Par e-mail : https://www.lemonde.fr/idees/article/2023/06/13/transition-ecologique-il-nous-faut-produire-des-vehicules-plus-efficaces-plus-sobres-et-accessibles-a-tous-ceux-qui-dependent-de-l-automobile-au-quotidien_6177362_3232.html

Transition écologique : « Il nous faut produire des véhicules plus efficaces, plus sobres et accessibles à tous ceux qui dépendent de l’automobile au quotidien »

TRIBUNE

Collectif

Continuer de subventionner des voitures électriques toujours plus lourdes, puissantes et suréquipées est une impasse, assurent, dans une tribune au « Monde », cinq spécialistes de la transition écologique, dont Jean-Marc Jancovici et François Gemenne, qui appellent à une planification de la mobilité bas carbone.

Publié le 13 juin 2023

Le 30 mai, trois ministres et de nombreux élus inauguraient la première gigafactory de batteries électriques en France, à Douvrin (Pas-de-Calais). Le 11 mai, le président de la République vantait un total de 13 milliards d’euros déjà engagés dans le plan d’investissement France 2030, dont une partie des 800 millions d’euros de subventions publiques françaises pour Douvrin. Il annonçait aussi un autre projet de gigafactory (le quatrième au total) et un nouveau crédit d’impôt visant à subventionner 20 milliards d’euros d’investissements supplémentaires d’ici à 2030, dont une partie encore pour la filière automobile.

Excellentes nouvelles, tant la transition écologique implique de renforcer l’autonomie stratégique sur les processus industriels, notamment la production de batteries pour la transition de l’automobile. Mais pour une politique industrielle, écologique et sociale crédible, des conditions doivent être posées sur l’usage qui en sera fait : produire des véhicules plus efficaces, plus sobres en ressources et accessibles à toutes les personnes qui dépendent de l’automobile au quotidien.

Pas un mot n’a été prononcé sur la vision de la mobilité du futur proposée aux Français, où la voiture doit occuper une place bien moins centrale. Ceux qui en resteront dépendants, notamment dans les zones rurales, pourront-ils s’offrir les véhicules électriques produits, alors que le marché du neuf est déjà hors de portée pour la plupart aujourd’hui ? Que répondre aux inquiétudes, partagées par les industriels et scientifiques, sur la disponibilité en matériaux pour fabriquer les batteries, en infrastructures de recharge, voire en électricité pour leur recharge ? Que dire aux centaines de milliers de travailleurs de l’industrie du véhicule thermique qui s’interrogent sur leur avenir ?

Réduction du marché global nécessaire

La stratégie actuelle demeure muette sur les vrais enjeux et risque de nous mener dans une impasse. La relocalisation souhaitable de la production automobile doit intégrer le besoin de réduction du marché global. Comme le montrent tous les travaux sur la transition du secteur intégrant les limites physiques de notre planète, le premier enjeu est d'accompagner cette réduction de manière juste – les quelques milliers d'emplois envisageables dans la production de batteries ne pourront pas seuls la compenser.

La poursuite de l'orientation des constructeurs vers des voitures à forte marge, toujours plus lourdes, puissantes, et suréquipées, ne saurait être subventionnée. Car elle veut dire des véhicules moins accessibles, des batteries plus grosses et gourmandes en matériaux, et plus de puissance demandée au réseau électrique. C'est d'autant moins d'électricité pour nous chauffer, décarboner nos processus industriels – ou fabriquer notre pain ! Et cela risque de renforcer la tentation de se tourner vers des solutions bien moins efficaces que l'électrique et plus utiles ailleurs, comme l'hydrogène pour l'industrie, les e-fuels pour l'aviation, ou la biomasse pour l'agriculture.

Que proposons-nous ? Une planification co-construite de la mobilité bas carbone, pour développer en France puis en Europe une stratégie industrielle coordonnée de fabrication des véhicules électriques qui répondent aux vrais enjeux. Le pilotage industriel du leasing social de véhicules électriques à 100 euros par mois permettrait de créer un marché additionnel pour des véhicules de petits segments, qui ne sont aujourd'hui plus fabriqués en France. Ce serait également un outil pour contrer la précarité mobilité qui touche neuf millions d'automobilistes en France aujourd'hui.

Pour des Etats généraux de l'automobile

Une politique proactive de diversification vers les mobilités électriques légères, partagées et les véhicules intermédiaires offrirait de nouvelles opportunités aux TPE-PME dans les territoires, favorables à la création d'emplois pérennes. Ces nouvelles industries et les services associés, tels que ceux de la réparation, pourraient créer plus de 200 000 emplois et répondre aux pertes dans la filière mécanique.

Cette planification est enfin l'outil indispensable pour accompagner les changements de comportements, car elle prend en compte la diversité des besoins de mobilité et leur évolution dans le temps. Pour réussir, elle doit « embarquer » tous les Français, coordonner les efforts industriels et impliquer les travailleurs et les territoires. L'absence de vision claire et partagée sur l'avenir augmente le risque d'inacceptabilité sociale et bloque l'innovation dont les Français ont réellement besoin. Elle empêche aussi, crucialement, un dialogue social à la hauteur de l'enjeu d'anticipation et d'accompagnement des emplois et des compétences de la filière automobile.

Comment faire ? Nous appelons le gouvernement à organiser des Etats généraux de l'automobile, rassemblant tous les acteurs au niveau national et territorial. Il s'agira de déterminer, ensemble, la redirection des moyens publics et privés pour l'automobile qui nous mettra sur des trajectoires acceptables socialement, et crédibles pour notre industrie et pour le climat.

Morgane Créach, directrice du Réseau Action Climat ; **Stéphane Destugues,** secrétaire général de la Fédération générale des mines et de la métallurgie de la CFDT ; **François Gemenne,** président du conseil scientifique de la Fondation pour la nature et pour l'homme ; **Jean-Marc Jancovici,** président du Shift Project, **Diane Strauss,** directrice du bureau France de Transport & Environnement.

Collectif