M. Thibaut Moura considère que la téléphonie, la navigation, Internet et ses communautés vont jouer un rôle de plus en plus important. Il va y avoir une perte de pouvoir des opérateurs historiques. Un opérateur pourra proposer une variété de solutions adaptée aux différentes situations et tout sera prépayé par avance, de sorte qu'il n'y ait plus qu'un interlocuteur.

M. Teyssier d'Orfeuil a conclu l'audition en indiquant que, si le véhicule électrique se développe, il pourra aussi être utilisé comme une source d'énergie de proximité.