

**Compte-rendu du Colloque Automobile & Environnement
organisé par Mondial Assistance le 3 juin dernier,
en partenariat avec le Journal de l'Automobile**

Quelles filières pour le véhicule électrique ?

En toile de fond de son deuxième colloque "Automobile et Environnement", Mondial Assistance avait fait réaliser un sondage exclusif, portant sur la vision du véhicule électrique par le grand public. Il s'avère que, si l'immense majorité des français (92%) ont entendu parler du véhicule électrique, près de 50 % des personnes interrogées n'imaginent encore pas disposer d'un VE avant 2020. Quoi qu'il en soit, 63 % des Français ne se sentent pas prêts à assumer un surcoût dépassant les 1 000 € pour faire l'acquisition d'un véhicule à zéro émission. A 70 %, ils considèrent que l'autonomie reste un frein trop important au développement de cette technologie.

Le 3 juin 2010, le futur de l'Automobile avait rendez-vous au Muséum d'histoire naturelle de Paris. Dans le cadre de son deuxième colloque "Automobile et Environnement", Mondial Assistance, en partenariat avec le Journal de l'Automobile, organisait un grand débat intitulé "Quelles filières pour le véhicule électrique".

Alexandre Guillet, rédacteur en chef du Journal de l'Automobile et Teddy Follenfant responsable de NéoPlanet et animateur sur RCF, ont animé trois tables rondes portant sur l'état des lieux, la demande, et les perspectives de la mobilité électrique, qui suscite encore de nombreuses interrogations, quant à ses performances, ses débouchés commerciaux, ses délais d'industrialisation...

François Philippe Pic, président de Mondial Assistance, a lancé les débats, puis laissé la parole aux intervenants de qualité qui composaient la première séance de réflexion. Julien Assoun, pour Renault, Bernard Brulé, pour Peugeot, Jean Michel Cavret, pour BMW, et enfin Frédéric Grandvoinet, pour Mercedes Benz France, ont, tour à tour, livré leurs stratégies en matière de développement du VE en France. Riche en enseignements, le débat a permis de comprendre et d'expliquer que, si le VE se pose en solution ultime à la mobilité du futur, il ne remplacera pas la propulsion thermique du jour au lendemain. Ainsi, si Peugeot dispose déjà d'un véhicule 100 % électrique en phase de commercialisation, la Ion, développée avec le Japonais Mitsubishi, BMW continue, en marge de ses recherches avancées sur le VE, de fonder de grands espoirs dans l'amélioration de ses moteurs thermiques, qu'ils soient Diesel ou essence. Chez Renault, l'objectif consiste à produire et commercialiser des véhicules électriques populaires, pour le plus grand nombre. On travaille donc à la réduction des coûts de cette technologie, afin qu'elle s'aligne avec les tarifs des véhicules classiques. Quant à Mercedes Benz, les livraisons de la Smart électrique ont également commencé, et les ingénieurs ont présenté une voiture prête à rejoindre les concessions, la Classe B "Fuel Cell" pour pile à combustible, un véhicule électrique capable de produire lui-même son électricité grâce à la synthèse de l'hydrogène. En attendant que la France autorise la distribution d'hydrogène sur son sol...

Quid de la demande ?

Quant on voit l'énergie déployée par les constructeurs pour proposer des offres en VE cohérentes, on imagine le marché potentiel de ces véhicules de l'après-pétrole, ou, plutôt de la transition avec l'après-pétrole. Ce fut justement l'objet de la seconde table ronde. Tenter d'établir une cartographie de la demande en matière de VE. Pour soutenir les débats, Mondial Assistance avait commandé un sondage exclusif, réalisé auprès du grand public, pour connaître la vision des automobilistes sur le véhicule électrique. Les résultats montrent qu'il reste compliqué d'avoir une bonne visibilité sur la demande, autant que sur l'acceptation du véhicule électrique. Pour Jacques de Selliers, de Going-Electric, l'incertitude est d'autant plus grande que le véhicule électrique apporte

avant tout des avantages à la société et peu au consommateur ; son essor dépend donc des incitatifs qu'octroieront les pouvoirs publics. Arnaud Mora, pour Freshmile et DBT, juge également qu'il faut affranchir les utilisateurs des contraintes du VE, notamment dans la recharge, pour voire progresser le taux d'acceptation de la technologie électrique.

En revanche, le monde professionnel semble plus ouvert. Vanessa Chocteau, en charge de la mobilité pour le groupe La Poste, a réaffirmé ses intentions de déployer le VE dans l'entreprise. Même discours pour Eric Ledroux, directeur Général d'Europcar, qui a d'ores et déjà commandé pas moins de 500 VE, livrables en janvier 2011. Le loueur espérant même disposer de 2000 unités fin 2011.

La troisième table ronde était consacrée aux perspectives de développement du véhicule électrique en France. Romain Beaume, du ministère de l'économie, Pierre Beuzit, président d'Alpea, François Coulloudon, consultant en stratégie, Charlotte de Silguy, pour l'AVERE France, Yves Dubreuil, ancien directeur de recherche de Renault, et Robert Mizrahi, de l'école Polytechnique, se sont livrés à des débats animés. Tous ont tenté de réfléchir aux moyens d'établir des standards pour lancer le développement à grande échelle du véhicule électrique. Selon le ministère, les normes européennes arriveront avant l'été 2011. Quant à la pertinence ou non des subventions publiques aux industriels, pour aider au déploiement massif des solutions de mobilité électriques, les avis restent partagés. Si certains estiment que les sommes iraient favoriser, à moyen terme, les industries étrangères capables de fabriquer les mêmes technologies, moins cher, d'autres jugent, en revanche, que les aides publiques peuvent constituer le coup de pouce nécessaire au décollage du VE.

A l'issue de ces discussions riches en enseignements, il reste établi que le véhicule électrique cristallise encore tous les fantasmes. Simple alternative au pétrole ? Véritable autorisation à penser différemment et à imaginer un rapide changement de paradigme pour une industrie peu encline à cet exercice ? Les premières initiatives commercialisées en masse seront suivies, analysées, décryptées, et détermineront les modèles économiques et industriels viables de demain.

A propos de Mondial Assistance

24h/24 et 365 jours par an, Mondial Assistance France intervient partout dans le monde pour apporter à ses clients entreprises et particuliers, des solutions d'assistance et d'assurance sur-mesure dans les domaines de l'automobile, du voyage, des loisirs, de la mobilité, de l'habitat, de l'emploi, de la santé et des services aux personnes.

Mondial Assistance France appartient au groupe Mondial Assistance, leader international de l'assurance voyage et de l'assistance. Il anime un réseau de 400 000 prestataires et de 180 correspondants. 250 millions de personnes sont bénéficiaires de ses services, soit 4% de la population mondiale. Le groupe Mondial Assistance est membre de Allianz Group.

Inscrivez-vous à notre flux RSS 

ou sur www.twitter.com/mondialassist 

Contacts presse

Mondial Assistance
Tél.: 01 53 25 53 65
presse@mondial-assistance.com

Rumeur publique
Tél.: 01 55 74 52 00
mondialassistance@rumeurpublique.fr