

INSTITUT
MONTAIGNE



Quelle place pour la voiture demain ?



RÉSUMÉ EXÉCUTIF JUIN 2017

*Il n'est désir plus naturel
que le désir de connaissance*

INSTITUT
MONTAIGNE



Quelle place pour l'automobile demain ?

Quel avenir pour l'automobile ? L'exigence d'amélioration de la qualité de l'air, la quête d'une mobilité plus fluide et une vision parfois dogmatique conduisent certains à vouloir chasser la voiture de la Cité.

Malgré d'indéniables progrès réalisés pour en atténuer les effets, l'automobile reste source d'externalités indésirables. Au niveau français, le transport représentait ainsi 26,9 % des émissions de gaz à effet de serre en 2013¹ et 28 % des émissions de particules en Île-de-France². La congestion dans les centres-villes entraîne à la fois une augmentation de ces émissions, mais aussi une perte de temps – estimée à 38 minutes par jour à Paris³ – et d'argent considérable pour les usagers de la route.

Les récents scandales à répétition liés à l'optimisation des tests d'émissions par certains constructeurs automobiles ont contribué à ternir l'image de l'automobile. Ce manque de transparence ne peut que nuire à un mode de transport déjà en proie à de nombreuses

¹ Dont 95 % incombe aux transports routiers de voyageurs et de marchandises, selon l'Agence européenne pour l'environnement (octobre 2015). À noter toutefois que les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont diminué de 7,3 % entre 2004 et 2015 (*Les comptes des transports en 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, août 2016).

² Inventaire régional des émissions en Île-de-France, Airparif, 2012. Au niveau national, les concentrations en particules, à proximité du trafic routier et en fond urbain, ont diminué depuis 2007 pour les PM10 et depuis 2009 pour les PM2,5 (*Les particules atmosphériques : la connaissance progresse*, Datalab, février 2017, Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer).

³ TomTom Telematics, *index de trafic 2016*.

critiques. L'interdiction de certains types de véhicules en ville et la piétonisation de zones urbaines illustrent ainsi une dynamique « anti-voiture » au sein des grandes métropoles. De plus en plus marquée, cette orientation semble aujourd'hui la réponse privilégiée par les pouvoirs publics pour répondre aux défis de la mobilité de demain.

Pour autant, la voiture est-elle réellement vouée à disparaître des usages et des mentalités ? Pour envisager une réponse à cette question, l'Institut Montaigne a commandé un sondage approfondi⁴, administré en France mais aussi en Allemagne et en Californie, deux ensembles auxquels nous pouvons nous comparer. Il ressort de cette enquête que la voiture demeure un objet social primordial pour une très grande partie de la population française. Elle bénéficie encore d'une image positive pour plus de trois quarts des Français : elle est avant tout source d'indépendance et de liberté (56 %), puis de plaisir (20 %). Seuls 22 % des sondés en ont une image négative, y voyant une source de dépense (17 %), une contrainte (3 %) ou une nuisance pour l'environnement (2 %). Il n'est d'ailleurs pas anodin que 99,2 % des répondants n'envisagent pas de renoncer à la possession d'une voiture à moyen terme, y compris dans les zones urbaines les plus denses. Cet attachement est identique dans les deux autres zones géographiques interrogées, en Allemagne (98,7 %) comme en Californie (99,5 %).

L'automobile est par ailleurs indispensable pour une grande proportion des Français. Plus de 60 % d'entre eux prennent leur voiture pour se rendre à leur travail, 43,7 % n'ayant pas d'alternative pour réaliser ce trajet. Cette proportion est plus importante qu'en Allemagne

⁴ Sondage réalisé par Kantar pour l'Institut Montaigne en décembre 2016 en France, en Allemagne et en Californie, auprès de 1 000 personnes par pays

(35 %) et qu'en Californie (41 %). Plus qu'un gadget, la voiture est bien souvent une nécessité au quotidien. C'est un constat sur lequel il est indispensable de faire reposer toute réflexion sur l'avenir du véhicule automobile.

L'importance sociale, voire affective, de la voiture se double d'un rôle économique de premier plan : en 2015, la filière automobile française représentait 440 000 salariés en France⁵ (en équivalent temps plein), dont près de la moitié appartenant au noyau de la filière (les constructeurs ou motoristes, les équipementiers et les carrossiers). Elle induisait indirectement 2,1 millions d'emplois supplémentaires selon le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)⁶, notamment *via* les métiers liés à l'usage de la voiture (vente, après-vente, location, etc.) ou ceux liés à la mobilité (transport routier de marchandises, transport de voyageurs, etc.). Le secteur automobile représente 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière française et compte parmi les premiers dépositaires de brevets en France.

Les politiques conduites tentent aujourd'hui de répondre prioritairement à l'enjeu de lutte contre la pollution, délaissant ainsi les enjeux de mobilité qui sont pourtant centraux. Comment concilier ces deux approches tout en conservant des objectifs économiques et écologiques ambitieux ?

De multiples innovations – récentes ou en cours de développement – traduisent un réel effort de la part de l'écosystème automobile pour répondre aux critiques qui lui sont adressées comme aux besoins des citoyens. Que l'on pense aux nouveaux usages de la voiture

⁵ Ministère de l'Économie et des Finances, 2016.

⁶ CCFA, *Analyses et statistiques 2016*.

(covoiturage, location entre particuliers, VTCs, 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.

Mais que l'automobile parvienne à cette synthèse n'est pas acquis : objet de fascination comme d'hostilité, encore indispensable mais menacée, elle court le risque d'être évincée avant d'avoir pu tenir toutes ses promesses. Et le temps joue contre elle car le renouvellement du parc est très lent : on estime que près de 20 ans sont nécessaires à ce qu'une innovation se diffuse à la moitié des véhicules en circulation.

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

- un défi **sociétal** : la révolution de la voiture connectée et autonome permettra de développer considérablement les politiques de transport multimodales et ainsi de répondre aux différents défis des collectivités en matière de mobilité (sécurité, congestion, environnement) ;
- un défi **environnemental** : si les objectifs sont connus – améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique –, la stratégie pour les atteindre ne peut plus se limiter à imposer des normes toujours plus strictes aux seuls véhicules neufs et doit être globale (harmonisation européenne, action sur l'ensemble du stock des voitures, etc.) ;
- un défi **économique** : l'innovation en matière d'automobile est frénétique, mais elle est en partie portée par de nouveaux entrants (Tesla, Apple, Google) qui menacent directement les acteurs traditionnels de la filière. Pour que la voiture du futur soit française, une coopération des entreprises et des pouvoirs publics est indispensable.

Sur tous ces aspects, des collaborations étroites devront être nouées entre la puissance publique, les industriels et la société civile. L'avenir de l'automobile dépend de leur capacité collective à répondre à ce triple défi et à assurer une transition fluide vers un nouveau modèle de mobilité.

Ainsi, pour répondre à ces trois défis, le groupe de travail 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 ; 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**.

PROPOSITIONS

Répondre au défi sociétal en faisant de la voiture un moyen de transport plus sûr et mieux articulé avec les autres solutions de mobilité

Proposition n° 1 : Susciter le développement, par les acteurs publics et privés de la mobilité, de solutions intelligentes et intermodales de transports permettant d'ajuster en temps réel l'offre à la demande (« VTC collectif » en zone peu dense notamment).

10 Une part importante du territoire national est mal couverte par les transports publics, au prétexte qu'ils y seraient trop peu rentables. Le développement des véhicules connectés invite pourtant à se garder de tout fatalisme. Sur le modèle des VTCs, il est en effet possible d'engager le développement de services de transports de personnes basés sur des véhicules de faible capacité (minibus, etc.) et dont les parcours seraient adaptés en temps réel aux besoins des usagers. Cela représenterait une véritable révolution dans l'économie des transports publics en zones peu denses.

En complément des bus à horaires et lieux de passages fixes, il pourrait être créé des systèmes de navettes à la demande ou « micro-transits », qui ne se déplaceraient que lorsqu'un nombre suffisant d'usagers se serait manifesté. Cette solution, grandement facilitée par les technologies actuelles, a déjà été mise en place au Canada, *via* Uber Hop, et gagnerait à être implantée en France.

Le développement de ces solutions devrait associer les différents acteurs concernés : collectivités locales, entreprises de transports publics, sociétés privées de mobilité, etc. Le rôle des pouvoirs publics pourrait être à la fois financier – appel d’offre, concours d’innovation, etc. – et réglementaire – assouplissement des normes encadrant le transport de passagers. Ces services devront être financièrement accessibles pour les usagers, afin de permettre au plus grand nombre d’accéder à une meilleure mobilité.

Proposition n° 2 : 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.

S’il est important de développer de nouveaux moyens de circulation dans les zones les moins bien desservies, il est naturel de chercher à réguler le trafic dans les zones marquées par la congestion – généralement en centre-ville. Pour autant, afin de faciliter la mise en œuvre de ces dispositifs et ne pas créer d’obstacle à la mobilité, il est primordial que les normes encadrant la mobilité soient homogènes d’une ville à l’autre et d’un pays à l’autre.

La régulation du trafic reposera de plus en plus sur des systèmes « intelligents » : micro-péages dynamiques nécessitant l’installation d’un boîtier spécifique dans les voitures, panneaux de signalisation connectés, etc. L’harmonisation des réglementations permettrait d’assurer l’interopérabilité et la compatibilité de ces dispositifs sur tout le territoire de l’Union européenne (ex. : boîtier de péage automatique reconnu dans l’ensemble des villes et sur l’intégralité des routes où un péage est mis en place).

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 interoperable au niveau européen).

Le cadre juridique et réglementaire, une fois harmonisé, agirait comme une « boîte à outils » afin de laisser une marge d'appréciation aux collectivités nationales et locales, afin de pouvoir adapter la réglementation aux spécificités des territoires. Il pourrait combiner des simples recommandations (présentation d'une palette d'outils incitatifs, notamment en matière de péage urbain) et des éléments qui seraient rendus contraignants à terme (par exemple, la vignette environnementale harmonisée, qui pourrait être intégrée à une directive).

Proposition n° 3 : Développer la collecte et l'utilisation collective des données issues des calculateurs de bord pour en maximiser les bénéfices communs : pour ce faire, définir au niveau européen les données d'intérêt général de la mobilité et en fixer des règles d'accès, de partage, et d'exploitation permettant de stimuler l'innovation tout en en garantissant la sécurité et la confidentialité.

L'harmonisation des normes doit aussi inclure la dimension numérique de la mobilité. L'exploitation des données de conduite représente en effet un gisement pour de nouveaux services – donc un levier de compétitivité pour l'industrie française – mais aussi un risque potentiel, qui impose de protéger et rassurer les citoyens.

L'encadrement de l'accès aux données devrait s'articuler avec le développement des mécanismes de régulation dynamique du trafic (micro-péages, voies réservées) qui, pour fonctionner, nécessitent de collecter des données liées à la voiture et à son usage (nombre d'occupants, type de véhicule, etc.).

La notion de « données d'intérêt général » pourrait également être prise en compte : des informations collectées par un véhicule – détection d'un accident par des caméras embarquées, par exemple – peuvent avoir une utilité pour d'autres véhicules – dans ce cas, l'avertissement des conducteurs arrivant en zone d'accident.

Proposition n° 4 : Dans le but d'exploiter leur potentiel d'amélioration de la sécurité routière, 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.

Une fois leur efficacité prouvée par des études indépendantes, une approche pertinente consisterait à rendre ces dispositifs obligatoires sur les nouveaux véhicules, voire sur l'ensemble du parc lorsqu'une adaptation est possible. Cela pourrait notamment être le cas des appareils de détection de la somnolence.

Il serait également possible d'adopter une démarche incitative à l'égard des usagers, par exemple *via* des avantages financiers – modulation du prix des péages urbains selon que la voiture possède ou non certains équipements de sécurité.

Répondre au défi environnemental en fixant des objectifs plus ambitieux et mieux contrôlés qu'aujourd'hui, en laissant davantage de latitude pour les atteindre

Proposition n° 5 : Mettre en œuvre des mécanismes incitatifs (plutôt que des restrictions de circulation) pour réguler le trafic et la pollution dans les zones urbaines les plus denses, de manière efficace et équitable.

La régulation du trafic dans les zones les plus denses représente un objectif essentiel. Les solutions apportées doivent être à la fois adaptées au cadre précis de leur mise en œuvre et compatibles avec le cadre normatif européen harmonisé. Plutôt qu'une interdiction pure et simple des véhicules motorisés, il serait possible de limiter leur usage par la dissuasion, tout en encourageant les comportements les plus vertueux.

14

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 – micro-péages dynamiques – ou non – 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. Les principes suivants pourraient être retenus :

- les micro-péages et autres dispositifs feraient d'abord l'objet d'une expérimentation et leurs impacts seraient évalués de façon indépendante. En fonction de ces résultats – et le cas échéant après consultation publique – ils seraient pérennisés ou non ;
- le prix du micro-péage dynamique serait modulé selon plusieurs critères – modèle de la tarification intelligente, ou « *smart congestion charging* » –, comme par exemple la catégorie du véhicule (niveau et type de pollution émis), son usage (taux de remplissage), l'état du trafic et la qualité de l'air (prix plus élevé pendant les pics de congestion ou de pollution), la fréquence et l'intensité d'utilisation dans les zones ciblées, etc. La tarification prendrait en compte la situation sociale des automobilistes pour ne pas faire peser une charge excessive sur les moins favorisés ;
- les recettes du micro-péage seraient réinvesties dans les transports publics et dans les infrastructures routières ;
- le micro-péage s'appliquerait aux voitures des particuliers comme au transport de marchandises, le cas échéant selon des conditions tarifaires différenciées.

À plus long terme, ces systèmes de régulation intelligents pourraient être appliqués à d'autres sujets : limitation de vitesse adaptative sur autoroute selon les conditions météorologiques et l'état du trafic, dans les zones touchées par un pic de pollution, etc.

Proposition n° 6 : Revoir le mode de calcul des objectifs d'émissions de CO₂ par constructeur dans la réglementation européenne afin d'encourager l'allègement des véhicules, gisement encore insuffisamment exploité de réduction des émissions.

La réglementation européenne sur le CO₂ vise à faire internaliser les coûts environnementaux de l'automobile par les constructeurs en fixant une norme d'émission de CO₂ (95 g/km à l'horizon 2021) qui s'applique en moyenne à l'ensemble des voitures neuves vendues dans l'Union Européenne. Cette norme générale est déclinée par constructeur selon un système dit de « pente de droits d'émissions ». La fixation de la pente (et le critère de pondération utilisé) est un point déterminant dans la mesure où celle-ci attribue une valeur aux différents moyens d'« économiser » des grammes de CO₂.

En privilégiant le choix de la masse du véhicule plutôt que son empreinte au sol comme critère de pondération, la réglementation européenne pénalise l'allègement comme stratégie de réduction de l'impact environnemental des véhicules, alors même que l'apparition de nouveaux matériaux, plus légers et plus résistants, renforce le potentiel de cette dernière.

Pour y remédier, l'option la plus consensuelle consisterait à modifier la pente de neutralisation de l'allègement (qui passerait par exemple de 60 % à 40 %) afin d'inciter davantage à l'allègement des véhicules fabriqués.

Une seconde option, plus ambitieuse, mais moins facilement acceptable pour certains constructeurs de véhicules premium plus lourds, consisterait à remplacer le critère de pondération par le poids par un critère de pondération par l'empreinte au sol du véhicule (ce qui

est pratiqué aux États-Unis), redonnant tout son intérêt à l'allègement.

Dans tous les cas, les contrôles devront être renforcés, afin de garantir l'efficacité des réglementations et de restaurer la confiance des citoyens.

Proposition n° 7 : Réglementer les émissions selon des mécanismes incitatifs fondés sur une logique globale de résultats, ne prescrivant pas de choix technologiques.

Qu'elles soient impératives ou incitatives, les règles en matière d'émissions devraient se fonder sur une exigence de résultats, sans favoriser un choix technologique plutôt qu'un autre. À court terme, il serait souhaitable d'accélérer la convergence des normes d'émissions pour les motorisations diesel et essence (dans les prochaines normes EURO), en concertation avec les industriels – en fonction notamment des écarts constatés entre émissions en situation réelle et émissions en situation de test.

De plus, tout en conservant les plafonds actuels d'émissions véhicule par véhicule, des objectifs plus contraignants d'émissions de particules et d'oxydes d'azote (NOx) pourraient être fixés en moyenne pour les voitures mises sur le marché chaque année par un constructeur donné, comme c'est le cas en matière de CO₂. Cela permettrait à chaque constructeur de trouver le meilleur mix de technologies pour réduire globalement les émissions de sa flotte, et donc améliorer plus rapidement la qualité de l'air dans les villes.

S'agissant plus particulièrement des particules fines, les régulations d'émission devraient intégrer la totalité des sources d'émissions de

particules et non seulement l'échappement, qui ne représenterait que 5 % des émissions directes et indirectes des véhicules récents (contre deux tiers des émissions dus à la remise en suspension des particules fines⁷).

De manière plus prospective, il serait souhaitable d'encourager davantage et de manière équilibrée les technologies les plus prometteuses (hybride essence – diesel, hydrogène, électrique, etc.), en adoptant une logique de coûts complets (y compris concernant l'infrastructure de distribution d'électricité), et une approche globale, du puits à la roue et sur l'ensemble du cycle de vie (question du recyclage des batteries notamment).

Répondre au défi économique en permettant la structuration d'une filière française tournée vers l'avenir et fortement innovante

Proposition n° 8 : Combler le retard français en matière d'expérimentation de véhicules autonomes en conditions réelles. Pour ce faire, associer dans une logique d'innovation ouverte les différents acteurs de la mobilité (constructeurs, *start-ups*, opérateurs de transport, pouvoirs publics, etc.) afin de développer davantage de lieux et de programmes d'expérimentation et faciliter le financement des innovations.

L'expérimentation est indispensable à l'innovation, et tester des technologies dans des conditions proches de la réalité permet d'accélérer l'apprentissage. Des sites d'expérimentation ont déjà été créés

⁷ Victor R.J.H. Timmers, Peter A.J. Achten, Atmospheric Environment, *Non-exhaust PM emissions from electric vehicles*, 2016.

ou sont en cours d'installation en Europe, y compris en France. Certains pays comme l'Allemagne (portions d'autoroutes équipées d'infrastructures spécifiques – signalisation routière notamment – permettant de faire rouler des véhicules connectés) et les États-Unis (tests conduits par Uber à Pittsburgh) sont cependant plus avancés, car ils prévoient des dispositifs de tests en conditions réelles, intégrés aux infrastructures existantes. Il est indispensable de faire de même en France, afin de combler tout retard technologique qui émergerait.

La participation des pouvoirs publics – locaux et nationaux – à ces expérimentations est importante, car elle leur permettrait de mieux anticiper les innovations à venir et leurs conséquences, tant en matière de réglementation que de politique d'urbanisme. L'ouverture de ces zones devrait bien sûr se faire dans des conditions de sécurité maximales (zones cartographiées spécifiquement, usage des véhicules uniquement en conditions favorables – météo, lumière, etc.).

Le développement d'un véritable écosystème d'innovation permettra par ailleurs de stimuler l'investissement, notamment le capital-risque, c'est-à-dire dans les sociétés (*start-ups*) n'ayant pas encore atteint leur point d'équilibre. Les initiatives mettant en relation les différents acteurs – incubateurs, pôles d'innovation – peuvent ici jouer le rôle de catalyseur.

Proposition n° 9 : Anticiper les mutations du marché du travail induites par le véhicule du futur, par une politique de formation et de reconversion ambitieuse.

La stimulation de l'innovation passe par des investissements techniques mais également par des investissements dans le capital

humain. Les évolutions des technologies et des usages auront un impact majeur sur l'emploi dans certains secteurs – transport de personnes et de marchandises, concessions automobiles, etc. Ces transformations sont inéluctables et porteuses d'autres types d'avantages (meilleure mobilité, gains de productivité, etc.).

Elles nécessitent d'être accompagnées par une gestion prospective et stratégique des mutations du marché du travail : la filière automobile, 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.

Proposition n° 10 : Réunir les acteurs de la mobilité de demain dans une instance de dialogue élargie, à laquelle seront associés les nouveaux acteurs de la mobilité (par exemple en renforçant le rôle de la filière automobile et mobilités – PFA) **afin de mieux anticiper l'évolution des besoins industriels.**

La mobilisation de tous les acteurs français dans le but d'élaborer et de produire la voiture du futur gagnerait à être mieux coordonnée. Il existe déjà des lieux de concertation (comité stratégique de filière automobile par exemple), mais qu'il convient d'élargir.

Il est en effet primordial d'accroître le dialogue entre les grands groupes et les nouveaux entrants de la mobilité connectée et autonome, afin de favoriser une innovation en réseau. Cela permettrait

de conduire rapidement de nombreuses expérimentations, tout en diffusant à grande échelle les innovations les plus convaincantes.

Les incitations à de telles coopérations pourraient être amplifiées dans le cadre de partenariats public-privé : soutien aux projets collaboratifs, concours d'innovation, etc.

Conclusion : les promesses du véhicule autonome

A l'intersection des trois grands défis, sociétal, environnemental et économique, que doit relever l'automobile, le développement du véhicule autonome est riche de promesses : amélioration de la sécurité routière, de la qualité de vie, de l'accès à la mobilité ou encore de la performance environnementale, tant dans les centres urbains que dans les territoires périphériques.

Il s'agit aussi d'une compétition internationale, qui va au-delà des seules entreprises du secteur. **La France peut être leader dans le développement de véhicules autonomes accessibles à tous, à condition de s'en donner les moyens.**

Ses entreprises disposent d'atouts considérables, dans le secteur automobile, dans celui des technologies digitales ou encore de la ville intelligente. Une dynamique puissante est déjà à l'œuvre. Elle doit être renforcée et accompagnée par les pouvoirs publics.

Le rôle de ces derniers est en effet crucial : au niveau européen, en adoptant une approche concertée et en développant un cadre réglementaire favorable ; au niveau français, en soutenant cette politique industrielle innovante, notamment grâce au programme d'investis-

sements d'avenir ou par le développement d'infrastructures capables d'accueillir des véhicules autonomes ; au niveau local, en lançant des expérimentations en conditions réelles, permettant d'intégrer le véhicule autonome à la mobilité de demain.

De cette action volontariste et de long terme dépend la capacité de notre pays à tirer profit de cette révolution technologique.

INSTITUT MONTAIGNE



IL N'EST DÉSIR PLUS NATUREL QUE LE DÉSIR DE CONNAISSANCE

Quelle place pour la voiture demain ?

Face aux questions que pose l'usage de l'automobile 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, la voiture est à la fois un objet d'affect et une nécessité au quotidien pour la plupart des Français. Ainsi, si les citoyens sont pleinement conscients du poids de l'automobile pour l'environnement, ils y demeurent néanmoins très attachés. Comment concilier cette préférence et cette exigence ?

Pour répondre aux trois défis qui se dressent sur la route de l'automobile – sociétal, environnemental et économique – l'Institut Montaigne formule dix propositions concrètes reposant sur une logique incitative, ainsi que sur un encouragement à l'expérimentation et à la coopération entre les acteurs de la mobilité de demain.

Rejoignez-nous sur :



Suivez chaque semaine
notre actualité en vous abonnant
à notre newsletter sur :
www.institutmontaigne.org

Institut Montaigne

59, rue La Boétie - 75008 Paris

Tél. +33 (0)1 53 89 05 60 - Fax +33 (0)1 53 89 05 61

www.institutmontaigne.org - www.desideespourdemain.fr

Jun 2017