

VILLAGE DEMOCRATE DECENTRALISATION

Thème # 3 : Quelle place pour la voiture au XXIème siècle ?

Introduction :

Depuis plus d'un siècle, la voiture occupe une place centrale dans nos sociétés. Symbole de liberté individuelle et d'ascension sociale, elle a profondément transformé nos modes de vie, nos territoires et nos économies. Au XXème siècle, l'automobile s'est imposée comme l'outil incontournable de la mobilité quotidienne, au point de structurer l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'organisation des activités économiques. On parle alors d'urbanisme fonctionnel.

Mais au XXIème siècle, cette place est remise en question. L'urgence climatique, la dégradation de la qualité de l'air, l'encombrement des espaces urbains et le coût croissant de la mobilité pour les ménages interrogent le modèle « tout voiture » qui a dominé le siècle précédent. Dans le même temps, les innovations technologiques – électrification, véhicules connectés et partagés – et l'évolution des attentes sociales bouleversent notre rapport à l'automobile.

Cette note se propose d'examiner la place de la voiture au XXIe siècle, en posant une question centrale : comment concilier l'indispensable liberté de se déplacer avec les impératifs écologiques, économiques et sociaux de notre époque ? Après avoir retracé brièvement l'évolution historique de la voiture, nous analyserons les mutations en cours, esquisserons différents scénarios d'avenir et proposerons des pistes concrètes à destination des candidats du Mouvement Démocrate aux élections municipales de 2026.

1. L'histoire de la place de la voiture

1.1. La voiture comme symbole de prospérité (1945-1970)

Dans l'immédiat après-guerre, la voiture devient le symbole par excellence du progrès et de la modernité. La démocratisation de l'automobile accompagne l'essor des Trente Glorieuses : posséder une voiture signifie accéder à la liberté de circuler, à l'autonomie familiale et à la consommation de masse. Les grandes entreprises automobiles – Renault, Citroën, Peugeot en France – deviennent des acteurs industriels majeurs, incarnant la puissance nationale et l'innovation technique.

Parallèlement, l'aménagement du territoire s'adapte à ce nouvel objet central : construction d'autoroutes, développement de lotissements pavillonnaires en périphérie des villes, multiplication des parkings et zones commerciales accessibles uniquement en voiture. La société se structure peu à peu autour de l'automobile, conçue comme le moteur du progrès.

1.2. Les premières critiques (1970-2000)

À partir des années 1970, ce modèle montre ses limites. Les chocs pétroliers rappellent brutalement la dépendance énergétique des pays occidentaux, tandis que la voiture est de plus en plus associée à des nuisances : pollution atmosphérique, bruit, embouteillages, accidents de la route.

Les villes commencent à réagir en développant des politiques de régulation. Certaines rues sont piétonnisées, les transports collectifs (métro, tramway, bus) sont renforcés, et des débats émergent sur la nécessité de limiter l'emprise de l'automobile dans les centres urbains. Toutefois, la voiture reste dominante : son coût relatif diminue, l'équipement des ménages continue de croître, et dans les espaces ruraux comme périurbains, elle demeure indispensable.

1.3. Le XXI^e siècle : un modèle remis en cause

Au tournant du XXI^e siècle, les critiques se renforcent et deviennent structurelles. La voiture est désormais au cœur de plusieurs crises :

- Crise écologique, avec l'urgence climatique et les émissions de gaz à effet de serre.
- Crise sanitaire, avec la pollution atmosphérique qui impacte directement la santé publique.
- Crise urbaine, avec la saturation des espaces publics et la congestion chronique.

En parallèle, de nouvelles aspirations sociales émergent : les jeunes générations accordent moins d'importance à la possession d'une voiture, tandis que les villes cherchent à reconquérir de l'espace pour les mobilités douces. La voiture, jadis indiscutable, devient un objet de débats politiques et un enjeu de transition.

2. De quelle voiture parle-t-on au XXI^e siècle ?

2.1. Une mutation technologique

La voiture d'aujourd'hui n'est plus tout à fait celle d'hier. Depuis une dizaine d'années, l'électrification du parc automobile s'accélère, portée par les politiques publiques et les engagements des constructeurs. L'objectif est clair : réduire les émissions de CO₂ et préparer la fin des moteurs thermiques, annoncée par l'Union européenne pour 2035. Les véhicules hybrides et électriques gagnent progressivement du terrain, même si leur diffusion reste inégale selon les territoires et les catégories sociales.

Parallèlement, la révolution numérique transforme l'automobile. Les véhicules deviennent connectés, capables de dialoguer avec les infrastructures et les usagers. Les projets de voitures autonomes suscitent autant d'espoirs – fluidification du trafic, réduction des accidents – que d'interrogations sur la sécurité et l'emploi. L'automobile entre ainsi dans un nouvel âge technologique.

2.2. De nouveaux usages

Mais au-delà de la technologie, c'est l'usage même de la voiture qui évolue. Dans les grandes villes, la possession individuelle tend à reculer au profit de services de mobilité : autopartage, location courte durée, covoiturage domicile-travail. Ces pratiques traduisent une évolution culturelle : la voiture n'est plus seulement un objet statuaire, elle devient un service parmi d'autres, intégré dans une palette de solutions de déplacement.

Cette évolution traduit aussi des impératifs économiques. Face à la hausse du prix des carburants et au coût d'entretien, de nombreux ménages cherchent à optimiser leur usage de la voiture. L'essor du télétravail, renforcé depuis la crise sanitaire de 2020, contribue également à réduire le nombre de trajets quotidiens en automobile, tout en redéfinissant son rôle dans la vie quotidienne.

2.3. Une place différenciée selon les territoires

Il faut cependant distinguer les réalités territoriales. Dans les grandes métropoles, la densité de l'offre de transports collectifs et le développement des mobilités douces permettent de limiter la dépendance automobile. Les politiques locales tendent d'ailleurs à restreindre progressivement l'accès des voitures polluantes aux centres-villes, via les zones à faibles émissions (ZFE) qui sont toutefois remises en question.

À l'inverse, dans les territoires ruraux et périurbains, la voiture demeure indispensable. Les alternatives y sont limitées, et l'éloignement des services publics, des commerces et des emplois rend difficile toute substitution massive. Pour beaucoup d'habitants, la voiture reste le seul outil de liberté et de mobilité.

Ainsi, la voiture du XXI^e siècle ne peut être pensée de manière uniforme : elle est à la fois objet technologique en mutation, service de mobilité en recomposition, et outil vital de cohésion territoriale.

3. L'avenir de la voiture

3.1. Trois scénarios possibles

Scénario 1 : la décroissance automobile en ville

Dans les grandes métropoles, la tendance est claire : la voiture perd progressivement sa centralité. L'essor des zones à faibles émissions (ZFE), les politiques de piétonnisation et le développement des transports collectifs visent à réduire le trafic automobile et à reconquérir l'espace public. La voiture de demain en ville pourrait être rare, électrique, partagée et utilisée seulement quand les alternatives ne suffisent pas.

Scénario 2 : la transformation technologique

L'électrification du parc et l'innovation (batteries, hydrogène, conduite autonome) pourraient permettre de conserver une place importante pour la voiture, tout en réduisant son impact environnemental. Ce scénario suppose un investissement massif dans les infrastructures (bornes de recharge, réseaux électriques) et un accompagnement fort des ménages et des entreprises.

Scénario 3 : la complémentarité territoriale

L'avenir le plus réaliste est sans doute hybride : une forte diminution de l'usage de la voiture dans les centres urbains, combinée à un maintien – voire une amélioration – de son rôle dans les zones rurales et périurbaines. La clé est de construire une complémentarité entre voiture et autres mobilités, adaptée aux spécificités des territoires.

3.2. Les enjeux politiques

Écologiques : la France doit atteindre la neutralité carbone en 2050. Cela implique une transformation profonde du parc automobile (conversion électrique, fin des moteurs thermiques neufs en 2035).

Sociaux : la transition ne doit pas accentuer les fractures. Les ménages modestes et les habitants des territoires peu denses ne doivent pas être exclus par le coût des nouvelles technologies.

Économiques et industriels : l'automobile reste un pilier de l'économie française et européenne. L'avenir de centaines de milliers d'emplois dépend de la réussite de la transition technologique.

3.3. Des propositions pour le Mouvement Démocrate au niveau national

Pour accompagner cette transformation, le MoDem pourrait défendre plusieurs orientations :

1. Accélérer l'électrification tout en garantissant l'équité sociale
2. Accélérer le développement du grand plan de « leasing social » pour les véhicules électriques, afin que les ménages modestes puissent y accéder
3. Étendre et simplifier les primes à la conversion, en ciblant particulièrement les zones rurales
4. Investir massivement dans les infrastructures
5. Déployer un réseau de bornes de recharge rapide accessible sur tout le territoire, y compris dans les petites communes.
6. Soutenir la filière batterie en Europe, pour réduire la dépendance aux importations asiatiques.
7. Financer la recherche sur l'hydrogène et sur les véhicules autonomes, en misant sur les partenariats public-privé
8. Réformer progressivement la fiscalité des carburants pour accompagner la transition sans pénaliser brutalement les automobilistes
9. Créer une fiscalité incitative pour les mobilités partagées et bas-carbone (covoiturage, autopartage, transports collectifs).
10. Assurer une transition juste
11. Mettre en place un fonds de soutien à la mobilité pour les territoires enclavés, permettant de financer des solutions alternatives à la voiture individuelle là où c'est possible, et de garantir un accès abordable à la voiture là où elle est indispensable
12. Associer systématiquement les citoyens et les collectivités locales à la définition des politiques nationales de mobilité

4. Des propositions concrètes pour les candidats MoDem aux municipales de 2026

La place de la voiture ne se décide pas seulement au niveau national : les municipalités et intercommunalités, notamment celles qui sont AOM, sont en première ligne. Elles doivent répondre à la fois aux attentes quotidiennes des habitants et aux impératifs de transition écologique. L'enjeu pour les élus locaux est donc d'inventer une politique pragmatique et différenciée, tenant compte des réalités urbaines, périurbaines et rurales.

4.1. Améliorer les alternatives à la voiture individuelle

Développer des réseaux cyclables sécurisés : création de pistes continues reliant les quartiers résidentiels aux zones d'activités et aux établissements scolaires.

Renforcer les transports collectifs : dans les métropoles, prolonger les lignes de tramway et bus à haut niveau de service ; dans les villes moyennes, mettre en place des navettes ou des réseaux de transports collectifs.

Intermodalité : parkings-relais connectés aux gares et arrêts de bus structurants, avec des tarifs incitatifs combinant stationnement et transport en commun.

8

4.2. Réinventer la voiture dans les territoires

Autopartage municipal : mise à disposition de flottes de véhicules électriques gérées par la commune ou en partenariat avec des opérateurs privés, accessibles par carte ou application.

Soutien au covoiturage local : plateformes numériques intercommunales, aires de covoiturage près des zones d'emploi.

Infrastructure de recharge : installation systématique de bornes publiques dans les parkings municipaux, zones commerciales et villages, pour éviter une fracture territoriale de la mobilité électrique.

4.3. Repenser l'espace public

Zones apaisées : généraliser les zones 30 et sécuriser les abords des écoles (rues scolaires).

Piétonnisation progressive des centres-villes : rendre certains cœurs urbains accessibles uniquement aux piétons, aux vélos et aux riverains motorisés.

Stationnements mutualisés : créer des parkings collectifs à l'entrée des quartiers et villages, afin de réduire la pression de la voiture dans les rues résidentielles.

4.4. Exemples selon la taille des communes

Dans une métropole :

Développer massivement l'autopartage et les mobilités douces.

Dans une ville moyenne :

Mettre en place un réseau de transport en commun reliant les quartiers périphériques au centre-ville.

Créer une maison de la mobilité, centralisant covoiturage, vélos partagés et information multimodale.

Dans une commune rurale :

Soutenir financièrement l'achat collectif de véhicules électriques partagés.

Organiser un service public communal ou intercommunal de covoiturage pour les trajets scolaires, médicaux et professionnels.

Expérimenter des « bus à la demande » pour compléter l'offre de transport.

4.5. Une gouvernance locale de la mobilité

Concertation citoyenne : associer habitants, associations et entreprises à l'élaboration des plans de mobilité municipaux et intercommunaux (PDMS).

Expérimentation : lancer des projets pilotes dans certains quartiers ou villages pour tester de nouvelles solutions avant généralisation.

Coopération intercommunale : mutualiser les moyens entre communes, car la mobilité dépasse toujours les frontières administratives.

Conclusion

La voiture a façonné le XXème siècle et demeure, au XXIème siècle, un outil de mobilité incontournable. Mais son rôle ne peut plus être pensé comme hier. L'urgence climatique, la transformation technologique et l'évolution des usages nous obligent à réinventer sa place dans nos vies, nos villes et nos territoires.

Le débat ne doit pas être caricatural : il ne s'agit pas d'opposer les partisans et les adversaires de l'automobile, mais de construire une nouvelle articulation entre la voiture et les autres mobilités. Dans les métropoles, la voiture doit être moins présente, plus propre et davantage partagée. Dans les villes moyennes, elle doit s'intégrer dans une offre diversifiée, combinée aux transports collectifs et aux mobilités actives. Dans les zones rurales, enfin, elle restera essentielle et doit être accompagnée pour devenir plus accessible, plus sobre et plus durable.

Pour le Mouvement Démocrate, la clé est de défendre une approche équilibrée et pragmatique. Cela signifie promouvoir l'innovation technologique sans oublier la justice sociale, soutenir la transition écologique sans creuser les fractures territoriales, et associer les citoyens aux choix qui concernent leur quotidien.

En proposant des solutions concrètes, différenciées selon les réalités locales, les candidats du MoDem aux municipales de 2026 pourront montrer qu'ils sont à la fois porteurs d'une vision d'avenir et proches des préoccupations des habitants. La voiture n'est pas condamnée, mais elle doit changer de place : d'icône du passé, elle peut devenir, demain, l'un des instruments d'une mobilité durable, équitable et démocratique.