

# autoactu.com

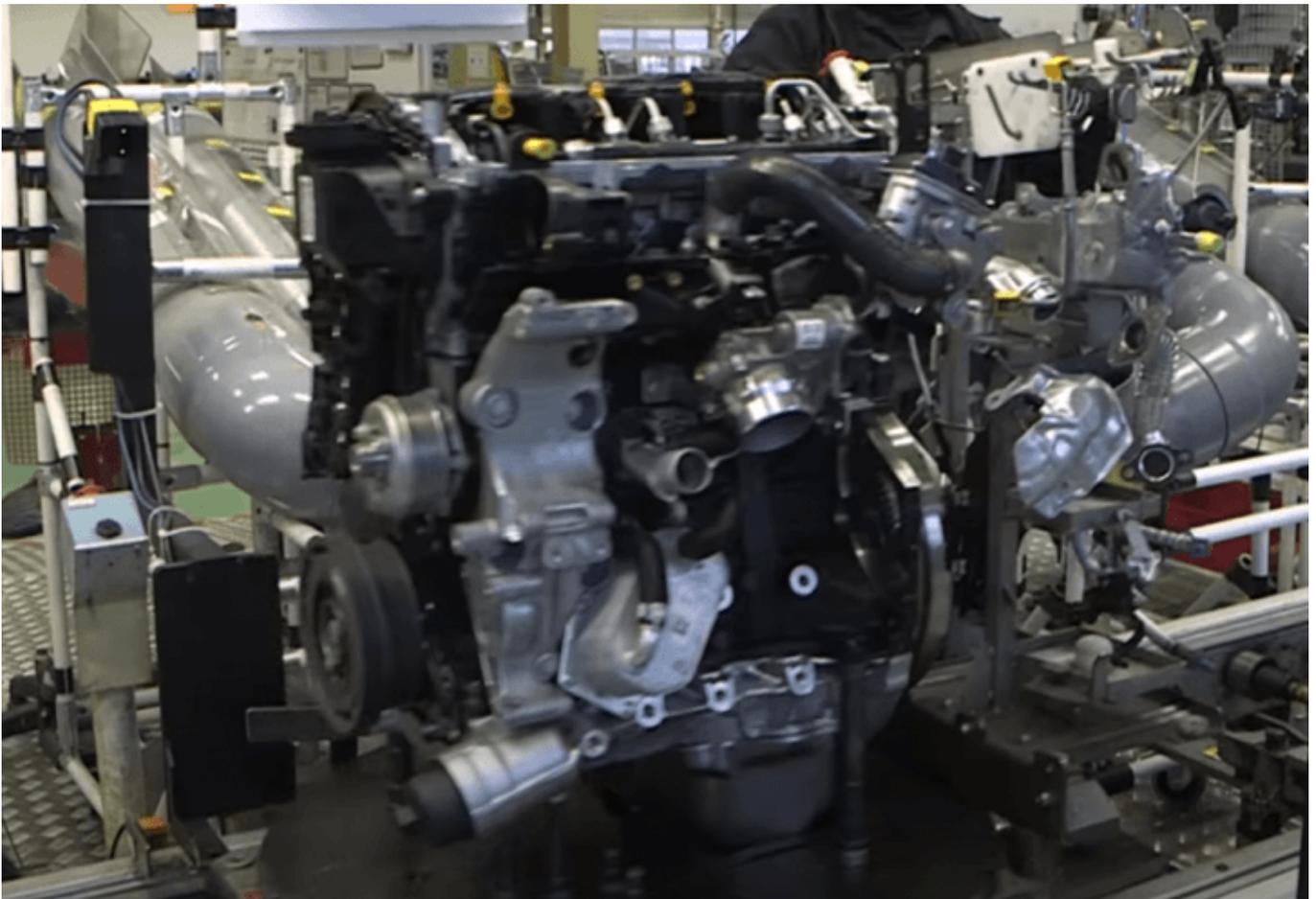
Analyse - 15/03/2023 - #Renault , #Volkswagen , #Bmw , #Hyundai , #Mercedes-Benz , #Stellantis , #Toyota

Pourquoi le "veto" à l'interdiction des moteurs thermique en 2035 n'est pas une surprise

Par Bertrand Rakoto

Vous êtes abonné

Offrir cet article



**Le "veto" de l'Allemagne pour bloquer l'interdiction des moteurs thermiques n'est qu'une demi surprise. La décision de la première économie européenne s'est prise avec le soutien de l'Italie, la Pologne et la Bulgarie. La réouverture du débat devrait faciliter les relectures initialement prévues pour 2024, puisque les discussions pourront avoir lieu sans nécessiter de détricoter des régulations.**

La décision de l'Allemagne, soutenue par la Bulgarie, l'Italie et la Pologne n'est qu'une demi surprise. En effet, le blocage du vote et de la validation de l'interdiction des moteurs thermiques

en Europe permet d'ouvrir de nouveau le débat sur le choix d'une technologie unique à l'heure où plusieurs solutions se font concurrence pour atteindre la neutralité carbone, objectif final.

Cette situation n'est pas surprenante en elle-même puisqu'il était écrit que des relectures étaient prévues en 2024 par l'Efficiency Energy Directive, **j'en parlais ici même à la fin de l'année dernière**. En revanche, la décision allemande met fin aux rêveries et permet d'éviter d'avoir à détricoter des réglementations l'année prochaine.

Les rumeurs parlaient de futures décisions visant à décaler les échéances comme repousser les interdictions de 2035 à 2040. Grâce à l'Allemagne, les débats peuvent reprendre et gagner du temps. Il devient urgent d'agir car de nombreux pays d'Europe ont passé la charrue avant les bœufs. Sans concertation ni plan de reconversion pour constituer une chaîne industrielle en Europe, les structures fiscales se sont précipitées pour contraindre les consommateurs à acheter des véhicules électriques. En conséquence, la Chine exporte de plus en plus vers l'Europe.

Dans le même temps, les Etats-Unis ont incité les constructeurs à produire en Amérique du Nord grâce à l'Inflation Reduction Act. L'Europe doit donc s'assurer de conserver un intérêt industriel et, pour cela, éviter de mettre tous ses œufs dans le même panier.

### **Le travers de la vue basse**

Le travers de la vue basse est une mauvaise habitude de l'industrie automobile qui pousse les exécutifs à prendre des décisions mondiales depuis le bureau où ils se trouvent. C'est de moins en moins un problème au fil des expatriations, des décentralisations et des consolidations comme celle de Stellantis où plusieurs centres de décision mènent à des développements produits appropriés à chaque principal marché.

Mais les mauvaises habitudes sont dures à perdre et une interdiction du véhicule thermique en Europe conduirait inévitablement à une focalisation forcenée sur cette technologie au dépend de toutes les autres qui seraient peu à peu abandonnées. Pourtant, il est parfaitement clair que l'électrification ne concerne principalement que la Chine, l'Europe et l'Amérique du Nord.

Les autres marchés où Mercedes-Benz, Renault, Stellantis, et Volkswagen sont pourtant très présents (BMW dans une moindre mesure n'ayant pas d'utilitaires pour l'Afrique et une gamme limitée pour les pays émergents) ne s'électrifient pas ou très peu. Les autres technologies neutres en carbone actuellement en phase de R&D pourraient aussi donner un bel avenir au moteur thermique avec des carburants de synthèse, des agro-carburants et des solutions de combustion d'hydrogène (Toyota et Hyundai Motors semblent prendre de l'avance sur le sujet).

Arrêter le moteur thermique en Europe pour se concentrer sur l'électrique aurait un impact direct sur les ressources attribuées à d'autres technologies et confinerait les constructeurs européens à ne plus s'adresser à terme qu'au marché des VEB. Dans l'état actuel des ressources disponibles et de la technologie, cela se résume à environ 30% des marchés chinois et nord-américain, si tant est que l'Europe puisse survivre avec uniquement des batteries.

Les coûts des matériaux et de l'énergie soulèvent également des doutes sur les capacités à pouvoir réellement alimenter un marché de 16 millions de véhicules neufs avec uniquement des VEB. Le cas échéant, cela pourrait contracter d'avantage le marché européen ou bien conduire à ce qu'il soit principalement alimenté de véhicules provenant de Chine.

L'Allemagne, l'Italie et la Pologne fabriquent respectivement 5 millions, 1 million et 600,000 véhicules chaque année, soit au total plus du tiers de la production européenne. Or, il est impossible de penser qu'une telle régulation n'impacterait pas les volumes de production puisque la chaîne d'approvisionnement européenne est très lourdement dépendante des capacités et imports chinois, y compris pour fabriquer des batteries (matériaux en premier lieu).

Le temps de mise en place d'une nouvelle chaîne de valeur dépasse 10 ans, et la montée en cadence pour une interdiction des véhicules thermiques en 2035 implique d'augmenter les dépendances, y compris avec des fabrications de batteries localisées en Europe. L'Europe est trop radicale, instable et fiscalisée pour être attractive et les investissements vont majoritairement vers d'autres marchés. Les 35 usines prévues pour la fabrication de batterie prouvent également un manque de consolidation pour un marché qui se fragmente alors que le ticket d'entrée est très élevé.

### **Un marché surrégulé et extrêmement vulnérable**

La pédagogie de la sanction a de l'avenir. En Amérique du Nord, les industriels sont incités à fabriquer sur place et au meilleur coût des véhicules électriques pour que les consommateurs soient en mesure de pouvoir les acheter d'ici quelques années. En Europe, les consommateurs sont sanctionnés fiscalement s'ils achètent des véhicules respectant pourtant les normes d'émissions en vigueur.

Par manque de concertation, les industriels tentent de comprendre où va le marché pour s'armer ou partir. Il faut admettre que les objectifs d'électrifications irréalistes ont déjà aboutis à trois reprises à des abandons (détaillés dans une précédente chronique). Il faut au contraire être ambitieux et réaliste pour ne pas échouer.

Si vous demandez à des collégiens de faire un devoir sur les coniques issu du programme de Terminale, le taux d'échec sera inversement proportionnel à celui des résultats du Bac. Pour avoir fait mes études en partie en France et en partie aux Etats-Unis, je retrouve exactement les schémas qui m'ont incité à venir terminer ma vie étudiante entre la Virginie et Cleveland. Je réagis mieux à l'apprentissage et l'encouragement qu'au bachotage et à la sanction.

De fait, la situation européenne devient assez intenable avec des objectifs qui sèment le doute chez les industriels, les énergéticiens et les citoyens. C'est à se demander comment les décisionnaires de la Commission européenne font leur calculs et prennent leur décision. Que le Parlement européen ait voté dans certaines directions s'explique plus facilement, pour avoir moi-même rencontré différents Ministres, ce sont des gens intelligents, mais souvent mal renseignés, soit parce qu'ils sont au contact d'ignorants dogmatiques, ou bien de personnes avec un agenda.

Il en résulte une fatigue de la part des industriels, le départ de plusieurs constructeurs, la réduction des capacités de production et le désinvestissement sont récurrents. C'est d'autant plus un problème pour l'Allemagne que le pays est un des leaders mondiaux en matière de machines et d'outils de production. Garantir les emplois industriels et l'accès à l'automobile pour les citoyens européens, il ne faut pas aller plus loin pour comprendre le choix de l'Allemagne.

Le soutien de l'Italie est également politique. Ceux de la Pologne et de la Bulgarie s'expliquent certainement plus par des questions de partenariat avec l'Allemagne pour la première et des infrastructures ainsi qu'un niveau de revenu des citoyens pour la seconde des deux nations.

Les réglementations européennes doivent prendre une pause, faire un pas en arrière et éviter de se jeter corps et âme dans une stratégie monotype qui, en cas d'échec, signerait la mort économique du continent.

La neutralité carbone ne doit pas être perdue de vue et d'ailleurs, elle a plus de chance de réussite à travers une palette de solutions technologiques qui ne souffriront pas de problèmes d'échelle. La décision de l'Allemagne intervient avant que l'Europe ne perde toute crédibilité pour les investisseurs extérieurs. Il est toujours plus facile d'avoir à réévaluer les moyens d'atteindre des objectifs donnés que de chercher à corriger une solution déjà en place dont le changement d'échelle pourrait assurer l'échec.

### Retour à la raison

Le silence relatif des pays européens n'est pas celui de la réflexion. Certains, comme la France, défendent des postures et cherchent également à montrer que les gouvernement feront machine arrière mais sans non plus perdre la face. Le silence marque le temps de la reprise d'un dialogue plus raisonnable et moins emprise de dogmatisme mono-technologie.

Au tournant de nombreuses transformations, il faut se poser les bonnes questions et la première de savoir si la réduction de l'impact environnemental de l'automobile doit passer par s'engouffrer dans une seule technologie avec des productions, des extractions et des investissements massifs. Ou bien de savoir s'il faut diversifier les solutions et réfléchir au-delà de la simple technologie des véhicules.

Si la dépollution de l'automobile pouvait se réaliser uniquement par l'adoption d'une technologie unique basée sur du lithium, il y aurait fort à parier que l'engouement serait général, avec des solutions évidentes depuis longtemps. Et dans ce cas, on pourrait alors douter des choix, par exemple, du Japon de développer les infrastructures, pour limiter les besoins automobiles au quotidien.

Au final, choisir l'électrique et penser que son adoption massive est la seule solution, quand les ressources viennent massivement d'autres régions du globe, où les méthodes d'extraction et de transport sont également une source de pollution, cela pourrait être assimilé à un grand bras d'honneur de l'Europe au reste du monde pour réduire la pollution chez elle dans l'espace Schengen sans se soucier de l'impact global pour la planète.

Et au fond, c'est peut-être aussi ce qui gêne certains écolos. Maîtriser les émissions nécessite de maîtriser la chaîne de valeur et d'imaginer des solutions globales. Ce n'est pas uniquement interdire les pots d'échappement pour éviter d'avoir à y fourrer des sondes. Pour paraphraser **Bob Lutz**, interdire le moteur thermique en Europe, c'est vouloir interdire l'obésité en ne vendant plus que du 38 dans les magasins de prêt-à-porter installés entre un kebab et un Quick.

Pour réussir la décarbonation de la mobilité individuelle, il est impératif de rester ouvert et de privilégier la multiplicité des solutions face à la diversité des besoins de mobilité. J'ai grandi

avec le Minitel et la télévision à pantoufle (faute de télécommande). Quarante ans plus tard, je parle à ma télécommande pour trouver un programme.

S'engouffrer dans une solution unique, c'est multiplier les chances d'échec et ignorer les technologies encore en phase de R&D. L'Allemagne, l'Italie, la Bulgarie et la Pologne veulent laisser la porte ouverte à ces choix. Il convient de les écouter et d'avancer plutôt que de commettre des décisions dont les conséquences ne sont pas maîtrisées.



Actualité précédente : Les sites web automobiles sont-ils prêts à proposer un parcours 100% en ligne ?

Actualité suivante : Marie Laloy, Aramisauto : "Un quart de nos clients réalisent leur parcours d'achat en ligne en toute autonomie"

