

# ALLOCUTION DE PHILIPPE DEHENNIN AU CERCLE ROYAL AFRICAIN ET DE L'OUTRE MER

BRUXELLES LE 20 OCTOBRE 2023

## L' Automobile et la transition énergétique

SEUL LE PRONONCE FAIT FOI

Mesdames et Messieurs bonjour,

Je suis sincèrement heureux de prendre la parole devant vous ce vendredi pour vous parler du présent et du futur de l'automobile dans le contexte de la transition énergétique.

L'automobile, je n'ai pas besoin de vous la présenter. Après la seconde guerre mondiale, l'automobile se diffuse lentement en Europe pour devenir l'attribut des classes moyennes -ce qu'elle est restée-, avant de conquérir les classes populaires.

Avant la guerre de 14, elle est réservée à quelques-uns. Banquiers, notaires, médecins, propriétaires de grandes entreprises, propriétaires de groupes de presse, grandes fortunes. Ces personnes achètent les premières voitures « de luxe ». Durant l'entre-deux guerres Henri Ford lance le concept de la voiture pour tous en même temps que, dans la même philosophie, l'Angleterre lance l'Austin 7. La France suit avec la Citroën Trèfle, l'Italie avec la Fiat Topolino. L'Allemagne par contre se démarque. Pas encore de voiture pour tous. Les Allemands sont sortis ruinés de la guerre. Son industrie se concentre sur une production limitée de voitures sportives et de luxe, le sport automobile sert d'outil de propagande politique, le pays prend d'emblée une avance technologique.

La guerre de 40-45 passe par là. Dans les années d'après-guerre il est peu question de voyager. La moyenne des gens est occupée à se reconstruire une existence. Le temps, l'argent et la volonté de profiter font défaut. L'industrie ne produit pas de voitures populaires car elle doit elle-même se reconstruire. En 1950 le fossé entre les gens qui possèdent une voiture et les gens qui circulent encore à pied, à vélo, à moto, en train (souvent en troisième classe) est plus important qu'avant la guerre. Les choses commencent à changer vers 1955. Le miracle économique fait rentrer de l'argent dans les caisses des ménages. Après des années de privations, les familles d'Europe du Nord peuvent enfin s'offrir : la voiture accessible pour se

déplacer et surtout la voiture qui permet de partir en vacances. L'histoire des premières vacances au soleil voit se côtoyer sur la route des Citroën 2CV, des Renault 4CV, des Coccinelles et des petites Fiat avec des Mercedes, des Jaguar, ou même des Rolls et des Ferrari. Les vacances en voiture deviennent un symbole de statut social, qu'on se rende dans un camping pour les uns, dans un petit hôtel pour d'autres, ou dans un palace pour les plus fortunés. L'automobile apporte son glamour dans les salles obscures. La voiture et le cinéma se rendent des services mutuels. Le grand public se presse vers les salons pour découvrir les dernières nouveautés. Les Peugeot, DS, Ford et Opel viennent combler le fossé entre les petites voitures populaires et les voitures de luxe. Les BMW et les Alfa-Romeo arriveront bientôt.

En 1960 le parc roulant belge compte 1 million d'automobiles. L'arrivée des baby boomers, la qualification de la voiture comme outil de travail, le besoin des gens de sortir des campagnes, l'augmentation du pouvoir d'achat des classes populaires font grimper ce chiffre en 1970 à 2 millions. Dix ans plus tard, en 1980, le nombre d'autos a à nouveau doublé : les gens roulent de plus en plus, le diesel occupe une part toujours plus importante, le parc roulant atteint désormais 4 millions. Ce même parc atteint 6 millions d'automobiles en 2023. 6 millions de voitures qui sur nos routes parcourent 85 milliards de kilomètres. En 60 ans, le parc se sera multiplié par 6.

Nées aux Etats-Unis, les premières normes de dépollution atteignent l'Europe en 1980. Elles se succèdent sans faire de vague. Les constructeurs s'adaptent. Les voitures consomment de moins en moins. La fin des années 80 voit l'introduction du pot catalytique. Situé en continuité de la ligne d'échappement, le catalyseur permet de transformer les gaz d'échappement « en gaz moins offensifs ». Il est rendu obligatoire en Europe sur tous les véhicules légers, voitures et camionnettes, à partir de 1993 pour répondre à la norme EURO.

Au départ de ce nouveau millénaire, en 2000, la voiture tient une place tellement centrale dans la vie des gens, entre réelle dépendance et attachement passionnel à l'objet, que l'avenir des mobilités continue d'être envisagé sous son seul prisme. Si les habitants des pays riches se déplacent d'abord en voiture, les marchandises qu'ils achètent se déplacent en camion ou en camionnette. La dépendance au transport routier se retrouve donc aussi bien avec la voiture pour le transport de voyageurs qu'avec les poids lourds pour le transport de marchandises. Alors qu'elle ne représentait que 34% du transport de marchandises en 1960, la part du poids lourd dans le transport de fret a plus que doublé pour atteindre 88% ces dernières années.

Aussi, aux 6 millions de voitures en circulation sur les routes belges, il faut aujourd'hui ajouter 1 million de camionnettes et de camions.

La fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle -celle que j'ai présidée pendant 6 ans- soutient que dans cette dimension considérable (7 millions de véhicules), la voiture et le véhicule utilitaire portent une part majeure de l'activité économique et sociale.

Qu'à ce titre il faut développer les infrastructures routières et donner aux véhicules les meilleures facilités de déplacement et de stationnement.

En même temps, et depuis quelques années déjà, les écologistes propagent l'opinion que les limites et les impacts critiques du système automobile sont catastrophiques. Que l'urgence de la lutte contre le réchauffement climatique, la raréfaction des ressources pétrolières et les conséquences délétères de la pollution de l'air imposent de sortir du pétrole.

Et voilà qu'en l'espace d'une législature -sans recul, sans aucune analyse d'impact- l'objectif collectif de l'Europe devient la neutralité carbone en 2050, avec une première étape cruciale en 2035 : la fin de la vente des voitures neuves à moteur thermique.

Or ces 25 dernières années, tous secteurs confondus, l'automobile a plus que toute autre industrie le plus diminué les émissions de CO<sub>2</sub> (-50%). Comme les rejets de particules fines et d'oxyde d'azote (-98%).

Mais la Commission s'acharne et l'automobile devient la cible prioritaire des auteurs du Green Deal. Pour Madame von der Leyen et le Commissaire Européen Timmermans, il faut éradiquer le moteur thermique. Ce courant gagne rapidement le Conseil et le Parlement. On impose la voiture électrique qui n'est pas le choix du consommateur mais le choix de la Commission. Une Commission qui depuis quelques mois se rend compte que ça ne saurait être la seule solution parce qu'on risque de devoir importer les voitures majoritairement de Chine, qu'on n'aura pas assez de ressources en Europe pour les fabriquer chez nous, de bornes de recharge pour les recharger, d'électricité verte pour les faire fonctionner ou d'argent pour les acheter. Une Commission qui, pressée par certains Etats-membres, découvre aussi qu'on va passer d'une dépendance quasiment unique au pétrole à une dépendance à faisceau unique -qui passe par la Chine- de chaînes d'approvisionnement très complexes impliquant lithium, cobalt, nickel, graphite, cuivre, électricité verte.

Alors, pour bouger de façon sereine, durable et libre dans l'avenir, l'Europe nous propose quoi ?

L'Europe affiche aujourd'hui une Commission divisée. Car pour savoir quelle voiture, électrique ou thermique, a le moins d'impact environnemental, il faut prendre en compte de nombreux critères. Dans cette comparaison électrique -thermique, la conclusion diffère selon les modes de production de l'électricité ou encore la capacité et la chimie de la batterie.

Sur l'ensemble de son cycle de vie, la voiture électrique *aurait* moins d'incidence sur le réchauffement climatique, qui est aujourd'hui le premier défi.

Avec certitude, la voiture électrique pèse moins lourd sur l'épuisement des ressources fossiles qui fournissent toujours 97% des besoins mondiaux en énergie. En revanche la fabrication des batteries consomme énormément de ressources minérales -pour extraire 1 gramme de métal précieux il faut remuer 1 tonne de terre à l'aide d' 1 mètre cube d'eau-, il faut ensuite transporter ces métaux rares sur des distances impressionnantes vers le lieu de fabrication des éléments de batterie, il faut ensuite -encore ailleurs- assembler entre eux ces éléments

pour produire les batteries. Donc la fabrication d'une voiture électrique concentre un impact environnemental beaucoup plus important que celle d'une voiture thermique, de même que son recyclage contribue davantage que le recyclage d'une voiture thermique à l'émission de CO2. Les écologistes eux-mêmes ne veulent d'ailleurs déjà plus qualifier la voiture électrique de propre ou d'écologique. Et sans doute n'ont-ils pas tort dans la mesure où la seule chose qu'on puisse affirmer avec certitude est qu'elle n'émet pas de CO2 de roulage.

L'écologie politique.

Pour vivre sans voiture -c'est l'objectif- on doit pouvoir combiner selon les trajets : marche, vélo, métro, tramway, bus, train, covoiturage, autopartage. La voiture vient en dernier lieu, c'est un véhicule collectif, conçu pour transporter en même temps cinq personnes : seul le covoiturage et l'autopartage doivent être développés. Toujours pour ceux qui font de l'écologie politique, le partage des véhicules doit aussi à tout prix se développer au-delà des voitures, pour concerner aussi les vélos-cargos, futures mini-voitures, vélos pliants, tandems, vélomobiles.

Chacun peut en penser ce qu'il voudra.

Toutes les études montrent que dans toutes les situations de vie, la voiture reste sans discussion possible le moyen de transport privilégié. Un peu moins dans les villes mais toujours davantage dans les campagnes. Pour une large majorité de personnes ou de ménages, la voiture reste indispensable, mais encore plus telle qu'elle est proposée aujourd'hui. En ce sens que ce soit en termes d'équipements, de technologie embarquée ou d'innovation, mais aussi en termes de diminution d'empreinte écologique, les constructeurs automobiles ont bien fait leur travail et su convaincre une majorité d'automobilistes de ne pas revenir sur leurs acquis. L'automobile a de beaux-jours devant elle à moins que la Commission Européenne persiste à interdire en 2035 la vente de voitures à moteur thermique.

Est-ce que ce sera le cas ?

Les études sur les consommateurs modestes -qui représentent la majorité- mettent en avant que ces derniers sont très peu friands de l'électrification de l'offre. Cette constatation poussera très certainement la future Commission à se questionner.

Seul un acheteur particulier sur dix en Europe opte aujourd'hui pour l'achat d'un véhicule électrique. Les ménages modestes sont une grande majorité à affirmer qu'ils ne sont pas en mesure d'en payer le prix. Devant l'obligation de passer à l'électrique et face au pouvoir d'achat en berne, beaucoup d'automobilistes pourraient être contraints de tout simplement renoncer au remplacement de leur voiture jusqu'à prendre le risque de continuer à rouler dans une zone à faible émission malgré les mesures d'interdiction.

Il y a aussi que : plusieurs pays ont déjà annoncé qu'ils n'interdiraient pas la vente de voitures thermiques sur leur territoire. Pas davantage qu'ils interdiront aussi vite qu'en 2035 la vente de nouvelles chaudières au fioul. De même certains pays exempteront un certain

pourcentage des ménages de l'obligation de recourir aux pompes à chaleur lorsque cela s'avère inadapté ou trop coûteux.

Les pays de l'Union n'ont jamais été aussi divisés qu'aujourd'hui sur la question de l'automobile.

Suis-je contre la décarbonation me demanderez-vous ?

Certainement pas car elle est indispensable ...mais elle doit se faire avec le soutien des gens et dans les limites des possibilités de leur pouvoir d'achat. Et c'est là que la pression de l'opinion sur l'Europe commence à monter comme le lait sur le feu malgré le travail de propagande des lobbys climatiques.

L'électeur commence à dénoncer de plus en plus ouvertement les répercussions concrètes et invasives des obligations socialement utopiques qu'on veut lui imposer. Est-il juste que l'Europe impose des coûts faramineux aux ménages alors que son territoire ne représente que 8% des émissions mondiales de CO2 ? Alors que ses émissions ont chuté de -50% depuis 1990 tandis que celles de la Chine et de l'Inde ont augmenté de +300% dans la même période ?

Je crois à la voiture électrique pour de nombreux créneaux d'application. Elle est innovante et désirable à bien des égards. Elle est parmi nous pour rester.

Mais je crois aussi à l'avenir de la voiture thermique.

Huit pays européens accueillant sur leur sol la majorité des 13 millions emplois liés à l'industrie automobile n'ont en effet pas dit leur dernier mot, aucun de ces pays ne voulant dérouler un boulevard à l'importation de voitures électriques venant d'ailleurs. L'Allemagne a d'ailleurs obtenu depuis peu des garanties pour ouvrir la voie dès 2026 aux véhicules thermiques fonctionnant aux carburants de synthèse -neutres en CO2-, y compris au-delà de 2035.

Jean-Dominique Senard, président du conseil d'administration du groupe Renault, a rappelé la volonté du constructeur français de poursuivre la transition vers l'électrique. Il estime toutefois que le moteur thermique a, encore, de longues années devant lui, grâce précisément aux carburants de synthèse dont il pense que le prix en Europe devrait tomber d'ici quelques années au niveau de celui des carburants fossiles.

Je crois enfin au futur du moteur thermique parce que, que l'Europe en soit d'accord ou non, ce moteur va continuer à vivre dans le monde entier pendant au moins encore 50 ans et que l'industrie européenne doit préserver la capacité de fournir les marchés mondiaux avec le meilleur avantage concurrentiel possible sur sa propre filière d'excellence. Le moteur thermique est une filière d'excellence européenne. Les batteries sont une filière d'excellence chinoise. En tant qu'industriels, les constructeurs européens doivent préparer l'avenir sur une diversité de technologies, car si poussés par l'autorité publique dans la seule direction -celle du tout à l'électrique- sans être certains des évolutions géopolitiques, sans être certains de

pouvoir garder l'accès aux matériaux stratégiques essentiels, sans avoir la certitude d'avoir toute l'électricité verte et les bornes de recharge nécessaires, et sans être certains que la solution sera financièrement abordable pour la plupart, nos meilleures entreprises européennes ne résisteront pas, ne seront pas en capacité de préserver l'offre aux consommateurs et l'emploi aux salariés.

C'est la raison pour laquelle l'industrie européenne réclame à l'UE le remplacement de l'obligation de moyen (obligation de ne produire que des voitures électriques) par une obligation de résultat, le résultat devant être qu'en 2035 les voitures neuves mises à la route seront -à l'utilisation- neutres en CO2. Ce qui doit permettre d'aligner dans l'offre produit des constructeurs : la voiture électrique, la voiture à moteur thermique fonctionnant au carburant de synthèse, la voiture hybride qui combine le thermique et l'électrique, la voiture à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène et d'autres technologies qui vont encore éclore d'ici 2035. Et réduire les vulnérabilités.

Pourvu qu'elle devienne neutre en CO2, l'offre de mobilité doit être adaptée aux réalités diversifiées de ceux qui la consomment. La voiture électrique convient idéalement pour certains usages. La voiture essence pour d'autres. Et le diesel, avec l'arrivée des nouveaux carburants, n'a probablement pas non plus dit son dernier mot.

Toutes les voitures, électriques, thermiques nouvelle génération avec les nouveaux carburants d'avant-garde, voitures à pile à combustible, toutes -sans exception- viendront à terme concourir à l'atteinte des objectifs fixés pour le climat.

A condition d'avoir en Europe une stratégie industrielle pour l'Europe -pilotée par la nouvelle Commission européenne, celle que nous allons mettre en place en 2024- si nous ne voulons pas, nous qui avons inventé l'automobile en 1885, devenir le continent le plus vert avec des véhicules exclusivement électriques qui majoritairement ne seraient pas produits chez nous simplement parce que venus d'ailleurs, ils seront moins chers.

Pour les voitures électriques, parce qu'on en a besoin, il faut donner à la Chine et aux Etats-Unis de bonnes raisons d'ouvrir des usines en Europe comme l'on fait auparavant le Japon et la Corée, et l'opportunité de participer à la création d'emplois.

Car pour que les gens puissent s'acheter une voiture, il faut de l'emploi. Et l'emploi c'est aussi qu'on soit en capacité de produire nous-mêmes en Europe des voitures populaires neutres en CO2, et ne pas nous reposer uniquement sur un approvisionnement qui viendrait d'ailleurs parce qu'il serait meilleur marché.

Mesdames et messieurs, la révolution du véhicule zéro émission est en marche. Elle ne va pas s'arrêter. Il est essentiel pour l'Europe d'y prendre part tant sur les segments des véhicules premium où nos grands acteurs industriels sont déjà en pointe que sur les segments des plus petits véhicules, accessibles au particulier, pour lesquels notre intérêt économique est aussi le développement, sur notre propre territoire, de batteries mais surtout de nouveaux carburants synthétiques d'avant-garde.

L'avenir neutre en carbone, en définitive, appartiendra à la cohabitation des technologies en utilisant pour chaque profil d'utilisation le moyen de transport le plus adapté.

Un mélange de solutions dans le respect du choix que la démocratie donne à ses citoyens, à l'intérieur d'un nouveau cadre, cette neutralité carbone. La démocratie est le fruit de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, c'est-à-dire la liberté. La liberté de pensée, la liberté d'expression, la liberté d'opinion, la liberté de propriété, la liberté de se déplacer à n'importe quel moment, avec n'importe quel moyen légalement autorisé, vers la destination de son choix.

Je comprends mal, je vous l'avoue, la complaisance d'une partie de l'opinion envers ceux qui chercherait encore à nous contraindre dans une solution unique que ce soit la seule voiture électrique ou le seul vélo. Nous ne pouvons pas, dans notre conception du monde libre, devenir en Europe une espèce de village gaulois écolo dirigé par une économie de plan.

A rebours des belles âmes qui prônent la décroissance et les villes sans voitures, il faut accélérer l'investissement dans une multiplicité de technologies et de solutions qui nous permettront d'atteindre un nouvel équilibre, feront avancer la société et permettront à travers une mobilité responsable, bien organisée, aussi neutre que possible en carbone à l'horizon 2050 de préserver en Europe notre prospérité économique.

**Une prospérité économique qui nous permettra notamment, nous Européens, de co-financer -avec les autres grandes puissances- la décarbonation des pays les plus pauvres qui ont le plus faiblement contribué au réchauffement climatique mais qui en subissent le plus les effets.**

Un dernier mot peut-être à propos du design. Au-delà des technologies proposées, il faut que l'industrie européenne commence à nouveau à proposer des véhicules intenses et passionnants, s'inspirant aussi de la créativité et du design d'autres secteurs. Des véhicules intenses et passionnants incarnant une culture propre à chaque marque. Cette dynamique est elle aussi en train de se mettre en marche.

J'espère avoir apporté quelque éclairage à votre réflexion. Un merci particulier de m'avoir invité à prendre la parole. De m'avoir offert l'occasion de témoigner mon amour ardent pour l'automobile et son industrie.

Si la dimension mythologique de ma passion est régulièrement agressée par les détracteurs du secteur et le personnel politique, elle ne disparaîtra jamais pour autant. Je suis à votre disposition pour vos questions. Merci.

