



Quelle place pour la voiture demain ?

Paris, le 1^{er} juin 2017, face aux questions que pose l'usage de la voiture à notre société, les pouvoirs publics ont une forte propension à adopter des politiques de fermeté, voire de coercition vis-à-vis des automobilistes. Pourtant, selon un sondage Kantar-TNS Sofres réalisé pour l'Institut Montaigne en France, en Allemagne et en Californie auprès de 3000 personnes, 99 % des personnes interrogées n'envisagent pas de renoncer à la possession d'une voiture à moyen terme – y compris dans les zones urbaines les plus denses. La voiture est même une nécessité au quotidien pour la plupart des Français puisque plus de 60 % d'entre eux prennent leur voiture pour se rendre à leur travail et 43,7 % n'ont pas d'autre alternative. Ainsi, si les citoyens sont conscients du poids de l'automobile sur l'environnement (plus d'un Français sur trois voit le respect de l'environnement comme critère principal pour la voiture de demain), ils y demeurent néanmoins très attachés. Comment concilier cette préférence et cette exigence ?

Aujourd'hui, quatre Français sur dix n'ont pas d'autres possibilités que de prendre leur voiture pour se rendre à leur travail. Les politiques publiques conduites jusqu'ici délaissent souvent ces enjeux de mobilité qui sont pourtant centraux au profit de la lutte contre la pollution. Pourtant, de multiples innovations – récentes ou en cours de développement – traduisent un réel effort de la part de l'écosystème automobile pour répondre aux défis environnementaux et sociétaux comme aux besoins des citoyens. Que l'on pense aux nouveaux usages de la voiture (covoiturage, location entre particuliers, etc.), aux progrès considérables réalisés en matière de motorisation ou bien sûr à la perspective d'un véhicule sans conducteur, l'automobile pourrait à l'avenir combiner respect de la mobilité et contribution importante à la réduction de la pollution. La condition : relever rapidement les défis qui se dressent sur sa route", ont déclaré Laurent Burelle, président-directeur général de Plastic Omnium et Henri de Castries, ancien président-directeur général d'AXA, tous deux présidents du groupe de travail de l'Institut Montaigne.

Quels sont les besoins des citoyens en termes de mobilité ?

Afin de nourrir la réflexion consacrée à l'automobile et à son usage, l'Institut Montaigne a choisi de conduire une enquête d'opinion sur les habitudes et les attentes des citoyens en termes de mobilité et d'avenir de l'automobile. Cette enquête a été réalisée par Kantar-TNS Sofres auprès de 3000 personnes dans trois zones géographiques : la France, l'Allemagne et la Californie.

Voici les principaux enseignements de ce sondage :

> La voiture demeure un mode de transport privilégié et plébiscité par les sondés des trois régions. L'automobile est ainsi réputée pour son **aspect pratique** (pour les Européens) et son **confort** (pour les Californiens). De plus, en comparaison avec les autres moyens de locomotion, les répondants citent comme atout majeur de l'automobile **sa flexibilité**, et ce dans les trois zones géographiques étudiées. Viennent ensuite le côté pratique de la voiture chez les Français, le confort chez les Allemands, et la rapidité chez les Californiens.

> Cette tendance ne semble pas s'essouffler puisque, dans les trois zones étudiées, **99 % des possesseurs de voiture ne comptent pas s'en séparer au cours des deux prochaines années** (ils veulent soit la garder, soit en changer). Cette réponse unanime s'explique par l'image que donne l'automobile aujourd'hui : pour plus d'une personne interrogée sur deux, la voiture est avant tout **synonyme de liberté et d'indépendance**. Les aspects négatifs liés à la possession d'un véhicule (nuisance pour l'environnement, contrainte) ne sont cités que très rarement par les répondants.

> **Plus de quatre Français sur dix n'ont pas de moyen de transport alternatif**. Cette proportion est plus importante qu'en Allemagne (35 %) et qu'en Californie (41 %). La voiture est bien souvent une nécessité au quotidien : plus de 60 % des Français prennent leur voiture pour se rendre à leur travail.

> Dans les trois zones géographiques étudiées, **plus de 9 personnes interrogées sur 10** ont le permis de conduire. Chez les 18-24 ans, 83,9 % des Français, 80,1 % des Allemands et 85,1 % des Californiens en disposent.

> La moitié des répondants utilisent leur voiture personnelle au moins une fois par jour, faisant de cette dernière le moyen de transport le plus utilisé.

> Lorsqu'ils sont interrogés sur le véhicule qui conviendrait le mieux à leurs besoins demain, **les Français et les Allemands citent le respect de l'environnement comme caractéristique principale**. Les Californiens sont davantage sensibles à la sûreté. Enfin, seuls 16,4 % des Français, 15 % des Allemands et 22,3 % des Californiens considèrent que le véhicule qui répondrait le mieux à leurs besoins serait le véhicule autonome, dont les potentielles promesses suscitent un certain scepticisme. A la question "dans quelle mesure un tel véhicule répondrait-il à vos besoins de mobilité ?", ils sont autant à répondre positivement (extrêmement bien, très bien) que par la négative (peu, pas du tout). Paradoxalement, ils sont près de deux tiers à avoir une perception globalement positive du véhicule autonome (63,3 % pour les Français, 64,4 % pour les Californiens et 54,5 pour les Allemands). De plus, on constate un quasi-consensus sur la capacité du véhicule autonome à permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer aisément (plus de 4 sondés sur 5). Un véhicule autonome réduirait la perte de temps liée à la recherche d'un stationnement selon 80,3 % des Français. Il permettrait de faire des trajets plus longs sans se fatiguer pour 71,9 % des Allemands et pour 79,9 % des Californiens. Dès lors, comment expliquer leur manque d'enthousiasme face à cette nouvelle technologie ? Tout d'abord, les répondants doutent du prix de la voiture autonome lorsque celle-ci sera mise en vente : 45,8 % des Français, 43,1 % des Allemands et 40,3 % des Californiens l'identifient comme le principal inconvénient du véhicule autonome. Autre réserve exprimée, la protection de leurs données personnelles : la crainte de voir celles-ci mal utilisées ou piratées est manifestée par 27 % des Californiens et 33 % des Allemands. Mais, même si le prix leur convenait, 31,6 % des Français, 31,5 % des Allemands et 33,1 % des Californiens ignorent s'ils achèteraient un tel véhicule.

Quels sont les défis qui se dressent sur la route de l'automobile ?

L'avenir de la voiture dépendra de sa capacité à relever trois défis.

> **Un défi sociétal** : embouteillages et mortalité routière remettent aujourd'hui en cause la place de l'automobile dans le "mix" de mobilité. Les nouvelles technologies - notamment les véhicules connectés, puis autonomes - devront permettre de développer considérablement les nouvelles mobilités, la multimodalité et la sécurité des véhicules en circulation, notamment grâce à un meilleur usage des données à disposition.

> **Un défi environnemental** : si les objectifs des pouvoirs publics sont connus – améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique –, la stratégie pour les atteindre ne doit pas, pour ce qui concerne le champ de la circulation automobile, se limiter à imposer des normes 1) coercitives et 2) destinées aux seuls véhicules neufs. Il est nécessaire d'adopter une vision globale : harmonisation européenne, action sur l'ensemble du stock des voitures, etc.

> **Un défi économique** : l'innovation en matière d'automobile, frénétique, est en partie portée par de nouveaux entrants (Tesla, Apple, Google) qui menacent directement les acteurs traditionnels de la filière du secteur. Si l'on souhaite que la filière automobile française trouve sa place dans le marché de demain, une plus forte synergie entre les entreprises du secteur - traditionnelles comme nouvelles entrantes - et les pouvoirs publics est indispensable.

Quelles propositions pour améliorer la mobilité demain ?

Ainsi, pour répondre à ces trois défis, le groupe de travail de l'Institut Montaigne formule dix propositions. Celles-ci reposent sur les principes directeurs suivants :

- des **mesures incitatives**, fondées sur des mécanismes de marché, sont préférables à une approche coercitive ;
- **l'expérimentation** doit être encouragée, en commençant par des tests à l'échelle locale avant d'envisager un déploiement rapide et de grande envergure ;
- la réglementation doit être guidée par une **logique de résultats** plutôt que de moyens, et laisser suffisamment de latitude aux acteurs dans les choix technologiques qui se présentent à eux ; elle doit **embrasser les problèmes de façon globale**, pour limiter les possibilités de contournement ;
- des normes **harmonisées au niveau européen** permettent de créer un marché de taille critique, sans faire obstacle à des déclinaisons locales qui tiennent compte des spécificités des territoires
- tous les acteurs – publics et privés, historiques ou nouveaux, grands et petits – peuvent contribuer à l'innovation et gagneront à travailler en **coopération**.

Extrait des propositions de l'Institut Montaigne :

Le défi sociétal

Proposition : Encourager le développement des solutions intelligentes et intermodales de transport.

En complément des bus à horaires et lieux de passages fixes, il pourrait être créé des systèmes de navettes à la demande, qui ne se déplaceraient que lorsqu'un nombre suffisant d'usagers se serait manifesté. Ce type d'approche, rendu possible par les technologies actuelles et faisant l'objet d'expérimentations à l'étranger (exemple d'Uber Hop au Canada), gagnerait à être promu.

Proposition : Adopter au niveau européen des principes normatifs communs de régulation de la circulation, dans une logique de réduction tant de la congestion que de la pollution.

Cela aurait un intérêt pour les citoyens – qui pourraient plus facilement se déplacer dans les différentes agglomérations européennes – comme pour les industriels – qui bénéficieraient d’un vaste marché pour proposer des solutions technologiques adaptées, à un coût raisonnable. De la même manière, il conviendrait de mettre en place une catégorisation environnementale harmonisée des véhicules sur laquelle seraient fondées les mesures de restriction de circulation décidées au niveau local (par exemple une vignette interopérable au niveau européen).

Proposition : Généraliser les dispositifs de sécurité les plus performants.

Dans le but d’exploiter leur potentiel d’amélioration de la sécurité routière, il est indispensable d’accélérer la généralisation des nouveaux dispositifs de sécurité les plus performants (freinage d’urgence et dispositifs anti-inattention notamment), dès lors que leur efficacité en termes humains et économiques aura été démontrée par des études indépendantes.

Le défi environnemental

Proposition : Réguler le trafic et la pollution dans les zones urbaines les plus denses, grâce à des mécanismes incitatifs.

Une première étape consisterait à mettre en place dans les grands centres urbains – grâce aux avancées technologiques – des mécanismes d’autoévaluation : la collecte de données d’émissions en temps réel permettrait d’informer les conducteurs de leur impact environnemental et de les comparer à leurs pairs, afin de les inciter à conduire de façon plus fluide et moins polluante.

Cette phase d’autoévaluation pourrait être complétée, dans un second temps, par la mise en place de mécanismes incitatifs financiers – péages urbains – ou non financiers – voies réservées au covoiturage, par exemple. Les nombreuses données collectées dans le cadre des dispositifs d’autoévaluation permettraient de mieux concevoir ces mécanismes incitatifs, et donc de les rendre plus acceptables et efficaces

Proposition : Encourager l’allègement des véhicules.

Il est indispensable de faire évoluer la réglementation européenne en matière d’émissions moyennes de gaz à effet de serre des véhicules mis sur le marché afin d’encourager l’allègement des véhicules, gisement important de réduction de pollution encore trop peu reconnu aujourd’hui au sein de l’Union européenne.

Le défi économique

Proposition : Comblent le retard français en matière d’expérimentation de véhicules autonomes en conditions réelles.

Afin que la France revienne dans la course au véhicule autonome, les pouvoirs publics doivent associer, dans une logique d’innovation ouverte, les différents acteurs de la mobilité (constructeurs, start-ups, opérateurs de transport, etc.) afin de développer davantage de lieux et de programmes d’expérimentation et faciliter le financement des innovations.

Proposition : Mettre en place un politique de formation et de reconversion ambitieuse.

Les acteurs du secteur doivent anticiper les mutations du marché du travail induites par le véhicule du futur, par une politique de formation et de reconversion ambitieuse. La filière, avec le soutien des

pouvoirs publics, devrait conduire dès à présent une analyse de l'impact sur l'emploi du véhicule du futur, à la fois d'un point de vue quantitatif (nombre d'emplois menacés dans chaque secteur d'activité) et qualitatif (reconversions possibles selon les compétences). Ce diagnostic partagé permettrait d'adopter une stratégie de gestion prévisionnelle des métiers et des compétences permettant, à terme, d'éviter de futures restructurations brutales et difficiles.

*Nous vous attendons sur [Twitter](#), [Facebook](#) et sur [Instagram](#)
[Inscrivez-vous à notre newsletter.](#)*

Contact presse :
Institut Montaigne
Lara Oliveau, Chargée de communication
01 53 89 05 73 – loliveau@institutmontaigne.org

A propos de l'Institut Montaigne

Association à but non lucratif, l'Institut Montaigne est un laboratoire d'idées créé en 2000. Il élabore des propositions concrètes autour de quatre axes de politiques publiques : action publique, cohésion sociale, compétitivité et finances publiques. Adressés aux pouvoirs publics, ses travaux sont le fruit d'une méthode d'analyse et de recherche ouverte sur les comparaisons internationales, rigoureuse et critique. L'Institut Montaigne réunit des chefs d'entreprise, des hauts fonctionnaires, des universitaires et des personnalités issues d'horizons très divers. Ses financements sont exclusivement privés, aucune contribution n'excédant 2 % d'un budget annuel de 3,8 millions d'euros. À travers ses publications et les événements qu'il organise, l'Institut Montaigne, think tank pionnier en France, souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur du débat démocratique.