

POUR MACRON, « LA FOULE » N'A PAS DE « LÉGITIMITÉ ». Emmanuel Macron a estimé hier soir devant les parlementaires de son camp qu'il fallait « apaiser » et « écouter la colère » des Français après l'adoption contestée de sa réforme des retraites par le Parlement, tout en affirmant que « la foule » n'avait pas de « légitimité » face au élu. Le chef de l'État demande ainsi à Elisabeth Borne « de réorganiser le travail du gouvernement ».

PREMIÈRES RÉQUISITIONS DANS LES RAFFINERIES DANS LE SUD



FOS-SUR-MER. Le gouvernement a annoncé, hier, les premières réquisitions de personnels pétroliers depuis le début des grèves contre la réforme des retraites, au dépôt de Fos-sur-Mer près de Marseille (photo AFP), une décision qui a suscité des tensions dans un contexte politique inflammable. « Face à l'aggravation des tensions d'approvisionnement » des stations-service dans les Bouches-du-Rhône, le ministère de la Transition énergétique a annoncé hier « la réquisition » de « trois salariés par relève ». Des incidents ont éclaté en fin de matinée lors des premières réquisitions de salariés, devant le dépôt pétrolier, où plusieurs centaines de syndicalistes, principalement de la CGT, ont bloqué un des accès au site et allumé des feux de palettes.

France & Monde → Actualités

AUTOMOBILE ■ Huit pays européens résistent à l'interdiction de la vente des voitures thermiques à partir de 2035

Le 100 % électrique sur la sellette ?

Alors que huit pays européens, dont l'Allemagne, font machine arrière, la fin de la voiture thermique à l'horizon 2035 est-elle réaliste ? Ou aurait-on mis, avec le tout électrique, la charrue avant les bœufs ?

Nathalie Van Praagh
nathalie.vanpraagh@centrefrance.com

Les dirigeants européens sont-ils allés trop vite et trop loin dans leur désir d'un monde décarboné ? Subitement, l'échéance 2035 de la fin des ventes de voitures thermiques, qui devait être une formalité, a pris du plomb dans l'aile. Emmenés par l'Allemagne, huit pays (*) fortement dépendants de l'automobile ont tiré le frein à main.

En sortant de leur capot un carburant synthétique, qui tient plus du mirage que du miracle jusque-là, les puissants constructeurs d'outre-Rhin entendent rebattre les cartes d'un scénario qu'on pensait écrit. Le texte a été formellement approuvé mi-février par les euro-députés.

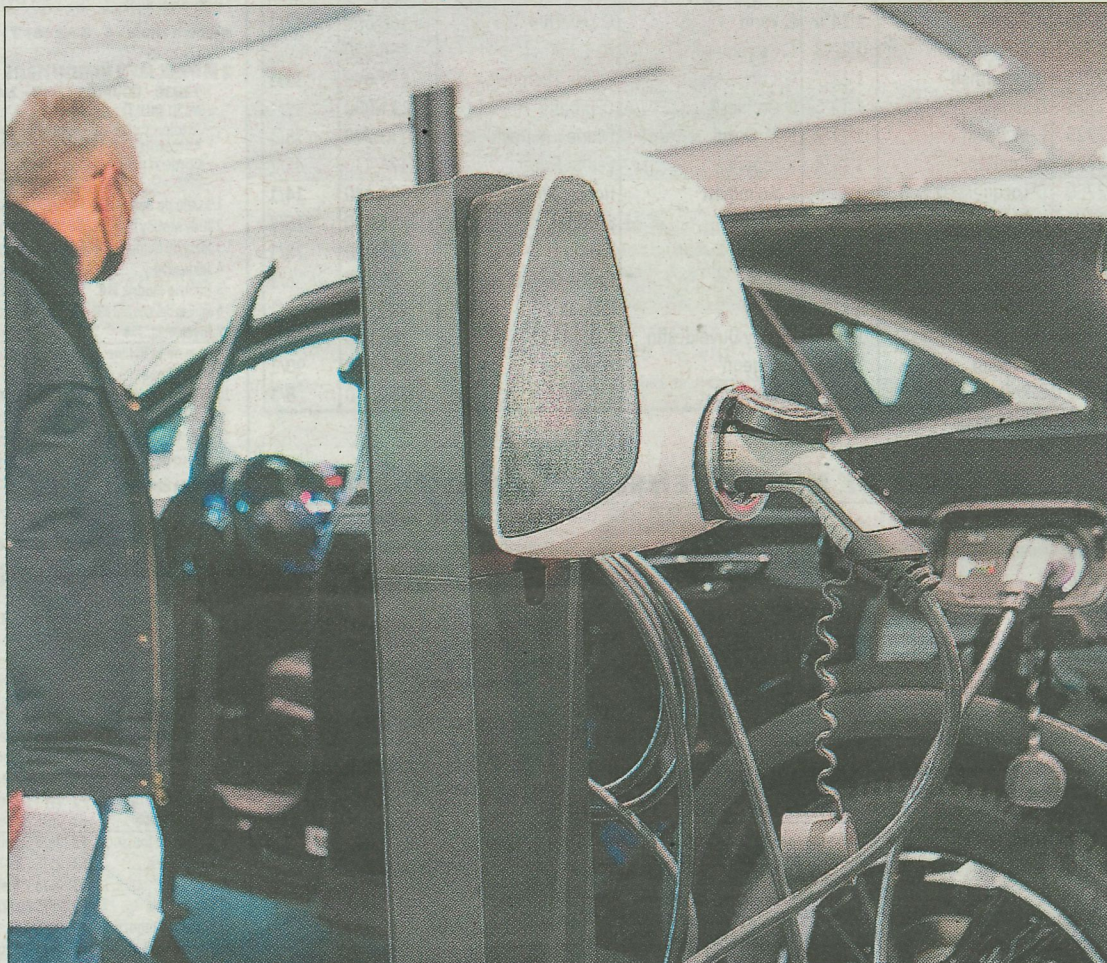
« Bras de fer »

Réclamant des exemptions, Berlin a obtenu que le vote final, prévu le 7 mars, soit reporté sine die. La France voit cette fronde d'un très mauvais œil. Le ministre de l'Économie a affirmé sur franceinfo que le pays était prêt « à aller au bras de fer ». Bruno Le Maire qualifie cette alliance de « faute environnementale », affirmant aussi que « c'est une faute économique parce que nous avons cinq à dix ans de retard sur le véhicule électrique par rapport à la Chine ».

La situation a de quoi semer le trouble alors qu'un certain flou entoure la voiture électrique dont on se demande comment elle sera en mesure de s'imposer à tous en un peu plus de dix ans.

« Sur le papier, 2035 est une échéance possible. Les constructeurs s'y préparent, ils accélèrent », fixe l'économiste Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile. « Mais que ce soit probable, c'est difficile à dire, poursuit-il. On était tous convaincus que la décision était prise. Et voilà que dans la dernière ligne droite, plusieurs pays montent au créneau. On découvre que ce n'est pas totalement acquis et qu'il y a beaucoup de volatilité dans les orientations qui sont données aux constructeurs. »

Ce qui n'est pas nouveau. En 2008, le Grenelle de l'Environnement incite les Français à con-



MARCHÉ. Le prix d'achat est le premier frein à lever pour que le véhicule électrique se démocratise. PHOTO JÉRÉMIE FULLERINGER

duire des voitures qui émettent moins de CO₂, avec un bonus à la clef. « Du coup, les Français achètent les petits diesels à tour de bras. Quinze ans plus tard, on n'en veut plus. Et on décrète le 100 % électrique avec les mêmes aides de l'État. Dans un laps de temps très court, les incitations des politiques publiques changent du tout au tout. »

« Il n'existe pas de voiture propre, poursuit Flavien Neuvy. Chaque technologie contient ses avantages et ses inconvénients. La voiture polonaise qui va rouler avec de l'électricité carbonée, ce n'est pas extraordinaire ! Face à ces incertitudes, la filière automobile a besoin de visibilité. Les investissements sont massifs, et face à la concurrence asiatique et américaine, on ne peut pas changer de pied en permanence. Car il y a des emplois industriels massifs qui sont en jeu. »

La question du prix

Ce n'est, bien entendu, pas la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui est remise en question mais bien la manière dont on y parvient. Pour le chercheur Aurélien Bigo, spécialiste

de la transition énergétique dans les transports, le prix d'achat est le premier frein à lever pour que le véhicule électrique puisse s'imposer. « Même s'il est beaucoup moins cher à l'usage qu'un véhicule thermique, son coût supérieur à l'acquisition reste un frein à sa démocratisation. D'autant que le marché de l'occasion est encore quasi inexistant. »

La solution, dit-il, est de privilégier le véhicule léger, calibré pour les trajets de quotidien. C'est l'usage taillé sur mesure pour l'électrique, sans le souci de trouver une borne de recharge et très économique. « La Dacia Spring, d'une tonne, par exemple, coûte 20.000 euros. À chaque fois qu'on ajoute cent kilos, on augmente le coût d'achat de 3.000 euros. »

La location longue durée, comme l'a promis Emmanuel Macron – la fameuse voiture à 100 euros par mois –, est une bonne option pour « une montée en puissance » digne de ce nom, estime Aurélien Bigo, sachant qu'en 2022, l'électrique a représenté 13,3 % des ventes. « La voiture

électrique est imbattable dans les grandes métropoles, c'est zéro émission. Avec 50 % du parc, Paris peut respirer autrement. Elle doit progresser avec des autonomies plus fortes mais elle a une belle carte à jouer. Simplement, doit-elle être exclusive, est-ce l'électrique ou rien ? », questionne Flavien Neuvy.

Capacité suffisante ?

Alors que l'image était plutôt favorable à ce nouveau mode de locomotion, le doute s'est immiscé cet hiver, placé sous le signe de la sobriété énergétique. Entre des centrales nucléaires vieillissantes et des énergies renouvelables balbutiantes, la France, s'est-on soudainement demandé, sera-t-elle en capacité de produire le saut considérable vers le tout électrique ?

« Nos études montraient clairement qu'il n'y avait pas, jusque-là, de déception à l'usage, souligne le directeur de l'Observatoire Cetelem. Celui qui achetait une voiture électrique, il en était content. Et voilà que d'un seul coup, on se heurte à cette crainte d'une possible pénurie d'électricité. Ça bouscu-

le automatiquement certaines certitudes dans la tête des acheteurs potentiels. »

« Cette question ne me paraît pas insurmontable, pronostique Aurélien Bigo. Notre pays, qui dispose d'une production d'électricité bas carbone, sera beaucoup moins vulnérable qu'avec le pétrole, dont on importe 99 % de la consommation sans parler des risques de pénurie et de flambée des prix qu'on ne maîtrise absolument pas. »

Le maillon faible de la voiture électrique reste incontestablement la production de la batterie en raison des impacts sur l'environnement de l'extraction des métaux – lithium, cobalt, nickel ou cuivre – et des contraintes géopolitiques. « C'est pour cela qu'il faut se tourner vers les véhicules les plus sobres, les plus petits, insiste le chercheur. Cependant, on peut penser que la chimie des batteries va évoluer dans le temps vers moins de cobalt déjà ou bien une combinaison lithium-fer-phosphate. »

« La voiture électrique sur les courtes distances, le train, le car, le covoiturage, l'autopartage pour les plus longs trajets »

Mais la voiture électrique, au-delà de la technologie, c'est aussi et surtout un changement d'ère dans l'usage de la voiture qui implique une révolution des mentalités. Or, cette nouvelle façon d'envisager la mobilité souffre d'un déficit criant d'information, de pédagogie et d'accompagnement de la part des pouvoirs publics.

« C'est le problème de la vision politique qui a tendance à vendre la voiture électrique comme la solution magique et qui ne nécessitera pas de changer les usages. Alors qu'il s'agit de combiner l'électrification des voitures sur les courtes distances et le train, le car, le covoiturage, l'autopartage pour les plus longs trajets », indique Aurélien Bigo. Autrement dit, il y a du pain sur la planche pour que le « tout auto » qui a marqué de son empreinte le XX^e siècle se transforme en une autre manière de voir le monde au XXI^e siècle. ■

(*) Allemagne, Hongrie, Italie, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie et Slovaquie.