

DECLARATION COMMUNE

REUSSIR LE DEVELOPPEMENT DE L'ELECTROMOBILITE POUR DECARBONER LE SECTEUR AUTOMOBILE : UN ENJEU INDUSTRIEL ET SOCIÉTAL

24 mars 2022

Atteindre la neutralité carbone en 2050 et franchir avec succès la première échéance du Fit For 55 est un défi considérable pour le secteur des transports qui repose encore très largement sur la consommation d'énergies fossiles. Ce défi est à la fois industriel et sociétal pour la France et pour l'Europe.

L'industrie automobile, près d'1 million d'emplois dans l'industrie et les services associés, et les entreprises de la filière électrique qui représentent près de 600 000 emplois, sont des fleurons de l'industrie française, des facteurs de dynamisme économique dans nos territoires et de qualité de vie pour tous nos concitoyens. Ces deux filières sont également au centre des enjeux de renforcement de la souveraineté économique de la France.

L'électromobilité apparaît comme une des solutions incontournables pour répondre à la fois aux enjeux climatiques et d'amélioration de la qualité de l'air.

L'électrification des véhicules thermiques est la solution la plus efficace pour atteindre les objectifs climatiques du secteur, grâce une électricité française largement décarbonée¹, qui s'appuie en outre sur un mix électrique compétitif et à même de répondre à la montée en puissance de l'électrification du parc automobile. En effet, les gestionnaires de réseaux d'électricité ont ainsi montré que l'intégration de 15 millions de véhicules électriques à l'horizon 2035, soit 40 % du parc automobile, ne devrait pas représenter un enjeu en termes de quantité d'énergie consommée. Le développement du pilotage de la recharge sera un atout pour gérer les appels de puissance et permettre le développement des flexibilités, voire l'utilisation des batteries comme capacité de stockage en corollaire avec le développement des EnR décentralisées.

Les véhicules électriques contribuent également à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores dans nos villes : en France, les mobilités sur route représentent environ 15 % des émissions de particules fines et plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote.

Les politiques de soutien à la mobilité électrique et les engagements des acteurs de la filière automobile pour proposer des modèles répondant aux attentes des consommateurs, commencent à porter leur fruit. En 2021, plus d'un véhicule neuf sur 7 vendus était électrique, réduisant ainsi le niveau moyen des émissions CO₂ des nouvelles immatriculations de 6 gCO₂/km sur le seul second semestre 2021 permettant de respecter les normes imposées.

¹ Sur l'ensemble de leur cycle de vie, les véhicules électriques présentent en France un bilan carbone plus favorables que les véhicules thermiques. Les principaux enjeux de l'empreinte carbone se concentrent au niveau de la production des batteries dans la mesure où l'extraction de matériaux utilisées aujourd'hui dans la composition des batteries est fortement consommatrice d'énergie. Ce constat rend particulièrement pertinent la localisation de la fabrication des batteries en France où l'électricité est faiblement carbonée.

Pour atteindre l'objectif d'une nouvelle baisse de 55% des émissions de CO₂ des véhicules neufs à l'usage entre 2021 et 2030, de nombreux défis doivent être relevés afin de rendre acceptable cette transition pour les consommateurs. L'industrie automobile s'est engagée dans une transformation industrielle majeure pour y répondre. L'industrie électrique, qui accompagne et soutient cette transformation, fera également face à un certain nombre de défis. ***Il est impératif de donner une visibilité pour nos filières à un horizon de temps permettant de justifier les investissements dans la mobilité électrique, dans tous ses segments, et pour maintenir durablement un mix électrique peu carboné à un coût abordable.***

Renforcer le déploiement des infrastructures de recharge par un grand plan d'investissement

Les gestionnaires de réseau, qui réalisent le raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques, jouent un rôle incontournable.

La France est toutefois en retard sur ses objectifs et doit anticiper le développement de la mobilité électrique à grande échelle. A titre d'illustration, la gestion des pics de demande sur autoroute va nécessiter des investissements massifs, sachant que 10 pistolets carburants utilisés en même temps correspondent à 72 points de recharge très rapide pour délivrer la même quantité d'énergie.

Il s'agit dès lors de lancer « un grand programme » pour financer le déploiement et le raccordement d'offres de recharge accessibles au public pour accompagner l'itinérance et financer le déploiement de solutions de recharge privées (en résidentiel et en entreprises) et pilotables, destinées à satisfaire les besoins du quotidien. Un schéma directeur devra également être établi pour la recharge de voitures sur axes autoroutiers et aires express et pour le déploiement d'une offre d'avitaillement et de recharge dédiée aux transports lourds.

Continuer à garantir durablement un mix électrique décarboné et compétitif

Le renouvellement du mix électrique passera par un développement accéléré des énergies renouvelables (solaire, éolien) et un socle pilotable bas-carbone reposant sur le nucléaire, l'hydraulique et les centrales thermiques décarbonées. Les orientations de politique énergétique devront être définies dans la prochaine loi quinquennale et un cadre de marché approprié devra être mis en place pour assurer le financement des investissements et maîtriser les coûts dans la durée.

Coût et acceptabilité pour le consommateur

Le coût du véhicule doit être abordable pour les utilisateurs. A court terme, il s'agit de donner de la stabilité et de la visibilité sur les aides à l'achat pour couvrir la différence de prix entre les modèles électrique et thermique et encourager le levier de la commande publique.

L'électricité doit également demeurer compétitive. Au niveau européen, le cadre réglementaire sur la taxation de l'énergie doit prendre en compte le facteur d'émission des énergies pour maintenir les incitations à recourir aux énergies décarbonées. Ensuite, le cadre réglementaire doit permettre aux consommateurs français, ménages mais aussi industriels, de bénéficier de la compétitivité du parc de production d'électricité français.

Pour répondre à la diversité des besoins et des usages et à la nécessaire transition industrielle et sociétale, il faut des économies d'échelles pour faire baisser les coûts et des avancées technologiques (notamment sur les batteries qui représentent 30% du coût du véhicule).

Soutenir l'innovation et préserver la diversité des solutions technologiques dans la réglementation (hybrides rechargeables ou autres technologies utilisant des carburants neutres en carbone...) doit permettre à la France d'optimiser les opportunités de la mutation engagée.

Faire les choix structurants aujourd'hui pour la localisation des nouvelles chaînes de valeur

De grands projets ont émergé, mais il faut des mesures fortes pour redonner de la compétitivité à la France, y compris par rapport à ses concurrents européens. Au-delà du plan France relance, garantir la souveraineté technologique de la France en investissant massivement sur les nouvelles chaînes de valeur de l'automobile dans une logique de l'amont vers l'aval (électronique de puissance, batteries, hydrogène...) et d'empreinte carbone globale du véhicule, y compris recyclage. Les règles d'aides d'états européennes doivent ainsi être adaptées en profondeur pour favoriser véritablement la localisation en Europe – et en France -des chaînes de valeurs industrielles de l'automobile dans cette transition.

Accompagner les emplois et compétences

De nombreuses entreprises notamment dans le secteur de la mécanique seront lourdement impactés par la sortie du diesel et des motorisations thermiques. Il faudra les aider à se diversifier et faciliter la mise en place de passerelles entre les filières afin à la fois d'accompagner les salariés concernés et permettre une reconversion vers les nouvelles chaînes de valeur ou vers d'autres filières permettant de répondre à la problématique des métiers en tension en particulier dans les métiers techniques et industriels, voire mutualiser des moyens de formation notamment pour les TPE/PME.