

« A l'usage, un véhicule électrique est nettement moins coûteux »

Jean-Marc Jancovici et Laurent Perron, animateurs du Shift Project, rappellent, dans une tribune au « Monde », aux dirigeants de l'Union européenne qu'il est urgent d'accélérer sur l'électrification des transports, seule stratégie compatible, selon eux, avec l'urgence climatique et la défense d'une souveraineté énergétique durable en Europe.

La Commission européenne a fait, le 16 décembre 2025, des annonces importantes concernant l'automobile, en ramenant, sous conditions de compensation, l'objectif d'une réduction de 100 % des émissions en 2035 à 90 %, répondant ainsi à la demande pressante des constructeurs européens. D'autres mesures d'accompagnement revendiquées par la filière ont également été annoncées, même si des précisions sont attendues fin janvier.

Ces ajustements ne remettent toutefois pas en cause l'objectif central : la décarbonation rapide de la mobilité routière. S'ils offrent désormais un cadre plus flexible, ils confortent aussi le rôle central de l'électrification. Le débat ne doit plus porter sur la question de savoir s'il faut électrifier, mais sur comment électrifier efficacement, à grande échelle, pour le plus grand nombre.

La poursuite de l'électrification est incontournable. Dans de nombreux pays du monde, la transition vers le véhicule électrique progresse. En Europe, les parts de marché continuent de croître (+ 24 % en 2025), sous l'effet combiné des politiques publiques, de l'évolution de l'offre et d'une meilleure appropriation par les usagers.

Toutes les parties prenantes s'accordent sur le fait que l'électrification est la solution la plus performante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est également un outil puissant de souveraineté européenne, à l'heure où la situation géopolitique mondiale devient de plus en plus instable.

L'enjeu des prix

Retarder l'électrification ne ferait qu'accroître les risques sociaux et industriels, alors que la filière a déjà investi massivement et que les acteurs de la recharge et de la batterie sont prêts pour 2035. Cela contribuerait également à l'augmentation des risques climatiques.

Le véritable enjeu est désormais celui du prix d'accès : il faut rendre l'électrique encore plus abordable, en produisant en France, et avec un fort contenu local, une voiture électrique à moins de 15 000 euros avant aides, capable de remplacer les voitures thermiques du quotidien lorsque des alternatives (transports en commun, mobilités actives...) ne sont pas possibles.

De ce point de vue, la proposition de la Commission européenne de créer une catégorie de véhicules limitée à

4,2 mètres de longueur ne répond pas à la problématique centrale : la longueur n'est ni un indicateur pertinent de sobriété ni une garantie de prix accessible, et correspond largement à une partie de l'offre existante.

La cible doit être le développement d'une offre véritablement en rupture, sur des critères de masse, d'empreinte carbone et de prix, et pas uniquement de longueur. Des initiatives académiques et industrielles ont défini les conditions réglementaires et techniques nécessaires pour reconstruire une offre de véhicules électriques légers, proches de celles qui ont fait le succès des marques françaises dans les années 1980-1990, et qui pourraient être produits à plusieurs centaines de milliers d'unités par an.

De tels véhicules existent d'ores et déjà ! La catégorie européenne L7e regroupe des véhicules électriques légers, limités à 400 kilos hors batterie et à 90 km/h, bénéficiant de contraintes techniques allégées. Leur intégration explicite dans la stratégie de verdissement du parc permettrait d'accélérer le renouvellement d'une partie des véhicules thermiques, sans attendre l'émergence de nouveaux segments industriels. Des ajustements réglementaires ciblés pourraient en outre améliorer leur sécurité active et passive, et leur ouvrir l'accès à certaines infrastructures routières, comme les voies rapides ou les routes nationales.

Pour l'industrie automobile traditionnelle, en plus de permettre d'accélérer l'adoption plus large d'une mobilité moins carbonée, moins chère et plus durable, cette perspective permettrait à la filière de retrouver des volumes de production et de vente de véhicules neufs, et au parc roulant de se renouveler plus rapidement.

Les autres freins au véhicule électrique sont aujourd'hui levés. Le bilan carbone d'un véhicule électrique sur l'ensemble de son cycle de vie est de trois à quatre fois meilleur que celui d'un thermique, depuis l'extraction des matières premières jusqu'à sa fin de vie, en passant par la fabrication de la batterie et l'utilisation.

Choisir une voie claire

A l'usage, un véhicule électrique est nettement moins coûteux : malgré un coût d'assurance légèrement plus élevé, l'entretien est réduit, et la recharge (faite très majoritairement à domicile) trois fois moins chère qu'à la pompe.

Les autonomies couvrent déjà la quasi-totalité des déplacements journaliers (seulement 1 % de la population fait des déplacements de plus de 100 kilomètres au quotidien), et le réseau français de recharge figure parmi les plus développés d'Europe. Les grands trajets, moyennant leur préparation, sont pour la plupart déjà largement faisables sans concession majeure.

Même le sujet des batteries est de moins en moins en débat. De nombreuses études montrent leur très bonne tenue dans le temps et en kilométrage. Leur seconde vie se structure et leur recyclage permet de récupérer plus de 90 % des matériaux stratégiques, fermant enfin la boucle d'une économie circulaire. Une rupture majeure avec l'économie fossile !

Plus largement, l'Europe doit enfin assumer une véritable politique industrielle : c'est une nécessité stratégique et vitale. Ralentir sur l'électrification n'est pas une stratégie compatible avec l'urgence climatique, ni avec la construction d'une souveraineté énergétique durable. Or face aux Etats-Unis et à la Chine, refuser de choisir une voie claire, c'est choisir le décrochage.

L'Europe et la France disposent encore des compétences et des outils pour maintenir une industrie automobile et, plus largement, une filière de la mobilité forte. Mais cela exige un cadre réglementaire stable, cohérent et protecteur. Il nous reste peu de temps pour agir et pour être réellement au rendez-vous de 2035, même dans sa version adaptée.