

PRÉFACE

Par François Gemenne

*Professeur à HEC, politiste et chercheur, auteur principal
du Giec et spécialiste des questions de géopolitique
de l'environnement*

Autant le dire d'emblée : les voitures électriques ne sont pas parfaites. Cela reste des machines de plusieurs centaines de kilos d'acier qui servent à déplacer quelques dizaines de kilos d'humains. Avec des batteries qui nécessitent l'extraction de métaux rares et de minerais critiques.

Mais ces imperfections suffisent souvent à faire oublier qu'elles sont destinées à remplacer des voitures thermiques. Qui sont, elles aussi, des machines de plusieurs centaines de kilos qui servent à déplacer quelques dizaines de kilos d'humains. Avec des batteries également. Et qui constituent au passage le plus gros poste d'émissions de gaz à effet de serre en France.

Dans notre pays, les transports représentent 30% des émissions de gaz à effet de serre. Et dans cette catégorie, les voitures produisent 54% des émissions, les poids lourds 27% et les utilitaires légers 14%, selon les chiffres du Haut Conseil pour le climat. Les voitures, à elles seules, comptent donc pour plus de 15% des émissions de gaz à effet de serre de la France – et l'on ne parle même pas ici de

leur impact considérable sur la pollution atmosphérique, responsable chaque année de plusieurs milliers de décès additionnels. La voiture électrique aurait donc logiquement dû être accueillie, sinon comme la providence, au moins comme une évolution technologique particulièrement bienvenue pour décarboner l'économie française.

Las! Je suis frappé, en écoutant le débat public, de voir comment elle est souvent vouée aux gémonies, au motif de ses supposés défauts, ce qui nous empêche de voir la révolution technologique qu'elle représente. Lorsque je donne une conférence publique sur le changement climatique, il n'est pas une séance de questions-réponses où ce sujet ne soit abordé, souvent pour me demander mon opinion. Et la personne qui pose la question est souvent surprise de mon avis enthousiaste, alors qu'elle s'attendait manifestement à ce que je conforte ses doutes et ses critiques.

Bien sûr, il faudra améliorer encore à l'avenir l'autonomie et le recyclage des batteries. Bien sûr, il faut un cadre fiscal et juridique qui évite de creuser les inégalités sociales autour de la mobilité. Bien sûr, il faut décarboner le mix électrique dans tous les pays. Bien sûr, il faut réduire la place de la voiture dans les déplacements; bien sûr, il faut accroître l'offre de transports publics; bien sûr, il faut augmenter le nombre de passagers par voiture; bien sûr, il faut diminuer la taille du parc automobile; et bien sûr, il faut réduire la taille (et donc le poids) des voitures.

Mais nous avons une fâcheuse tendance à nous concentrer sur les défauts de la voiture électrique – comme d'ailleurs sur les défauts de toute solution technologique – dans l'espoir et l'attente d'une solution parfaite. Cela nous amène à rejeter d'emblée ces solutions et nous condamne à l'immobilisme. L'urgence climatique, aujourd'hui, est

telle que nous n'avons pas le loisir d'attendre une solution parfaite. Rejeter le progrès incontestable que représente la voiture électrique revient à renoncer à décarboner la route, alors qu'il s'agit du principal poste d'émissions en France.

Ce livre de Cédric Philibert, solidement documenté, remet les choses à leur juste place face à la désinformation à grande échelle qui se diffuse concernant la voiture électrique. Il ne s'agit pas, ici, de dire qu'elle est la solution à tous les problèmes environnementaux, mais simplement qu'elle représente une rupture technologique considérable. Si nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre de la route, nous devons à la fois revoir notre rapport à la voiture individuelle et conduire des voitures moins polluantes – c'est-à-dire, pour l'heure, des voitures électriques.

Ne pas voir cela et s'échiner à poursuivre une solution idéale qui n'existe pas revient à se condamner à ne pas agir du tout. Nous n'avons plus le luxe, aujourd'hui, de ne pas mettre en œuvre toutes les solutions qui sont à notre disposition. Si nous voulons atteindre les objectifs de l'accord de Paris, nous ne pouvons pas nous permettre d'ignorer un poste qui représente plus de 15% des émissions de gaz à effet de serre du pays.