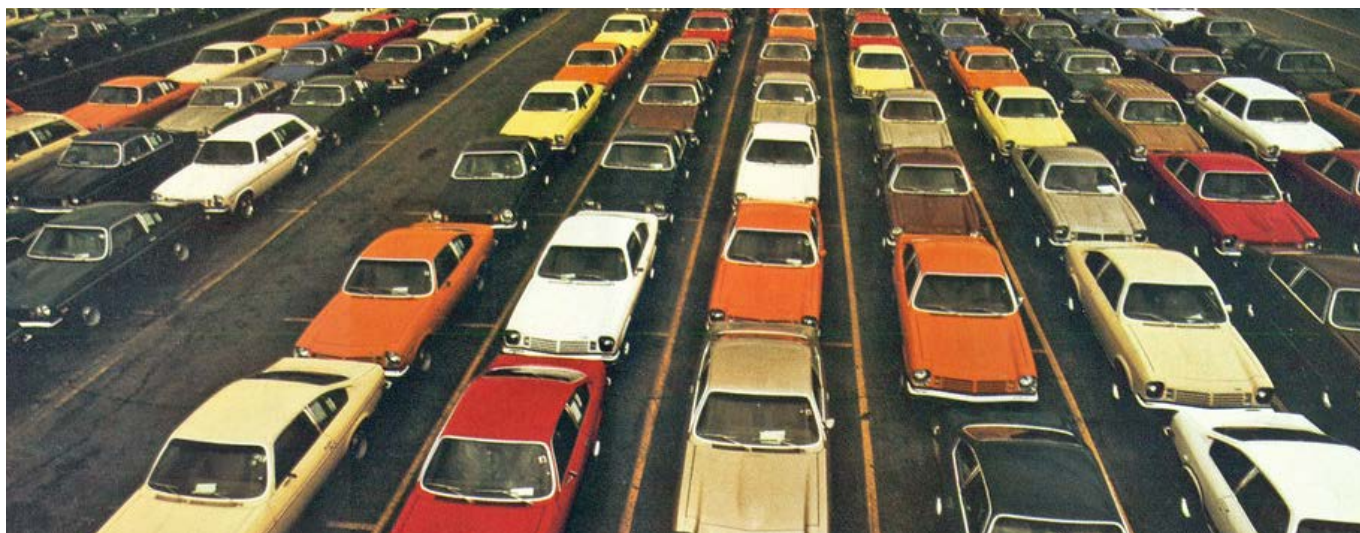


LA DÉESSE VOITURE,

MÊME ÉLECTRIQUE, DOIT DESCENDRE DE SON PIÉDESTAL

Par Adrienne Demaret



Suite à son développement rapide au 20^e siècle, la voiture est devenue l'objet central de nos mobilités, en bouleversant les infrastructures de toute la société. Aujourd'hui, entre urgence écologique et saturation de l'espace, elle est remise en cause. Les stratégies d'électrification, en plein boom, ne répondent qu'à une toute petite partie du problème.

Depuis les années 70 et la crise des énergies, des voix s'élèvent pour dénoncer le « tout-à-la-voiture ». Les politiques de mobilité des décennies suivantes, obnubilées par le véhicule individuel, ont donné la priorité à la voiture en toutes circonstances, au détriment des modes alternatifs de déplacement qui ont eu le droit de se développer à condition de ne pas entraver, ou très peu, l'usage de l'automobile, sa circulation et son stationnement¹. Un véritable statut de véhicule-roi à tous niveaux, comme l'analyse Aurélien Bigo, chercheur spécialisé dans la transition énergétique des transports : « Nos politiques publiques ont également contribué à cette diffusion à grande échelle. Elles sont généralement favorables à la voiture, que ce soit en matière de fiscalité, de réglementation, d'aides publiques à l'industrie automobile, mais aussi de construction d'infrastructures² ». En Belgique, cerise fiscale sur le gâteau, on dénombre 670.000 voitures de société. Pourtant, si on prend un peu de recul, le concept même de la voiture individuelle est un non-sens : des véhicules prévus pour cinq personnes qui en transportent rarement plus d'une à la fois et un conducteur qui met en mouvement vingt fois son poids en métal via une source d'énergie chère et polluante. Il y a une aberration entre le but (se déplacer) et les moyens mis en œuvre pour y parvenir³.

UNE ASCENSION FULGURANTE

L'idée d'une voiture pour tout le monde n'apparaît qu'en 1908, lorsque Henry Ford invente la première automobile accessible au plus grand nombre. C'est en 1954 que la production explose, en même temps que la croissance économique, démocratisant la voiture. En Belgique, les années 1950 constituent une période charnière pour l'acquisition de véhicule par les ménages, puisqu'on enregistre une progression de 10% par an. Avec 1 véhicule pour 16 habitants en 1956, la Belgique est, avec l'Angleterre et la France, dans le peloton de tête européen. Il aura fallu seulement une quarantaine d'années pour que la voiture devienne majoritaire dans nos modes de déplacement. Il est entré dans la culture d'effectuer tous les déplacements en voiture, afin d'épargner la fatigue de la marche ou du vélo et les horaires contraignants des transports publics. Cela a impliqué de rendre accessibles toutes les destinations possibles, en termes de circulation et de stationnement, en élargissant les rues et en transformant des espaces verts en parking. On a adapté l'espace public à ce mode de transport. Or la voiture prend de la place...

LE TOURNANT DE L'EXPO 58

« *Il faut adapter la ville à la voiture* » ! C'est à Pompidou que l'on doit cette sortie historique, et il résume bien la philosophie belge de la seconde moitié du 20^e siècle. Chez nous, l'Exposition 58 a servi sur un plateau les ambitions de développement routier du ministère des travaux publics. Ambition clairement affirmée de faire de la Belgique et de Bruxelles « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident ». L'Expo 58 a permis de lancer en peu de temps un chantier colossal qui va s'étaler sur des années et qui va bouleverser le paysage urbain. « *Alors qu'il fallut plus de quarante ans de tergiversations pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi, à peine trois années furent nécessaires pour métamorphoser les boulevards de la petite ceinture. Les travaux d'infrastructure routière permettaient en effet de transposer dans la ville l'image de modernité que l'Expo voulait diffuser de la Belgique et de Bruxelles. Cette modernité renvoyait d'abord à une notion de progrès, associée à une individualisation croissante⁴.* » Y a-t-il symbole plus emblématique de la liberté individuelle que la voiture ? La voiture a permis de circuler librement, de voyager facilement, de s'affranchir des contraintes. Mais la société lui a donné tellement d'importance qu'elle a favorisé l'étalement urbain, nous rendant dépendants de ce mode de déplacement. Pourtant, nous avons conscience des problèmes que les véhicules personnels engendrent : les répercussions climatiques, la pollution de l'air qui fait 370.000 victimes par an en Europe, la sédentarité qui impacte notre santé... En outre, il semble que ce développement intense et rapide ait atteint, d'une certaine façon, ses limites. Entre un réseau saturé (Bruxelles est l'une des villes les plus embouteillées d'Europe), des carburants qui coûtent de plus en plus cher et l'état déplorable de nos routes surchargées, le « tout-à-la-voiture » est à bout de souffle. Mais il est compliqué, voire impensable, pour une majorité de citoyens, de renoncer à la sacro-sainte voiture. La solution ? Soit concentrer habitat, emploi et commerce autour des réseaux de transport collectif, soit réinventer l'image même du véhicule individuel. À moins que...

SOUDAIN, UNE SOLUTION MIRACLE ?

En 2015, le « dieseldate » met au jour les pratiques frauduleuses du groupe *Volkswagen* autour des calculs d'émission de ses voitures diesel, ce qui crée un engouement autour de l'électrique. Tombée à point nommé dans le contexte actuel des objectifs bas carbone, la voiture électrique se pose, au niveau marketing, comme l'alternative ultime. Personne ne conteste que l'électrification de la mobilité routière soit une solution d'avenir, mais les constructeurs automobiles sont un peu trop rapides à présenter cela comme une solution verte et durable. Cela leur permet de ne pas renoncer au gigantesque business de la voiture individuelle. Pourtant, les problèmes à résoudre sont encore nombreux.

LES POINTS FAIBLES DE L'ÉLECTRIQUE

Sur l'ensemble de la durée de vie, de la construction à son envoi à la casse (environ 200.000 km), la voiture électrique est en effet plus propre, puisqu'elle émettra au final quatre à cinq fois moins d'émissions de CO₂ que les véhicules classiques⁵ selon les spécialistes, dont fait partie Jérôme Meessen, ingénieur au bureau d'études Climact. Mais c'est sans compter le fait que le véhicule électrique présente un risque d'obsolescence élevé, surtout à cause de sa batterie. Certains constructeurs vont donc inciter les clients à changer de voiture régulièrement. Il est aussi possible que le conducteur fasse un usage accru de sa voiture électrique, poussé par la sensation de ne pas polluer. Actuellement, les constructeurs automobiles priorisent l'électrification de leurs modèles les plus imposants, mettant en avant des véhicules aux tailles démesurées. La taille des batteries, qui assurent de plus en plus d'autonomie aux véhicules, donne naissance à des modèles de deux tonnes et plus, ce qui a des conséquences sur les risques d'accident, la circulation et le stationnement en ville, et la dégradation de la qualité de l'air. Si, d'un point de vue écologique, la voiture électrique n'émet pas de gaz polluants lorsqu'elle roule, elle présente d'autres désavantages : elle mobilise des ressources critiques (nickel, cobalt, lithium, graphite) pour

sa fabrication, surtout celle de sa batterie. Ces ressources rares sont génératrices de tensions géopolitiques – ni plus ni moins que le pétrole. La Chine dispose actuellement de la majorité des capacités de raffinage des métaux les plus convoités. De plus, l'extraction et le raffinage de ces métaux sont énergivores et polluent les sols et les eaux. Il faut aussi noter qu'il n'y aurait pas assez de terres rares pour produire des véhicules électriques pour tout le monde, il est donc utopique de penser que toutes les personnes conduisant aujourd'hui un véhicule thermique pourront le remplacer par un électrique, surtout d'ici 2030, même si la production de batteries a augmenté sa cadence⁶ ! Et même si on produisait assez de voitures pour répondre à la demande, celles-ci coûtent cher : 40.000 à 50.000 euros, pour environ 400 kilomètres d'autonomie, cela restreint le public cible à une classe élevée de la population. Point positif à noter quand même, si elle est plus onéreuse à l'achat, elle coûte moins cher à l'entretien et à la recharge que les voitures thermiques. La recharge, d'ailleurs, parlons-en : la multiplication de véhicules électriques va nécessiter la production d'électricité supplémentaire, et il n'est pas certain que cette production soit elle-même décarbonée. Cela va engendrer aussi la multiplication de bornes de recharge rapide. Selon les modèles, la charge complète peut aller de 20 minutes à une dizaine d'heures, pour une autonomie qui varie entre 200 et 400 km pour les véhicules les plus récents. Tous les particuliers, notamment les habitants des appartements, ne seront pas en mesure d'avoir une borne à domicile. Comment assurer le financement public de telles infrastructures ? Notons, enfin, que les moteurs silencieux de ces véhicules les rendent plus dangereux pour les usagers de la mobilité douce.

REMPLENER UNE DÉPENDANCE PAR UNE AUTRE

Au vu des ressources minières et du budget des ménages, tout le monde ne roulera pas en électrique, loin de là. Pourtant, malgré tous ces freins identifiés, la voiture électrique est présentée comme la solution concrète la plus évidente. En fonçant tête baissée vers cette

solution, pour Laurent Castaignède, ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris et conseiller en impact environnemental, nous allons simplement remplacer une dépendance énergétique par une autre. « *L'électrification de la mobilité automobile permet à de nombreux acteurs et consommateurs d'éviter de se poser les bonnes questions sur l'impact de la généralisation et de l'extension perpétuelle de ce mode de transport particulièrement encombrant (...) De manière générale, on peut se demander si la voiture électrique n'aboutit pas finalement à protéger le système automobile. Sous couvert d'une nouvelle virginité, elle s'inscrit dans une prolifération historique des moyens de transport motorisés qui ont largement bénéficié de financements collectifs et d'incitations récurrentes à leur utilisation massive par tout un chacun, alors que les indicateurs planétaires nous invitent plutôt à changer de paradigme⁷* ».

REMETTRE LA VOITURE À SA JUSTE PLACE

Quoi qu'on en pense, quoi qu'on en dise, le nombre de véhicules est en constante augmentation dans les pays occidentaux et il explose dans les pays en voie de développement. En 2023, la Belgique comptait plus de 6 millions de véhicules en circulation. En Wallonie, $\frac{3}{4}$ des ménages possèdent au moins une voiture. Pourtant, la voiture coûte cher : carburant, assurance, taxe, entretien, parking, péages... Hors prix d'achat, il faut compter en moyenne 4000 euros par an pour posséder un véhicule personnel. Et il faut encore s'attendre à une hausse du prix de la mobilité individuelle. Or, notre société est au cœur d'enjeux climatiques et s'est fixée des objectifs bas carbone sans précédent. La voiture électrique maintient le modèle du « tout-à-la-voiture », sans apporter de solution aux soucis d'embouteillages et au poids financier des infrastructures routières sur les collectivités. Selon Aurélien Bigo, « *si l'électrique est l'avenir de la voiture, celle-ci n'est pas l'avenir de la mobilité. Il faut parvenir à lui redonner sa juste place, ne plus en faire le couteau suisse de nos mobilités. (...) Soyons clairs : la voiture ne va pas disparaître. Mais alors quelle est utilisée dans deux tiers de nos trajets aujourd'hui, il faudrait passer ce ratio à un tiers⁸* ». □

- HERAN, F., « La remise en cause du tout automobile », dans *Flux* n° 119-120, Janvier – Juin 2020, pp. 90-101.
- BIGO, A., « L'électrique est l'avenir de la voiture, mais la voiture n'est pas celui de la mobilité », propos recueillis par POULIQUEN, F., dans *20 minutes*, 19 mai 2023.
- BAUPIN, D., « Tout voiture, no future », dans *Libération*, 18 octobre 2005.
- HUBERT, M., « L'Expo 58 et le "tout à l'automobile", quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, Numéro 22, 20 octobre 2008.
- MEESEN, J., dans « La voiture électrique est-elle vraiment plus écologique ? », propos recueillis par Ruysen A., *rtbf*, 23 mars 2023.
- Perspectives mondiales des véhicules électriques 2023, un rapport de l'Agence Internationale de l'Énergie, parue sur www.iea.org, en avril 2023.
- Résumé par DEUBEL, F. paru sur Melchior.fr du livre de CASTAIGNÈDE, L., *La ruée vers la voiture électrique : Entre miracle et désastre*, Broché, octobre 2023.
- BIGO, A., « L'électrique est l'avenir de la voiture, mais la voiture n'est pas celui de la mobilité », propos recueillis par POULIQUEN, F., dans *20 minutes*, 19 mai 2023.