**Loi Climat et résilience : « Il sera crucial de s’engager dans la mobilité électrique pour le secteur automobile européen et pour les ménages modestes »**

[**Tribune**](https://www.lemonde.fr/idees-tribunes/)

Julia Poliscanova, Directrice e-mobilité de l’ONG Transport & Environment à Bruxelles

Diane Strauss, Directrice de l’ONG Transport & Environment en France

*Les deux responsables d’ONG écologiques Julia Poliscanova et Diane Strauss plaident pour que le gouvernement français profite de la décennie 2020 pour promouvoir les voitures électriques, la question n’étant plus de savoir si la transition doit avoir lieu, mais à quel rythme.*

Publié par Le Monde, le 2 avril21.

**Tribune.** La proposition du gouvernement d’interdire la vente des voitures les plus polluantes en 2030 est purement esthétique. La question de l’électrification des voitures mérite mieux. C’est un enjeu crucial de politique économique et de justice sociale. La France se doit de définir une trajectoire qui soit ambitieuse pour le climat, mais soutenable socialement.

Le gouvernement doit commencer par abandonner la logique de seuil d’émission promue dans le projet de [loi Climat et résilience](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/03/29/le-tres-conteste-projet-de-loi-climat-et-resilience-arrive-en-debat-a-l-assemblee-nationale_6074793_3244.html). Il s’agit de poudre aux yeux. En réalité, l’interdiction des [véhicules les plus polluants](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/10/projet-de-loi-climat-des-mesures-nombreuses-mais-pas-a-la-hauteur-des-ambitions_6069399_3244.html) concerne une faible part du marché automobile de 2030 (4 %). Les modèles concernés seront, par ailleurs, transformés en hybrides rechargeables et échapperont au coup de l’interdiction.

On sait, maintenant, que les hybrides rechargeables sont problématiques pour le climat. Souvent très lourds, ces véhicules émettent bien plus de CO2 sur la route que les quantités annoncées par les tests en laboratoires. Cette mesure est donc inefficace d’un point de vue climatique, mais aussi d’un point de vue industriel, car elle incite les constructeurs à s’engager dans une technologie controversée.

**Des ventes amenées à stagner**

Le gouvernement doit ensuite s’assurer de ne pas perdre la décennie 2020. Il sera crucial de s’engager dans la mobilité électrique à cette période, pour le secteur automobile européen, mais aussi pour les ménages modestes.

Lire aussi [Les voitures hybrides rechargeables pourraient rejeter jusqu’à douze fois plus de CO2 que ce qu’annoncent les constructeurs](https://www.lemonde.fr/climat/article/2020/11/23/climat-les-voitures-hybrides-rechargeables-en-accusation_6060744_1652612.html)

En effet, en 2030, les ménages modestes auront besoin d’accéder à des véhicules électriques peu chers à la suite de la mise en place des zones à faibles émissions dans les grandes villes. Il faut savoir que la grande majorité des ménages modestes achètent leurs voitures sur le marché de l’occasion (90 %). Mais l’offre de véhicules électriques sera-t-elle suffisante sur ce marché en 2030 ?

La réglementation européenne jouera un rôle déterminant. Si les gouvernements ne rehaussent pas les normes européennes de CO2, les ventes de véhicules électriques seront amenées à stagner pendant la décennie 2020. En conséquence, le marché de l’occasion de 2030 risque fort d’être saturé de SUV lourds, polluants et donc surtaxés. Les ménages modestes se tourneront alors vers des véhicules électriques neufs à bas coûts, produits sur d’autres continents, au détriment de l’industrie automobile européenne.

Lire aussi [« Les voitures électriques ne seront pas un âge d’or du nickel »](https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/03/31/les-voitures-electriques-ne-seront-pas-un-age-d-or-du-nickel_6075053_3232.html)

C’est pour éviter ce scénario catastrophe qu’il faut dès maintenant déployer des véhicules électriques européens qui viendront alimenter le marché de l’occasion. Cela implique une trajectoire nationale ambitieuse, en cohérence avec des normes européennes rehaussées.

**Des normes plus strictes**

En France, la priorité doit être donnée à l’électrification des [voitures de société](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/10/26/flottes-d-entreprise-les-voitures-electriques-de-plus-en-plus-competitives-a-l-usage_6057422_3234.html). Elles représentent près de la moitié des ventes de véhicules neufs chaque année. En électrifiant la totalité des nouvelles voitures de sociétés d’ici à 2027, on atteindrait 50 % de ventes de véhicules électriques. Cette mesure s’inscrit dans une trajectoire compatible avec une fin de vente du véhicule thermique au début de la décennie 2030, en ligne avec nos objectifs climatiques français et européens.

Lire aussi [« Dans le secteur des voitures électriques, le différentiel d’ambition politique entre l’Europe et la Chine est énorme »](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/30/dans-le-secteur-des-voitures-electriques-le-differentiel-d-ambition-politique-entre-l-europe-et-la-chine-est-enorme_5416396_3234.html)

Au niveau européen, la France doit jouer un rôle moteur dans la définition [de normes plus strictes pour les constructeurs](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/04/08/le-vehicule-electrique-pas-toujours-si-vertueux_6035982_3234.html), et cela avec ou sans l’Allemagne. La Commission a en effet rouvert le dossier des normes de CO2 dans le cadre du [« Green Deal »](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/09/16/climat-l-ambition-europeenne-revue-a-la-hausse_6052387_3244.html) et s’interroge sur une date de fin de vente en 2035. Des jalons intermédiaires, en 2025 et en 2027, permettraient de sécuriser l’offre de véhicules européens tout au long de la décennie. Certains constructeurs pionniers, comme Ford Europe et Volvo s’alignent d’ailleurs avec ces objectifs et annoncent [la fin de la production de véhicules thermiques](https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/02/10/industrie-automobile-la-longue-marche-vers-la-fin-du-moteur-a-combustion-a-commence_6069438_3234.html) d’ici à 2030.

La question n’est plus de savoir si la transition doit avoir lieu, mais à quel rythme. L’enjeu central pour réussir cette transition sera d’anticiper ses effets sur l’emploi. Il faudra travailler au niveau local pour proposer une reconversion sereine à tous les employés de la filière du moteur thermique. Certains bassins d’emploi doivent d’ores et déjà se projeter dans des secteurs alternatifs, comme l’économie circulaire. Nous avons douze ans pour identifier les besoins de reconversion, pour réorienter les territoires et former la main-d’œuvre de demain.

Lire aussi [Une centaine de nouveaux modèles de voitures 100 % électriques en 2021](https://www.lemonde.fr/m-styles/article/2021/01/05/automobile-2021-annee-electrique_6065223_4497319.html)

Les organisations non gouvernementales et les syndicats travaillent dur à cette tâche. La [Fondation Nicolas-Hulot](https://www.fondation-nicolas-hulot.org/automobile-et-virage-vers-lelectrique-quelles-perspectives-pour-lemploi/) et la CFDT font un travail d’identification des métiers à risques et de cartographie des besoins. Les pouvoirs publics, plutôt que de débattre de seuils inefficaces, feraient mieux de se mobiliser sur cet enjeu. C’est en planifiant la trajectoire d’électrification de la décennie à venir que la France pourra répondre au mieux aux enjeux climatiques, sociaux et industriels de cette transition.

Julia Poliscanova(Directrice e-mobilité de l’ONG Transport & Environment à Bruxelles) et Diane Strauss(Directrice de l’ONG Transport & Environment en France)