

Les véhicules électriques, fantômes d'un individualisme suranné

Part I: La voiture électrique, sursaut d'une chimère en déroute?



Electrique ou nucléaire?

"Who Killed the Electric Car ?". C'est le titre d'un documentaire de l'Américain Chris Paine, qui retrace la fascinante épopée de l'automobile électrique EV-1 (Electric Vehicle 1), mise sur la route par General Motors (GM) en 1997 avant d'être envoyée à la casse. Dix ans plus tard, l'EV-1 a complètement disparu de la circulation et GM est en faillite.

La voiture à essence n'est plus au goût du jour, mais l'industrie automobile, inféodée à l'industrie pétrolière, a raté le rendez-vous. Résultat : la voiture américaine électrique est passée aux oubliettes de l'histoire et la Prius Toyota hybride a conquis les autoroutes californiennes. Aux États-Unis, GM a reçu quelque 50 milliards de dollars de la part de l'État américain qui a racheté 65% des parts de l'entreprise. Pour autant, les contreparties environnementales se sont fait attendre.

Certes GM a vendu sa marque de gros 4x4 Hummer au groupe chinois Sichuan Tengzhong Heavy Industrial Machinery, le premier rachat par des intérêts chinois d'une filiale d'un constructeur automobile américain. Et la mise sur le marché de la berline hybride rechargeable de GM, la Chevrolet-Volt, avait été annoncée pour 2011. Entre temps, la Prius est devenue l'emblème du véhicule hybride. Et le géant automobile américain vacilla.

Saturation de l'espace, des esprits et du marché

Pourtant, le mythe automobile demeure dans les imaginaires. Roland Barthes, dans un texte sur la DS paru dans ses fameuses *Mythologies* (1957), décrit l'automobile comme "*l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques*". L'imaginaire occidental mondialisé est façonné par le rêve de voiture individuelle toute puissante, à grand renfort de campagnes publicitaires.

Sans scrupule de *greenwashing*, BMW, dans une campagne récente, fait l'apologie de la joie procurée par ses surpuissants engins métalliques: tout un programme existentiel. Dont l'emprise est réelle. Ce fétiche moderne qu'est l'automobile est bel et bien parvenu à occulter d'autres manières d'envisager la mobilité.

Voir le texte phare d'Ivan Illich, *Energie et équité* (1973), où le penseur assimile les déplacements et la recherche de la vitesse à une manie qui aboutit à dessaisir l'utilisateur de son autonomie, confondant liberté de mouvement et liberté d'être transporté, dont la "*perception traditionnelle de l'espace, du temps et du rythme propre a été déformée par l'industrie*".

Dans le même ordre d'idées, l'historien des techniques Jean Robert distingue vitesse de circulation et vitesse généralisée d'un mode de transport, laquelle tient compte de la quantité de travail nécessaire pour acquérir le moyen d'être transporté.

Si l'on considère la vitesse généralisée comme le résultat de la division du kilométrage annuel effectué par le temps passé dans ce mode de transport et, à l'extérieur, à gagner de quoi le payer, seuls les très riches gagnent du temps en auto. Les autres ne font qu'effectuer des transferts entre temps de travail et temps de transport. Résultat : les sociétés industrielles consacrent entre le quart et le tiers de leur budget-temps social à la production des conditions d'existence de la vitesse.

C'est l'envers, largement impensé, de ce que le philosophe Peter Sloterdijk désigne comme "*l'automobilisation*" complète de la société: "*Qui conduit une voiture s'approche du divin, il sent son petit moi s'élargir en un Soi supérieur qui lui donne en patrie le monde entier des voies rapides et qui lui fait prendre conscience du fait qu'il a vocation à une vie supérieure à l'existence semi-animale du piéton*", ironise-t-il dans *La Mobilisation infinie* (1989).

Entre célébration de la jouissance et projet d'émancipation métaphysique, les constructeurs tablent sur l'addiction des consommateurs, qui ne sont pas prêts à renoncer à la voiture individuelle. Pourtant, le marché donne des signes de faiblesse. En France, c'est un million de voitures en moins qui sortent des chaînes de production par rapport à 1990.

Les capacités industrielles, structurellement excédentaires, se tassent, même si, en Europe, la stagnation du marché est en partie compensée par l'ouverture à de nouveaux états-membres. En Chine, la production connaît une accélération sans précédent, plus de six millions de véhicules y ont été assemblés en 2007, soit beaucoup plus que le marché chinois ne peut en absorber.

L'Union européenne et les États-Unis connaissent eux aussi un tassement des marchés. Du coup, le secteur entre dans une phase de surcapacités mondiales, et la crise de l'automobile n'est pas prête de se terminer. Car il s'agit d'une crise structurelle : outre que le marché est saturé, en occident tout du moins, les ménages éprouvent de plus en plus de difficultés à financer les dépenses liées à leur véhicule : le commerce des voitures d'occasion prend le pas sur celui des véhicules neufs, la circulation automobile baisse en France depuis 2005...

La chute de la demande semble durable, et pourrait plaider en faveur d'une reconversion partielle du secteur au service de la mobilité collective. D'autant que les créations d'emplois ne sont pas quantifiées. L'industrie automobile est très automatisée. Quant aux petits véhicules neufs, ils sont fabriqués à l'étranger, la prime à la casse ne fera donc qu'encourager la délocalisation des emplois.

Au titre du plan de relance de 2009, constructeurs et sous-traitants bénéficient d'un fonds d'investissement doté de 400 millions d'euros pour financer la recherche sur les véhicules propres et d'un fonds sectoriel de modernisation doté de 300 millions d'euros. Deux prêts de 500 millions d'euros chacun ont été accordés aux filiales bancaires de Renault et de PSA, sans éco-conditionnalités particulières...

Vous avez dit efficacité énergétique ?

Les politiques publiques prennent-elles la mesure du phénomène en cours ? Le projet de loi de finances accorde un bonus de 5.000 euros pour les véhicules électriques. Les subventions d'État encouragent ce que Benjamin Dessus, président de *Global Chance*, qualifie de "*fuite en avant*"

technologique", lors d'un colloque sur les transports organisé par l'association Agir pour l'environnement à l'Assemblée nationale: "il y a vingt ans, l'Agence française de la maîtrise de l'énergie avait lancé le programme «3 litres». Ce véhicule léger et économe n'a jamais vu le jour. En revanche, 20 ans plus tard, les véhicules pèsent le double et sont pleins de gadgets. On est très loin de résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre par le progrès technique", regrette Benjamin Dessus, qui souligne que dans cette affaire, la technologie a une importance relative.

Selon lui, auteur d'un article intitulé *"La fée électricité sous le capot"*, paru dans *Les Cahiers de Global Chance (1)*, *"la traction électrique présente des avantages certains en termes d'efficacité, mais il faut évidemment vérifier qu'ils ne sont pas en partie perdus, en amont du moteur électrique, pour produire l'électricité et éventuellement la transporter et la stocker dans le véhicule"*.

Le moteur électrique a un excellent rendement mécanique (supérieur à 90%, alors qu'un moteur thermique ne dépasse guère 40%), mais c'est en amont que le problème se pose : les étapes de production, d'acheminement et de chargement de l'électricité comportent des pertes importantes.

Ainsi le rendement global de la filière de production d'électricité (production, nucléaire compris / transport-charge de batteries) n'est-il que de 18 à 24%, alors que celui du charbon serait de 21 à 28%. Les fourchettes *"du puits à la roue"* des différents véhicules *"non conventionnels"* susceptibles d'être mis sur le marché dans les 10 ans à venir s'étageraient donc entre 8 et 40%.

Reste que le doublement de la demande de véhicules prévu par l'Agence internationale de l'énergie ne pourra être satisfait par ces progrès technologiques, qui sont une fausse bonne solution à un ensemble de questions qui ne sont pas posées à savoir: à quoi va servir le véhicule électrique et à qui va-t-il profiter?

Quelle est son efficacité énergétique? Résorbera-t-il la congestion automobile en ville? D'où viendra l'électricité d'amont? Les réseaux dits intelligents (smart grid) régleront-ils le problème des pointes de trafic? Y aura-t-il assez d'énergies renouvelables pour couvrir la demande?

Si, comme l'annonce le dossier de presse du ministère de l'écologie (2), il s'agit de *"rouler partout et tout le temps"* plutôt qu'abaisser les vitesses, brider les moteurs et financer massivement le transport à la demande, c'est bien le modèle qui reste inchangé, et la mobilité de demain ressemblera singulièrement à celle d'hier : individuelle et coûteuse. Pour entretenir la croissance, désormais étiquetée *verte*. Du grand n'importe quoi.

(1) - Les Cahiers de Global Chance, n°26, janvier 2009, Vers la sortie de route ? Les transports face aux défis de l'énergie et du climat

(2) - Dossier de presse du ministère de l'écologie sur les véhicules écologiques

Bruno Bourgeon, <http://www.aid97400.re/>

D'après Agnès Sinaï le 26 Mars 2011: <http://carfree.fr/index.php/2011/03/26/la-voiture-electrique-dernier-sursaut-dune-chimere-en-deroute/>