

Défis colossaux

Voiture électrique : attention fiasco industriel français en vue

L'avenir de la voiture sera électrique. Cela semble scellé dans le marbre : la Commission européenne a fixé le cap en fixant des normes d'émissions maximales et les Etats ont décidé de subventionner ce mode de propulsion. Et tant pis si de nombreux constructeurs européens se retrouvent laissés sur le bord de la route.

Loïk Le Floch-Prigent

Le futur de la voiture individuelle semble scellé dans le marbre : la propulsion sera électrique tandis que le conducteur disparaîtra. Les échéances prévues sont courtes et déjà un des deux grands groupes mondiaux, Volkswagen, affiche à la fois les investissements et les objectifs. C'est la Commission européenne qui a fixé le cap en jouant sur les normes d'émissions à respecter pour sauver le climat rapidement. Cette entrée d'une instance non élue dans le choix d'une technologie est une grande première. Que des technocrates effectuent des choix sans en mesurer pleinement les conséquences sociales et économiques, cela ne peut nous surprendre. Que des hommes et femmes politiques habitués à rechercher les votes de leurs concitoyens fassent de même semble ahurissant : il est à craindre que nous ayons du mal à expliquer demain comment de telles décisions ont pu être prises car elles sont loin de prendre en compte tous les aspects d'un secteur très particulier.

La voiture individuelle à moteur à explosion naît à la fin du XIX^e siècle, mais c'est au siècle suivant qu'elle va prendre son essor mondial. On estime le parc mondial à 760 millions de véhicules aujourd'hui. Le choix du combustible n'a pas été immédiat, le pétrole découvert et utilisé pour l'éclairage ne s'est imposé que lentement, mais essence ou diesel les qualités de souplesse d'utilisation des produits de raffinerie ont eu raison de leurs concurrents. La liberté de mobilité dépend de la présence sur les territoires visités de stations de recharge et les compagnies pétrolières se sont chargées de cette partie des investissements. L'utilisation de la voiture va modeler l'espace, le mode de vie, et il va rapidement être le symbole de la liberté, son luxe sera aussi celui de la réussite sociale, son habitacle celui de son intimité. C'est Ford avec son modèle T qui va les multiplier dans la classe moyenne et ensuite l'ambition des ménages occidentaux va porter sur la propriété d'un véhicule comme celle d'un toit pour la famille. Les exigences des citoyens vont alors porter sur des réseaux routiers alors que jusque là c'était sur les rails et le train que se portaient uniquement les efforts. Les industriels proposent, les clients disposent, et les États modernisent les infrastructures. C'est la voiture qui sera l'instrument du désenclavement des territoires et ce qui est vrai de l'Occident va l'être pour le monde entier. Les automobiles sont en vente partout et essence ou diesel sont disponibles, pompes et réservoirs, sur la majorité du globe.

close

volume_off

Alors que la fin du XX^e siècle va condamner le charbon pour pollution excessive dans les villes, le début du XXI^e sonnera la charge contre les autres énergies fossiles le pétrole et le gaz naturel et donc le véhicule thermique vieux de plus de 150 ans entend ses oreilles siffler. La France et désormais l'Europe vont emboîter le pas, c'est la propulsion électrique qui va être favorisée à grands renforts de normes et de subventions. Il faut dire que pour des raisons différentes, le désormais milliardaire Elon Musk d'outre Atlantique va faire la promotion de son véhicule électrique Tesla et persuader les investisseurs américains que c'est bien lui qui représente l'avenir. Un avenir, c'est incontestable mais peut-on imaginer un monopole électrique dans la voiture individuelle ?

L'avantage du véhicule électrique est clair en ville il pollue moins que son prédécesseur thermique. La qualité de l'air est devenue dans les zones denses un problème politique, les maires des grandes villes veulent favoriser le retrait progressif des automobiles essence ou diesel. Ils n'en ont cependant pas fini avec la pollution de l'air, freinage, usure des pneus et de la route sont émetteurs de particules fines fortement dénoncées par le corps médical et ceci n'a rien à voir avec le choix de la propulsion. Selon le mode de fourniture de l'électricité, la pollution n'est souvent que déplacée de la ville vers le site des Centrales, et par conséquent le bilan carbone du nouveau système de propulsion mérite d'être discuté : il faut regarder, par exemple, d'où viennent les composants et comment on va assurer la maintenance et le recyclage. Ceux qui ont applaudi vigoureusement le changement au nom du climat vont désormais devoir le justifier région par région en Europe et partout ailleurs.

On peut comprendre que les constructeurs automobiles, las d'essayer de convaincre que la coexistence fossiles/électrique va se poursuivre pendant de longues années finissent par accepter l'argent des États des futurs clients pour passer rapidement aux changements « ordonnés », mais ils sont bien conscients qu'une grande partie de l'humanité n'ayant pas accès à une énergie électrique abondante et bon marché, ils continueront à alimenter beaucoup de leurs clients avec des véhicules impies. Cependant, même dans nos pays occidentaux cette révolution ne va pas forcément bien se passer. Les investissements actuels ne sont pas encore amortis et ceux de demain sont très chers, cela veut dire que la précipitation des normes européennes et des lois françaises va entraîner des suppressions d'usines considérables avec des possibilités de reconversion très limitées. Certaines délocalisations sont déjà décidées, mais beaucoup sont en préparation. Par exemple on aurait pu et du attendre que des batteries nouvelles de conception française soient mises sur le marché puisque

celles-ci correspondent à 40% du prix du véhicule électrique. Pendant les cinq à six années qui viennent les véhicules vendus en France auront créé des usines et des emplois en Asie, investissements parfaitement amortis quand les nôtres commenceraient à produire. La fameuse « urgence climatique » a bon dos, au lieu d'anticiper, de programmer la filière de fabrication et de concevoir une politique de cohabitation thermique/électrique, les technocrates ont pris des mesures coercitives mortifères. En supposant qu'il faille accepter la « vertu », contestable comme on l'a vu, fallait-il accepter la multiplication des friches industrielles ?

Mais on ne serait pas complet si on ne disait pas que la mise à disposition des bornes électriques va être, dans l'urgence, d'un coût énorme pour le pays et que le consommateur, le client, ne va pas avoir le même service avec le nouveau mode de propulsion. Son inquiétude vient du temps de recharge et on a beau lui dire qu'il pourra faire des centaines de kilomètres sans s'arrêter, il lui est difficile d'y croire. C'est ce qui explique le choix résigné d'un véhicule hybride, malgré ses défauts, par bon nombre de clients. La flexibilité du véhicule thermique, sa capacité à aller partout, y compris avec des bidons de réserve est un atout incontestable. Il s'est aussi considérablement allégé au cours du temps, a réduit sa consommation, a conquis une habitabilité, un coffre, auquel les familles se sont habituées. Le véhicule électrique (ou hybride) est plus lourd et les bagages y sont moins à l'aise, on peut y rajouter que d'autres conséquences en résultent, usure des pneus, de la route et émissions lors du freinage, tous proportionnels au poids. Les 2,6 tonnes de la Tesla n'effraient guère les acheteurs mais on voit bien qu'il y a encore des progrès à faire pour une généralisation de ce type de véhicule.

Il y a une dernière question à se poser, celle du prix. Si les États « propres » veulent favoriser la voiture électrique, avec des primes à l'achat (en France 10 000 euro) et des places gratuites de parking... c'est qu'elles sont encore chères. Effectivement seule une élite urbaine va pouvoir s'offrir ce luxe qui ne correspond encore en rien aux besoins d'une population soit rurale soit voyageuse. C'est une voiture de « classe », c'est-à-dire que les classes moyennes ne vont pas pouvoir s'y conformer, et les maires des grandes villes vont leur interdire l'entrée de leurs cités avec l'aide du Parlement. On voit ainsi l'accélération d'une France à deux vitesses déjà fortement dénoncée par un grand nombre de publications : une France des villes les yeux rivés sur la mondialisation, sans industries, et l'autre avec ses agglomérations moyennes ou petites, une industrie qui peine avec l'abandon progressif du moteur thermique, avec tous les services correspondants, garages, pièces détachées, réparations. Plutôt que de laisser jouer la concurrence et le marché, on a ordonné une transformation qui pénalise les « petits ». Industriellement c'est déjà la catastrophe qui se profile, l'industrie où la concentration porte sur des centaines de milliards d'investissements -les puces « nano mètres » de TSMC ou Samsung-. Volkswagen qui a aidé à enterrer le diesel part à l'assaut des USA en concurrence avec Tesla, avec des projets éloignés de la voiture de « tout le monde ». Ce sont d'ailleurs les Chinois qui préparent des modèles plus populaires avec une avance sur les batteries « low cost ».

C'est ainsi que notre précipitation à célébrer l'excellence de la voiture électrique va nous conduire à une double catastrophe, industrielle et sociale. Nous sommes incapables de mettre assez d'argent sur la table en batteries et puces électroniques pour rivaliser rapidement avec les asiatiques. Seules quelques sociétés comme Volkswagen peuvent le faire en misant sur le haut de gamme. La voiture du « peuple » va rester thermique avec tous les emplois associés en maintenance et réparations tandis que les véhicules neufs et leurs composants seront produits dans les pays tiers. Ne pas accepter une cohabitation des deux motorisations entraîne une ségrégation inacceptable tandis que

la capacité à investir sur la totalité des territoires dans les bornes de recharges performantes va être d'un coût prohibitif dans beaucoup de pays, dont le nôtre, fortement affaiblis par la pandémie.

Il faut donc revoir la politique d'ensemble de l'automobile à la fois française et européenne puisqu'aujourd'hui gouvernement et maires d'une part, Commission Européenne d'autre part avec lois, normes et règlements sont en train de préparer sans le comprendre la mort d'un nombre incroyable de sites industriels, l'arrivée massive de véhicules asiatiques et de leurs composants et le déséquilibre pour ne pas dire le divorce entre deux types de populations avec une paupérisation des classes moyennes . Les Grandes Firmes multinationales pourront sans doute tirer leur épingle du jeu, la multitude des métiers attachés au véhicule thermique va être ravagée par la rapidité et la rigidité avec lesquelles les changements sont orchestrés. Examinons les conditions réelles d'une coexistence thermique/électrique avant de tout miser sur un « remplacement » total.

<https://atlantico.fr/article/decryptage/voiture-electrique---attention-fiasco-industriel-francais-en-vue-consommation-industrie-france-concurrence-volkswagen-tesla-loik-le-floch-prigent>