



## Les Français, la bagnole et l'écologie : comment réussir le crash test ?

Par Benoît Calatayud, Léo Larivière, Diane Strauss, Théodore Tallent

**Zones à faibles émissions (ZFE), prix à la pompe, fin annoncée du thermique : la voiture cristallise les crispations sociales et politiques. Aujourd'hui, le débat est dominé par une alliance des populistes et conservateurs, qui impose l'idée d'une supposée « écologie punitive ».**

**Dans une nouvelle note, quatre experts des transports et de la transition énergétique [1] appellent à sortir d'urgence de ce piège narratif. De mauvais diagnostics ne peuvent déboucher que sur de mauvaises solutions. Ils formulent plusieurs propositions concrètes pour reprendre la main sur le débat et proposent une série de mesures concrètes pour faire de la transition automobile un levier de progrès social.**

### Un « débat » biaisé sur l'avenir de l'automobile

Dans les médias comme dans le débat public, le thème de la voiture est aujourd'hui accaparé par une alliance populiste et conservatrice. Leur thèse : la transition de l'automobile serait liberticide, antisociale, antidémocratique. Elle créerait tant de difficultés qu'il serait préférable de la retarder, voire de l'annuler, quitte à défendre le statu quo.

Dans leur note, les auteurs montrent que ce discours **prospère en partie grâce aux hésitations et aux silences des forces progressistes**. Sur l'avenir de la mobilité automobile, ces dernières ne portent pas de messages clairs, préférant souvent défendre les transports en commun ou le vélo. Sur la voiture, l'approche est largement critique, y compris s'agissant de la voiture électrique, conduisant de plus en plus souvent à des alliances narratives de fait avec le discours populiste et conservateur.

Selon les auteurs, ces positions sont contre-productives : laisser les forces réactionnaires dicter le tempo narratif ne peut que les renforcer et nourrir leur dynamique politique.

### Quatre pistes de communication pour sortir de l'impasse

La première consiste à déconstruire le fondement caché du discours populiste : le modèle automobile actuel ne profite pas aux Français. D'abord, parce qu'il leur coûte très cher - et pas seulement en émissions de CO<sub>2</sub>. En moyenne, un automobiliste français dépense 3 400 euros par an pour rouler, dont 1 500 euros pour le carburant. Ensuite, parce que ce carburant alimente des régimes autoritaires qui ne partagent ni nos intérêts ni nos valeurs : chaque passage à la pompe enrichit directement le nouvel axe Trump-Poutine. Ce n'est donc pas la transition qui est punitive, mais le statu quo.

La deuxième est un conseil : **apprendre à défendre la voiture électrique comme une alternative crédible au pétrole, moins coûteuse à l'usage, plus respectueuse du climat et de la souveraineté énergétique.** Selon les auteurs, il est urgent de sortir d'un débat focalisé sur les limites des technologies vertes, qui finit par relativiser la gravité des problèmes causés par les énergies fossiles et alimente l'inaction. En résumé, la dialectique proposée se résume en une formule : l'électrique est l'avenir de la voiture, même si la grosse voiture individuelle ce n'est pas l'avenir de la mobilité.

Troisièmement, les auteurs recommandent de faire passer le message selon lequel **il faut en priorité faire contribuer ceux qui le peuvent : les grandes entreprises et les particuliers aisés.** Plutôt que de cibler les ménages modestes et les petites entreprises, les auteurs défendent des politiques fiscales et réglementaires qui s'attaquent à ceux qui bénéficient le plus du système actuel et ont les moyens de s'adapter : constructeurs, sociétés de *leasing*, grandes entreprises, hauts revenus.

La note insiste enfin sur la nécessité de **mettre la justice sociale au cœur de la transition. La transition automobile doit aider en priorité les plus vulnérables et les plus dépendants de leur voiture.** Il est possible de financer un "parc social de la voiture électrique", ou de développer des "cars express" dans les zones rurales, grâce à une fiscalité ciblée (jets privés, croisières, e-commerce, SUV polluants...).

#### **[1] Présentation des auteurs :**

**Benoît Calatayud** : Codirecteur de l'Observatoire de la transition énergétique et sociale de la Fondation Jean-Jaurès

**Théodore Tallent** : Doctorant en science politique au Centre d'études européennes et de politiques comparées à Sciences Po, spécialiste dans la gouvernance des questions environnementales

**Diane Strauss** : Directrice de T&E France

**Léo Larivière** : Responsable Transition automobile et relations parlementaires à T&E France

#### **À propos de la Fondation Jean-Jaurès :**

*Première des fondations politiques en France, la Fondation Jean-Jaurès est reconnue d'utilité publique en 1992, date de sa création par Pierre Mauroy. Sa mission est, à court terme, d'influencer les politiques publiques par ses analyses et ses propositions, et, à moyen terme, de contribuer à repenser en profondeur, à l'échelle internationale, européenne et nationale, la social-démocratie.*

#### **À propos de T&E :**

*Transport & Environment (T&E) est l'organisation de référence sur la décarbonation des transports en Europe. Indépendante des partis politiques et du secteur privé, l'organisation publie de nombreux rapports, analyses et recommandations sur les leviers industriels, sociaux et économiques de la décarbonation des transports. T&E dispose d'un bureau français, ouvert à Paris depuis 2020, qui est en lien avec toutes les parties prenantes du secteur des transports : élus nationaux et locaux, administrations, groupements d'entreprises, syndicats, société civile.*