Pierre Nicolas, technocentre Renault

**Pourquoi nous défendons un mix énergétique Electrique/thermique**

Comme l’a dit Jean-Philippe, nous défendons en commun avec les ONG écologistes la production de petits véhicules électriques abordables en France à l’image des kei-cars au Japon.

Les 2ème voitures, c’est déjà un tiers du parc, plus de 10 millions de voitures rien qu’en France. Pour cet usage, de petites batteries suffisent. S’il y avait une offre de petits véhicules, les économies de carburant pourraient suffire pour financer les mensualités de prêts à taux zéro. Ce serait possible pour la plupart des gens. En dehors des grands centres urbains, il y a en moyenne une voiture par actif dans les ménages avec au moins un actif, y compris pour les ménages modestes. Et 2 actifs = 2 voitures. Ce marché des petites voitures serait déjà un débouché très important pour l’industrie automobile et un moyen de décarboner l’automobile plus rapidement.

Pour les voitures familiales et les longs trajets, c’est plus compliqué. Notre approche est de partir des besoins.

L’usage quotidien représente 80% des kilomètres parcourus en voiture. Les longs trajets n’en représentent que 20%. Un ménage modeste fait en moyenne deux voyages longue distance en voiture par an, tandis qu’un ménage aisé en fait 8, soit 4 fois plus.

Sur les 20% de kilométrages longs trajets, la moitié est faite par seulement un quart des ménages. Pour faire ces longs trajets en voiture électrique, il faut des véhicules avec des batteries importantes, et plus de matières premières, donc des véhicules plus lourds et plus chers. Les ménages aisés peuvent amortir ces batteries importantes sur plus de longs trajets, et ils ont aussi les moyens de se les payer (ça tombe bien !). D’ailleurs, il n’est pas forcément utile de les subventionner en priorité comme c’est le cas aujourd’hui, car ce sont surtout ces ménages (aisés) qui achètent des voitures électriques et bénéficient des subventions.

Par contre, nous pensons qu’il ne faut pas imposer le 100% électrique à tout le monde. Et que de toute façon cela ne marchera pas. Tous les ménages doivent pouvoir accéder à une mobilité automobile peu carbonée pour pouvoir décarbonée l’automobile, pas seulement les ménages aisés. Et c’est une question de justice.

Qu’est-ce que nous proposons ?

A terme, tout le roulage quotidien, soit 80% des km parcourus en voiture, doit pouvoir être électrique. Pour le roulage longs trajets, soit les autres 20%, cela peut être une moitié en électrique et une moitié en thermique.

Aujourd’hui, il y a environ 10% de biocarburants dans les carburants, et c’est une filière industrielle et agricole importante en France. Les longs trajets, c’est 20% des km parcourus en voiture, donc la moitié cela fait 10% aussi. Donc cela tombe bien ! Les biocarburants actuels suffisent pour faire la moitié du kilométrage longs trajets. Un véhicule familial avec une petite batterie, un moteur électrique et un petit moteur thermique peut rouler en tout électrique au quotidien et en E85 pour les longs trajets. Aujourd’hui, sauf exception, les véhicules hybrides rechargeables sont des SUV de plus de deux tonnes pour des ménages aisés qui, en plus, souvent ne les rechargent pas. S’il y avait une offre adaptée, elle serait plus abordable, car sur un hybride rechargeable, le surcoût du moteur thermique est plus que largement compensé par la baisse du coût de la batterie, par rapport à un gros véhicule 100% électrique à grande autonomie.

Ce scénario conduit à environ :

* Un tiers de petits véhicules électriques ;
* Un petit tiers de véhicules électrique à grade autonomie pour ceux qui font beaucoup de longs trajets ;
* Et un gros tiers de véhicules avec un moteur électrique et un moteur thermique pour ceux qui en font moins.

Dans ce scénario, 90% du roulage est électrique, 10% en E85.

La différence, par rapport au scénario 100% électrique qui ne marche pas, c’est que :

* Ce scénario-là marche ;
* Il donne un avenir industriel au moteur thermique ;
* Il a un meilleur bilan environnemental (moins de CO2 de fabrication de batterie) ;
* Il permet de décarboner la mobilité automobile rapidement ;
* Il permet aussi de décarboner la mobilité automobile pour tout le monde et pas seulement pour les ménages aisés.

Notre objectif n’est pas seulement de combattre la casse sociale.

Il est aussi de redonner une dynamique à la filière automobile et à l’emploi, par la production de masse de véhicules populaires, comme à la grande époque de l’industrie automobile française.