

Electrification du parc automobile Octobre 2026

La feuille de route de l'Etat pour une neutralité carbone en 2050

*L'électrification du parc automobile français (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et camions (engagée depuis près de 10 ans avec la production industrielle de batteries, principalement dans les pays asiatiques), a été relancée en juillet 2026 par le Président de la République, comme l'une des actions clés de l'objectif général de « **faire de l'électricité le moteur de notre vie et de notre économie** ».*

Plusieurs facteurs récents, apparus au cours des derniers mois, rendent relativement crédible la mise en œuvre de cet objectif :

- **Le prix de commercialisation des véhicules neufs s'est nettement abaissé**, proche de 20 000 euros, pour un modèle classique de voiture électrique répondant aux trajets de la vie quotidienne
- **La hausse et les fluctuations des prix de l'essence**, depuis le printemps 2026 en raison des tensions géopolitiques, ont eu une conséquence immédiate : la hausse très sensible de la part de marché des véhicules électriques neufs, qui atteint 25% en Europe et même 30% en France (source Automobile Magazine)
- **La date de 2035 pour la commercialisation de voitures neuves exclusivement** électriques sera sans doute maintenue, moyennant quelques tolérances sur les étapes et les sanctions ;
- **L'Etat français devrait maintenir ses aides financières à la location de véhicules électriques** (leasing social), même si ces aides ne couvrent au départ qu'une partie modeste des besoins

Ce qui conduit à s'interroger sur les choix de société relatifs aux modes de vie dans les différentes catégories de territoires (métropoles, villes moyennes, bourgs et campagnes) et à la place de l'automobile (neuve ou d'occasion), dans leur organisation.

Comprendre les modalités d'usage de l'automobile en France

1. Le principal obstacle à la possession d'une voiture particulière est son coût complet d'usage, qui comprend, outre l'acquisition, ses coûts de fonctionnement, d'entretien et d'assurances. Dès 2006, les analyses du Gerpisa sur les budgets des ménages avaient montré que les 20% des ménages les plus riches, principale clientèle des constructeurs avec les flottes d'entreprises, achètent plus de 40% des voitures neuves ainsi que quelques véhicules d'occasion récents. Les ménages les plus pauvres achètent essentiellement des véhicules d'occasion qu'ils conservent le plus longtemps possible. Ce constat reste valable aujourd'hui, notamment en raison de la forte augmentation du prix des voitures neuves ces dernières années.

C'est particulièrement le cas pour les véhicules électriques. Seuls les ménages les plus aisés ont pu acheter des véhicules électriques. En l'absence de marché d'occasion, quasi inexistant en 2024 et en voie de structuration en 2026 (sources AVERE et VPN Auto), les classes moyennes commencent seulement, à accéder aux récents modèles neufs de Renault et de Fiat à 20 000 euros pièce, qui ne se retrouveront pas sur le marché de l'occasion avant 4 ou 5 ans. Ce « retard prévisible » à la constitution d'un marché complet de véhicules neufs et d'occasion répondant aux capacités financières réelles des ménages demandeurs d'une automobile n'a pas été compris par la technocratie européenne, ni anticipé par les principaux constructeurs, suite aux succès des premières années d'électrification du parc.

Quant aux coûts de fonctionnement, une question essentielle est celle de la recharge. Un effort considérable d'installation de bornes publiques a été fait. Il existe aujourd'hui une borne pour 13 voitures électriques. Et leurs conditions d'utilisation, techniques et financières avec des prix d'électricité très variables, sont trop souvent mal comprises des usagers.

2. Les véhicules automobiles sont principalement utilisés pour la longue distance : ces trajets (professionnels, de loisirs ou de vacances) représentent 30% des 510 Milliards de véhicules x km parcourus chaque année par les 36 millions de voitures particulières, soit un peu plus que les mobilités quotidiennes liées au domicile travail et trajets secondaires liés.

Ils sont difficilement substituables par les transports collectifs. Le train permet également des trajets de longue distance, à condition de disposer d'une voiture ou de transports collectifs de proximité à destination. Le tourisme des français et des étrangers en France est organisé en complémentarité : voitures chargées (tirant des caravanes) ou partagée (Blablacar), complétée localement par des locations de véhicules ou des circuits locaux d'autocars

3. Les transports collectifs urbains ou périurbains ne se substituent que partiellement à l'automobile : Dans Paris (et la petite couronne) et dans les grandes métropoles (Lyon, Toulouse, Bordeaux Strasbourg...) pourvues de réseaux de métro et de tramways, l'usage quotidien de la voiture individuelle pour aller au travail est relativement faible : moins de 10% pour les Parisiens un peu plus pour les Lyonnais.

Mais il ne faut pas confondre les « actifs du tertiaire » qui disposent d'un lieu de travail fixe et régulier avec « les travailleurs mobiles » de la logistique urbaine qui assurent les livraisons de marchandises ainsi que l'entretien et la réparation de l'actif immobilier et des espaces publics. Avec les taxis et les services de sécurité, la logistique représente l'essentiel des circulations de véhicules dans les cœurs des grandes villes.

4. Les aires périurbaines d'attraction des grandes villes sont au cœur du problème : moyennant des investissements pas trop onéreux, valorisant l'usage de réseaux ferroviaires à l'échelle métropolitaine (SERM) on peut y tisser un réseau de rabattements vers les transports métropolitains lourds (TER, terminus de métros et de tramways) par des parkings, des pistes cyclables et des taxis collectifs à la demande, qui seront peut-être demain ou après-demain des robots-taxis sans conducteurs.

Mobilités routières dans les territoires : des choix à débattre à l'échelon local

Les élections municipales des 15 et 22 mars 2026 ont fait ressortir trois thèmes clivants relatifs aux mobilités : la place de la voiture (dans la répartition modale des déplacements), l'offre de stationnement (modalités et coûts dans les villes denses) et le mode de financement des transports collectifs (part imputée aux usagers).

Si les positions varient fortement selon les catégories de communes (grandes agglomérations, villes moyennes, bourgs et territoires ruraux), **les débats politiques territoriaux ignorent aujourd'hui les perspectives inéluctables d'électrification du parc automobile français et européen**, comme réponse de moyen et long terme à l'ensemble des questions industrielles, territoriales, écologiques et sociétales exposées en première partie de cette note de veille.

Les points clés à retenir

- **Le transport routier, de personnes et de marchandises, par véhicules thermiques restant responsable d'environ 30% des émissions de GES (source CITEPA, données 2025), son électrification est un élément majeur d'une politique française et européenne visant à la neutralité carbone à l'horizon 2050.**
- **Elle constitue l'opportunité de repenser les politiques territoriales de mobilité, trop marquées par des décennies d'émissions polluantes, ainsi que les réglementations qui en ont découlé.**
- **Les principaux acteurs concernés ne peuvent que gagner à participer à cet objectif : les constructeurs automobiles pour rattraper leur retard sur l'industrie chinoise (dont la part de marché atteint déjà plus de 10% en Europe), et les collectivités territoriales pour adapter la gestion de leurs espaces publics aux besoins de mobilité.**

Bibliographie :

L'Elysée réunit une « Equipe de France de l'Électrification » - Dossier de presse

IESF Comité Énergie : la gestion du parc de production d'électricité électrique en France (note en cours)

IESF Comité Transport : *Cahier technique n° 36 (décembre 2019)*

IESF Comité Transport : conférence-débat entre Marc Mortureux et Pierre-Alain Roche (sept. 2024)