

« Rouler en voiture coûte de plus en plus cher. »

L'automobiliste est une vache à lait, et ça devient de pire en pire.

Association 40 millions d'automobilistes

Le coût de possession et d'utilisation d'une voiture varie selon de nombreux facteurs, de façon paradoxale : le prix au kilomètre de la voiture baisse mais on est tendanciellement obligé de faire de plus en plus de kilomètres, et par ailleurs le passage au mode de propulsion électrique change la donne.

Dans le débat public, il n'est pas rare d'entendre que l'automobile est une « vache à lait » et que son usage est de plus en plus coûteux. L'argument est en particulier utilisé pour évoquer le prix du stationnement, le prix des carburants, les prix des péages autoroutiers..., mais n'oublions pas par ailleurs que le véhicule – la voiture elle-même – coûte de moins en moins cher à l'achat, ce qui est lié à l'introduction des marques *low cost* et à la délocalisation de leur production. Concernant le prix de l'automobile, il est également important de noter que la multiplication des options de financement peut rendre l'achat d'une voiture plus accessible pour les consommateurs et que la longévité des automobiles s'accroît, ce qui a pour conséquence un parc automobile en moyenne de plus en plus âgé. Il est de 11,9 ans pour la France (chiffre 2023), et 10 ans pour la Belgique et la Suisse (chiffre 2022). Cette situation dynamise le marché de l'occasion qui ne s'est jamais aussi bien porté que maintenant. En fait, lorsque l'on additionne l'ensemble des fac-

teurs, le coût kilométrique de l'automobile baisse tendanciellement, ou plus précisément il est possible de dire que, plus que par le passé, avec des véhicules réellement économiques à l'achat et à l'entretien, le prix de l'utilisation de l'automobile baisse tendanciellement..., même si ce prix est très sensible aux fluctuations du prix des carburants.

Malgré cette baisse, la perception de la population est celle d'une hausse, ce qui s'explique par la dépendance à l'automobile dans de nombreux territoires, qui oblige à faire davantage de kilomètres.

La structure démographique, la taille et la distribution de la population et son évolution constituent par ailleurs un élément central pour l'utilisation de la voiture. En France, pays se caractérisant par une forte périurbanisation et de vastes régions rurales non desservies par les transports en commun, l'utilisation de l'automobile est particulièrement efficace dans la vie quotidienne. En d'autres termes la France est un pays se caractérisant par une forte dépendance automobile au sens de Gabriel Dupuy (*La dépendance automobile*, 1999), c'est-à-dire un système organisé autour de trois bonus qui poussent à utiliser l'automobile : l'effet de club de l'obtention du permis de conduire, l'effet de parc de la possession d'une voiture et l'effet réseau de circulation dans le réseau routier qui permet de se déplacer très efficacement car il y a des routes partout. Ces trois effets constituent pour Dupuy un système de bonus ou « effet magique » qui attache les individus à l'automobile et les oblige à l'utiliser.

Ainsi, la baisse tendancielle du prix kilométrique de l'automobile est une illusion car de nombreuses personnes sont obligées de se déplacer de plus en plus loin dans leur vie quotidienne. À très large échelle en effet, les territoires sont

dépendants de l'automobile. Cela signifie que les activités de la vie quotidienne nécessitent l'utilisation de la voiture dans les régions rurales, mais aussi dans un nombre important de villes petites et moyennes, ainsi que dans les zones péri-urbaines. Avec le relâchement du maillage territorial, cette dépendance s'accroît. De plus en plus de kilomètres doivent ainsi être parcourus pour réaliser des activités comme aller travailler, faire des courses alimentaires, aller chez le médecin, effectuer une démarche administrative. Cette situation annule la baisse du coût de l'utilisation de l'automobile au kilomètre et met les ménages économiquement les plus fragiles dans des situations de précarité. Ce mécanisme est à l'origine de mouvements sociaux comme celui des Gilets jaunes qu'a connus la France à la fin des années 2010 et a entraîné à plusieurs reprises des mesures visant à maîtriser le prix du carburant à la pompe, à coup de centaines de millions d'euros rien que pour la France en 2023.

Comment cette situation des prix va-t-elle évoluer ces prochaines années ? S'il est toujours difficile d'établir des prévisions, un certain nombre de signaux suggèrent que le coût de l'automobile va aller dans le sens du renchérissement avec l'électrification progressive du parc. D'une part les voitures électriques sont plus chères que les véhicules thermiques et d'autre part le prix de l'énergie électrique risque d'exploser face à une demande croissante. Les problèmes posés par la dépendance automobile des petits revenus vont donc rester d'actualité et nécessiteront de véritables politiques publiques, non seulement en France, mais plus généralement à travers toute l'Europe.

Un autre aspect du prix de l'automobile est celui de son coût pour la collectivité. En Suisse, des recherches scienti-

fiques portent sur cet aspect depuis plus d'une vingtaine d'années. Ces travaux cherchent à mettre en évidence les coûts externes des différents modes de transport et visent à identifier la vérité des coûts du transport. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) a développé sur la base de ces travaux une étude annuelle intitulée « Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse » (tableau ci-après). La dernière édition, parue en 2023, indique que le secteur des transports en Suisse cause des coûts externes de 11,9 milliards de francs suisses en 2020 et que 84 % de ce montant, soit environ 10 milliards de francs suisses, sont à mettre au compte du trafic individuel motorisé et en tout premier lieu à l'automobile. Dans cette étude annuelle, il apparaît également que pour l'année 2020, le bruit et les gaz d'échappement ont causé la perte de 15 200 années de vie. Si le principe du pollueur-payeur était appliqué dans le domaine des transports, il en résulterait que le prix de l'automobile pour l'utilisateur serait beaucoup plus élevé. Ce constat est très important car il révèle que l'automobile est indirectement subventionnée par de nombreux autres secteurs qui en couvrent *de facto* les coûts, dans le domaine de la santé en particulier.

Alors, est-ce que rouler en voiture coûte de plus en plus cher ? La conclusion est paradoxale : le prix kilométrique de l'utilisation de la voiture baisse lorsqu'on inclut l'amortissement du véhicule, mais on est en moyenne obligé d'aller plus loin en voiture et d'utiliser ce moyen de transport plus souvent dans de nombreux territoires. À l'avenir, la croissance du parc de véhicules électriques pourrait cependant tuer ce paradoxe et rendre l'automobile plus chère, avec le cortège de conséquences sociales et économiques que cela

entraîne, alors même que l'automobile ne couvre pas ses coûts externes, loin s'en faut. Une politique de la mobilité durable et inclusive ne peut faire l'impasse sur ces questions et demande une réflexion de fond.

Coûts et bénéfices externes totaux des transports 2020

Coûts externes des transports 2020 : 11,9 Milliards de CHF		
Mode de transport	Part	Montant
Transport motorisé privé par la route	72 % (soit 56 % de personnes et 16 % de marchandises)	8,5 Milliards de CHF
Mobilité douce	10 %	1,2 Milliards de CHF
Transport public routier	2 %	0,3 Milliards de CHF
Transport ferroviaire	9 % (soit 5 % de personnes et 4 % de marchandises)	1,1 Milliards de CHF
Transport aérien	6 % (soit 5 % de personnes et 1 % de marchandises)	0,7 Milliards de CHF
Transport par bateau	<1 %	93 Millions de CHF
Bénéfices externes pour la santé de la mobilité douce : 1,5 Milliards de CHF		

Source : Office fédéral du développement territorial (2023), *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2020*, p 8.