

« L'Europe peut rivaliser avec la Chi

Lors de sa venue vendredi à Nersac (16) sur le chantier de l'usine pilote de batteries du futur, Carlos Tavares, le PDG de Stellantis, qui regroupe PSA et Fiat-Chrysler, a accordé une interview à « Sud Ouest ». Il décrypte les enjeux du véhicule électrique

Nicolas César
n.cesar@sudouest.fr

Vous avez longtemps été sceptique quant à la voiture électrique, avez-vous changé d'avis ?

Non pas du tout, mais la décision de mettre un terme aux moteurs à combustion et d'aller vers le véhicule électrique a été prise par les États. En tant que PDG de Stellantis, mon rôle est de faire en sorte que cette transition, dont la vitesse est imposée par la réglementation européenne, se fasse de la manière la plus sociale possible et que notre entreprise soit la plus compétitive dans le secteur. Nous commençons donc à organiser le transfert des effectifs vers la production des cellules de batteries.

Et cela se fait en France (avec une usine pilote à Nersac, en Charente, dans le cadre du projet européen d'« Airbus des batteries » et une « Gigafactory » à

Mais, cela ne sera pas simple de reclasser le personnel dédié au véhicule thermique vers la voiture électrique ?

Cela va permettre aux personnes intéressées par un transfert dans la Gigafactory de se doter de nouvelles compétences. Cela suppose un effort intellectuel. J'espère qu'il y aura de la curiosité. La production de l'usine géante de batteries du futur à Douvrin d'ACC (coentreprise créée en 2020 par Saft, filiale à 100 % de Total, par le groupe PSA et sa filiale Opel) ne débutera pas avant le deuxième semestre 2023. Nous sommes responsables, nous anticipons cette transition pour le personnel vers cette technologie d'avenir dès aujourd'hui. Avec une dynamique de relocalisation très forte. Le problème est que la voiture électrique nous est imposée brutalement par les États. Il ne faut pas nous demander d'être des magiciens. Nous ne le sommes pas.

Pourquoi critiquez-vous autant le choix des États de se tourner vers le véhicule électrique ?

En tant que citoyen, je me pose des questions sur les raisons qui font que personne ne parle du cycle de vie de la voiture électrique (elle a un impact plus fort que le véhicule thermique à la production, NDLR), ne pose de questions sur la densité du réseau de bornes de recharge et sur son empreinte carbone. Ou encore sur le remplacement des 457 milliards d'euros de recettes fiscales liées aux énergies fossiles en Europe. La question la plus délicate est comment faire pour que le véhicule électrique soit abordable au plus grand nombre.

Il manque aussi aujourd'hui une filière



Carlos Tavares est le patron du nouveau groupe automobile, Stellantis, qui fédère PSA et Fiat-Chrysler. ERIC PIERMONT / AFP

« Il faut avoir une vision à 360 degrés sur le véhicule électrique. »

Douvrin, dans les Hauts-de-France, NDLR). Alors que jusque-là, cette fabrication était réalisée en Asie.

Nous relocalisons une activité à forte valeur ajoutée, qui représente 40 % du prix des voitures électriques. L'Europe a les moyens de rivaliser avec la Chine dans ce domaine. Actuellement, déjà 30 % de nos véhicules neufs (une trentaine de modèles au total) en vente au sein du groupe Stellantis sont électriques.

pour recycler ces batteries...

C'est une question qu'il faut poser aux ONG (Organisations non gouvernementales) très critiques quant à la voiture thermique. Tout comme celle sur l'empreinte carbone du véhicule électrique et des matériaux rares utilisés pour fabriquer les batteries... Sans parler du poids de la voiture, qui est alourdie de 300 à 500 kilos. Ou

encore de l'accessibilité des véhicules électriques neufs aux citoyens, en raison de leurs prix. C'est un enjeu démocratique.

Il faut avoir une vision à 360 degrés sur le véhicule électrique. L'espace-temps de cette transition se réduit de plus en plus. L'Union européenne va encore durcir la réglementation à l'horizon 2030 (depuis le 1^{er} janvier 2020, chaque

constructeur ne doit pas dépasser un plafond d'émission de CO2 par véhicule de 95 grammes par kilomètre pour les voitures légères, sous peine de s'exposer à une lourde amende de 95 euros par gramme de CO2 en excès). C'est pourquoi j'appelle à une coordination européenne sur le sujet, en particulier sur la durée des incitations fiscales éta-

« C'est le comportement d'achat qui est le vrai

Centralien comme le patron du groupe Stellantis, Laurent Castaignède a également passé de longues années chez Renault. Mais c'est une vision pour le moins dissonante de l'automobile de demain que défend cet ingénieur bordelais

Véhicules bridés, autonomes et bientôt tous équipés de mouchards, telle est la promesse faite par certains pour ramener à la maison - comme à la raison - les fous du volant que nous serions tous en puissance. Ne vaudrait-il pas mieux compter sur la contrainte technique plutôt que sur l'évolution paisible de nos mœurs automobiles ?

« En réalité, davantage que la conduite, c'est le comportement d'achat qui est aujourd'hui le vrai problème, balaye Laurent Castaignède. Un acte égoïste, où chacun pense ostentation et confort personnel. Avec toujours plus de SUV, on remplit nos villes de petits chars d'assaut. Certes, en cas

d'accident le risque de dommages faiblit, mais c'est au détriment de celui que vous tamponnez. »

Des ambitions débridées. Un mois tout juste après que Renault a juré vouloir brider ses véhicules à 180 km/h, le supposé coup de tonnerre ne semble qu'un coup de com' dans l'eau. Quand la vitesse en France ne peut de toute façon dépasser le 130 à l'heure, « le ridicule est dans la déclaration », note sans détour celui qui fut aussi dix années durant au service de la marque au losange. C'est à l'Est que lui et d'autres attendent vraiment du nouveau. « Rien ne changera tant qu'une partie des autoroutes

allemandes ne sera pas soumise à la limitation de vitesse. » Seule façon, pense-t-il, de stopper cette course à l'échaloire entre constructeurs désireux d'afficher toujours davantage de puissance sous le capot.

Signe extérieur de richesse. La voiture le restera comme « une évidence », assure l'ingénieur bordelais. « Ce qu'il faut, c'est réussir à canaliser cette envie assez humaine autour d'options qui ne seront ni la vitesse, ni le gabarit. La voiture est un vêtement, mais lorsque vous en achetez un pour montrer que vous êtes costaud, vous ne choisissez pas une cote de mailles. » Tirillés entre la volonté de plaire et celle de bien

faire, les Français pourraient-ils également profiter du déconfinement pour réédifier l'auto en symbole ultime de liberté ? « Non, mais j'imagine que la crainte du risque sanitaire et l'agoraphobie dans les transports en commun n'inciteront guère à nous en passer. »

Voiture autonome, la panacée ? Conque pour nous guérir de tous les maux comme autrefois ces voitures volantes que nous imaginions dans le ciel de l'an 2000, il ne s'agirait que d'une vraie fausse bonne idée. Et même une « catastrophe à la fois sociale et environnementale » aux yeux du chercheur. « Sociale, parce que beaucoup d'emplois de chauffeurs se-

raient supprimés. Écologique, puisque cela engendrerait énormément de trajets supplémentaires. Avec une voiture dans laquelle vous pouvez travailler, dormir ou manger, l'embouteillage ne fera plus peur et l'on jettera alors plus de monde et de pollution sur les routes. Pour autant je ne crois pas que le véhicule autonome ait un avenir aussi radieux qu'annoncé. Ou bien alors dans cent ans et dans un régime quasi dictatorial. Mais si l'on y parvient, ce sera dantesque. »

Sylvain Cottin

Laurent Castaignède est l'auteur de « Air-vore ou la face obscure des transports ». Ed. Ecosociété, 2018

ne sur les batteries électriques »



Peut-on convertir le parc automobile existant ?

Les véhicules électriques et les hybrides rechargeables neufs sont de plus en plus nombreux. Comment peut-on hâter la conversion du parc existant ?

Si l'on en croit les promoteurs du véhicule électrique et de l'hybride rechargeable, les indicateurs passent au vert. Au mois d'avril, la part des deux catégories était de 12 % sur le marché du neuf avec plus de 21 500 immatriculations en un mois. 86 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été écoulés en quatre mois, depuis le 1^{er} janvier, un peu moins de 8 000 pour la Nouvelle-Aquitaine. Ces chiffres confirment ceux de 2020 : avec 195 000 immatriculations, l'électrique sous toutes ses formes décolle enfin.

S'attaquer à l'occasion

Ces parts de marché sont toutefois à relativiser. Quand on part de pas grand-chose, il est plus facile d'afficher une croissance à deux chiffres. Il y avait, en 2019, plus de 32 millions de voitures en circulation en France, ainsi que 8 millions de véhicules utilitaires (bus, camionnettes, camions, etc.). Dès lors, le problème posé pour l'électrification du parc automobile est du même ordre que celui de l'isolation thermique des logements : si on ne s'occupe que du neuf, on rate l'essentiel de la cible.

L'Ademe, l'Agence nationale de la transition écologique, s'est penchée sur la question. Elle vient de publier une étude sur les perspectives du « rétrofit », c'est-à-dire sur la conversion à l'électrique des véhicules thermiques classiques qui roulent depuis dix ans.

Le principe est simple en apparence. On conserve le squelette de la voiture, on retire le moteur thermique qui a rendu de bons et loyaux services et on le remplace par un moteur électrique et des batteries.



Faire rouler des citadines thermiques transformées en véhicules électriques est possible depuis un an. CLAUDE PETIT / 'SUD OUEST'

L'opération en est à ses balbutiements. Organisée par un arrêté du 13 avril 2020, elle touche marginalement le segment des particuliers et celui de l'occasion qui représente un gisement conséquent. Près de 5,6 millions de voitures ont changé de propriétaire l'an passé.

Pertinent pour la pollution

Pour poser le rétrofit dans le paysage, il faudrait d'abord développer et homologuer des kits moteur + batterie en série. Les industriels n'ont pas forcément de motif de se jeter sur cette opportunité puisque la transition vers l'électrique sera temporaire par nature (c'est le principe de toute transition).

Il est également nécessaire que la conversion d'un véhicule thermique s'avère bénéfique pour l'environnement. Selon l'étude, il n'y a pas de doute sur ce point. Pour une voiture particu-

lière, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants chutent de 66 % sur dix ans dès lors qu'on transforme en électrique un modèle diesel déjà âgé de dix ans.

Plus probant encore, le gain est de 47 % par rapport à la mise à la casse du véhicule suivie de l'achat d'une électrique neuve. Explication : le calcul est produit sur le cycle de vie du véhicule, fabrication comprise. Or celle-ci est très gourmande en énergie.

Au final, le rétrofit se démocratisera s'il est économiquement pertinent pour l'utilisateur. À ce stade, ce n'est guère évident pour les voitures.

La rentabilité de la bascule est meilleure pour les fourgons utilitaires. Elle devient franchement avantageuse pour les camions de 16 à 19 tonnes et pour les bus de 12 mètres. Il n'y a plus qu'à.

Jean-Denis Renard

tiques à l'achat d'un véhicule électrique et sur la manière d'avancer ensemble pour réduire au plus vite le coût des batteries.

Croyez-vous à l'hydrogène à moyen terme ?

L'hydrogène, j'y crois, mais pour les utilitaires. C'est ce que nous faisons sur les Peugeot Expert, Citroën Jumpy et Opel Vivaro. Mais, le coût de l'hydrogène est, pour l'heure, deux à trois fois plus élevé.

Comment la crise sanitaire change-t-elle le regard des Français sur la voiture ?

Elle a bougé beaucoup de choses. En ce moment, les Français achètent beaucoup de voitures, parce qu'ils ont découvert la valeur de la liberté. Ils ont découvert que le seul objet qui protégeait leur liberté de mouvement, c'est l'automobile. Les ventes de véhicules électriques augmentent, mais nous voyons bien que nous les vendons à des gens plus aisés.

problème »



Laurent Castaignède : « La voiture est un vêtement. » PHOTO THINKERVIEW

Urgent, on cherche bornes de recharge

L'installation de nouvelles bornes de recharge n'est pas suffisante au regard de l'augmentation du parc de véhicules électriques. Surtout dans l'habitat collectif

Au 1^{er} mai, on dénombre environ 33 000 points de recharge accessibles au public pour les besoins des véhicules électriques et des hybrides rechargeables, dont 3 365 en Nouvelle-Aquitaine. La hausse est sensible : +7 % depuis le 1^{er} janvier. Il n'y avait que 20 000 points de recharge en accès public en 2017.

Pour autant, il n'y a pas de quoi rouler des mécaniques. Le rythme ne suit pas celui de l'augmentation du parc des véhicules concernés. On compte ainsi 86 000 immatriculations supplémentaires d'électriques et d'hybrides rechargeables depuis le début 2021, dont un peu moins de 8 000 en Nouvelle-Aquitaine. Conséquence, le nombre de points de recharge à se partager diminue en nombre relatif. En

Nouvelle-Aquitaine, il est par exemple de 1 pour 10,4 véhicules. Ce qui fait courir à l'utilisateur un risque évident : ne pas trouver de borne sur la voirie quand il en a besoin.

La parade vient de l'équipement privé. Il y a au total 450 000 bornes dans le pays, très majoritairement dans les entreprises et chez les particuliers. Mais il faut impérativement mettre un coup de collier dans les copropriétés sous peine de priver une partie de la population d'un accès facile à la recharge de son véhicule électrique.

J.-D.R.

La multiplication des bornes est indispensable au développement du véhicule électrique. A.L. / 'SUD OUEST'

