

Dans un contexte politique et réglementaire défavorable au Diesel, l'industrie automobile n'entend pas se laisser imposer le choix d'une technologie pour satisfaire aux normes antipollution.

Depuis le Dieseldate, l'étoile du Diesel a pâli et la motorisation n'en finit pas de perdre des parts de marché, même si les moteurs de dernière génération se montrent performants et conformes aux nouvelles normes en vigueur (cycle WLTP et tests sur route RDE). Ce contexte difficile a eu un impact sur l'organisation des constructeurs (et des équipementiers), qui doivent produire plus de moteurs à essence pour répondre aux nouvelles attentes des clients. Et ce n'est pas neutre, car le transfert du Diesel vers l'essence a pour effet mécanique de faire remonter les émissions de CO<sub>2</sub>.

Or, l'industrie automobile doit respecter une moyenne de 95 g de Co<sub>2</sub> par km à l'horizon 2021, sous peine de payer de lourdes amendes.

Sous la double pression de l'Europe, qui veut réduire de 30 % les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030, et des politiques qui veulent interdire le Diesel, voire le moteur thermique tout court (à des horizons variant entre 2025 et 2040 selon les pays), l'incitation est très forte pour obliger les constructeurs à convertir leur flotte à l'électrique. Le problème est que la demande n'est toujours pas là et que les industriels ne voient pas comment le marché pourrait se développer si les Etats n'investissent pas de leur côté pour financer l'infrastructure de recharge.

En France, le contrat de filière automobile signé entre l'Etat et la PFA fixe pour objectif de multiplier par 5 les ventes de véhicules électriques et le nombre de bornes à l'horizon 2022. Même si ces objectifs sont atteints, la part de l'électrique (1,2 % des véhicules neufs aujourd'hui) restera très minoritaire. C'est la raison pour laquelle la filière souhaite une « neutralité technologique ». Elle demande aux pouvoirs publics de fixer les règles, mais de laisser les industriels trouver le moyen de les respecter avec leur technologie, et pas celle de nations dominantes telles que la Chine.

Les constructeurs français sont engagés dans l'électrique et vont aussi proposer prochainement des motorisations hybrides rechargeables. L'hydrogène fait également partie des solutions possibles. Mais, il apparaît évident que la mobilité électrique ne sera la solution unique. C'est la raison pour laquelle les industriels souhaitent pouvoir continuer à développer des motorisations thermiques pour les véhicules lourds par exemple et jouer aussi sur d'autres leviers, tels que l'allègement, la connectivité ou des éco-innovations contribuant à la réduction du CO<sub>2</sub>. C'est ce qu'on appelle une approche intégrée.

Une des questions qui se pose est celle du bilan du puits à la roue, ou plus exactement de l'analyse totale du cycle de vie, jusqu'au recyclage. D'autres questions telles que l'éthique interviennent également quand on évoque l'extraction des terres rares pour la voiture électrique. Au-delà des questions environnementales, il faut aussi réfléchir à la pérennité des entreprises et à la préservation de leur savoir-faire. La France est par ailleurs un pays d'ingénieurs, dont le talent a toujours permis à l'automobile de s'adapter à de nouvelles contraintes.