



© Unsplash

Cette chère automobile

« **L**a belle américaine » : cette comédie de Robert Dhéry, sortie en salle en 1961, témoigne à sa façon de l'engouement profond d'une majorité de français pour l'objet automobile. Georges Pompidou, alors Premier Ministre, déclarait en 1966 « *C'est une forme moderne par laquelle se marque la volonté de l'individu de se libérer du groupe, de garder sa personnalité, sa liberté d'allure, la possibilité d'aller quand il veut, où il veut, comme il veut* ». Devenu Président de la République, on lui prête la célèbre injonction suivante, datée de 1971 : « *Il faut adapter la ville à l'automobile* ». Des Dauphine ou 2CV des classes populaires jusqu'aux DS noires officielles, l'importance de l'industrie automobile tricolore¹ a certainement beaucoup contribué à faire de la voiture un objet synonyme d'émancipation et de promotion sociale.

¹ Ce secteur emploie 350 000 personnes en France et représente encore 9 % du PIB national.



Jacques Claverie

Membre senior de la SEE
Chercheur associé au CReC
(Centre de recherches
de Coëtquidan)

Le mythe a la vie dure. Même l'actuel Président de la République, que l'on a connu plus disruptif, a récemment confessé en être un ardent thuriféraire. Les stars du ballon rond se doivent d'afficher leurs niveaux de revenus au volant de luxueux véhicules imités par tous les caïds de banlieue qui aiment parader dans des berlines dont on taira les marques. Et dans

certaines entreprises, pas forcément les plus importantes, la course à la voiture de fonction témoigne de l'importance de la « bagnole » comme marqueur social.

La réalité économique teintée de géopolitique nous rattrape. Le carburant coûte de plus en plus cher. On pourrait presque y voir une aubaine : accélérer l'équipement de nos concitoyens en véhicules électriques. Les transports représentent 30 % de nos émissions de CO₂, dont une grosse moitié pour les véhicules individuels. Outre un équipement du territoire en bornes de recharge qui apparaît encore insuffisant, l'achat d'un véhicule électrique est un investissement conséquent², d'autant plus qu'un secteur en pleine évo-

² Le coût moyen des véhicules thermiques a lui-aussi fortement augmenté ces dernières années. Selon une étude de l'Observatoire Cetelem réalisée en 2022, les Français ont déboursé en moyenne 16 500 euros pour acheter la voiture qu'ils conduisent aujourd'hui, sur le marché du neuf ou de l'occasion. Depuis 2001, ce chiffre a évolué deux fois plus vite que l'inflation et quatre fois plus vite que le revenu médian des foyers.

lution technologique rend incertain le marché de l'occasion ; actuellement, les véhicules électriques décotent plus vite que leurs homologues thermiques. Pour les personnes qui n'ont pas d'autre solution que la voiture pour effectuer leurs trajets domicile-travail, l'équation budgétaire est complexe à résoudre. Quelques crises sociales récentes nous l'ont démontré.

L'interdiction annoncée de la vente de véhicules thermiques neufs dès 2035 ne laisse guère de choix. Il faut accélérer les ventes de véhicules électriques. Pour cela, l'État a mis en place un bonus écologique aux contours assez mouvants. En plus de l'urgence environnementale, il y a aussi une urgence sociale à maintenir un maximum d'emplois en France et en Europe dans l'industrie automobile et ses sous-traitants. Déjà qu'un moteur électrique et sa batterie nécessitent 40 % de main d'œuvre de moins qu'un moteur diesel ³, qu'advient-il si les consommateurs se ruent massivement sur des modèles *lowcost* fabriqués en Chine avec un bilan carbone désastreux pour leur construction ? Notre souveraineté industrielle passe aussi par la fabrication de batteries sur le territoire. Les *giga factories* éclosent dans les Hauts de France notamment. A titre d'exemple ACC ⁴ (*Automotive Cells Company*) pour ses projets en France et aussi en Allemagne investit 7 milliards d'euros en ayant reçu 1,3 milliard d'aides publiques. Ce n'est pas rien, mais la Chine et les Etats-Unis en font au moins autant avec leurs constructeurs nationaux.

En matière de véhicule individuel, tra-
duire décarbonation par électrification

3 Chiffre cité par Emmanuel Paillet du cabinet Syndex dans l'Obs n° 3067 (numéro de l'Obs dont sont tirées quelques-unes des autres données de cette chronique).

4 ACC réunit le français TotalEnergies, le franco-italien Stellantis (fusion de PSA et Fiat Chrysler) et l'allemand Mercedes-Benz.

sans remise en cause du monde d'avant risque de nous mener dans une nouvelle impasse. Luc Chatel, le président de la Plateforme automobile l'affirme : « *Il n'y a pas eu beaucoup de réflexions sur le cycle de vie total des batteries, et leur impact écologique de l'extraction du minerai au recyclage* ». Quant à l'ADEME elle n'hésite pas à dire : « *la voiture électrique devra s'accompagner de sobriété et d'un changement de nos mentalités...Nous devons vivre différemment* ». La transition en cours donne parfois l'impression d'être conduite sans boussole, comme en témoignent les hésitations et revirements autour de la mise en place des ZFE (Zones à faibles émissions).

Pas facile de toucher à l'objet automobile ! Et de changer lucidement de cap par rapport aux politiques menées depuis plusieurs décennies ⁵. Ne prenons que deux exemples :

- Entre 1995 et 2018, la France a investi deux fois plus pour la route que pour le rail : 278 milliards d'un côté contre 130 de l'autre ⁶. En moyenne, les autres pays européens n'ont guère fait mieux ; depuis 2018, la tendance semble s'infléchir un peu. En France, la majorité des investissements ferroviaires sont allés vers le TGV, souvent au détriment du réseau dit « secondaire », au grand dam des régions qui en ont la compétence mais pas les leviers budgétaires.
- La politique « vélo » est très en retard, en France, par rapport à celle des

5 Les parlementaires ont rendu un rapport intéressant, et on en a parlé dans la REE, sur les questions de souveraineté énergétique. On peut regretter qu'ils ne soient pas allés plus loin en analysant les sources du gaspillage énergétique lié à l'action publique en matière de mobilités ce qui aurait dû nécessairement inclure un bilan des politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

6 <https://www.ouest-france.fr/environnement/climat/en-europe-les-investissements-routiers-surpassent-largement-ceux-pour-le-rail-selon-une-etude-ff5deeb3-96e7-41b7-b84f-b91dcaca6f7e>

principaux pays européens. Depuis quelques années (voir dizaines d'années pour les plus visionnaires), les grandes métropoles tentent de changer de braquet. Des départements commencent à suivre. Quant au plan vélo gouvernemental, avec 250 millions d'euros par an, il témoigne d'une prise de conscience encore un peu timide. En zone péri-urbaine, la voiture devient le mode de transport majoritairement utilisé dès que le déplacement dépasse un km ⁷ ! Pour de tels déplacements dont la vitesse moyenne se situe entre 20 et 30 km/h, la mise en mouvement d'un véhicule d'une tonne et demie, même avec un moteur électrique, n'est sûrement pas la solution optimale.

Alors quel avenir pour la voiture individuelle si chère à notre imaginaire, si coûteuse à nos portefeuilles et si consommatrice d'argent public ? Moins de voitures ? ce serait évidemment mieux. Des véhicules partagés ? oui mais y est-on vraiment prêt ? Des véhicules autonomes ? A une large échelle, le dossier publié dans la REE 2023-2, montre que les implications en matière d'échanges et de stockage de données iraient sûrement à l'encontre des objectifs de sobriété numérique.

Faute de pouvoir répondre à toutes ces questions, gardons dans nos musées personnels ces quelques images qui témoignent de nos rêves et contradictions : l'adrénaline d'une poursuite menée tambour battant dans les rues de San Francisco (*Bullitt*), la classe *so british* d'un espion au service de sa majesté au volant de son Aston Martin (la saga *James Bond*), le glamour tragique absolu de la robe rouge de Nastassja Kinski assortie au rouge de sa Ferrari (*La lune dans le caniveau*). ■

7 Chiffre donné en 2018 pour l'agglomération rennaise mais sans doute assez facilement transposable.