

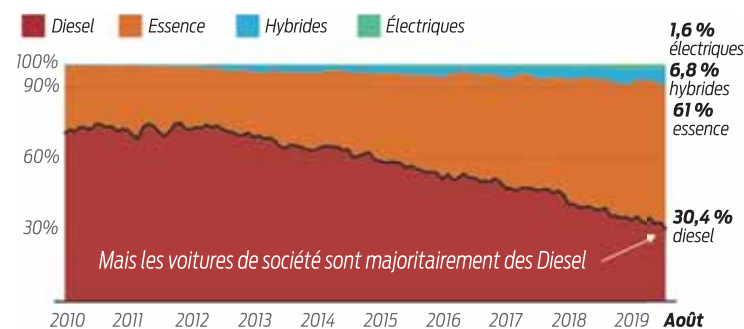
Voitures qui pollue la planète



Des activistes de Greenpeace ont bloqué le week-end dernier le déchargement de véhicules SUV au terminal de voitures de Bremerhaven, en Allemagne. PHOTO BODO MARKS/MAXPPP

La part du diesel chute encore chez les particuliers

Part mensuelle des immatriculations de voitures neuves par les particuliers selon leur motorisation.



1 véhicule neuf sur 3 est affecté d'un malus
Part des véhicules neufs immatriculés par des particuliers en août 2019 bénéficiant d'un bonus ou malus écologique.



Peu de SUV et 4X4 en classes A et B, les moins polluantes

Classe	Part de SUV et 4X4 (%)	Limite de CO ₂ (g/km)
Classe A	7,4 %	100
Classe B	32 %	120
Classe C	58,8 %	140

En 2018, 52% des véhicules vendus en France étaient de classe B, 22,4% de classe C, 20,7% de classe A.

Source: Ministère de la Transition écologique et solidaire, Ademe.

Infographie

« Toujours plus de poids »

L'EXPERT Laurent Castaignède constate que le poids important des voitures entrave la baisse de la consommation des carburants

Biarrot d'origine et maintenant bordelais, Laurent Castaignède a travaillé pendant plusieurs années dans l'industrie automobile. Ingénieur, il a fondé le bureau d'études BCO2 Ingénierie, spécialisé dans l'analyse des projets de bâtiments et de transports. Il est l'auteur de « Airvire ou la face obscure des transports » (éd. Ecosociété, 2018), un ouvrage dans lequel il analyse longuement la culture de la mobilité motorisée.

« Sud Ouest » La tendance des véhicules toujours plus massifs et puissants est-elle nouvelle ?

Laurent Castaignède Un graphique sur l'évolution du poids et de la puissance des voitures depuis cent ans illustrerait une hausse tendancielle interrompue par quelques baisses. Celles-ci correspondent à des épisodes de raréfaction des carburants et/ou de hausse de leur prix. On a rencontré ce cas de figure dans les années 1930, à la suite de la crise économique de 1929, ainsi que dans les années 1970, après le premier krach pétrolier.

Est-ce à dire que le coût du carburant n'est pas actuellement un obstacle à l'achat de voitures plus gourmandes ?

Si on observe l'évolution du prix des carburants en France de 1955 à nos jours, on remarque que, contrairement aux idées reçues, l'essence n'a jamais été aussi peu taxée qu'à l'époque actuelle. Dans les années 1950, les taxes représentaient plus de 80 % du prix au litre. C'était encore pire dans les années 1930. Le prix du carburant hors taxes a eu beau doubler en 70 ans, il est resté dans la même fourchette à la pompe, grosso modo entre 1 € et 1,5 € le litre - toujours à argent constant, correction faite de l'inflation. Les gens se rendent bien compte que les SUV consomment plus que les voitures compactes. Mais le carburant n'est pas assez cher en ce moment pour qu'ils intègrent cette contrainte et qu'elle les dissuade de choisir un SUV.

Comment expliquer cette évolution quasi-permanente ?

D'abord par la très forte contraction des coûts de fabrication. La Peugeot 405 et la Dacia Logan 1 sont distantes d'une vingtaine d'années, des années 1980 aux années 2000. Leur équipement de base, hors options, est très semblable. Or la 405, au mo-



Le poids moyen des voitures neuves s'est accru de 500 kg en cinquante ans. PHOTO SHUTTERSTOCK



Laurent Castaignède. PHOTO DR

ment de sa sortie, était la voiture du cadre supérieur. La Logan, au contraire, a occupé le segment low-cost. Sur la base de cet exemple, on peut se rendre compte qu'à « voiture constante » - une voiture qui présenterait les mêmes caractéristiques -, le coût de fabrication et le prix de vente qui en découle ont chuté d'un facteur 2 ou 3 sur la période. Cette baisse des coûts a permis d'offrir des modèles bien plus alléchants à prix identiques (à euro constant).

« Le carburant n'est pas assez cher en ce moment pour que cela dissuade les Français de choisir un SUV »

La voiture étant toujours un élément de statut social, le client a préféré consacrer une part similaire de son budget pour acheter une voiture plus grosse et plus confortable. Plutôt que de faire des économies en continuant à acheter le même type de véhicule plus modeste, devenu bien moins cher à l'achat.

Quelles conséquences pour la consommation du « ménage moyen » propriétaire d'une voiture ?

La voiture du Français moyen dans les années 1960, c'était la 2CV Citroën de Bourvil dans « Le Corniaud ». Elle consommait à peu près 6 l/100 km. La voiture du Français moyen des années 2010 ne consomme pas moins. L'observation est la même pour les voitures haut de gamme. À plusieurs décennies de distance, elles consomment toujours 15 l/100 km. Les progrès de la motorisation ont été intégralement ou quasi intégralement « mangés » par l'augmentation du poids.

Y aurait-il moyen d'inverser la tendance ? France Stratégie propose d'indexer le bonus-malus sur le poids des véhicules...

À mon sens, ce n'est pas suffisant. Il y a des moyens réglementaires de changer la donne. Actuellement, le permis de conduire classique - le permis B - vous permet de prendre en main un véhicule de 3,5 tonnes. On pourrait très bien dire qu'au-dessus d'1,5 tonne, vous avez besoin d'une autre catégorie de permis, une catégorie utilitaire avec limitation de vitesse à 90 km/h. L'enjeu est important. Il y a d'une part l'effet d'entraînement qui pousse le consommateur à acheter un véhicule qui ressemble à celui de la classe dominante - un SUV coréen pour une Porsche Cayenne, par exemple. Il y a aussi la sécurité passive. Quand on laisse circuler en ville des voitures aussi lourdes et aussi grosses, l'automobiliste au volant d'une voiture compacte est tenté de passer lui aussi au SUV pour ne pas menacer sa sécurité en cas d'accident. Résultat, tout le parc automobile s'alourdit.

Recueilli par Jean-Denis Renard