



FICHE THÉMATIQUE

Sortir de la voiture thermique

Version du 19 mai 2025

1. Les faits

Avec un tiers des émissions carbone en France, le secteur des transports est le [principal émetteur de gaz à effet de serre](#) (GES). Ses émissions sont en augmentation depuis les années 1990 (+5,5%).

Le transport routier est à l'origine de la quasi-totalité de ces émissions. En 2022, la part modale de la voiture sur l'ensemble des déplacements est d'environ 80%. C'est lié à la fois à sa souplesse d'usage mais aussi aux choix d'infrastructures et d'urbanisme. On a démantelé des milliers de kilomètres de rail pour les remplacer par des routes et des autoroutes.

La dépendance à la voiture explique en premier cette situation. Le développement de lotissements pavillonnaires a étalé l'habitat ce qui conforte la nécessité d'utiliser une voiture individuelle bien que l'on puisse penser à des solutions intermédiaires comme le covoiturage. La voiture est utilisée dans respectivement 86% et 87% des cas pour aller travailler dans les communes de densité intermédiaire et rurales, contre 54% dans les communes densément peuplées. [Ministère transition écologique, Avril 2024]. Alors que la France comptait seulement 1,5 million de voitures individuelles en 1939, le parc de voitures individuelles en service a atteint 2,5 millions de véhicules en 1953, 15,5 millions en 1975, 31 millions en 2009 et près de 39 millions en 2023.

Par ailleurs, les dépenses liées à la voiture sont très importantes pour les familles. Cette dépendance pèse plus fortement sur les catégories populaires, d'abord parce qu'elles n'ont souvent pas les moyens d'obtenir un logement qui correspond à leurs besoins et attentes dans les centre-ville, et car les dépenses induites par la voiture pèsent plus lourdement sur leur budget. La part du revenu disponible consacré aux transports montait jusqu'à 21% pour les ménages du premier décile mais seulement 11,5% pour les 10% de ménages les plus aisés. La part des dépenses consacrées à la

voiture 'est quasiment dix fois plus importante que la part consacrée aux transports collectifs (aux alentours de 500€ par an). [[INSEE](#), données 2017]

Différences entre véhicules électriques et thermiques

Le véhicule 100% électrique permet de réduire les émissions par un **facteur 4 en France** de la fabrication au recyclage [[Transport et Environnement](#)]. Ces chiffres s'améliorent à mesure que les éléments clefs sont fabriqués dans l'industrie en Europe, (et encore mieux en France, évitant les coûts de transport associés) et que la production électrique européenne se décarbonise grâce au déploiement des EnR.

La voiture en général reste en moyenne 95% de son temps stationné. a l'inconvénient de ne rouler qu'une petite partie de la journée Dans le cas d'une voiture électrique, c'est plutôt un avantage car le véhicule peut se recharger en dehors des heures de pointe. Elle peut même devenir la meilleure alliée des énergies renouvelables en adaptant les temps de recharges à la production EnR. De plus, avec l'avènement du V2G les batteries pourront injecter une partie de leur énergie dans le réseau pour le stabiliser et le soulager aux heures de fortes consommations. Cependant, la voiture électrique a une autonomie généralement moindre par rapport à la voiture thermique, même si des modèles avec des grosses batteries permettent d'égaliser les performances des voitures essences et diesel.

Alors que le moteur thermique a un rendement de **30%** pour faire avancer le véhicule (ce qui veut dire que 70% de l'énergie consommée part en chaleur), le moteur électrique, lui, a un rendement supérieur à 90%. A titre d'exemple, un véhicule électrique consomme entre 10 et 15kWh/100km en milieu urbain équivaut à un véhicule thermique qui consommerait entre 1l et 1,5l/100km.

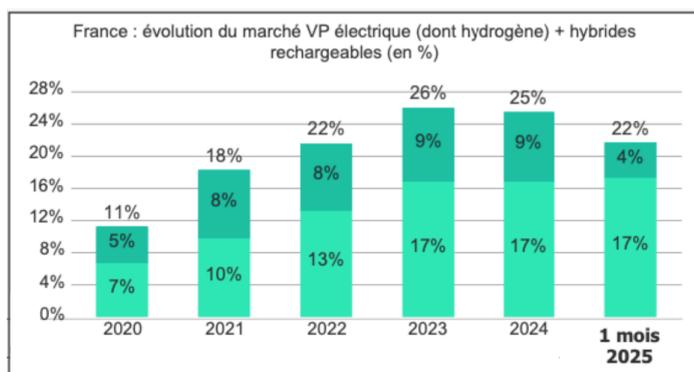
Un véhicule électrique coûte aujourd'hui à l'achat encore 30% plus cher en moyenne qu'un véhicule thermique de même catégorie. Toutefois, le coût pour rouler 100km est 3 fois moins élevé pour un véhicule électrique rechargé à domicile que pour un véhicule thermique. Au global, si le prix d'achat d'un véhicule électrique reste plus élevé (entre 4000 et 6000€ selon le SGPE), sur l'ensemble de la durée de vie la différence de prix se rapproche. plus élevé que son équivalent véhicule thermique (source: SGPE, accélérer l'électrification), ce qui justifie le maintien d'aides à l'achat. Cet écart devrait néanmoins se réduire avec les baisses de prix des batteries.

Pour les entreprises, les véhicules électriques coûtent moins chers que les véhicules thermiques en coût total de possession, en raison notamment d'une fiscalité très favorable à l'électrique (absence de TVS, abattement fiscal accru pour les véhicules de fonction électrique, amortissement plus favorable, absence de malus...). (Source: ARVAL, observatoire des TCO)

La voiture électrique peut-être un outil pour accroître notre souveraineté énergétique, au lieu d'essence ou de diesel en totalité importés, on circule grâce à de l'électricité produite localement.

Le parc de véhicules

Les ventes de véhicules neufs



Après une forte augmentation entre 2020 et 2023, les ventes de véhicules neufs de véhicules 100% électriques, ont stagné en 2024 et nous prenons un retard inquiétant dans les étapes menant à 2035. La cible visée dans le cadre de la planification écologique est de 25% de véhicules électriques

vendus en 2025, et de 66% en 2030, ce qui nécessite une forte accélération par rapport à la tendance actuelle. Nous n'allons pas atteindre nos objectifs climatiques

L'achat de véhicule par les entreprises et les collectivités

Les véhicules des entreprises représentent 5,3% du parc automobile français en circulation (900.000 véhicules de service et 1,2 million de voitures de fonction) mais la moitié des véhicules neufs achetés en raison d'une durée de détention beaucoup plus courte. [[Transports et Environnements](#)] La loi d'orientation des Mobilités (2019) oblige les employeurs ayant une flotte de plus de 100 véhicules à la renouveler progressivement par des voitures électriques ou hybrides.

"10% des véhicules achetés par ces organisations devaient être à faible émission en 2022, 20% en 2024 et jusqu'à 50% en 2030". Or, faute de contrainte suffisante, ce rythme n'est pas respecté. En 2024, les entreprises ont acheté seulement 11% des véhicules 100% électriques quand les particuliers en ont acheté près de 24% [SGPE].

La réglementation actuelle présente en effet plusieurs lacunes:

- Les obligations peuvent être atteintes à la fois avec des véhicules 100% électriques et des véhicules hybrides rechargeables, alors que ces derniers ne réduisent que très peu les émissions en condition réelle selon les dernières études publiées par la Commission européenne ;
- Les obligations étaient dépourvues de sanction jusqu'à la loi de finances pour 2025, qui introduit des amendes progressives (2000€ en 2025; 5000€ en 2027)

- La trajectoire de hausse de ces quotas est inférieure à la trajectoire d'électrification prévue par la planification écologique (25% en 2027 et 48% en 2030 alors que la SNBC fixe des taux de respectivement 42% et 66%)

L'achat de véhicules d'occasion

75% des Français achètent des véhicules d'occasion, et 93% en moyenne pour la moitié des ménages les plus modestes. L'achat neuf correspond à une personne de 55 ans plutôt aisée. Les véhicules qu'ils soient thermiques ou électriques sont à des prix inabordables pour l'immense majorité.

Il est donc particulièrement crucial que les entreprises accélèrent l'électrification de leur flotte. En effet, ces derniers revendent leur véhicules en moyenne au bout de 4 ans. Une plus grande électrification des flottes des entreprises permettra donc d'alimenter le marché de l'occasion en véhicules électriques plus abordables pour les ménages.

Le vieillissement du parc automobile

Le parc automobile est âgé de 12 ans en moyenne. 55% du parc a plus de 15 ans [AAA data] ce qui vient en bonne partie de l'augmentation du coût des véhicules (cf infra). Cette augmentation du prix du neuf a également entraîné celui de l'occasion. L'instabilité des aides gouvernementales joue également sur les chiffres de vente.

Une industrie en difficulté

L'industrie automobile va mal. Elle a perdu en France 100 000 emplois depuis dix ans par des gains de productivité mais aussi une forte délocalisation de sa chaîne de valeur. En 20 ans, on est passé de 50% des voitures vendues en France construites en France à 20% en 2020

Elle a fait le choix de privilégier la valeur financière au détriment du volume. Cela s'est traduit par une augmentation de 10 000€ en moyenne [[Automobile magazine](#)]. Quant à l'électrique, en Europe, le choix a été fait de privilégier des véhicules plus chers, mieux équipés, plus technologiques et plus grands, influencés par le succès de Tesla avec ses premiers modèles à grande diffusion (model 3 et Y). Les constructeurs français, à la suite du succès de la Zoe, ont continué avec la e-308, la Mégane, la scénic ou encore la e-5008, mais à des tarifs de près de 35 000 euros et plus pour des citadines polyvalentes et jusqu'à 50 000€ pour une Mégane, bien que les nouveaux modèles de Renault (R5 et 4L) soient plus accessibles.

Les prix prohibitifs et la baisse constante des bonus ont fait que les ventes se sont heurtées aux capacités financières des acheteurs de véhicules neufs. Les 50 000 unités du dispositif de "leasing social" créé par le gouvernement Borne ont masqué une baisse qui aurait été plus importante en 2024. L'irruption de marques chinoises (MG et

d'autres) ont mis à mal la politique de premiumisation des véhicules électriques. La MG4 a mis en très grande difficulté la Mégane en étant 10 000€ moins chère à prestations proches.

Exception à ce positionnement sur les véhicules moyens de gamme et onéreux, Renault commercialise sur le marché depuis quelques mois la R5, un modèle de segment B fabriqué en France plus accessible financièrement avec un prix d'entrée à 25 000€ à compter de juin. Il apparaît important d'encourager les constructeurs à produire davantage de véhicules de segments A et B en France pour favoriser l'accès des Français à des véhicules abordables produits localement.

2. La politique menée sous Emmanuel Macron

Emmanuel Macron s'est illustré au départ par une indifférence sur le sujet, avant de se positionner en soutien, et d'enfin déclencher un backlash en rappelant son amour de la "bagnole". Les politiques menées depuis quelques années se montrent assez injustes et manquent de cohérence.

Cette politique fait peser les contraintes sur ceux qui ont le moins d'argent et sur les consommateurs plutôt que sur les producteurs.

Un certain nombre de mesures ont été malgré tout adoptées puis détricotées pour une partie d'entre elles dans la Loi de Finances 2025 (bonus écologique, leasing social... cf infra)

Parmi les mesures qu'on peut considérer aller dans le bon sens:

- La mise en place d'un éco-score pour les aides à l'achat d'un véhicule électrique, qui permet d'exclure de ces aides les véhicules présentant un bilan carbone de fabrication défavorable, ce qui exclut de facto les véhicules fabriqués en Asie (et donc en Chine!) compte tenu de leur électricité carboné ;
- La mise en place du leasing social ;
- Les augmentations, encore trop timides, des malus poids et CO2.
- Un soutien important (plus de 2,5MD€) aux gigafactories de batteries en France, qui permettent d'accroître la valeur produite localement et d'améliorer le bilan environnemental des véhicules
- La nouvelle règle sur les véhicules de société donnant un avantage clair au VE

Parmi les régressions:

- La baisse des aides à l'achat en 2024 et 2025 (même si elles avaient été augmenté par le même gouvernement en 2022 et 2023)
- Une incapacité à inverser la tendance à la SUV-isation des ventes, les SUV occupant désormais plus de la moitié des ventes de véhicules; les signaux pour

limiter la taille des véhicules électriques sont également très faibles (absence de malus poids pour les véhicules électriques même très lourds)

- Un accompagnement insuffisant à la mise en place des ZFE
- Une politique industrielle en demi-teinte, le gouvernement n'ayant pas réussi à convaincre les constructeurs de produire en France leurs véhicules les plus légers (la Twingo et la Dacia pour Renault; la 208 pour Stellantis) ou d'inventer de nouvelles gammes plus légères.
- Une incapacité à faire appliquer le verdissement des flottes de société
- Une absence de contraintes sur la publicité sur les véhicules les plus polluants

3. Notre ligne politique

Les Écologistes proposent une diminution de la place de la voiture et le soutien massif aux alternatives comme le [ferroviaire](#) et les mobilités actives. Nous devons faire évoluer nos modes de vie et les infrastructures qui le permettent, en revoyant nos politiques d'aménagement du territoire qui ont conduit à un fort éloignement des lieux de vie et d'emplois depuis les années 1960.

Dans l'attente de cette transformation de longue durée, et dans la mesure où la voiture continuera à occuper une place importante dans les déplacements à moyen terme, notamment en milieu rural, les Écologistes soutiennent le développement d'un parc de véhicules électriques. L'État doit suivre et défendre le chemin vers la fin des ventes de voitures aux moteurs thermiques en 2035. Nous devons avoir un parc de véhicules électriques, de taille et de prix raisonnables et surtout réparable. Il faut **arrêter la fuite en avant** du toujours plus grand, toujours plus lourd, toujours plus polluant, toujours plus technologique.

Nous voulons **un parc automobile plus vert et moins cher**. Nous soutenons des obligations plus fermes pour l'achat de véhicules électriques par les professionnels et des aides plus importantes pour les particuliers. L'industrie automobile française doit aussi être accompagnée pour relocaliser les chaînes de valeurs.

Enfin, le volet accompagnement et formation des personnes travaillant dans l'industrie automobile est également à largement amplifier. Les ouvriers de la production, les ingénieurs de la conception, les garagistes ne devraient pas subir les conséquences de la transition mais être soutenus et accompagnés dans leur carrière professionnelle par un dispositif spécial.

4. Des explications détaillées

Le backlash

Le 17 février 2025, les députés de droite et d'extrême-droite ont refusé d'inscrire dans le droit français la date européenne de 2035 pour l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs, qui doit remplacer l'échéance de 2040 actée jusqu'ici par la France.

Les constructeurs automobiles européens cherchent à décaler leurs obligations carbone de plusieurs années pour ne pas payer d'amende, alors qu'ils ont engrangé des milliards d'euros de bénéfices ces dernières années et menti sur leurs émissions [[Transport et Environnement](#)]. Pourtant, Lucas De Meo, le DG de Renault, a annoncé début février que Renault tiendrait ses obligations européennes, après avoir réclamé publiquement ces derniers mois qu'il n'y parviendrait pas et qu'il fallait revoir les normes européennes.

De véritables campagnes ont décrédibilisé la voiture électrique auprès du grand public, au moyen de reportages à charge, diffusant de fausses informations flagrantes, n'ayant jamais de contradicteurs connaissant le sujet sur les plateaux. Le discours parlant de la voiture électrique comme d'une contrainte imposée par Bruxelles met à mal l'atteinte des objectifs climatiques et le respect de la trajectoire des Accords de Paris.

Les aides publiques

Les aides, parfois mal conçues et mal ciblées, n'ont pas forcément bénéficiées aux personnes qui en avaient le plus besoin, comme les familles modestes concernées par les interdictions dans les Zones à Faible Émission.

- **Le leasing social.** Il a coûté relativement cher (13 000€ par véhicule) mais a été ciblé sur la moitié la plus modeste de la population (en revenus). Il permettait d'obtenir une voiture électrique de 54€ à 150€ par mois sans apport. De plus, au-delà des 3 ans de leasing renouvelable, si la personne souhaite acquérir un véhicule sur le long terme, il faudra s'en acquitter sans cette aide à la conversion. Il a bénéficié à seulement 50 000 véhicules ajoutés sur le marché. Cette politique a été sabrée une grosse partie de l'année 2025, alors qu'elle aurait pu être mieux ciblée [[I4CE](#)]. Il serait possible, en optimisant l'aide financière par véhicules par une meilleure négociation avec les constructeurs et en augmentant le budget du dispositif, de financer chaque année davantage de véhicules via le leasing social;

- **Le bonus écologique.** Dispositif d'aide à l'achat très généreux jusqu'en novembre 2024 en particulier pour les plus faibles revenus. (7000€ + 5000€ de conversion + aides locales + prime ZFE). Ces primes pouvaient se cumuler jusqu'à 19 000 euros. Le bonus écologique a été diminué en 2025 à 4000€ pour les ménages jusqu'au 5^{ème} décile, à 3000€ pour les D6-D8 et à 2000€ pour les deux derniers déciles. Cette aide pourrait être davantage adaptée aux objectifs recherchés: le montant pourrait être rehaussé pour les ménages des cinq premiers déciles, avec une prime supplémentaire pour les habitants de ZFE, et le bonus pourrait être supprimé pour les deux derniers déciles de la population, qui n'ont pas besoin d'être aidés (effet d'aubaine). En outre, l'aide pourrait être conditionnée à un seuil maximal de poids autour de 1750 kg (seuil correspondant à la Mégane : l'exclure serait compliqué pour l'industrie française), contre 2300 kg aujourd'hui, afin d'inciter à acheter des véhicules plus légers.
- **Le déploiement de bornes privées.** Des aides ont été proposées sous la forme d'un crédit d'impôt de 500€ et sous d'autres formes pour les copropriétés

En Belgique, la vente de véhicules électriques a atteint pas loin de 40% du marché du neuf selon les mois. Il a été décidé de rendre la fiscalité totalement pénalisante pour ceux qui continuent de choisir du thermique ou hybride. Seul le 100% électrique permet de bénéficier de tous les avantages fiscaux ce qui a bénéficié massivement au verdissement des flottes d'entreprise et à terme à alimenter le marché de l'occasion. La modification des règles fiscales sur les véhicules de sociétés va dans le bon sens.

La pollution liée à l'usure des pneus

Le passage d'une motorisation thermique à une motorisation électrique ne fait pas disparaître tous les problèmes. On peut relever notamment le fait que l'usure des pneus est un contributeur non négligeable à la pollution de l'air. Le freinage des véhicules représente actuellement 20% des émissions parisiennes en particules fines. [Airparif 2016] mais pourrait baisser avec le freinage régénératif des véhicules électriques.

Un quart de l'ensemble des microplastiques disséminés dans l'environnement proviennent de l'usure des pneus [[TheConversation](#)]. Nous avons donc besoin de réduire l'usage de la voiture et pas uniquement sa transformation.

L'extractivisme du métal

Pour construire des batteries électriques, nous sommes en train d'épuiser nos ressources en cuivre. Nous extrayons aussi énormément de lithium et en cobalt

[analyses de Philippe Bihouix]. Cela pose des questions sur notre capacité à maintenir un parc de véhicules au-delà de quelques décennies. Nos capacités de recyclage et la recherche doivent être particulièrement subventionnés.

La problématique du poids

Les SUV sont le deuxième plus grand facteur contribuant à la hausse des émissions de GES depuis 2010 [[AIE](#)] ce qui vient limiter les efforts faits par ailleurs sur l'électrification du parc (*bien qu'un SUV électrique fabriqué en France émet sensiblement moins qu'un véhicule thermique*). C'est un piège tendu au climat. Seuls 2% des véhicules vendus se voient appliquer un malus excédant 5% du prix de vente. Il n'existe par ailleurs pas de malus poids pour les véhicules électriques.

Le poids doit être limité car il est à la fois plus consommateur en énergie, plus dangereux, plus polluants et plus extractiviste en matière première. Un véhicule qui consomme moins, c'est une batterie de taille plus modeste, et un coût d'utilisation plus faible. C'était d'ailleurs l'une des préconisations de la Convention Citoyenne pour le Climat que de renforcer le bonus/malus poids.

Nous devons donc à la fois faire payer plus mais aussi interdire l'usage des gros véhicules dans les centre-villes. Il faut limiter drastiquement la possibilité d'acheter un SUV thermique ou électrique aux seules situations nécessaires (ex : élevage en montagne)

Le manque de recharges

L'un des freins majeurs au déploiement des véhicules électriques est le manque de recharge au plus près du domicile. La moitié des foyers n'ont pas de place de parking privatif et pas de moyen de recharge, une problématique accrue pour les immeubles de logement social. Des hypermarchés de périphérie cherchent à attirer les clients ce qui pourrait affaiblir encore un petit peu plus les commerces des centre-villes. Les villes doivent donc envisager des accès à des recharges lentes pour du stationnement de nuit et quelques hubs de recharge très rapide disposés de façon stratégique pour les artisans, livreurs, taxis et même grand public pour soulager l'espace occupé par les bornes. Par ailleurs, l'amende pour stationnement gênant sur des places de recharge devrait passer à 135€ car celle à 35€ n'est pas assez dissuasive.

La réparation des véhicules

Les véhicules électriques peuvent être moins réparés de manière autonome (même s'il n'y a plus besoin de vidange). Cela représente à la fois un coût supplémentaire pour les classes populaires plus adeptes de l'auto-réparation mais aussi un coût social sur les garages qui sont souvent des PME tenues par des personnes avec peu de diplômes et beaucoup de savoir-faire. Il faut un plan pour aider ce secteur d'activité à transformer son activité.

Il faut également obliger les constructeurs à rendre les voitures réparables (et ne pas organiser de vente forcée via leur propre Service Après-Vente). Cela pourra passer par la mise en place d'un indice de réparabilité des véhicules dans les aides à l'achat, ces dernières ne s'appliquant qu'aux véhicules au-dessus d'un certain niveau de réparabilité.

La concurrence chinoise

En raison de conditions de production plus favorables et de subventions déguisées, les véhicules produits en Chine sont vendus à des prix significativement moins chers que leurs homologues produits en France: 20 000€ pour la BYD Seagull contre 25 000€ pour la R5 de Renault; 30 000€ pour la MG4 contre 34 000€ pour la Mégane. Bien que l'introduction de l'écoscore ait exclu les véhicules chinois du bonus écologique depuis 2024, la baisse du montant du bonus ne permet plus de compenser l'écart de prix pour les véhicules produits en France.

Si la décision de la Commission d'instaurer des droits de douane différenciés pour les véhicules chinois permet de protéger en partie les véhicules européens, ces droits de douane sont temporaires et soumis à des remises en cause potentielles, notamment de la part de l'Allemagne. Il apparaît donc primordial de soutenir un maintien voire une hausse des droits de douane sur les véhicules chinois.

5. Pour aller plus loin

- [Motion](#) "Position des écologistes sur la voiture électrique (dec 2021)
- [Argumentaire](#) simplifié sur la voiture électrique (oct 2022)
- [Boîte à outils](#) "Comment sortir du système voiture ?" (Webinaire de 2024)
- [Webinaire](#) "Véhicule électrique, solution ou abomination ?" (juillet 2021)
- André Gorz, [L'idéologie sociale de la bagnole](#), 1973

6. Nos propositions

Interdire la publicité pour les véhicules incompatibles avec notre trajectoire climatique
(ex : tous les véhicules émettant +95g de CO₂/km)

Dissuader l'achat de SUV en limitant à 90km/h la vitesse sur l'autoroute des véhicules thermiques de +1900kg en les considérant comme des poids lourds et en **abaissant le seuil du malus poids** à 1400kg (véhicules thermiques) et 1600kg (véhicules électriques)

Une mesure sur la relocalisation des chaînes de valeurs dans l'industrie automobile notamment dans les chaînes d'approvisionnement par un protectionnisme européen et l'intégration du lieu de production de la batterie dans l'écoscore

Développer des infrastructures de recharge au plus près des habitants et des artisans : dans le logement social, électrification massive des parkings souterrains et solutions de recharge partagées rapides et lentes.

Relancer la politique de *leasing social* en l'augmentant d'un milliard d'euros ciblés sur les ménages les plus modestes et sur les classes moyennes (150 000 familles), et sur des véhicules fabriqués prioritairement en Europe, avec une surprime pour toutes les familles qui habitent ou travaillent dans une ZFE

Renforcer les amendes en cas de non-respect des obligations d'achat de véhicules par les entreprises en maintenant les loueurs de longue durée dans le champ avec sanction financière en cas de non respect ; en abaissant les seuils d'obligation dès 20 véhicules

Introduire dans l'écoscore un **indice de réparabilité** des véhicules afin d'exclure des aides à l'achat les véhicules électriques dont la batterie est difficilement réparable

Rétablir et augmenter la prime à la conversion pour les ménages les plus modestes habitant ou travaillant en ZFE pour les inciter à passer à l'électrique (5000€ à minima)