

Le véhicule électrique entre paillettes et réalité

lundi 8 mars 2010, par [VESSILLIER Jean-Claude](#) (Date de rédaction antérieure : 8 mars 2010).

Le véhicule électrique serait-il le remplaçant du véhicule à moteur à essence et l'industrie automobile aurait-elle trouvé dans cette solution technique le remède à sa crise ? Passés les discours paillettes, il ne faut pas ruser avec les faits : l'industrie capitaliste de l'automobile est engagée dans une phase de restructuration de réorganisation au plan mondial sans que les termes d'un nouvel équilibre aient été trouvés et l'issue ne se trouvera pas dans l'application de simples solutions techniques

1. Pour les principaux constructeurs automobiles, le véhicule électrique n'est aujourd'hui qu'un petit secteur d'activité potentielle, et cela rapporté à la taille de cette industrie au plan mondial.

Les prévisions à l'horizon de dix à quinze ans varient de 1 à 4 : Renault affirme publiquement que les ventes de voiture électriques représenteraient en Europe 10% du total des ventes de voitures neuves, PSA se prononce pour la moitié avec 5% et les constructeurs allemands annoncent le pourcentage de 2,5%. Entre ces chiffres, il n'est pas question de trancher. Constatons seulement qu'il n'y a pas de consensus au sein de l'industrie automobile et que les constructeurs français sont parmi les pronostiqueurs les plus optimistes quant à l'avenir du véhicule électrique.

Mais surtout, même pour ces plus optimistes, le véhicule électrique ne représenterait qu'une faible partie de la production de voitures neuves, et une part encore plus « minuscule » des véhicules réellement en circulation. Prenons les chiffres en sens inverse, avec l'hypothèse Renault la plus favorable, 90% des voitures produites dans quinze ans seraient encore à moteur à essence, et 97% des voitures circulant en Europe seraient encore à moteur essence ou diesel. Voilà ce que promettent les constructeurs automobiles, y compris ceux qui comme Renault louent des spots publicitaires pour vanter le véhicule électrique.

2. Il n'y pas aujourd'hui de solutions « véhicule électrique » qui permettraient au capital investi d'augmenter son profit par rapport aux productions actuelles.

Les perspectives limitées du véhicule électrique sont celles d'une industrie à la recherche des meilleures façons de préserver, voire d'augmenter ses profits. Mais il ne sert à rien de jouer les bons conseillers qu'ils soient roses, verts ou rouges : un industrie capitaliste ne produit que ce qui lui rapporte des profits. Et ce n'est pas garanti dans le cas d'une généralisation hypothétique de la production de véhicules électriques.

En effet, dans les conditions d'aujourd'hui, le véhicule électrique n'est pas simplement une « auto mobile » dont on se contenterait de changer le moteur, d'un moteur à essence vers un moteur électrique. Les possibilités d'utilisation ne sont pas les mêmes compte tenu des capacités, du poids et du coût des batteries appelées à se substituer au moteur à essence. : le véhicule électrique envisagé aujourd'hui serait beaucoup moins polyvalent ne permettant que des déplacements inférieurs à 200 km.

Ainsi, aujourd'hui un véhicule électrique continue d'être plus cher à produire qu'un véhicule à essence et pour des possibilités d'utilisation inférieures. Les données communément admises indiquent un sur coût de 50 à 60% par rapport à un véhicule conventionnel équivalent, cet surcoût étant lié aux batteries

L'industrie automobile paye là un siècle de développement exclusivement tourné vers le moteur à essence et le pillage de la ressource pétrole dans les parties du monde où elle était disponible. Et l'alternative, au début de l'automobile, existait entre pétrole et l'électricité : le pétrole l'a emporté certes pour son rendement énergétique tel qu'il était estimé à l'époque, mais aussi pour des facteurs économiques et géopolitiques. C'est bien le cumul de ces facteurs qui détermina le futur essor du moteur à pétrole.

Pendant un siècle, les immenses profits accumulés l'industrie automobile ont servi d'une part à satisfaire propriétaires, actionnaires et d'autre part à perfectionner les techniques des moteurs à essence et diesel. Ils ont eu des dizaines d'années pour préparer la suite de l'après pétrole. Cela fait cinquante ans que tous les bureaux d'études des constructeurs automobiles ont des projets de véhicules « non pétrole » mais il n'y eut jamais les investissements nécessaires pour permettre leur industrialisation. Pas de raison « technique », mais des critères économiques et financiers sont la cause de ces choix. Pas de complot non plus, mais l'application brutale sur le long terme des contraintes du capital.

3. L'automobile électrique n'est pas une solution « écologique ».

On entre dans l'une des dernières étapes de la course en aveugle vers la date où le pic maximum de production mondiale de pétrole sera atteint. L'enjeu du réchauffement climatique devient de plus en plus clairement ressenti par les « opinions publiques » au sens large, mais plus précisément par le mouvement social.

Dans ces conditions nouvelles, la solution de la voiture électrique, comme une alternative à l'usage de la voiture à moteur à essence, peut retrouver un regain d'intérêt. Engin silencieux et « propre », il peut être badigeonné de vert. Pour le silence, rien à redire et c'est un avantage incontestable. Pour la propreté de l'énergie, et sa capacité à remplacer le pétrole, c'est un mensonge certain. L'électricité ne coule pas « de source » et doit, bien sûr, être produite.

Dans la plupart des pays du monde, la source principale de la production d'électricité est constituée de centrales thermiques fonctionnant au charbon ou au pétrole. L'utilisation de véhicules électriques n'entraînera donc aucune diminution de la consommation d'énergie polluante et non renouvelable, et déplacera seulement les lieux géographiques d'émission.

Ainsi, le bilan carbone du véhicule électrique n'est pas systématiquement à son avantage. Par exemple, si l'électricité est produite par une centrale nucléaire, éolienne ou hydraulique, le véhicule présente un bilan CO₂ de l'ordre de 11 g de CO₂/km. Mais lorsqu'elle est produite à partir d'une centrale à charbon ou au fioul, son bilan passe à 253 g de CO₂/km. Ce qui est bien supérieur à la moyenne des véhicules thermiques actuels qui présentent un bilan CO₂ de 161 g de CO₂/km

La France est le pays où la plus grande part de l'électricité produite l'est grâce à l'énergie nucléaire. Un développement important de l'utilisation de véhicules électriques exigerait de revoir à la hausse le nombre de centrales nucléaires. Ce qui serait économisé en pétrole devrait être compensé par la construction de nouvelles centrales nucléaires.

Le lobby électro nucléaire français évalue, dans le cas d'un parc en France de un million de véhicules électriques (c'est-à-dire 3% du total des voitures en circulation), le besoin annuel en

énergie à près de 12 terawatheures, soit l'équivalent d'un EPR supplémentaire. C'est donc un EPR supplémentaire à mettre en chantier pour la circulation de seulement 3% du parc automobile !

La couverture de seulement la moitié du parc automobile supposerait l'investissement d'une quinzaine d'EPR : c'est évidemment hors du domaine du possible. L'alternative à la voiture à essence n'est pas dans la généralisation des véhicules électriques.

Et dans ce bilan global, il faut aussi citer les composants des batteries. Aujourd'hui, les batteries au lithium apparaissent les plus prometteuses C'est aujourd'hui, à l'échelle de la planète, une ressource non renouvelable concentrée dans quelques pays seulement : le Chili, les lacs salés de la Bolivie (un tiers des réserves mondiales actuellement prouvées) et du Tibet sont parmi les zones les plus riches du monde en lithium. Et c'est dorénavant déjà la course pour obtenir des droits d'extraction : le groupe français Bolloré, notamment, est en concurrence avec le sud coréen LG et les japonais Mitsubishi et Sumitomo.

4. Pas d'automobile électrique sans de nouvelles subventions publiques à l'industrie automobile et aux riches acheteurs !

Même si cela sera très loin d'une généralisation, dans les années qui viennent, des voitures électriques seront produites en nombre plus important qu'aujourd'hui et elles « cohabiteront » avec la majorité des autres automobiles encore en circulation.. Les constructeurs automobiles, ces grands défenseurs de l'économie de marché et de la compétitivité, n'envisagent pas ce premier développement des véhicules électriques sans subventions publiques.

Le président de Renault, Carlos Ghosn, a été très clair en septembre 2009 : *« C'est simple, nous n'irons pas dans les pays où l'on n'est pas intéressé par l'électrique et pas prêt à mettre en place les incitations nécessaires. Nous sélectionnons les pays en fonction de l'intérêt que nous observons »,* a-t-il ajouté, citant Israël, le Danemark, le Portugal, les États-Unis et le Japon. *La voiture électrique n'est pas seulement une approche de constructeur automobile, il faut avoir la combinaison d'un constructeur et d'une municipalité ou d'un gouvernement. Le segment zéro émission devra être subventionné au début, notamment pour rendre le prix des modèles attractifs »*

Subventions publiques et privatisation des profits : le « deal » proposé explicitement par le président Renault est celui de toutes les entreprises automobiles. Le véhicule électrique est saisi comme une opportunité pour syphonner des fonds publics. Et cela se manifeste particulièrement pour l'usine Renault de Flins où le tintamarre créé par le ministre de l'industrie a aussi été l'occasion pour Renault de renégocier à la hausse les subventions pour l'implantation d'une ligne de production de véhicules électriques.

Partout des subventions à l'achat sont envisagées. D'ores et déjà, la Grande-Bretagne a prévu une remise de 2.500 à 6.000 euros à partir de 2011 pour l'achat d'une voiture électrique ; la Chine, 6.500 euros ; le Japon, 11.000 euros ; et la France, jusqu'à 5.000 euros pour l'achat d'une voiture hybride ou électrique.

Ce qui est en cause, ce sont les dépenses publiques pour qui et pour quoi. On a connu en 2009 la prime à la casse qui a représenté 600 millions d'euros de subventions avec comme conséquence une augmentation de l'activité des constructeurs, mais hors de France, et un résultat négligeable sur le volume de pollution engendré par la circulation automobile. N'y-a-t-il pas d'autres priorités pour les transports, que des subventions à l'appropriation de voitures électriques individuelles dont le prix, même subventionné, les réserveront aux fractions les plus aisées de la population ?

L'un des véhicules électriques les moins chers, et encore virtuel puisqu'il s'agit du projet Heuliez,

est proposé au prix de 17 900 euros TTC, c'est à dire 12 900 euros compte tenu de la prime gouvernementale de 5000 euros. Et cela pour un petit véhicule de trois places, d'une autonomie de 80 à 100 km avec une vitesse limitée à 110 km/h.

5. Automobile individuelle électrique ou priorité aux transports collectifs.

Dans une organisation de transports répondant aux véritables besoins de déplacement, il y aura encore place pour des moyens de transport individuels remplissant des manques que les transports collectifs ne pourront pas tous satisfaire.

Mais encore faut-il avoir la volonté politique de développer les transports collectifs, d'investir dans la recherche et la mise en service de nouveaux moyens. Aujourd'hui c'est la logique des marchés, de la privatisation et de la rentabilité financière qui est aux postes de commande pour définir présent et avenir des transports. Pour l'ordre social dominant, les limitations de l'usage de la voiture individuelle, rendues nécessaires et probables par la crise écologique, se font à coups de péages et de taxes. Ces restrictions fondées sur l'argent aggravent encore plus la ségrégation sociale de l'espace et de l'usage des moyens de transport. Aux riches des centres urbains la mise à disposition de véhicules électriques rares et chers, aux manants des banlieues et des campagnes des autoroutes embouteillées et des transports collectifs dégradés.

Oui il y a un enjeu social très concret : des subventions de 5000 euros par voiture pour permettre aux plus riches d'acheter ou louer un véhicule électrique, ou une priorité effective aux transports collectifs sortis de l'univers marchand en les rendant gratuits pour tous les déplacements urbains et régionaux.

L'espace tel qu'il a été aujourd'hui organisé s'inscrit dans le « dur » des conditions de vie pour une longue période, avec des longs déplacements pour aller travailler ou se distraire. Cela impose la mise en place de véritables moyens de transport collectifs et semi-collectifs, à définir et à contrôler par la population elle même. Ce sera cette priorité effective aux transports collectifs qui permettra un dépérissement de l'usage de la voiture. Et ces moyens de transport à inventer et à industrialiser, il faudra bien les produire. Partir des besoins sociaux, c'est cela qui fonde une production « utile » fonctionnant à l'endroit et non à l'envers comme ceux qui produisent et exploitent avec comme seuls indicateurs performance et profit.

Il faut tenir les deux bouts de la chaîne : oui à un contrôle démocratique sur l'usage et la définition des moyens de transport, mais simultanément oui au droit de regard des travailleurs sur les comptabilités maquillées, sur l'organisation et les finalités de la production. L'un ne va pas sans l'autre. Et nul doute que pour atteindre de tels objectifs, une confrontation est obligatoire avec ceux qui décident en propriétaires ou gérants des grands moyens de moyens de production.

Jean-Claude Vessilier

P.-S.

* Paru sur www.npa-auto-critique.