



Alliance  
pour la décarbonation  
de la route.

**Le parc automobile français face  
à la crise :  
les menaces d'une  
décarbonation trop lente**

---

**Les notes  
de l'Alliance**

**Juin  
2026**



## INTRODUCTION

Le transport routier occupe une place centrale dans les défis de décarbonation que la France doit relever d'ici 2030. Premier poste d'émissions nationales, il cristallise un paradoxe structurel : alors même que le cadre réglementaire européen — Pacte vert, règlement AFIR, objectif de fin de vente des véhicules thermiques neufs en 2035, malgré des assouplissements récents — fixe une trajectoire ambitieuse, le parc automobile français évolue plus lentement que ne l'exige la Stratégie nationale bas-carbone.

Certes, le marché du neuf s'oriente progressivement vers l'électrique, mais il le fait à partir d'un niveau d'immatriculations durablement affaibli par rapport à la décennie précédente. Dans ces conditions, un parc roulant encore très majoritairement thermique et vieillissant se renouvelle trop lentement pour infléchir les émissions au rythme requis.

Cet écart reflète les arbitrages des ménages, confrontés à un faisceau de contraintes économiques, pratiques et territoriales. Le coût d'acquisition des véhicules neufs, l'instabilité des dispositifs d'aide, les interrogations persistantes sur la recharge et la fracture croissante entre espaces urbains et ruraux composent autant d'obstacles qui rendent la transition à la fois socialement inégale et géographiquement déséquilibrée. Ce diagnostic prend une acuité nouvelle depuis la crise énergétique ouverte début 2022 dans le sillage des tensions autour du détroit d'Ormuz.

Cette crise constitue désormais un paramètre structurant qu'il serait imprudent de négliger dans l'analyse de la décarbonation du parc automobile français. En quelques semaines, la hausse des prix à la pompe a ravivé la vulnérabilité d'un modèle de mobilité encore massivement dépendant des carburants fossiles. Surtout, ce choc pourrait s'inscrire dans la durée, tant ses déterminants apparaissent plus diffus et plus profonds que lors des épisodes précédents : instabilité géopolitique persistante au Moyen-Orient, dépendance structurelle de l'Europe aux importations d'hydrocarbures fossiles, renchérissement de leur coût et incertitudes durables sur les routes d'approvisionnement.

À la différence de la crise gazière de 2022, qui avait elle aussi conduit l'Etat à dépenser 11,9 milliards en aide d'urgence pour l'achat de carburants<sup>1</sup>, la crise actuelle touche directement le pétrole et se répercute donc immédiatement sur les prix à la pompe.

Elle révèle ainsi, avec une netteté nouvelle, une réalité que les objectifs climatiques mettaient déjà en évidence : la dépendance de la France au pétrole importé constitue un risque économique et géopolitique majeur, et non un simple problème environnemental. À ce titre, elle peut accélérer la transition vers l'électrique en rendant plus visible le coût réel de détention d'un véhicule thermique et en renforçant l'intérêt économique du véhicule électrique du point de vue du coût total de possession.

---

<sup>1</sup> Cour des Comptes, 2024 (aides dépensées sur la période 2022-2024).

Mais elle ajoute aussi une contrainte supplémentaire pour les ménages les plus modestes, pris en étau entre un véhicule thermique qu'ils ne peuvent pas remplacer et un carburant dont le prix s'envole.

C'est à partir de ce diagnostic à la fois climatique, économique et géopolitique, que la présente étude entend contribuer au débat. Elle montrera d'abord que la trajectoire actuelle du parc automobile français demeure en décalage avec les ambitions nationales de décarbonation. Elle analysera ensuite les freins économiques, fiscaux, technologiques et territoriaux qui ralentissent encore l'électrification du parc. Elle proposera enfin plusieurs orientations de politique publique pour accélérer la transition tout en corrigeant les angles morts sociaux et territoriaux.

## **I/. UNE TRAJECTOIRE NATIONALE EN DECALAGE AVEC LES AMBITIONS**

Le CITEPA met en évidence un ralentissement de la baisse des émissions de gaz à effet de serre en France. Pour 2025, les émissions brutes sont estimées à 366 MtCO<sub>2</sub>e, soit une baisse d'environ 0,8 % par rapport à 2024, très en deçà du rythme d'environ -5 % par an requis par la SNBC à l'horizon 2030. Cette contre-performance contraste avec les reculs de 3,9% et 6,8 % enregistrés en 2022 et 2023, et prolonge un ralentissement observé en 2024 (-1,8 % seulement). En 2025, le transport routier, principal poste d'émissions, n'a enregistré qu'une diminution marginale de l'ordre de 1 %, contribuant à l'inertie globale.

### **1. Le parc automobile continue à croître et vieillit**

Le marché de l'automobile français reste atone : toutes motorisations confondues, les immatriculations neuves sont situées 26 % en dessous de leur niveau de 2019. Toutefois, la structure du marché évolue : les hybrides essence non rechargeables dominent désormais les ventes avec 42,5 % de parts de marché, tandis que les motorisations thermiques « pures » et les hybrides rechargeables reculent nettement, au profit des véhicules électriques dont la part progresse régulièrement au-delà de 20 % sur certains mois. Avec près de 80 % des achats de voitures particulières, le marché de l'occasion progresse légèrement (+ 1 %) et affiche un âge moyen en progression (11,1 ans).

En dépit de cette baisse des volumes de véhicules neufs, le parc progresse encore, la France comptant environ 39,7 millions de voitures particulières en circulation, contre 38,8 millions en 2022. L'indicateur le plus marquant est toutefois l'âge moyen des véhicules, qui atteint un record de 11,5 ans, en hausse constante depuis 2011. Les véhicules envoyés à la destruction sont de plus en plus âgés, avec près de 20 ans et plus de 200 000 km au compteur, signe que les ménages prolongent l'usage de leurs voitures au maximum avant de les remplacer, et que les véhicules gagnent en fiabilité.

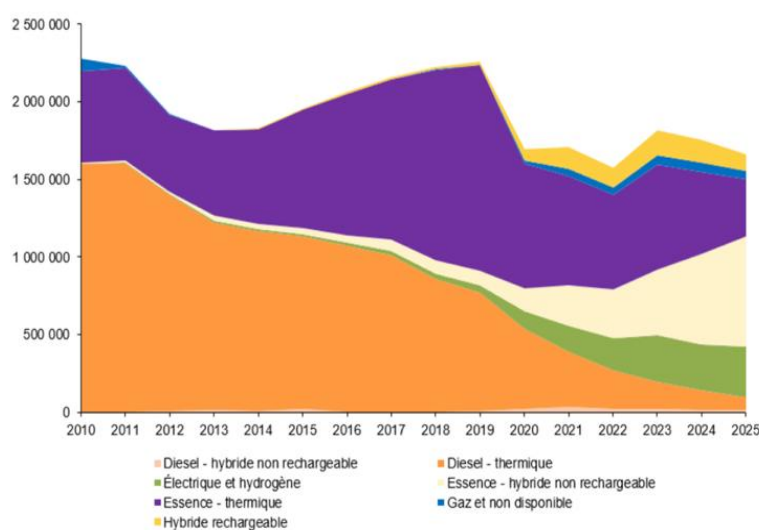
Même si les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs ont nettement reculé au cours des dernières années — autour de 92 gCO<sub>2</sub>/km en 2025 contre 125 gCO<sub>2</sub>/km environ en 2022 — la baisse moyenne des émissions du parc global reste trop lente. Les émissions moyennes du parc sont passées d'environ 126 gCO<sub>2</sub>/km en 2022 à 114 gCO<sub>2</sub>/km en 2025, ce qui ne représente pas un rythme compatible avec les objectifs climatiques.

Il faut toutefois noter que les nouvelles voitures thermiques ont eu tendance à prendre du poids ces dix dernières années, sous l'effet des réglementations de sécurité, mais aussi de la stratégie de montée en gamme de certains constructeurs et de la digitalisation croissante des véhicules — d'où une baisse des émissions des véhicules thermiques récemment entrés dans le parc moins rapide qu'attendu. L'amélioration incrémentale des motorisations thermiques et leur remplacement ralenti ne suffisent plus : l'atteinte des objectifs 2030 suppose une modification beaucoup plus rapide de la composition du parc<sup>2</sup>.

## 2. Une électrification en croissance, mais encore trop lente...

Du côté du marché du neuf, une montée en puissance de l'électrique en 2025 est incontestable et le printemps 2026 montre des records de vente. En 2025, sur l'ensemble de l'année, près de 350 000 véhicules 100 % électriques (BEV) ont été immatriculés en France, soit une hausse d'environ +10,5 % par rapport à 2023, représentant 20 % du marché du neuf. L'année marque un tournant net à l'automne, avec une accélération mensuelle continue : les BEV atteignent 24,4 % de parts de marché en octobre et 26 % en novembre, établissant un record mensuel en décembre avec 46 282 immatriculations. Pour l'ensemble des véhicules électrifiés (BEV + PHEV), la part de marché franchit 29,5 % en novembre et 31,3 % en décembre.

### Immatriculations annuelles des voitures particulières neuves selon leur motorisation



Source : SDES

<sup>2</sup> Notre analyse se concentre sur le facteur du renouvellement électrique du parc roulant dans la décarbonation. D'autres leviers jouent un rôle déterminant: l'accroissement continu des distances parcourues en voiture, en lien avec la dynamique d'aménagement du territoire (vraisemblablement le facteur le plus important), et la baisse tendancielle du taux de remplissage des véhicules. En d'autres termes, le parc roulant thermique est non seulement vieillissant, mais aussi utilisé de façon plus intensive. La crise énergétique actuelle pourrait néanmoins constituer un choc exogène de nature à infléchir ces comportements de mobilité, au moins à court terme.

Les modèles les plus vendus reflètent la structuration d'une offre plus diversifiée et abordable. En 2025, la Renault 5 E-Tech s'impose comme le modèle électrique le plus vendu en France avec 38 000 immatriculations, devançant nettement la Tesla Model Y (dont les ventes chutent de 33 %) et la Citroën ë-C3, illustrant le retour en force des citadines compactes produites en Europe.

Les offres de leasing social — dont la deuxième édition, mise en place à l'automne, a contribué de façon décisive au rebond des particuliers — contribuent à démocratiser l'accès à l'électrique pour les ménages : à fin décembre, les particuliers représentent 56 % des immatriculations de BEV, leur part la plus élevée de l'année.

Pour autant, cette dynamique du neuf ne modifie que très marginalement la structure du parc roulant. Début 2025, les véhicules 100 % électriques ne représentaient que 3 % du parc des 39,7 millions de voitures particulières en circulation, et les hybrides rechargeables 1,8 % supplémentaire. Fin 2025, le cap des 2,5 millions de véhicules électrifiés en circulation a bien été franchi, mais la France reste éloignée de l'objectif de 6 millions visé pour 2030. La transition électrique du neuf repose par ailleurs largement sur les flottes professionnelles, poussée par les réformes fiscales.

En 2025, les entreprises ont représenté 58 % des acquéreurs de BEV contre 42 % pour les particuliers.

**Part de véhicules électriques dans les immatriculations neuves**



Source : SDES (\*) : BEV + PHEV

Au total, la combinaison d'un flux de véhicules électriques encore insuffisant et d'un stock thermique vieillissant limite l'impact immédiat de l'électrification sur les émissions, alors même que la SNBC exige une inflexion majeure d'ici la fin de la décennie 2020.

## **II/. ... EXPLIQUEE PAR DES FREINS ENCORE PERSISTANTS**

### ***1. Le coût, le marché de l'occasion et le brouillard informationnel***

Le coût d'acquisition reste le frein principal à l'achat d'un véhicule électrique. D'après les enquêtes d'opinion, une majorité d'automobilistes placent le prix d'achat en tête des obstacles identifiés, malgré les économies potentielles sur le carburant et l'entretien. Le différentiel de prix entre un véhicule électrique et son équivalent thermique demeure marqué, en particulier sur les segments B et B-SUV, cœurs du marché français. Ce phénomène s'explique en partie par le choix des constructeurs d'attaquer le marché par le haut, en électrifiant en priorité les plus gros modèles avec une grande autonomie — stratégie qui, si elle maximise la rentabilité à court terme cible les foyers les plus aisés et les plus disposés à rouler en électrique, freine la baisse du prix à l'achat. Même bien informés, les ménages peinent à comparer le coût global de possession, tant celui-ci dépend de paramètres variables (profil de roulage, type de recharge, prix de l'électricité, valeur de revente).

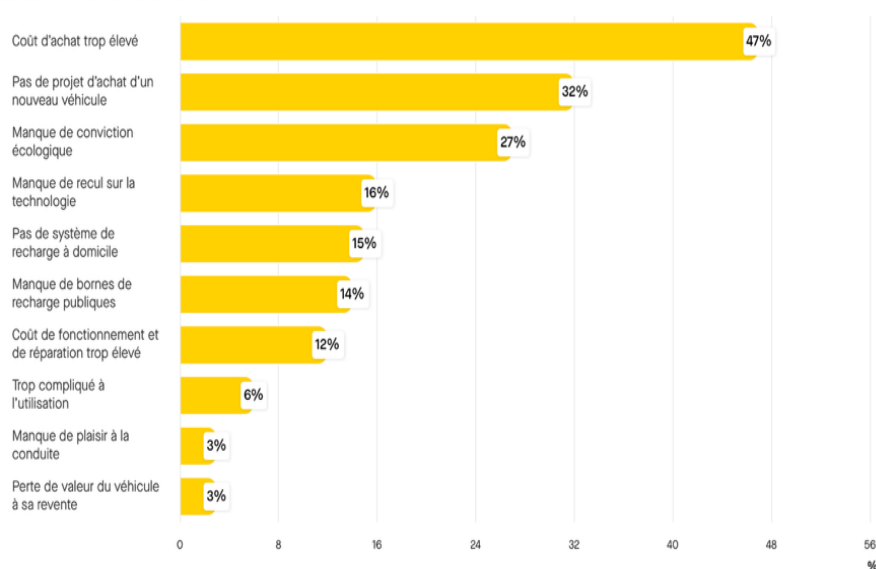
Il convient d'ajouter un obstacle souvent sous-estimé : l'incertitude et le brouillard informationnel qui entoure le véhicule électrique depuis plusieurs années, entretenu par des responsables politiques, des commentateurs médiatiques, des influenceurs, mais aussi par la communication parfois contradictoire des grands industriels automobiles. Ce climat de désinformation renforce l'idée d'une évolution imposée et peu transparente, empêche les Français de percevoir pleinement les bénéfices financiers de cette transition et masque la suppression progressive des contraintes d'usage (autonomie, recharge).

Le marché de l'occasion électrique ajoute une couche d'incertitude. Les véhicules électriques d'occasion subissent une décote plus rapide que les hybrides simples ou les thermiques, avec une perte de valeur moyenne estimée à 23,5 % sur 36 mois contre 9 % pour ces derniers, en grande partie en raison des interrogations sur la durée de vie des batteries et leur coût de remplacement — à quoi s'ajoute l'impact des dispositifs de coup de pouce valables uniquement sur le neuf, qui pénalisent structurellement l'occasion<sup>3</sup>. Cette volatilité du marché secondaire crée une forme d'aversion au risque chez les ménages disposant de budgets contraints.

---

<sup>3</sup> Pour aller plus loin : <https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/le-prix-moyen-dune-voiture-electrique-a-baisse-de-1800-euros-dans-lue-en-2025>

### Freins à l'adoption du véhicule électrique



Source :Roote, IFOP 2024

## 2. Des réformes fiscales successives, sources d'imprévisibilité

Les réformes fiscales successives renforcent ces hésitations — même si leur direction reste globalement favorable au véhicule électrique, il faut souligner qu'elles ne concernent que les acheteurs de voitures neuves et non l'ensemble des automobilistes. En 2025, les acheteurs de véhicules neufs ont été confrontés à une succession de modifications : baisse du bonus écologique, révision du mode de calcul de l'Avantage en Nature (AEN) sur les voitures de fonction — qui, fait notable, a été appliqué de façon rétroactive, créant un précédent d'insécurité fiscale en prenant les entreprises et leurs collaborateurs par surprise —, extension du malus au poids, évolution des critères d'éligibilité aux aides, préparation du durcissement du malus CO<sub>2</sub> au 1er janvier 2026. À partir de 2026, le seuil de déclenchement du malus CO<sub>2</sub> est abaissé à 108 g/km, avec un plafond porté à 80 000 €, tandis que le malus au poids s'applique à partir de 1 500 kg, affectant une large part des SUV familiaux mais également certains modèles compacts dans leur version essence ou diesel.

À la dimension fiscale s'ajoute une dimension proprement réglementaire : en assouplissant partiellement le Green Deal, l'UE reconnaît un développement plus lent que prévu dans l'électromobilité mais brouille le signal de marché. Les débats autour du Projet de loi de finances 2026, marqués par des allers-retours sur l'application du malus au poids aux véhicules électriques et par des amendements contradictoires, ont entretenu un sentiment d'imprévisibilité qui rend plus délicat tout investissement de long terme.

### **3. Prudence technologique et enjeux de recharge**

À ces obstacles économiques s'ajoute une méfiance technologique persistante. Une partie des automobilistes continue de douter de l'autonomie réelle des véhicules électriques — même si elle progresse à grande vitesse —, de la fiabilité des batteries dans le temps et de la facilité d'usage au quotidien, malgré un niveau de satisfaction très élevé (près de 98 %) parmi les conducteurs déjà passés à l'électrique. Ces perceptions négatives se cristallisent autour de quelques thématiques récurrentes : crainte de la panne de batterie, appréhension face à la planification des longs trajets, inquiétudes liées au recyclage des batteries et à l'empreinte environnementale globale des véhicules électriques.

La question de la recharge constitue un nœud central. Environ 80 % des recharges sont aujourd'hui effectuées à domicile, ce qui rend l'accès à une place de stationnement équipée déterminant pour l'adoption du véhicule électrique. Or, en copropriété, la mise en œuvre du « droit à la prise » reste souvent complexe. Le programme Advenir, prolongé jusqu'à fin 2027 et finançant jusqu'à 50 % des coûts d'installation de bornes, joue un rôle clé mais reste encore insuffisamment connu.

Parallèlement, le réseau de bornes de recharge publiques progresse : fin novembre 2025, la France comptait 184 141 points de recharge ouverts au public, avant d'atteindre les 195 000 selon les dernières estimations disponibles — le gap concerne davantage les agglomérations et les territoires ruraux que les autoroutes, désormais bien équipées, encore loin des 400 000 bornes visées à l'horizon 2030.

### **4. Une fracture sociale et territoriale**

Enfin, l'électrification du parc reflète une fracture sociale, géographique et générationnelle marquée. L'adhésion au véhicule électrique est surtout portée par les jeunes, les urbains et les catégories socio-professionnelles les plus aisées. Sur le plan territorial, l'Île-de-France et quelques grandes métropoles concentrent une part disproportionnée des immatriculations de véhicules électriques, tirées par la combinaison d'un pouvoir d'achat plus élevé, d'offres d'infrastructures plus denses et de contraintes renforcées sur le thermique (ZFE, stationnement, circulation — même si les discussions autour des ZFE demeurent incertaines). À l'inverse, les territoires ruraux et périurbains restent en retrait : dépendance plus forte au véhicule individuel, distances plus longues, moindre densité de bornes, structure de revenus plus contrainte. La crise énergétique actuelle — avec un litre de diesel dépassant 2,20 € — aggrave précisément cette fracture : ce sont les ménages des territoires périurbains et ruraux qui supportent la plus forte exposition au renchérissement du carburant, tandis qu'ils sont les moins bien positionnés pour basculer vers l'électrique à court terme.

### Une diversité des trajectoires à prendre en compte

**La transition d'un véhicule thermique vers un véhicule électrique** constitue le scénario le plus vertueux pour les objectifs climatiques. Il faut rappeler que selon les études de référence compilées notamment par Aurélien Bigo, l'empreinte carbone d'un véhicule électrique est 2 à 5 fois plus faible que celle d'un thermique sur l'ensemble du cycle de vie en France, grâce au mix électrique très peu carboné. Ce choix implique cependant un investissement conséquent, qui n'est aujourd'hui accessible qu'à une fraction des ménages.

**La transition d'un thermique ancien vers un thermique plus récent** demeure, pour beaucoup, le compromis de court terme : elle permet d'améliorer la sécurité et de réduire les émissions grâce à des normes Euro plus strictes. Elle ne modifie cependant pas la nature thermique du parc et n'engage qu'une réduction partielle des émissions à l'échelle du cycle de vie, surtout lorsque les émissions du véhicule de remplacement ne baissent pas suffisamment (du fait de son manque d'efficacité pouvant être lié à son poids, sa taille ou sa silhouette). D'ailleurs, la stratégie de montée en gamme (« SUVification ») ralentit la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures thermiques — l'Agence Internationale de l'Énergie documente cet effet rebond. Dans un contexte de durcissement de la fiscalité et de déploiement des ZFE, ce scénario risque en outre de se refermer progressivement sur les véhicules les plus modestes, accentuant la segmentation du marché.

**La conservation du véhicule thermique actuel** est un choix défensif de plus en plus répandu, qui explique en grande partie le vieillissement du parc. La crise énergétique et la flambée des prix à la pompe introduisent ici un nouveau paramètre : pour les ménages disposant d'un véhicule thermique vieillissant et très consommateur, le coût d'exploitation pourrait paradoxalement accélérer l'arbitrage en faveur d'un véhicule électrique — si tant est que les conditions d'accès (prix d'achat, recharge) le permettent. À l'inverse, pour les ménages contraints, la hausse des prix de l'énergie réduit mécaniquement la capacité d'investissement dans un véhicule neuf, renforçant la tentation de prolonger encore le véhicule existant. Il faut également mentionner que les restrictions de circulation liées aux ZFE restent à ce stade largement suspendues ou atténuées pour des raisons sociales.

**La démotorisation partielle ou totale** reste minoritaire mais progresse dans certains centres urbains bien dotés en transports collectifs et mobilités actives. Elle constitue de loin l'option la plus efficace sur le plan climatique et la plus cohérente avec une trajectoire de sobriété, mais demeure conditionnée à un niveau d'offre de transport et de services (TC, vélo, autopartage) qui reste très inégal selon les territoires. Une crise pétrolière sévère et durable — scénario qui n'est plus à écarter au regard de la situation au Moyen-Orient — pourrait néanmoins renforcer sensiblement l'attractivité de cette option.

Ces quatre familles de trajectoires montrent que la politique publique ne peut plus se contenter d'un signal-prix uniforme ou d'un discours général sur l'électrification. Elle doit s'adapter aux contraintes propres à chaque profil de ménage, en combinant incitations ciblées, régulation du parc existant et renforcement des alternatives.



### **III/. RECOMMANDATIONS**

Un dépassement de l'approche strictement agrégée s'impose, pour revenir aux arbitrages concrets des ménages, pris dans un faisceau de contraintes économiques, fiscales, territoriales et technologiques. L'âge moyen élevé du parc et la lente progression de l'électrique sont, au fond, la résultante de quelques trajectoires types de mobilité individuelle, qui mettent en tension les injonctions écologiques et les réalités sociales.

#### **1. Stabiliser le cadre fiscal et réglementaire**

La première recommandation tient à la prévisibilité et à la lisibilité. L'empilement et la variabilité des dispositifs (bonus, malus CO<sub>2</sub>, malus au poids, AEN, critères d'éligibilité aux aides) nourrissent une « fatigue réglementaire » chez les acheteurs de véhicules neufs. Il apparaît nécessaire de :

- **Sanctuariser**, sur une période pluriannuelle de 3 à 5 ans, un cadre fiscal lisible pour les véhicules neufs, en clarifiant dès à présent la trajectoire du bonus écologique, du malus CO<sub>2</sub> et du malus au poids jusqu'en 2030 et en cessant d'activer autant de leviers différents et parfois contradictoires simultanément.
- **Éviter les mesures rétroactives** telles que l'AEN appliqué de manière imprévisible en 2025 qui créent des précédents d'insécurité fiscale et fragilisent la confiance des entreprises dans les décisions d'investissement à long terme.
- **Articuler clairement** la politique d'allègement des véhicules et l'objectif de diffusion massive de l'électrique, en subordonnant la taxation au poids à la mise en place d'une analyse de l'empreinte carbone sur le cycle de vie du véhicule. Il serait en effet aberrant de taxer du poids composé de matières recyclées, et contre-productif de décourager les ménages aisés les plus susceptibles de basculer sur l'électrique comme voiture principale d'acquérir des berlines ou des SUV électriques à grande autonomie.
- **Simplifier les règles d'application des ZFE** et les adapter à la réalité sociale des territoires concernés, en renforçant les dispositifs d'accompagnement pour les ménages captifs de la voiture.

#### **2. Cibler l'électrification là où elle est la plus efficace**

La seconde recommandation consiste à mieux cibler les usages et les segments sur lesquels l'électrification offre le meilleur rapport coût/efficacité climatique. Plutôt qu'une approche indifférenciée, plusieurs axes se dégagent :

- **Prioriser l'électrification de la première voiture** dans les ménages fortement motorisés des zones périurbaines et rurales, pour lesquelles l'usage est intensif et l'accès à la recharge plus probable.
- **Soutenir plus spécifiquement la seconde voiture électrique** dans les ménages bi-motorisés, lorsque cette seconde voiture est utilisée principalement pour des

trajets pendulaires ou de proximité, pour lesquels un petit véhicule électrique compact est parfaitement adapté.

- **Renforcer les dispositifs ciblés de type leasing social** sur les segments B et B-SUV électriques les plus sobres, avec des loyers plafonnés et une durée minimale de contrat, afin de maximiser l'accès des ménages modestes à un véhicule électrique de qualité.
- **Valoriser le coût total de possession** en situation de prix élevés du carburant, notamment auprès des ménages périurbains et ruraux : dans le contexte actuel de crise énergétique, le différentiel de coût d'usage entre thermique et électrique s'est fortement creusé en faveur de ce dernier.

### 3. Traiter le stock thermique et structurer le marché de l'occasion

L'atteinte des objectifs climatiques ne pourra pas reposer uniquement sur le flux de véhicules neufs : c'est bien le stock thermique existant qui conditionne la trajectoire de la décennie. Plusieurs leviers complémentaires peuvent être mobilisés :

- **Relancer et simplifier les dispositifs de prime à la conversion** pour les véhicules les plus anciens et les plus émetteurs, en orientant clairement ces aides vers l'achat d'un véhicule électrique ou, à défaut, d'un thermique récent très sobre.
- **Créer un bonus sur le véhicule d'occasion électrique**, en complément des dispositifs existants orientés vers le neuf — l'absence d'un tel dispositif pénalise structurellement le marché secondaire et renforce la décote excessive des VE d'occasion.
- **Mettre en place un certificat d'état de santé des batteries** soutenu par l'État et adossé à un protocole harmonisé (certaines start-ups et certains constructeurs disposent déjà d'outils intégrés qui mériteraient d'être reconnus officiellement), afin de rassurer les acheteurs sur le marché de l'occasion électrique et de limiter la décote excessive des VE d'occasion.<sup>[3]</sup>
- **Encourager la rénovation thermique du parc** via des offres de retrofit ciblées (conversion électrique de certains véhicules utilitaires légers ou véhicules de flotte), là où cela est techniquement et économiquement pertinent. Il convient en revanche d'être attentif et précis quant aux bénéfices des carburants alternatifs de type HVO, dont les bénéfices environnementaux font l'objet de discussions importantes.<sup>[3]</sup>

En parallèle, la crise énergétique plaide pour une réflexion sur l'augmentation de la part des renouvelables dans les carburants, en allant au-delà des obligations fixées par la directive RED III.

#### 4. Accélérer la recharge et réduire la fracture territoriale

Enfin, la politique d'électrification ne sera crédible que si elle s'accompagne d'un développement accéléré des infrastructures de recharge, en particulier dans les territoires les plus en retard, en dehors des voies rapides et des zones commerciales. Cela implique :

- **De simplifier encore le droit à la prise en copropriété**, en raccourcissant les délais de procédure, en standardisant les offres techniques et en renforçant la communication autour du programme Advenir, prolongé jusqu'en 2027.
- **D'accélérer le déploiement des bornes publiques rapides et ultra-rapides** dans les nœuds de mobilité (gares, zones commerciales), afin de réduire l'«anxiété de recharge » et de rendre crédibles les longs trajets en électrique.
- **De cibler financièrement les territoires ruraux et périurbains**, où la dépendance à la voiture est la plus forte et où le maillage de bornes reste lacunaire (ces mêmes territoires qui subissent aujourd'hui de plein fouet la flambée des prix à la pompe).
- **De discipliner l'usage des bornes publiques** : facturation des véhicules stationnés plusieurs heures après la fin de la charge, pénalités pour l'utilisation prolongée des points de charge haute puissance aux heures de pointe, application effective des dispositions contre le stationnement thermique sur les zones de recharge.

Plus largement, l'électrification du parc ne pourra pleinement prendre sens que si elle s'inscrit dans une stratégie globale de mobilité : développement des transports collectifs, soutien aux mobilités actives, incitations au covoiturage et à l'autopartage. La crise énergétique dont nous sortons à peine offre une fenêtre d'opportunité pour accélérer ces transformations, en rendant manifeste, aux yeux du plus grand nombre, le coût de la dépendance aux hydrocarbures fossiles. C'est l'articulation entre transformation technologique, justice sociale et rééquilibrage modal qui conditionnera, in fine, la réussite de la décarbonation du transport routier en France.

## ● Références

- AVERE France. (2025). *[Baromètre] 184 141 points de recharge ouverts au public fin novembre 2025*. <https://www.avere-france.org/publication/barometre-184-141-points-de-recharge-ouverts-au-public-fin-novembre-2025/>
- CITEPA. (2026). *Tenir les objectifs de la SNBC 3 permettra à la France d'économiser entre 22 et 39 milliards d'euros d'ici 2030*. <https://www.citepa.org/tenir-les-objectifs-de-la-snbc-3-permettra-a-la-france-deconomiser-entre-22-et-39-milliards-deuros-dici-2030/>
- Driveco. (2025). *Règlement AFIR 2025 : nouvelles obligations bornes de recharge*. <https://driveco.com/reglement-afir-2025-obligations-bornes-recharge/>
- Euronews. (2025). *Le recul de l'UE sur la fin des voitures thermiques en 2035 menace-t-il les objectifs climatiques ?* <https://fr.euronews.com/green/2025/12/18/le-recul-de-lue-sur-la-fin-des-voitures-thermiques-en-2035-menace-t-il-les-objectifs-climatiques>
- Ministère de la Transition Écologique. (2025). *Gros succès de l'édition 2025 du leasing social de voitures électriques : 41 500 foyers ont déjà bénéficié du dispositif*. <https://www.ecologie.gouv.fr/presse/gros-succes-ledition-2025-du-leasing-social-voitures-electriques-41-500-foyers-ont-deja>
- Ministère de la Transition Écologique. (2026). *Vers la 3e Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3)*. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/3e-strategie-nationale-bas-carbone-snbc-3>
- Roole. (2025). *Fin du thermique en 2035 : la Commission européenne assouplit l'objectif mais garde le cap*. <https://media.roole.fr/transition/voiture-propre/fin-du-thermique-en-2035-la-commission-europeenne-assouplit-lobjectif-mais-garde-le-cap>
- Service-public.fr. (2025). *Zones à faibles émissions : des outils pour voir où vous pouvez circuler*. <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A17999>
- Service-public.fr. (2026). *Taxe sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme*. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35950>
- UFE – Union Française de l'Électricité. (2025). *Émissions de CO2 du parc automobile français*. <https://ufe-electricite.fr/watt-the-carte/emissions-de-co2-en-france/parc-automobile/>
- Vie Publique. (2025). *Parc automobile : combien de voitures en circulation en France*. <https://www.vie-publique.fr/en-bref/300231-les-chiffres-cles-du-parc-automobile-en-france-en-2025>

## QUI SOMMES-NOUS ?

L'Alliance pour la Décarbonation de la Route est fondée le 18 juin 2023 par un collectif de chercheurs et universitaires rassemblés à l'initiative de François Gemenne (politologue, co-auteur du rapport du GIEC), Patrice Geoffron (Professeur de sciences économiques à Dauphine-PSL, Membre du Cercle des économistes), Géraud Guibert (Président de la Fabrique Écologique). Le Manifeste de l'Alliance est publié dans une tribune du Journal du Dimanche, disponible [ici](#).

Elle est constituée association (loi 1901) début 2024. Son bureau se compose de François Gemenne (Président), Patrice Geoffron (Trésorier), Géraud Guibert (Secrétaire), Alphonse Coulot (Délégué exécutif).

L'Alliance compte aujourd'hui plus de 70 membres, dont un Conseil Scientifique composé de :

**Christophe Bonnery**, président de l'Association des Economistes de l'Energie

**André Broto**, expert des mobilités

**Laurent Chapelon**, professeur d'Aménagement de l'espace et Urbanisme au département de Géographie-Aménagement de l'Université Paul-Valéry Montpellier 3

**Nicolas Coulombel**, maître de conférences à l'Ecole des Ponts ParisTech

**Anna Creti**, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

**Pascal da Costa**, enseignant-chercheur à Centrale Supélec

**Michel Derdevet**, président de Confrontations Europe

**Mathieu Flonneau**, historien, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**François Gemenne**, co-auteur au GIEC, professeur à HEC

**Patrice Geoffron**, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

**Michel Guémy**, conseiller scientifique, DGITM

**Géraud Guibert**, président de la Fabrique Ecologique

**Pierre Hornych**, directeur du laboratoire LAMES de l'Ifsttar

**Fabien Leurent**, professeur de l'École des Ponts ParisTech

**Paulo Moura**, directeur Adjoint en charge de l'Innovation et du Partenariat, IMREDD

**Jean-Pierre Orfeuill**, expert des mobilités

**Céline Scornavacca**, co-Présidente de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

**Carine Staropoli**, chercheur associée à Paris School of Economics



## Objectifs et principes fondateurs

L'Alliance pour la décarbonation de la route est une plate-forme d'échanges et de propositions pour sensibiliser et agir, celle-ci doit servir de base pour rassembler les idées et les expertises. En concertation avec les pouvoirs publics, elle peut être un outil précieux pour discuter et bâtir un plan ambitieux d'investissements publics et privés vers une mobilité routière décarbonée. Elle s'engage à impulser, coordonner et encourager l'adoption de comportements écoresponsables.

L'Alliance veut rappeler que de nombreuses solutions existent aujourd'hui : efforts de sobriété dans l'usage de la voiture, électrification des véhicules légers, déploiement massif de bornes de recharge sur les réseaux routiers, développement du covoiturage et du transport collectif sur route et autoroute, adaptation des infrastructures et des services à la multimodalité, production d'énergie renouvelable sur le foncier du réseau routier et autoroutier, préfiguration de route électrique pour camions, etc.

Avec ses publications, évènements et travaux de recherche, l'Alliance défend la mobilisation de tous acteurs de la route : gestionnaires d'infrastructures, constructeurs automobiles, opérateurs de transport routier, de fret et de logistique, assureurs et prestataires de sécurité, collectivités locales, associations d'usagers, chacun doit s'impliquer pour accélérer les investissements et engagements nécessaires à une route durable. L'Alliance pour la décarbonation de la route concerne aussi bien les acteurs urbains que ruraux, et promeut la complémentarité de tous les modes.

Pour en savoir plus : <https://www.alliancedecarbonationroute.com>

La présente édition est établie en juin 2026.