



## Avis "La voiture électrique: Filière industrielle et déploiement, une opportunité pour la région. "

170 Md€ d'aides publiques sont distribuées chaque année au travers de 4500 dispositifs pour l'industrie en général.

Pour l'industrie automobile, après 800 M€ de prise de participation dans PSA en 2014, c'est près de 600 M€ que l'État et BPIFrance ont mobilisé pour répondre aux besoins d'investissement et de liquidités à court terme des PME du secteur. Ce qui pose la question de la "gouvernance" et du contrôle de l'utilisation des fonds publics par des entreprises privées.

Quelles contreparties pour l'emploi en France, donc en Région?

France Stratégie (dans son étude de 12/2016 sur le "véhicule propre") évoque divers scénarii de développement de la "Voiture Électrique" (VE) versus "Voiture Thermique" (VT). L'option "tout VE" repose sur une réglementation européenne contraignante, qui ne pourrait se traduire que dans le cadre d'une stratégie nationale.

La "Loi de transition énergétique" de 2015 fixe un objectif ambitieux de développement des ENR. Le surcoût d'achat de l'électricité des ENR est essentiellement supporté par les ménages au travers de la Contribution au Service Public de l'Électricité (CSPE) - 6.7 Md€ en 2015 - près de 20 Md€ pour son équivalent en Allemagne. La CRE (Commission de Régulation de l'Énergie) en estime le montant à 9,7 Md€ pour 2017. Coût qui ne couvre pas les besoins d'investissements dans les réseaux d'alimentation électrique. L'installation de 2016 à 2021 de 35 millions de compteurs "Linky" dont la durée de vie est estimée à 15 ans - voire 7 ans selon la FNCCR (Fédération Nationale des Collectivités Concédantes & Régies) - va coûter près de 5 Md€.

L'intermittence des ENR occasionne des contraintes sur les réseaux, notamment en "période de pointe" de consommation qui pourront s'avérer préoccupantes, voire rédhibitoires si le VE se développe fortement, dans un contexte "Électricité 100% ENR".

L'AIE (Agence Internationale de l'Énergie) prévoit que les énergies fossiles représenteront encore 74% de la consommation primaire mondiale d'énergie à horizon 2040. Le VE a donc toute sa place dans le paysage de la mobilité -tout comme le VT -à basse consommation- ou à hydrogène. Filière hydrogène, portée en région dans le cadre de la reconversion de la raffinerie de Dunkerque.

Cette mobilité en région doit nécessairement inclure le développement des transports collectifs correspondant aux attentes et besoins de la population.

La CGT votera l'avis.