

L'Europe fait fausse route depuis vingt ans, incitant ses constructeurs à offrir des voitures toujours plus lourdes, plus puissantes, plus chères. Elle persiste dans l'erreur au risque de gâcher les gains de l'électrification, selon Tommaso Pardi, chercheur.

ENTRETIEN
DOMINIQUE BERNIS

En 2035, les Européens ne devraient plus pouvoir acheter de voitures thermiques. La décision de forcer le basculement vers la motorisation électrique, que tentent de freiner l'Allemagne et l'Italie en demandant de laisser la porte ouverte aux fuels synthétiques, sanctionne en réalité un... échec. Depuis 1998, la Commission européenne a imposé des objectifs en apparence toujours plus stricts s'agissant des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs : de 140 g par kilomètre en 2008, à 130 g en 2015, puis à 95 g en 2021. Pourtant, les émissions de gaz à effet de serre du transport par route, dont trois cinquièmes sont dus aux voitures particulières, n'ont pas baissé au sein de l'Union, augmentant même légèrement. A qui la faute ? Largement à une réglementation mal conçue, qui a eu pour effet pervers d'inciter l'ensemble du secteur automobile à « monter en gamme », explique Tommaso Pardi, chercheur et enseignant à l'École normale supérieure de Paris-Saclay et à l'ULB. « Sans remise en cause de cette "montée en gamme" continue, l'électrification coûtera cher en termes sociaux, industriels et économiques, et n'apportera pas le gain environnemental espéré », prévient-il.

Une voiture électrique coûte beaucoup plus cher que le modèle thermique. Pas d'inquiétude, nous dit-on. Le prix des batteries baissera ; et celui des véhicules aussi. Sauf qu'entre 2010 et 2019, alors que les prix des batteries baissaient, les prix des véhicules électriques augmentaient significativement. Une grande partie de la population pourrait donc fort bien ne pas pouvoir acquérir de voiture électrique...

L'étude d'impact de l'Union européenne, publiée l'an dernier, indique clairement que l'accessibilité financière constitue l'un des principaux obstacles à l'électrification rapide du parc automobile. Cependant le problème n'est pas spécifiquement lié à la voiture électrique. Depuis une vingtaine d'années, les prix des véhicules, quelle que soit leur motorisation, ont considérablement augmenté. De sorte que l'acquisition d'une voiture neuve a de plus en plus été l'apanage des ménages aisés, provoquant simultanément un renchérissement des voitures d'occasion et un vieillissement du parc automobile. Or, cette envolée des prix des véhicules est la conséquence d'une « montée en gamme », aussi bien de la part des producteurs généralistes, français ou italiens, que des constructeurs premium, allemands ou suédois. Les voitures sont devenues plus lourdes, plus puissantes et donc plus onéreuses. Il y a là un paradoxe. Le poids et la puissance constituent les deux facteurs qui impactent le plus la consommation de « carburant », que le véhicule soit électrique ou thermique. En baissant le poids et la puissance, on aurait gagné sur tous les tableaux – environnemental, social et industriel. Il est donc essentiel de comprendre pourquoi les constructeurs ont choisi la direction opposée.

Votre réponse : les réglementations européennes les y ont poussés. Cela paraît aberrant, non ?

C'est pourtant la réalité. En 1998, des objectifs de réduction des émissions sont négociés avec les constructeurs. Sept ans plus tard, la Commission doit



« Electrifier des voitures lourdes et puissantes est un non-sens »

admettre que tous ne les atteindront pas. Si les « généralistes » – Fiat, Renault, PSA... – sont en bonne voie pour atteindre les 140 g de CO₂ en 2008, les constructeurs premium en sont très loin. La Commission décide alors de modifier la réglementation et de la rendre contraignante. Et c'est alors que le ver est introduit dans le fruit. Les constructeurs premium, soutenus par le gouvernement allemand, parviennent à imposer des objectifs CO₂ pondérés par le poids moyen des véhicules de la gamme. De sorte qu'un constructeur premium, dont les véhicules sont en moyenne plus lourds, se voit imposer des objectifs moins exigeants qu'un constructeur généraliste. Surtout, cela a introduit un mécanisme pernicieux : puisque les voitures plus lourdes sont plus facilement conformes à la réglementation, l'ensemble de l'industrie automobile européenne, donc également les constructeurs généralistes, a été incité à monter

Diriez-vous que cette montée en gamme réglementaire fut le péché originel qui a mené au Dieselgate ?

Puisqu'on avait écarté – contre toute logique – la réduction de poids et de puis-

« Electrifier des véhicules lourds et puissants fera perdre une grande partie des gains environnementaux de la motorisation électrique. » © ALICE WILQUIET.

pour les rendre plus sobres. Au contraire, elles ont proposé un deal aux constructeurs : électrifiez, et vos péchés seront pardonnés ! A nouveau, l'Europe mise sur la technologie. Mais électrifier des véhicules lourds et puissants fera perdre une grande partie des gains environnementaux de la motorisation électrique, qui est en effet la solution de l'avenir.

On a l'impression que l'Union européenne a lancé le train de l'électrification sans avoir bien anticipé où il est censé arriver

”

En proposant des voitures toujours plus imposantes, les constructeurs ne répondent-ils pas à la demande des consommateurs ?

Non. Le succès de Dacia le prouve. Le service marketing de Renault pensait que cette gamme de véhicules n'avait guère de chance d'être vendue en France, en Italie ou même au Portugal. La Sandero, par exemple, avait été conçue pour le marché brésilien. De sorte qu'aucune promotion particulière n'avait été faite. Pourtant, la demande s'est rapidement matérialisée... de la part de consommateurs qui n'avaient plus acheté de voitures neuves depuis 15 ou 20 ans. Et la production n'est pas suffisante pour satisfaire la demande. Les ménages peu aisés comprennent très bien l'intérêt d'acquiescer à une voiture neuve, consommant moins et bénéficiant d'une garantie de cinq ans, si le prix leur est accessible. Malheureusement, Dacia est l'exception qui confirme la règle.

Les constructeurs chinois sont capables de produire des voitures électriques d'entrée de gamme, moins lourdes que leurs équivalents thermiques et très accessibles. Donc, c'est possible...

Oui. La moins chère, la Hongguang Mini, dispose d'une autonomie de base de 120 km, ne pèse que 700 kg et est vendue en Chine à moins de 5.000 euros. Elle sera disponible en Europe à 12.000 euros cette année. Les constructeurs chinois sont prêts à envahir les marchés européens.

Et pas seulement avec des véhicules d'entrée de gamme. BYD, par exemple, fait une promo d'enfer pour sa berline haut de gamme, la Han, dont le prix de base est de 72.000 euros. L'UE n'est-elle pas prise à son propre piège : ou bien elle laisse entrer les véhicules chinois au risque de sacrifier ses constructeurs, en particulier les généralistes, ou bien elle ferme son marché, mais freine irrémédiablement l'électrification souhaitée du parc automobile ?

Effectivement, on a l'impression que l'Union a lancé le train de l'électrification sans avoir bien anticipé où il est censé arriver. Le moteur thermique représentait une barrière à l'entrée vis-à-vis des constructeurs chinois alors que, sur la motorisation électrique, ce sont eux qui ont de l'avance. Difficile d'imaginer qu'on puisse arrêter leur pénétration commerciale d'autant plus que la Chine reste de loin le principal marché mondial pour les constructeurs allemands. Je reste néanmoins convaincu que les constructeurs généralistes européens pourraient réussir à tenir tête aux concurrents chinois – la Dacia Spring en est un bon exemple – à condition cependant de faire de la descente en gamme une priorité européenne, et notamment du point de vue de la réglementation technique et environnementale.

Tommaso Pardi

Tommaso Pardi est sociologue, chargé de recherche au CNRS et chercheur au laboratoire pluridisciplinaire Idhes (Institutions et dynamiques historiques de l'économie et de la société) de l'École normale supérieure de Paris-Saclay, où il enseigne. Il est directeur du Gerpisa, réseau international de recherche en sciences sociales sur l'industrie automobile, et auteur de nombreux articles universitaires et rapports de recherche sur le secteur automobile. Il est également professeur invité à l'ULB, où il est rattaché au centre de recherche Metices, à l'Institut de sociologie. D.B.

(1) Tommaso Pardi, *Heavier, faster and less affordable cars*, 2022, sur www.etuii.org. Le Gerpisa organise, du 27 au 30 juin, son 31^e colloque international à l'ULB, à Bruxelles, sur le thème : Towards sustainability. The electrification of the Automotive Industry. Rens. sur www.gerpisa.org.