

Carlos Tavares, le patron de Stellantis, invente l'antilobbying

Sophie Fay

Le PDG du groupe automobile veut pousser ses idées au grand jour en organisant un Forum sur la liberté de mouvement

Carlos Tavares l'avait promis, il l'a fait. Mercredi 29 mars, à 14 h 30, se tiendra en ligne la première réunion de son Forum sur la liberté de mouvement, « *une réunion annuelle de contributeurs engagés à identifier la façon d'apporter une mobilité propre, sûre et abordable pour la société et faire face aux enjeux du réchauffement climatique* ». Leur mission : « *Résoudre les problèmes, dans une approche basée sur des faits.* »

Qui sont les contributeurs ? Potentiellement, tout le monde. Le forum, qui se tiendra entièrement sur Internet, est ouvert à tous. Il suffit de s'y inscrire. Le patron de Stellantis a choisi de coprésider son conseil avec Sobel Aziz Ngom, directeur général du Consortium Jeunesse Sénégal. Autour d'eux, ils ont convié cinq experts : Massimo Ciuffini, un architecte chargé de la mobilité au sein de la Fondation pour le développement durable à Rome, François Gemenne, spécialiste des migrations et coauteur du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Kristina Lund, PDG du fournisseur américain d'énergie AES, Reema Nanavaty, directrice de l'Association indienne des femmes auto-entrepreneurs, et Jaehak Oh, président de l'Institut du transport coréen.

Ce nouveau lieu de débat est un animal institutionnel à part. Le 13 juin 2022, M. Tavares annonçait que Stellantis quittait l'Association des constructeurs européens d'automobiles, pour créer ce forum. Cinq jours après le vote par le Parlement européen du texte interdisant la vente de moteurs thermiques en Europe après 2035.

Débattre avec les citoyens

Aux yeux du patron du quatrième groupe automobile mondial, le lobby européen, encore paralysé par le « dieselgate », a été incapable de convaincre les eurodéputés qu'ils prenaient le problème par le mauvais bout. Il veut donc sensibiliser l'opinion à sa manière.

Le bon ordre pour décarboner l'automobile, répète-t-il chaque fois qu'il rencontre la presse, aurait été que l'Europe développe d'abord la production d'électricité verte, ou au moins décarbonée, puis qu'elle crée une infrastructure de recharge pour voitures électriques, et ensuite seulement, qu'elle interdise la vente de voitures thermiques. Tant pis si cela prenait vingt ans. Entre-temps, les automobilistes auraient continué à acheter des moteurs moins polluants que ceux des vieilles voitures qui dans certains pays, se rechargent à l'électricité fournie par des centrales à gaz, voire à charbon, et qu'ils vont conserver trop longtemps avant de pouvoir acheter des voitures électriques encore trop chères.

Stellantis réaffirme qu'il vendra 100 % de voitures électriques en Europe en 2030, mais Carlos Tavares s'inquiète : si des citoyens ne peuvent pas changer leur voiture, à cause du prix, c'est risqué pour la démocratie. Il répète : « *Sans liberté de mouvement, il n'y a pas de démocratie.* » La question sur laquelle les experts choisis par le Forum sur la liberté de mouvement sont invités à plancher est donc : « *Dans un monde décarboné, la liberté de mobilité ne sera-t-elle accessible qu'à quelques privilégiés ?* »

Après un appel d'offres auprès de cabinets de conseil, Stellantis a choisi de confier l'organisation de ce forum à Wavestone, un concurrent de McKinsey. C'est Cédric Baecher, fondateur de Nomadeis, une petite société de conseil sur les questions de responsabilité sociale et environnementale des entreprises, rachetée par Wavestone, qui pilote l'exercice. M. Baecher s'était déjà occupé des relations de PSA avec ses « *parties prenantes* », notamment les ONG qui suivent les questions de mobilité et d'environnement. Le consultant travaille aussi pour la Plate-forme automobile, qui regroupe les constructeurs français, dont Stellantis.

Avec ce forum, M. Tavares voudrait faire participer les citoyens au débat et pas seulement les ONG environnementales. Cédric Baecher reconnaît que c'est un « pari » et que le patron change de registre : *« Nous sommes dans une thématique plus politique que celle de la mobilité durable. Nous voulons comprendre si l'on doit se préparer à l'idée de restreindre la liberté de mouvement, la réserver à une élite pour pouvoir atteindre les objectifs de réduction d'émissions. »*

Ce pari a intrigué François Gemenne. Directeur de l'Observatoire Hugo consacré aux migrations environnementales à l'université de Liège, en Belgique, le politologue, qui a participé à l'avant-dernier rapport du GIEC, précise que sa participation est bénévole et qu'il n'a pas touché de défraiement : les réunions ont eu lieu en visioconférence. *« On n'a pas si souvent l'opportunité de discuter avec un grand patron de l'automobile. Or, ce secteur n'est pas le plus facile à décarboner »,* dit ce vulgarisateur des rapports du GIEC.

Il ne craint pas la récupération car ses positions sont connues : *« La grande cause de ma vie, c'est l'ouverture des frontières. Je vais chercher des alliés partout où je peux. Je ne voudrais pas que la décarbonation amène des restrictions à la liberté de mouvement internationale. Dit brutalement, entre le changement climatique à 4 degrés et des frontières fermées, je choisis le réchauffement climatique »,* assume ce conférencier, qui dit combattre le localisme cher au Rassemblement national.

« La lutte contre le réchauffement climatique n'est pas un but en soi, c'est un moyen pour garder la Terre habitable et elle ne le sera pas si on ne peut pas se déplacer plus loin qu'un trajet en train couchette. S'il ne faut garder le pétrole que pour une seule chose, ce serait les voyages en avion », estime le spécialiste des migrations, qui s'intéresse moins à la voiture.

Après les attaques de M. Tavares contre l'Europe lors du Mondial de l'auto en octobre 2022, les ONG, gardent leur distance vis-à-vis de cette démarche. Seul Gabriel Plassat, fondateur de la Fabrique des mobilités, ancien ingénieur chez PSA et organisateur d'eXtreme Défi, le concours de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie pour inventer un véhicule électrique léger, a accepté de faire partie d'un panel d'experts. Certains voient une dérive populiste dans la démarche du patron, qui court-circuite élus et corps intermédiaires. D'autres une vision libertarienne d'un patron n'appréciant pas les normes des Etats.