

Voitures électriques: le choc pétrolier ne dissipera pas la défiance

di Sophie Fay

Est-ce le grand tournant qui va enfin faire baisser les émissions de CO₂ du secteur du transport ? Depuis la fermeture du détroit d'Ormuz et l'envolée des prix du carburant pour une durée inconnue, les ventes de voitures électriques s'envolent partout dans le monde, sauf aux Etats-Unis. En France, les immatriculations de véhicules neufs à batteries au mois d'avril sont éloquentes : elles grimpent de 42 % par rapport à mars 2025. Elles représentent désormais 26 % du marché du neuf et 6 % du marché de l'occasion. Les automobilistes commencent-ils enfin à s'enthousiasmer pour ces véhicules moins bruyants, moins polluants, plus économiques à l'usage, en réduisant notre dépendance aux hydrocarbures ? Les conditions économiques poussent dans ce sens, mais il est beaucoup trop tôt pour parler de grande bascule. Il faut regarder la réalité en face : beaucoup de Français restent perclus de doutes sur la révolution électrique en cours.

Il y a pourtant beaucoup de signes positifs. D'abord l'offre de « wattures » s'est étoffée. AAA Data, cabinet d'analyse de données sur l'automobile, a identifié 181 modèles électriques dans les concessions en mars 2026, contre 114 un an plus tôt. Les prix moyens ont baissé de 1 % au premier trimestre 2026 par rapport à la même période de l'année précédente. Sur certains segments, comme les petits SUV type R4 ou Peugeot 2008, la facture recule même de 8 %. Sur les modèles plus imposants, type Tesla Model Y, la baisse est de 7 %. Sur les petites citadines, Twingo ou Dacia Spring, les étiquettes ont perdu 12 % en moyenne.

Mais pour Marie-Laure Nivot, responsable de l'analyse de marché de AAA Data, c'est surtout le contexte réglementaire qui tire le marché. « *Les flottes d'entreprise portent cette dynamique, contraintes par le durcissement de la taxe annuelle incitative et la*

révision de l'avantage en nature », explique-t-elle. Ce cadre incitatif est là pour durer. Le 10 avril, le gouvernement a par ailleurs promis une troisième vague de leasing social, plus large, portant sur 100 000 voitures dès le mois de juin.

« Défaitisme industriel »

Sans ce soutien, le marché repartirait-il aussi fort ? Sans doute pas. L'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri), rattaché à Sciences Po, et l'Institut Mobilités en transition (IMT), groupe de réflexion indépendant spécialisé dans la transition du secteur de la mobilité et des transports, viennent de publier une enquête sur les freins à la démocratisation du véhicule électrique en France. Ils ont sondé quatre groupes de citoyens : des Bordelais aux revenus moyens, confiants dans l'avenir, ayant accès aux transports publics, des Stéphanois aux ressources modestes, plutôt inquiets, sans accès facile aux bus, tram ou train, des Franciliens, bien connectés, ou encore des Dijonnais très attachés à leur voiture... Tous partagent les mêmes doutes, ni caricaturaux ni idéologiques.

Ils interrogent tout d'abord le caractère « écolo » de la transition vers la voiture électrique, trop rapide et vécue comme un gaspillage. Pour eux, l'écologie dépasse la question du réchauffement climatique et de la nécessaire décarbonation, même s'ils en comprennent l'urgence. Leur rapport à l'environnement prend aussi en compte l'épuisement des ressources, les externalités liées à l'exploitation des mines et à la rareté de certains minerais ou composants. Pourquoi vouloir « *bazarder* » des véhicules en très bon état, dénonce un des sondés ? Ils expriment ainsi des doutes sur la recyclabilité des batteries. Sur le plan technique, c'est pourtant faisable, mais il est vrai que plusieurs projets annoncés autour de Dunkerque par exemple ont été abandonnés ou reportés.

Les Français interrogés par l'Iddri et l'IMT croient encore moins à la réindustrialisation de la France par l'électrique. Le « made in France » est synonyme pour eux de prix plus élevés et la filière ne leur paraît pas du tout prête. Les chercheurs constatent surtout « *un défaitisme industriel* » qui « *s'exprime fortement* ». « *Il est frappant de voir l'effet qu'ont eu les délocalisations des dernières décennies sur les (in)capacités de projection dans des modèles industriels chez nos participants* », résume leur note.

Tant pis si la proportion des véhicules électriques vendus en France et produits en France est bien plus élevée aujourd'hui que celle des voitures thermiques. R5 et R4 sont certes assemblées à Douai et Maubeuge (Nord), les modèles haut de gamme de Peugeot à Sochaux (Doubs), Mulhouse (Haut-Rhin) ou Rennes. Renault envoie toutefois un mauvais message en se préparant à envoyer à Palencia, près de Valladolid, en Espagne, son modèle le plus prestigieux, le Scenic, et en faisant fabriquer en Slovénie le plus accessible : la Twingo. Quant aux meilleures ventes de Stellantis, la e-C3 et la e-208, elles viennent de Serbie ou d'Espagne. Même l'ingénierie qui conçoit ces « wattures » n'est plus totalement française.

Avec son prix élevé, la voiture, et plus encore la voiture électrique, est aussi devenue, pour les sondés, le symbole de leur décrochage économique. Beaucoup s'interrogent sur l'évolution du prix de l'électricité et des taxes dans le temps.

Les constructeurs n'ont clairement pas encore réussi à entraîner les Français, dont ils renforcent les doutes en cherchant à vendre le plus longtemps possible ces voitures thermiques qui leur rapportent de plus fortes marges. Les pouvoirs publics n'ont pas non plus réussi à installer une vision enthousiasmante de la transition. Les Français interrogés ne cultivent pourtant pas la nostalgie des vieux moteurs, du bruit, de l'odeur de l'huile et de l'essence ou des émissions de CO₂. Juste l'envie de ne pas entrer dans un monde de la mobilité à deux vitesses, l'envie de pouvoir se déplacer au quotidien facilement, agréablement, avec une facture prévisible, qui ne s'envole pas. Il faut trouver le chemin qui les rassure.