

Le FIGARO.fr
Particulier
PARTENAIRE
PRIMONIAL
REIM FRANCE

Investir dans
l'immobilier
autrement

EN SAVOIR +

«La fin des moteurs thermiques signe le sacrifice de notre industrie automobile et de nos territoires»

Par **Tribune collective**

Publié le 04/04/2023 à 12:45 , mis à jour le 07/04/2023 à 11:34

[Copier le lien](#)

[✉](#) [f](#) [t](#) [in](#)

[Écouter cet article](#)

00:00/11:07



«Nos choix coercitifs à visée prétendument écologique présentent donc un effet d'aubaine considérable pour les industries de l'Empire du Milieu.» *NVB Stocker / stock.adobe.com*

FIGAROVOX/TRIBUNE - Soixante-six sénateurs LR, Centristes et Indépendants critiquent la décision de l'Union européenne d'interdire à la vente les véhicules neufs à moteurs pour 2035. Selon eux, ce choix risque de condamner une grande partie de la population à un un étouffement économique.

Le FIGARO.fr
Particulier
PARTENAIRE
PRIMONIAL
REIM FRANCE

Investir dans
l'immobilier
autrement

EN SAVOIR +

Le Particulier Partenaire

Optimisez sa transmission

JE M'INSCRIS

À l'heure où l'Italie puis l'Allemagne, suivies par 6 autres pays de l'Union européenne (Pologne, Hongrie, Portugal, République tchèque, Roumanie et Slovaquie) dotés d'une industrie automobile puissante, réalisent les conséquences problématiques pour leur économie de l'interdiction à la vente des véhicules neufs à moteurs pour 2035 et cherchent à les amoindrir, où en est la France ?

Va-t-elle profiter des attermolements de ses voisins pour réfléchir enfin intelligemment à la béance du gouffre industriel, économique et social qui l'attend ?



Investir dans
l'immobilier
autrement

EN SAVOIR +

Car il est encore temps de négocier des échappatoires à cette voie aussi funeste qu'inepte.

Funeste, pour notre tissu industriel automobile d'abord, car les experts sont unanimes, la transition vers la mobilité électrique va déstabiliser complètement notre industrie (soit près de 1 million d'emplois directs et indirects en France), qui n'est pas prête, au profit des constructeurs chinois, la Chine étant le grand leader du marché. Car l'électrification des véhicules emporte une simplification considérable de leur fabrication, de 600 à 50 pièces seulement autour d'une pièce maîtresse qu'est la batterie pour laquelle la Chine a 10 ans d'avance. Nos choix coercitifs à visée prétendument écologique présentent donc un effet d'aubaine considérable pour les industries de l'Empire du Milieu. De plus, nos constructeurs perdront les marchés extra-européens qui demeureront à combustion ou au mieux délocaliseront au profit de ces pays, peu respectueux de l'environnement. Cela hypothéquera considérablement notre capacité d'innovation, notamment en matière de carburants propres. Pourtant, Renault, par la voix de son président, Jean-Dominique Senard, pense qu'en 2050, grâce à la recherche-développement, le moteur thermique pourrait disposer du même bilan carbone que l'électrique.



Investir dans
l'immobilier
autrement

EN SAVOIR +

“ La France confond une fois de plus fin et moyen, vitesse et précipitation : au lieu de préconiser un objectif de dépollution à atteindre pour les véhicules, elle impose comme trop de pays européens la solution technique universelle du moteur électrique.

Kristina Pluchet

Funeste ensuite pour la mobilité dans nos territoires. Mettre les véhicules thermiques en extinction, c'est condamner une grande partie de la population et des territoires à une mobilité très réduite, et à un étouffement économique certain. L'utilisation des véhicules électriques n'est absolument pas adaptée à nos territoires ruraux en matière d'autonomie de batterie, de distance à parcourir et de matériel de recharge. Leur prix d'achat exclura de fait de nombreux citoyens. D'ailleurs l'Ademe, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ne s'y trompe pas, jugeant surtout bénéfique l'impact carbone de la voiture électrique pour les trajets en ville et dans le cas de véhicules citadins. Sans parler des problèmes de sécurité incendie récurrents de certaines batteries au lithium.



Investir dans l'immobilier autrement

EN SAVOIR +

Funeste enfin pour nos dépenses publiques, car la fourniture d'électricité aux véhicules zéro émission va nécessiter la refonte complète de nos réseaux électriques de distribution, à la charge de tous les consommateurs d'électricité et également des collectivités territoriales. Le prix du kilowattheure n'a ainsi pas fini de grimper. Cette transition énergétique à marche forcée est aussi à l'origine de la ruée sans discernement que nous sommes en train de vivre vers les énergies renouvelables de toute sorte, sans distinction de leur bilan écologique véritable, de leur impact sur la stabilité du réseau électrique, de leur coût souvent exorbitant et de la dépendance industrielle qu'elles induisent. La crise énergétique que nous avons connue cet hiver en est l'illustration.

Inapte maintenant quant à l'ampleur des moyens mobilisés pour le bénéfice escompté : les émissions européennes de CO2 représentent moins de 7% des émissions mondiales, et seulement 1% pour la France, parmi lesquelles l'automobile, depuis l'élimination des vieux véhicules ne représente plus que 16%, essentiellement dans ses usages urbains. Ne pourrait-on pas obtenir un résultat plus efficient et plus conforme à nos économies libérales, par le jeu de l'innovation et un usage plus avisé et eurocentré des nombreuses subventions à l'achat ? La France confond une fois de plus fin et moyen, vitesse et précipitation : au lieu de préconiser un objectif de dépollution à atteindre pour les véhicules, elle impose comme trop de pays européens la solution technique

universelle du moteur électrique. Ne serait-il pas sensé de maintenir la possibilité des véhicules hybrides et de faire confiance à l'innovation et à la recherche-développement ?

“ Aux fiascos énergétique et budgétaire que nous subissons, le gouvernement compte-t-il ajouter le fiasco automobile ?



Investir dans l'immobilier autrement

EN SAVOIR +

Inapte surtout quant aux conséquences écologiques véritables. La fourniture de batteries en grand nombre impose d'importants saccages écologiques délocalisés dans plusieurs pays en développement, tellement plus confortables pour nos bonnes consciences occidentales. L'extraction du cobalt, du lithium, et du nickel cachent des réalités très dommageables pour l'environnement car l'industrie minière est une des industries les plus polluantes au monde avec des résidus toxiques pour l'environnement et les populations avoisinantes. Est-ce aujourd'hui un tabou de parler du scandale de l'exploitation des enfants ? De nombreuses régions du monde sortent ravagées de cette ruée vers ces nouveaux eldorados. Pour finir, le recyclage des batteries est encore très insuffisant avec seulement 46% de batteries collectées. Ces dernières sont très difficilement réparables, induisant une augmentation notable des épaves. La construction des véhicules électriques est ainsi au total bien plus émettrice de GES, la pression sur les ressources limitées en métaux prenant le relais de celle sur les énergies fossiles. Comment assumons-nous toutes ces nouvelles hypocrisies ?

Mais surtout, où est l'étude d'impact qui a prévalu à cette décision ? Est-elle aussi « probante » que celle que la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le nucléaire vient de mettre à jour ? Est-ce là, à nouveau, un totem écologique romantique dont on découvrira l'imposture dans quelques années ?

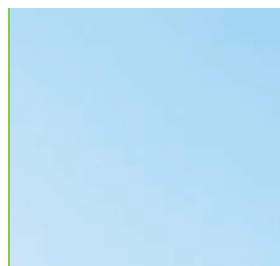


Aux fiascos énergétique et budgétaire que nous subissons, le gouvernement compte-t-il ajouter le fiasco automobile ?

“ Si la transition écologique débouche sur un désastre économique, il est à craindre qu'elle ne devienne pour tous nos concitoyens une querelle byzantine.

Kristina Pluchet

Après le précédent nucléaire, la confiance est rompue. La voiture électrique n'a suffisamment démontré ni sa vertu écologique ni sa pertinence pour la stratégie industrielle de la France. Les utopies vertes déconnectées et brouillonnes, imposées sous le sceau de l'urgence, au mépris des lois de la physique, ont fait assez de dommages. Le gouvernement doit défendre les intérêts des Français, exsangues des « quoi qu'il en coûte » successifs, réserver ses dispositifs de soutien au seul bénéfice de son industrie automobile (pourquoi ne pas s'inspirer de l'Inflation Réduction Act américain ?) et négocier des dérogations prenant en compte nos besoins économiques et industriels, les capacités de nos concitoyens et l'impact écologique réel de cette interdiction très dogmatique.



Nous attendons donc de lui, toujours si prompt à le rappeler à l'opposition sénatoriale, une attitude de responsabilité : il doit faire valoir une position française pragmatique, sans s'abriter trop facilement derrière la solution allemande des e-carburants, possiblement démagogique et dilatoire, dont l'étude approfondie fait d'ailleurs craindre une réalité économique et écologique hélas aussi séduisante que mensongère.



La préservation de notre environnement nous oblige : si la transition écologique débouche sur un désastre économique, il est à craindre qu'elle ne devienne pour tous nos concitoyens une querelle byzantine.

Les signataires :

Kristina Pluchet, sénatrice de l'Eure
Jean-Noël Cardoux, sénateur du Loiret
Christine Lavarde, sénatrice des Hauts-de-Seine
Muriel Jourda, sénatrice du Morbihan
Stéphane Sautarel, sénateur du Cantal
Rémy Pointereau, sénateur du Cher
Pascale Gruny, sénatrice de l'Aisne
Sylviane Noël, sénatrice de la Haute-Savoie
François Bonhomme, sénateur du Tarn-et-Garonne
Marie-Christine Chauvin, sénatrice du Jura
Edouard Courtial, sénateur de l'Oise
Nadia Sollogoub, sénatrice de la Nièvre
Philippe Mouiller, sénateur des Deux-Sèvres
Laurence Muller-Bronn, sénatrice du Bas-Rhin
Anne Ventalon, sénatrice de l'Ardèche
Pierre-Jean Verzelen, sénateur de l'Aisne
Laurent Duplomb, sénateur de la Haute-Loire
Jean-Marc Boyer, sénateur du Puy-de-Dôme



Jean-Marie Boyer, sénateur du Jura-et-Doune
Alexandra Borchio-Fontimp, sénatrice des Alpes-Maritimes
Patricia Demas, sénatrice des Alpes-Maritimes
Pierre Cuypers, sénateur de la Seine-et-Marne
Florence Lassarade, sénatrice de la Gironde
René-Paul Savary, sénateur de la Marne
Henry Leroy, sénateur des Alpes-Maritimes
Sébastien Meurant, sénateur du Val d'Oise
Olivier Paccaud, sénateur de l'Oise
Vivette Lopez, sénatrice du Gard
Mathieu Darnaud, sénateur de l'Ardèche
Claudine Thomas, sénatrice de la Seine-et-Marne
Laurent Burgoa, sénateur du Gard
Else Joseph, sénatrice des Ardennes
Françoise Dumont, sénatrice du Var
Patrick Chauvet, sénateur de la Seine-Maritime
Alain Houpert, sénateur de la Côte d'Or
Jérôme Bascher, sénateur de l'Oise
Cédric Perrin, sénateur du Territoire de Belfort
Jean-Pierre Moga, sénateur du Lot-et-Garonne
Corinne Imbert, sénatrice de la Charente-Maritime
Bruno Sido, sénateur de la Haute-Marne
Jacqueline Eustache-Brinio, sénatrice du Val d'Oise
Gilbert Favreau, sénateur des Deux-Sèvres



Daniel Laurent, sénateur de la Charente-Maritime
Cédric Vial, sénateur de la Savoie
Laurent Somon, sénateur de la Somme
Vincent Segouin, sénateur de l'Orne
Daniel Gueret, sénateur d'Eure-et-Loir
Catherine Deroche, sénatrice du Maine-et-Loire
Alain Duffourg, sénateur du Gers
Elsa Schalk, sénatrice du Bas-Rhin
Pierre Charon, sénateur de Paris
Catherine Di Folco, sénateur du Rhône
Brigitte Micouneau, sénatrice de la Haute-Garonne
Louis-Jean de Nicolay, sénateur de la Sarthe
Béatrice Gosselin, sénatrice de la Manche
Véronique Del Fabro, sénatrice de la Meurthe-et-Moselle
Franck Menonville, sénateur de la Meuse
Joëlle Garriaud-Maylam, sénatrice représentant les Français établis hors de France
André Reichardt, sénateur du Bas-Rhin
Étienne Blanc, sénateur du Rhône
Christian Klinger, sénateur du Haut-Rhin
Stéphane Le Rudulier, sénateur des Bouches-du-Rhône
Alain Marc, sénateur de l'Aveyron
Serge Babary, sénateur d'Indre-et-Loire
Vincent Delahaye, sénateur de l'Essonne



Vincent Delahaye, sénateur de l'Essonne
Laurence Garnier, sénatrice de la Loire-Atlantique
Alain Cadec, sénateur des Côtes-d'Armor
Antoine Lefevre, sénateur de l'Aisne
Nadine Bellurot, sénatrice de l'Indre