

## 精読入門第三回 (9月25日) 教材

欧州委員会は昨年、2035年からのガソリン車とディーゼル車の新車販売禁止を提案しましたが、6月8日欧州議会がこの提案を投票で支持しました。教材の論説ではこれを受けて、今後解決すべき様々な課題を分析しています。

### L'indispensable sortie du moteur thermique

*Le Monde* du 2 juillet 2022, Editorial

Le jour même où le Parlement européen a décidé de mettre fin à la voiture à moteur thermique, le prix de l'essence a battu son record en France. Cette concomitance marque la fin d'une époque, celle d'un mode de transport individuel qui pendant plus d'un siècle a reposé sur un pétrole bon marché, sans rapport avec son coût environnemental.

En votant cette mesure, mercredi 8 juin, les députés européens ont pris une décision qui va réclamer un gigantesque effort d'adaptation de la part de l'industrie, entraîner des changements des usages de l'automobile, mais qui reste essentielle pour lutter contre le changement climatique.

Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 dans le cadre de son Pacte vert, l'UE interdira la commercialisation de véhicules neufs à essence ou diesel à partir de 2035, cent cinquante ans après l'invention du moteur à combustion. Celui-ci ne disparaîtra pas des routes instantanément : en France, sur les 40 millions d'automobiles qui circulent, 99% fonctionnent encore à l'essence ou au diesel. Il faudra plusieurs décennies pour que le parc soit entièrement électrifié, le temps que les anciens modèles arrivent en fin de vie. Raison de plus pour accélérer le calendrier.

Le basculement ne se fera pas sans douleur. Les constructeurs doivent déjà respecter une trajectoire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de leur gamme, sous peine de lourdes amendes. La perspective d'une interdiction totale des moteurs thermiques rend le défi encore plus compliqué.

Rien qu'en France, l'extinction de la filière devrait aboutir à la disparition d'une centaine de milliers d'emplois, qui, non seulement ne seront pas entièrement compensés par les postes créés grâce au développement du véhicule électrique, mais qui feront aussi appel à des compétences différentes. Il sera indispensable d'accompagner cette transition par un ambitieux plan de formation et de reconversion.

Pour les acheteurs, le passage à l'électrique ne sera pas plus évident. Prix plus élevés malgré les subventions, autonomie des batteries encore limitée, lenteur du développement du réseau de bornes de recharges : les obstacles à une adoption généralisée restent nombreux. Constructeurs et pouvoirs publics vont devoir rassurer, convaincre, innover et soutenir financièrement la demande pour éviter son effondrement. Treize ans pour y parvenir reste court.

Sur le plan de la souveraineté industrielle, la généralisation de l'électrique va également nécessiter une accélération de la localisation européenne de la fabrication des batteries. Pour optimiser l'impact environnemental, il faudra aussi disposer d'une production d'énergie décarbonée plus importante qu'aujourd'hui. Quant à la massification de l'offre électrique, elle provoque déjà des tensions sur le prix des matières premières. Celles-ci vont renchérir les coûts de fabrication et placent l'Europe dans une situation de dépendance qu'elle devra surmonter. Enfin, reste à résoudre la question du recyclage des batteries. La voiture électrique n'a donc rien d'une panacée.

Pour autant, négocier ce virage le plus rapidement possible demeure impératif. Le transport est le seul secteur dans lequel les émissions de CO<sub>2</sub> ont continué à augmenter au cours des trois dernières décennies, la route représentant un cinquième des volumes dégagés par l'UE. Quoi qu'en disent les industriels de l'automobile, sans pression politique, la décarbonation du secteur serait encore dans les limbes. L'impulsion donnée par le Parlement européen doit être maintenant confirmée par les Etats membres de l'UE, pour que l'ère de l'après-pétrole débute enfin.