



Pollution automobile: réconcilier écologie et pouvoir d'achat

A lors que la prime à la casse a été offerte aux acquéreurs de voitures neuves, les auteurs constatent que les émissions de CO₂ viennent pour l'essentiel du parc automobile ancien. Pour réduire l'empreinte écologique de l'automobile, et répondre aux problèmes de pouvoir d'achat des Français, ils proposent d'étendre la prime à la casse à la location de véhicules propres.



POINT DE VUE
J.-C. PUERTO SALAVERT
ET B. JULLIEN

Respectivement président d'Ucar et directeur du Gerpisa ().*

Alors qu'autrefois, on scrutait la puissance et la motorisation des automobiles, le niveau d'émission de CO₂ au kilomètre est aujourd'hui devenu l'étalon. Le dernier Mondial de l'automobile a illustré cette préoccupation croissante des consommateurs pour les performances écologiques des voitures, aidée il est vrai par le bonus-malus instauré en janvier 2008 sur les voitures neuves. Alors que l'Union européenne entend imposer un plafonnement à 120 grammes en 2014 et promouvoir l'automobile sans carbone pour la prochaine décennie, la France a atteint en 2008 une moyenne de 138 grammes de rejet pour les voitures neuves vendues.

Désormais, une même vision du secteur se dessine : chacun s'attache à réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement. Deux pas restent néanmoins à franchir : d'une part, considérer les émissions de gaz à effet de serre produites par l'ensemble du parc automobile, et non simplement par les voitures neuves. D'autre part, rompre avec la référence implicite des politiques publiques à un modèle hautement contraignant qui est celui de la propriété des voitures.

En effet, il ne suffit pas de mettre des voitures propres sur le marché pour renouveler le parc automobile et permettre une diminution de la pollution. C'est le stock de véhicules en circulation qu'il faut traiter. En France, 35 millions d'unités circulent, dont 15 millions ont plus de dix ans. Ces dernières fournissent l'essentiel des rejets de CO₂ générés par le transport automobile en France, soit 80 millions de tonnes par an. Le parc roulant émet en moyenne 174 grammes de CO₂ au kilomètre et les projections n'indiquent pas de baisse substantielle de ce taux dans les prochaines années. Sur ce parc, 60 % des véhicules détenus par les ménages ont été acquis d'occasion, contre 40 % il y a quinze ans. Ainsi, sur les 6 millions de véhicules acquis chaque année par les Français, 2 millions seulement sont achetés neufs. Les deux tiers de ces transactions portent sur des véhicules de plus de 5 ans. Aussi, si chacun veut polluer moins, la question financière se pose : changer de voiture pour polluer moins, oui, mais à quel prix ?



« En France, 35 millions de voitures circulent, dont 15 millions ont plus de dix ans. Ces dernières sont responsables de l'essentiel des rejets de CO₂ générés par le transport automobile, soit 80 millions de tonnes par an. »

Une voiture familiale de quinze à vingt ans génère plus de 180 grammes de CO₂ au kilomètre et coûte à son propriétaire près de 180 euros par mois, assurance et entretien compris. Sur le marché d'occasion, elle s'échange au prix moyen de 1.500 euros : pas assez pour racheter une voiture de gamme équivalente permettant d'effectuer les trajets quotidiens et de partir en vacances en famille.

Dit autrement, on ne peut gérer la question écologique sans aborder celle du pouvoir d'achat. Tous les moyens sont aujourd'hui réunis pour traiter efficacement ce problème : l'ambition industrielle, la demande des consommateurs et le Grenelle de l'environnement, qui ouvre notre conception de l'intérêt général au développement durable.

Mais comment accélérer le renouvellement du parc automobile et réduire notre empreinte écologique ? Une partie de la réponse se trouve dans l'évolution des modes de consommation automobile. Si une petite cylindrée peut couvrir l'essentiel de nos besoins de circulation en semaine, un monospace peut utilement la remplacer le week-end ou pendant les vacances. Dès lors, la question de la propriété est posée : ne vaut-il pas mieux troquer l'achat d'une voiture familiale contre la location alternée de ces deux types de véhicules ?

Chacun devant prendre sa part pour réduire les coûts et rendre accessibles les voitures moins polluantes, loueurs, constructeurs et distributeurs doivent proposer des modèles plus propres et adaptés aux besoins

évolutifs des consommateurs tout au long de l'année. Le président de la République a annoncé le 4 décembre l'instauration d'une « éco-prime à la casse » de 1.000 euros pour chaque propriétaire d'une voiture ancienne et polluante qu'il déciderait de remplacer par une voiture plus propre. Il nous paraît judicieux d'étendre le dispositif à la souscription d'une offre performante de location. Évaluée à environ 180 euros par mois, une telle offre permet de couvrir l'ensemble des besoins d'une famille pendant l'année. Le dispositif aurait l'avantage de toucher les ménages les moins aisés, pour qui une voiture ancienne constitue un actif important de leur patrimoine. Chacun y gagnerait : les consommateurs, assurés de rouler dans un véhicule plus récent, plus sûr et renouvelé régulièrement s'il s'agit d'une location, les constructeurs, qui trouveront des débouchés au défi industriel de la voiture propre et pourraient s'engager à développer la location ponctuelle dans leurs réseaux, l'industrie du recyclage et de la valorisation des métaux usagés, et enfin notre environnement !

Nous estimons que 300.000 à 500.000 véhicules anciens pourront ainsi être remplacés chaque année et qu'une offre de location réduirait de moitié les émissions de CO₂ d'un véhicule ancien. La question automobile est devenue trop importante pour être gérée aujourd'hui comme si elle se réduisait à un dialogue singulier entre constructeurs et acquéreurs de voitures neuves. À l'heure où l'urgence environnementale et la crise du secteur automobile se combinent pour appeler à un nouveau compromis industriel, il est temps que les pouvoirs publics rendent compatibles les exigences sociales, environnementales et économiques. Donnons crédit au Grenelle ! ■

(*) *Jean-Claude Puerto Salavert est président d'Ucar (loueur de voitures et de véhicules utilitaires) et Bernard Jullien directeur du Groupe d'études et de recherches permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile (Gerpisa, CNRS-EHESS).*

