

La petite voiture citadine a-t-elle encore un avenir ?

Par Vincent FRIGANT

Professeur des universités au laboratoire Bordeaux Sciences économiques (BxSE, CNRS, UMR 6060) de l'Université de Bordeaux

Et Martin PAQUETTE

Doctorant en économie à BxSE, CNRS, UMR 6060, Université de Bordeaux

Les constructeurs généralistes ont décidé de supprimer de leurs gammes la petite voiture citadine. Mais si ce choix semble entériner des contraintes techniques et de rentabilité, il relève aussi d'un pari stratégique relativement risqué dans une perspective concurrentielle et s'inscrit à contre-courant des attentes sociétales.

Introduction

De la mythique FIAT Cinquecento née en 1957 aux Twingo et Smart des années 1990, la petite voiture citadine occupe une place particulière dans l'imaginaire public. Durant les Trente glorieuses, elle illustre la diffusion en masse de l'automobile. Dans les années plus récentes, elle a été pour nombre de jeunes conducteurs/conductrices le premier véhicule dont, bien plus tard, on se rappelle avec nostalgie. Bien qu'encore largement présente en Europe, aire géographique sur laquelle se focalise cet article, la disparition de la petite citadine est pourtant programmée. La liste des modèles des segments A, B0 et B1, qui se trouvent en fin de série ou sont sur le point de l'être, ne fait que s'allonger. Les Audi A1, Citroën C1, Peugeot 108, Renault Twingo, Ford Fiesta et bien d'autres encore semblent inéluctablement appelées à disparaître, si l'on en croit les annonces des constructeurs généralistes.

Ces décisions s'appuient sur des arguments techniques et économiques qui font sens si l'on adopte une logique de court terme et considère que la convention sectorielle actuelle est appelée à perdurer. Mais lorsque l'on raisonne sur un temps plus long, que l'on considère le jeu stratégique d'autres acteurs (industriels ou parties prenantes) et, finalement, que l'on suppose que les règles du jeu concurrentiel pourraient évoluer, alors ce choix semble risqué. Exposons tout d'abord la position des constructeurs avant d'expliquer les dangers stratégiques d'un tel pari.

Une difficile équation technico-économique à résoudre

Depuis plusieurs décennies, le poids et le volume des voitures vendues en Europe sont en augmentation constante. Sur la seule période 2016-2020, la masse moyenne des véhicules immatriculés en Europe a

augmenté de 80 kg pour les moteurs à essence et de 86 kg pour les moteurs diesel (ICCT, 2022) : en cause, plusieurs facteurs de fond, tels que l'accroissement de la puissance moyenne des moteurs et une augmentation générale des équipements de sécurité et de confort à bord. Toutefois, s'y ajoute une mutation visible des gammes de véhicules, qui ont glissé et évoluent de plus en plus vite vers le haut de gamme.

Cette tendance révèle une inflexion stratégique chez les constructeurs généralistes. Ainsi, Volkswagen affiche clairement une volonté de « se concentrer sur la qualité et les taux de marge, plutôt que sur les volumes et les parts de marché » (Arno Antlitz CFO VW, *Financial Times*, 6 avril 2022), ce qui implique une réorganisation de sa gamme. Chez Renault, la conclusion est similaire, mais teintée de regrets : « Je considère que c'est dommage d'abandonner ce type de véhicules, mais les petites voitures thermiques vont disparaître à cause des règles du jeu européennes » (Luca de Meo, *Challenges*, 26 janvier 2021). Dans les deux cas, la question en arrière-fond est bien celle d'une équation difficile à résoudre : produire et vendre de manière rentable un condensé de technologies conformes aux normes.

Petites, mais coûteuses à produire

Les petites citadines se vendent moins chères que les autres voitures, notamment les petits SUV, bien qu'elles ne coûtent pas beaucoup moins à produire. En effet, si la production de voitures plus grandes nécessite plus de matériaux, il s'agit principalement d'acier, de plastique et de verre. Les composants qui contribuent majoritairement au coût de production, comme la suspension, la transmission et le groupe moteur, sont moins sensibles à la taille du véhicule. Les temps d'assemblage ne sont pas non plus proportionnellement moindres entre petits et grand modèles. En outre, l'augmentation graduelle des impératifs en termes

de sécurité automobile et les attentes des clients (projetées par les constructeurs) en matière d'équipements et de finitions impliquent, au contraire, que la conception et la construction de petites voitures modernes posent des défis techniques conséquents par rapport à des modèles plus spacieux.

Le calcul des émissions de CO₂ : un argument de poids

Il est désormais assez bien admis que les normes et règlements adoptés au niveau de l'Union européenne ont contribué à structurer le marché automobile actuel, pénalisant essentiellement les voitures les plus légères (Klebaner, 2020). Par exemple, suite aux pressions des constructeurs premium allemands, les émissions de CO₂ autorisées par véhicule sont indexées sur le poids moyen de la flotte existante de chaque constructeur. Selon la norme européenne CAFE (Corporate Average Fuel Economy), en vigueur depuis 2021, un constructeur disposant d'une gamme légère comme Fiat se voit ainsi fixer un objectif de 91 g CO₂/km, contre, par exemple, 102 g CO₂/km pour Daimler. En conséquence, les nouvelles citadines se trouvent pénalisées. Bien qu'elles émettent moins de CO₂ dans l'absolu, car étant plus légères, la norme précitée leur fixe un plafond d'émissions plus bas, ce qui les rend moins attractives pour les constructeurs.

L'électrification pourrait-elle sauver les petites citadines ?

Les voitures électriques à batterie pourraient, à première vue, favoriser le retour en grâce des petites citadines. Compte tenu de la densité énergétique en masse des batteries à l'heure actuelle, l'électrification semble particulièrement indiquée pour des véhicules légers, qui sont plus efficaces énergétiquement ; et, cause et conséquence de cette efficacité, ils embarquent peu de cellules de batteries.

Cependant, la trajectoire actuelle d'électrification de l'automobile est marquée par une forte dualisation du marché. D'un côté, on trouve des solutions de micro-mobilité qui privilégient une limitation de l'autonomie et de la vitesse maximale des véhicules, permettant ainsi d'intégrer une batterie de plus petite taille à l'instar de la Citroën Ami. Moins lourdes, moins volumineuses et moins coûteuses, ces micro-voitures sont restreintes à des usages urbains dans un rayon limité. De l'autre, on trouve les véhicules électriques premium de grande taille. Leur volume important permet d'embarquer une batterie de taille conséquente, laquelle est nécessaire pour une autonomie dépassant quelques centaines de kilomètres. Grâce au prix de vente élevé de ces modèles, les constructeurs peuvent mieux amortir le coût conséquent de la batterie. Électrifier les SUV en priorité permet en outre de se débarrasser rapidement des modèles les plus polluants de la flotte thermique.

La citadine, compacte mais polyvalente se situe dans l'angle mort de ce dilemme technico-économique. Dans la mesure où la convention concurrentielle qui s'impose actuellement sur le plan de l'électrification des

gammes des constructeurs vise à chercher à reproduire au plus près possible les caractéristiques d'usage des véhicules thermiques, les constructeurs privilégient la voie de la grande, lourde et coûteuse voiture électrique (Pardi, 2022). La petite citadine s'avère condamnée à être la première à sortir de la gamme thermique d'hier et d'aujourd'hui, et la dernière destinée à renaître au sein de la gamme électrique de demain.

Un pari risqué pour l'avenir

La décision des constructeurs de renoncer à la petite citadine repose sur un raisonnement très euro-péocentré dans la manière d'appréhender la rivalité concurrentielle et sur leur confiance en leur capacité à infléchir les règles du jeu. Or, sur ce point, l'automobile est un objet social trop important pour que seuls les constructeurs décident de son avenir.

Les dynamiques de la rivalité concurrentielle

Il s'agit d'un pari stratégique osé que de considérer qu'il n'est plus nécessaire de remplir la niche de marché qu'occupent les petites citadines. Ce pari peut s'expliquer en partie par le fait que les constructeurs n'ont un accès direct qu'à une partie des clients du produit automobile : les acheteurs de véhicules neufs qui fréquentent leurs concessions. Et s'il peut sembler aisé de convaincre un client habituel qu'il peut se passer de l'offre « Petite citadine » et orienter son achat sur une autre automobile plus grande, les constructeurs renoncent à attirer dans leurs concessions des consommateurs potentiels à la recherche d'un petit véhicule pour l'aîné de la fratrie qui vient d'avoir son permis et travaille ou étudie loin du domicile familial ou encore l'infirmière qui parcourt de nombreux kilomètres pour visiter ses patients. Bref, ils renoncent à s'adresser à toute une niche d'utilisateurs de l'automobile qu'ils jugent peu significatifs par rapport au réservoir de clients potentiels, mais qu'en réalité, ils ne connaissent que très peu. Or, ces utilisateurs ignorés trouveront toujours à s'équiper, car l'automobile n'est pas un choix, mais une contrainte.

L'espace de marché correspondant aux petites citadines aura vocation à être pourvu, que ce soit par des véhicules d'occasion, par de nouveaux entrants, voire par des formes de mobilité alternatives. Considérons pour l'instant le schéma usuel du propriétaire (ou en *leasing*)-utilisateur de son véhicule. En termes concurrentiels, les barrières à l'entrée sont singulièrement élevées en Europe compte tenu des coûts fixes, notamment en matière d'édification des réseaux de distribution et d'entretien. Escompter rentabiliser ces coûts est plus aisé lorsqu'il s'agit d'investir un espace vide plutôt qu'un espace où le nouvel entrant pourrait devoir faire face à des stratégies de réaction des firmes installées. En renonçant aux petites citadines, les constructeurs généralistes ouvrent la porte aux constructeurs chinois de petits véhicules électriques. En effet, contrairement à l'Europe où le marché automobile électrique se construit par le biais du haut de gamme, les politiques chinoises ont conduit à structurer l'offre à partir des petites voitures, de sorte que désormais le prix de

vente (sans subventions) de cette gamme de véhicules est moins élevé que leurs équivalents thermiques (Jetin, 2020 ; Pardi, 2022). De la même manière que Tesla avait construit une niche longtemps jugée non pertinente, les constructeurs chinois disposent d'une gamme de produits leur permettant d'occuper une niche d'autant plus tentante à saisir qu'elle peut leur servir de tremplin pour imposer d'autres modèles une fois que la ou leurs marques et leur réseau de concessions seront installés.

A contrario, ne pas construire de tels modèles entérine de la part des constructeurs européens le renoncement à cibler de tels marchés à l'international. De la même manière que les constructeurs occidentaux ne peuvent accéder au significatif marché des *keijidōsha* (*Kei cars*) au Japon, ils renoncent à un espace concurrentiel au profit des constructeurs asiatiques en général, bien heureux de profiter d'un tel espace où la compétition ne se joue qu'entre eux. À l'avenir, le qualificatif de « généraliste » sera de moins en moins pertinent à l'échelle mondiale.

La fabrique du marché sous la contrainte environnementale

La composition structurelle des marchés automobiles est largement définie par les réglementations. Celles-ci impliquent aussi bien les véhicules autorisés à rouler en général et dans certains espaces en particulier (en environnement urbain, notamment) que les normes qu'ils doivent respecter (sécuritaire, émissions, recyclage...). Elles introduisent des distorsions de prix par rapport aux coûts de revient aussi bien lors de l'acquisition (type bonus/malus) qu'à l'usage (vignettes annuelles, péages routiers différenciés, assurances différenciées...). Un des enjeux pour les constructeurs est d'ailleurs de pouvoir participer à la définition de ces règles du jeu et, en la matière, ils adoptent en général une position conservatrice. Ils argumentent souvent que telle ou telle mesure proposée aurait un coût prohibitif, n'aurait qu'une faible efficacité ou ne serait technologiquement pas réalisable (Frigant, 2015). Toutefois, depuis le *dieselgate*, ils ont perdu une partie de leur capacité à défendre leurs positions en Europe au profit des organisations pro-environnementales dans un contexte, où, plus largement, le basculement du politique en faveur de ces dernières s'accroît.

Dans un tel contexte, la petite citadine électrique a tout son sens. Les voies de l'électrification actuelle conduisent à offrir des voitures inefficaces en termes écologiques. Très lourdes, elles peinent à rembourser la dette carbone accumulée à leur naissance, alors que leur production requiert de nombreux matériaux rares pour lesquels la concurrence dans leur usage s'exacerbe, dans un contexte géopolitique tendu où les enjeux de souveraineté se renforcent. Dans cette perspective, le scénario de mesures réglementaires visant à redresser le marché n'est pas à exclure. En effet, la Commission européenne semble renoncer à sa doctrine de neutralité technologique, et ce pour deux raisons : d'une part, elle constate l'incapacité du marché à s'orienter spontanément vers une direction sociétale souhaitable. D'autre part, l'idée se diffuse que

les industriels produisent des objets qui les dépassent en termes d'enjeux productifs et d'usage à l'aune d'une grille de lecture systémique. Dans un tel scénario, l'instauration d'un système de bonus/malus et/ou de pénalités pour les constructeurs reposant sur la performance énergétique des voitures est sur la table. Il viserait à repositionner le développement de l'automobile sur des véhicules plus légers dotés d'une autonomie moindre, mais présentant une balance environnementale plus favorable. Typiquement, une petite citadine électrique que l'on retrouverait aussi sur nos routes de campagne, en deuxième ou troisième voiture pour les trajets du quotidien. L'argument conservateur des constructeurs aura du mal à tenir devant l'offre existante des constructeurs chinois, surtout, marché unique oblige, si ces derniers construisaient des capacités de production dans des pays dont ne sont pas originaires les constructeurs traditionnels européens afin de briser les coalitions qui peuvent se bâtir à Bruxelles sur l'autel des intérêts économiques et sociaux.

La petite citadine urbaine : un moyen de sauver l'automobile dans la ville ?

Un point nous paraît paradoxal : les constructeurs généralistes européens renoncent à la petite citadine au moment même où un tel véhicule semblerait permettre de répondre à nombre des critiques adressées à l'automobile en tant que telle. En effet, les anciennes mais largement renouvelées critiques sur l'omniprésence de l'automobile en ville (avec les enjeux de congestion, d'émission de gaz polluants, de nuisances sonores, de consommation d'espace...) rendent, dans le rapport de force actuel, de plus en plus difficile le soutien à l'automobile. Or, la petite citadine électrique en tant que produit offrant un meilleur ratio de performance environnementale, affichant un prix de vente faible et des ambitions technologiques réduites en étant réservé à un usage urbain, constitue un argument fort pour les défenseurs de l'automobile en ville. On pourrait même imaginer qu'au nom de l'utilité sociale de tels véhicules, une coalition se noue entre les constructeurs et les acteurs pro-environnementaux pour réclamer, pour ces véhicules, des dérogations aux normes réglementaires usuelles.

Une coalition pourrait aussi se constituer autour de formes de mobilité partagée fondées sur l'usage de petites citadines, sachant que ce modèle de mobilité partagée, qui peine encore à s'imposer, pourrait toujours s'accompagner de l'importation de véhicules chinois. Nous postulons en effet que le besoin de mobilité des urbains sera, d'une manière ou d'une autre, satisfait. S'il n'y pas de petite citadine disponible, ceux-ci pourront se tourner vers des mobilités partagées ou vers des modes alternatifs. Le succès grandissant des scooters ou des voitures sans permis constituent ainsi des arguments aux anti-automobilistes qui y perçoivent à tort ou à raison (mais qu'importe au fond) une preuve que l'on peut se passer de l'automobile en ville, en hyper-centre aujourd'hui, mais aussi, demain, sans guère de doute, dans une zone plus large.

Conclusion

La très perturbée période actuelle oblige les constructeurs généralistes à s'interroger sur leurs stratégies produits et, sur ce point, la petite citadine apparaît comme la première victime d'une électrification pour l'instant pensée comme la reproduction du monde thermique. Dans ce schéma conceptuel, les constructeurs ne parviennent pas à proposer un modèle rentable compte tenu des coûts réels liées aux normes et des coûts intériorisés nés de la représentation qu'ils ont de leurs clients. Toutefois, dans un univers concurrentiel dynamique et dans un espace réglementaire potentiellement évolutif, les constructeurs font un pari risqué, car les forces en présence semblent pousser en faveur de l'essor d'une petite voiture électrique, à la fois citadine et ruralisée. Or, lorsque l'on connaît les délais d'apprentissage nécessaires dans cette industrie pour acquérir les savoirs permettant de concevoir, de produire et de vendre sur tel ou tel segment de marché, y renoncer aujourd'hui risque de peser lourdement plus tard, alors que des concurrents, notamment chinois, investissent fortement ce segment de la petite voiture.

Références bibliographiques

- FRIGANT V. (2015), "Beyond Business Case and Sustainable Supply Chain Management: why do we need to build a theory of interfirm social responsibility", *M@n@gement* 18 (3), pp. 234-253.
- ICCT (2022), *European Vehicle Market Statistics Pocketbook 2021/22*, <http://eupocketbook.theicct.org/>
- JETIN B. (2020), "Who will control the electric vehicle market?", *International Journal of Automotive Technology and Management* 20(2), pp. 156-177.
- KLEBANER S. (2020), *Normes environnementales européennes et stratégies des constructeurs automobiles*, Paris, Presses des Mines.
- PARDI T. (2022), *Heavier, faster and less affordable cars*, ETUI Report 2022.07, Brussels, ETUI.