

« Le coût des voitures électriques fait revenir soixante ans en arrière, une époque où la voiture était encore rare »

David Le Bris, Economiste, Le Monde du 19 avril 2025

La généralisation de la voiture individuelle fut un progrès majeur du XXe siècle. Hors des hypercentres, elle est indispensable pour accéder aux formations, aux soins, à l'emploi, sans parler des loisirs ou des liens sociaux et familiaux.

Abaissier le coût du déplacement en voiture individuelle est une telle panacée que cela devrait constituer un objectif public prioritaire. Pourtant, depuis quelque temps, c'est l'inverse qui semble poursuivi, avec des taxes toujours plus lourdes sur le carburant et, surtout, l'interdiction de la vente des voitures thermiques programmée pour 2035.

Cette interdiction réduira drastiquement le « pouvoir d'achat automobile ». Jean Fourastié (1907-1990) a constitué une série de prix de la voiture française la moins chère, divisée ensuite par le salaire de l'époque d'un employé non qualifié : en 1920, la Renault Torpédo se vendait l'équivalent de 4,4 années de salaire. Les forts gains de productivité du secteur permirent d'augmenter rapidement le pouvoir d'achat automobile. En 1930, la Peugeot 5 CV devient la plus accessible, avec un prix abaissé à 2,5 années de salaire. En 1939, il tombe à 17 mois, mais la voiture reste encore inabordable pour la majorité de la population.

L'après-guerre permet progressivement à M. Tout-le-Monde d'accéder à la voiture, contribuant au dynamisme économique de l'époque. En 1975, une 2 CV ne représente plus que six mois de salaire. Et la baisse a continué : en 2008, une Twingo ne valait plus que quatre mois de smic. Ces derniers temps, la stagnation du smic et la hausse des prix et des équipements font qu'il faut huit mois de salaire pour s'offrir une Citroën C3. Cette hausse devrait déjà nous inquiéter.

Comparaison symbolique

Quid de la voiture électrique ? Aujourd'hui, selon L'Argus, la voiture française la moins chère est la Citroën ë-C3, avec un tarif de 23 300 euros, soit près de 13 mois de smic à 1 800 euros brut chargé. C'était le coût d'une 2 CV en 1958. Comparaison symbolique, la Renault 5 est lancée en 1972 pour l'équivalent de neuf mois de smic, quand celle, électrique, de 2025 est affichée à 27 990 euros, soit 15 mois de salaire.

La faute n'est pas aux constructeurs ; ils continuent de réaliser des progrès techniques qui se traduisent vite en baisses de prix et en amélioration de la qualité. La technologie électrique est simplement plus coûteuse. Elle est également plus coûteuse à l'usage, surtout hors taxes, et, tant que la production d'énergie n'augmente pas, ce coût devrait croître avec la hausse induite du prix de l'électricité. Sans parler des services rendus, qui sont pour l'instant inférieurs, au vu des contraintes d'autonomie et de recharge. Bien sûr, les gains de productivité continuant, le prix des voitures électriques baissera dans le futur, mais, avec aujourd'hui 13 mois de salaire nécessaires pour s'offrir le véhicule le plus abordable, nous repartons du niveau de la fin des années 1950.

Quelle baisse du niveau de vie ! Le coût des voitures électriques fait revenir soixante ans en arrière, une époque où la voiture était encore rare, avec des déplacements très contraints pour la grande

majorité de la population. Alors que dans le même temps les services publics, les soins ou même les agences bancaires se sont repliés vers les grandes villes, imposant toujours plus de trajets.

Chacun peut imaginer l'effet récessif d'un tel frein aux déplacements. Les plus modestes, et les plus jeunes, renonceront à une formation ou à un emploi, faute d'une première ou deuxième voiture. Alourdir ainsi le coût des déplacements équivaut à contrebalancer négativement les multiples mesures publiques destinées à faciliter l'accès à la santé, à l'emploi et à la formation. Que de ressources gâchées !

Pour les urbains, l'avion

Mais réduire l'accès à la voiture individuelle n'est pas seulement une régression économique. Ce seront des grands-parents qui n'iront pas chercher leurs petits-enfants, des parents divorcés à la vie encore plus compliquée, et des loisirs rendus impossibles. Plusieurs éditions du livre de Jean Fourastié *Les Trente Glorieuses* ont pour illustration de couverture la photographie d'une famille pique-niquant, heureuse, devant la voiture qui l'a conduite dans un cadre champêtre. Interdire la voiture thermique revient à organiser des « trente glorieuses » à l'envers.

Bref, de quoi alimenter de légitimes colères. Et de creuser le fossé avec des décideurs urbains qui ont les moyens de s'offrir un véhicule mais peuvent aussi s'en passer en sous-traitant leurs besoins automobiles à des livreurs, des loueurs ou des Uber. Pour les urbains, le moyen de transport indispensable est désormais l'avion. Les mêmes données montrent qu'un vol Paris-New York représentait un mois et demi de smic en 1970, contre à peine une semaine aujourd'hui. Ici, les gains de productivité ont continué à jouer, mais avec une fiscalité très favorable (pas de taxe sur le kérosène) et personne ne songeant sérieusement à réduire les émissions de ce secteur.

Il y a donc des intérêts divergents entre une grande majorité de la population qui dépend de sa voiture et des décideurs urbains qui vivent très bien sans elle, mais probablement pas une totale déconnexion de ces derniers. Ils ont bien conscience du dommage, comme en témoignent les multiples primes et mécanismes déployés pour soutenir la voiture électrique. Alors, quelle logique justifie un choix si préjudiciable pour la population ?

Le passage à l'électrique permettrait une certaine baisse des émissions de carbone (à condition que l'électricité consommée soit verte), mais il n'est pas raisonnable de penser que cela changera quoi que ce soit au climat dans les décennies à venir.

Pour comparaison, près d'un milliard et demi d'Indiens sont en train d'accéder à la classe moyenne et aux émissions qui lui sont liées ; nous pouvons d'ailleurs espérer la même chose pour quelques milliards d'Africains dans le futur. Reste donc l'explication de l'exemplarité. Mais, pour espérer servir d'exemple à quelqu'un, il faudrait montrer que l'on peut réduire les émissions sans sacrifier sa population, et non l'inverse.