

Quel modèle économique pour le véhicule électrique abordable ?

Marie Chéron, Experte - Enjeux sociaux - T&E France
09/10/2025



Constat : les limites du marché automobile électrique

Des performances environnementales limitées

Des gains en termes d'efficacité annulés par la consommation au km, liée au poids des véhicules.

Sur le marché du neuf :

- Inflation des prix
- Offre de modèles d'entrée de gamme limitée

En leasing :

- Le premier loyer constitue une barrière sociale
- Offres non adaptées à la majorité de la population.

Sur le marché de l'occasion :

- Une offre encore limitée
- ²● Des incertitudes sur la valeur de revente

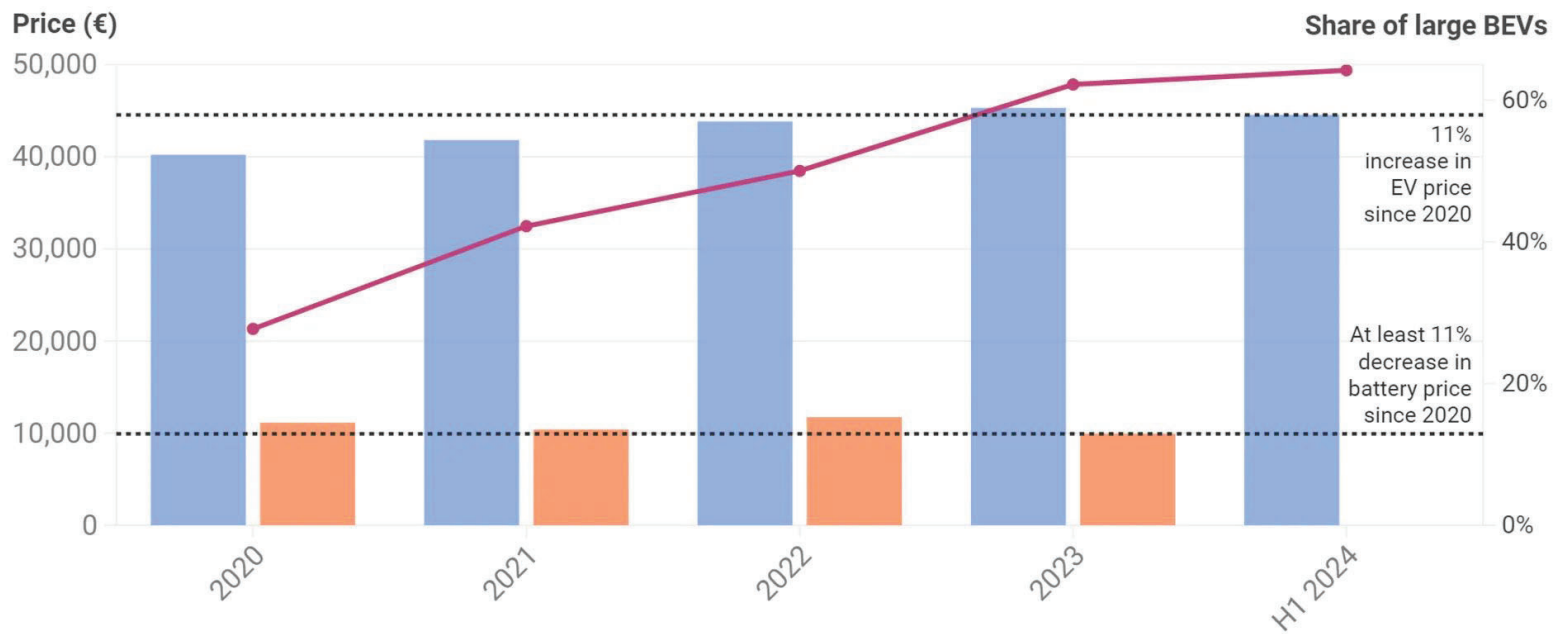
La voiture électrique est associée à une voiture chère, réservée aux populations aisées.

La défiance vis à vis de l'électrique est largement répandue.


Rising BEV prices driven by carmakers' focus on larger cars

Battery prices are not the cause of current high prices

● Share of large BEVs (%) ● BEV price (€) ● Average battery pack price (€)



Source: T&E analysis of EV and battery prices.

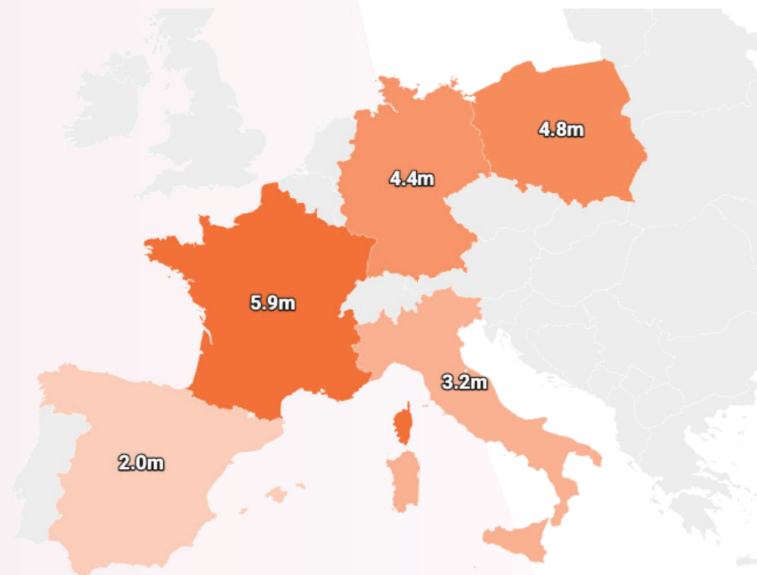
Scope: EU - Large cars: C-SUVs and all cars from segment D - Battery price per kWh from BloombergNEF - EV prices excluding taxes. 

Les risques sociaux associés à la transition vers électrique en l'absence de modèles abordables sont réels à l'échelle européenne

Adults with one car, live in a rural area and are in income deciles 1-4

— No data

0 6 m



20 millions d'Européens sont en situation de vulnérabilité mobilité*

Source: Öko Institute Estimations & Analysis

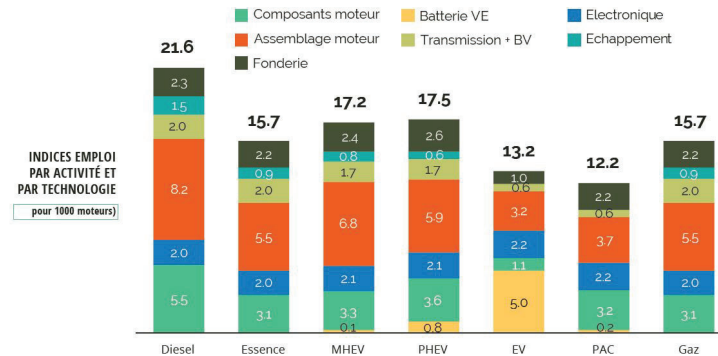
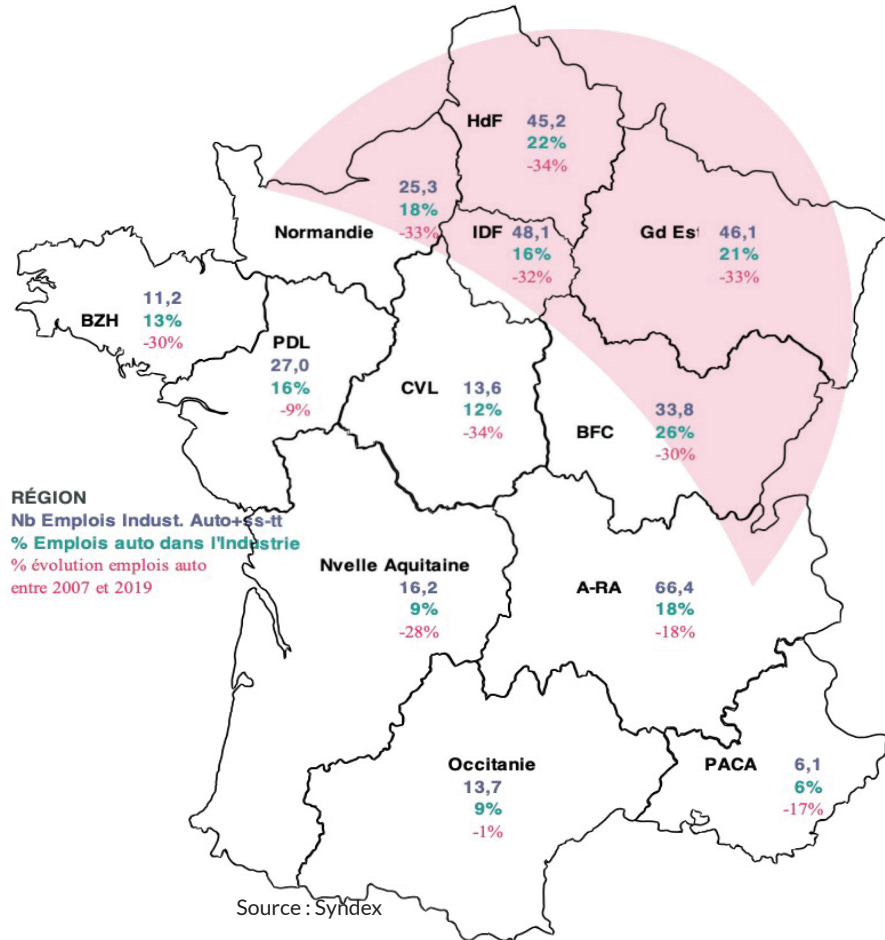
T&E

4 *Transport vulnerability: (Adults) that own a car, living in a rural area, low-income groups (deciles 1 - 4)

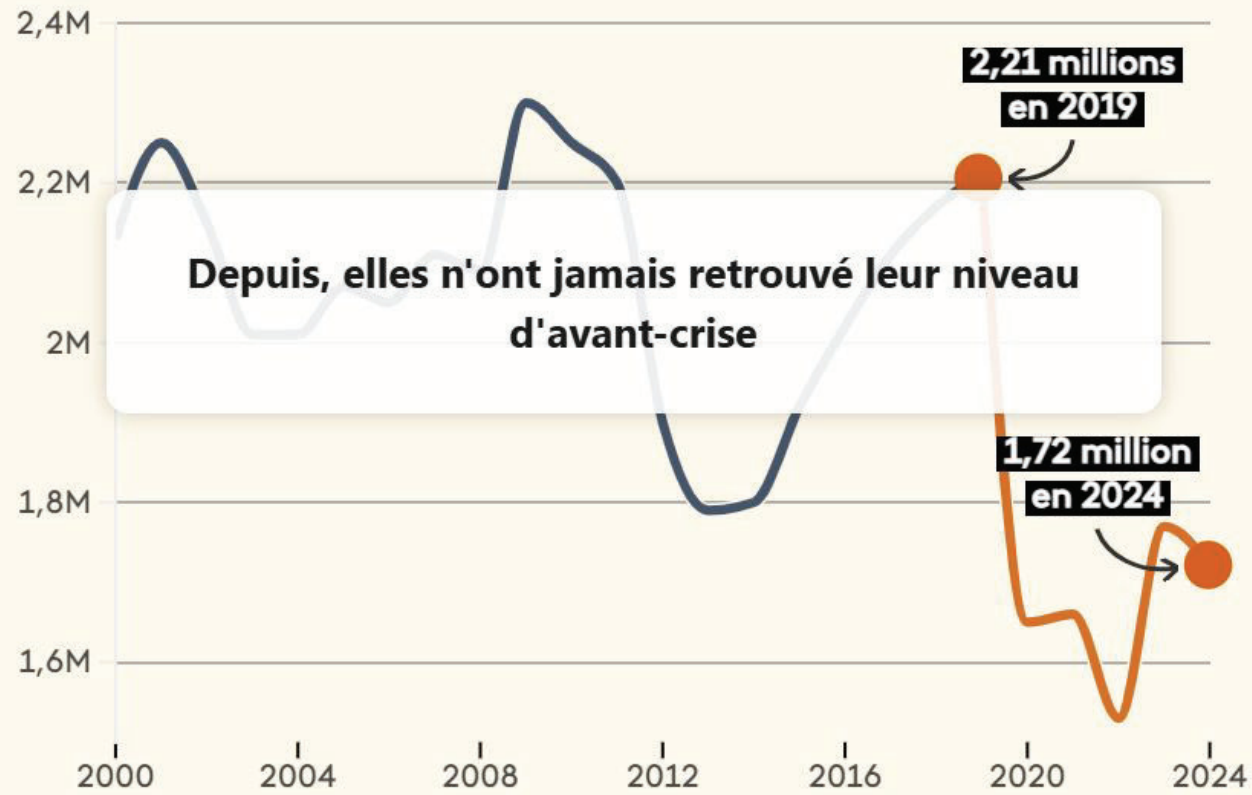
T&E

Les enjeux pour l'industrie automobile

- **335 000 emplois industriels** dans l'automobile en France en 2024
- **38 600 emplois perdus** depuis 2019
- **75 000 emplois à risque** d'ici 2035 selon les représentants de la filière



Ventes de voitures neuves en France



Source: CCFA

L'industrie et les Etats dans une impasse

Incertitude sur l'avenir de l'industrie automobile

- Pertes d'emplois, de savoir-faire, impacts économiques
- Perte de la maîtrise de la chaîne de valeur et de la capacité à réduire drastiquement l'empreinte carbone des voitures
- Perte de souveraineté

Coût budgétaire pour l'Etat

- Les aides à l'achat > 1 Md d'euros /an en FR
- Absence d'évaluation des aides à la filière



→ La voiture est devenue un objet de clivage

Un véhicule abordable : c'est quoi?

- Quel est le "juste" prix? 50, 100, 150 euros par mois?
- Tous les modèles doivent-ils être abordables?
- Qu'est ce qui est inclus : prix d'achat, entretien, carburant, usage...?
- La voiture doit-elle être subventionnée ?

Première piste : **le MANDAT**

FLOTTES

- **Accélérer l'électrification des flottes**
 - **pour alimenter le marché de l'occasion**

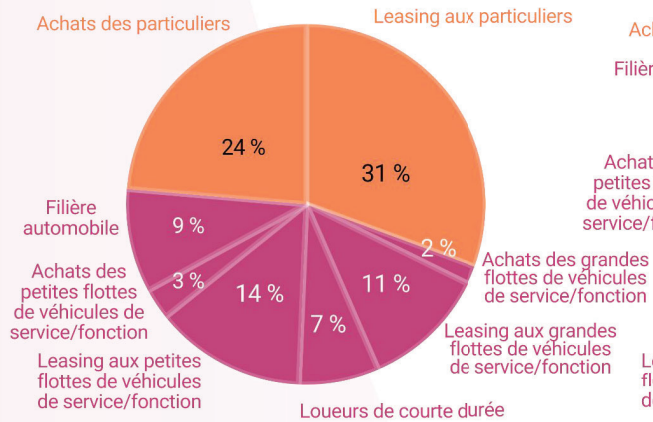
Radiographie du marché automobile (1/3)

Les entreprises immatriculent 6 véhicules neufs sur 10

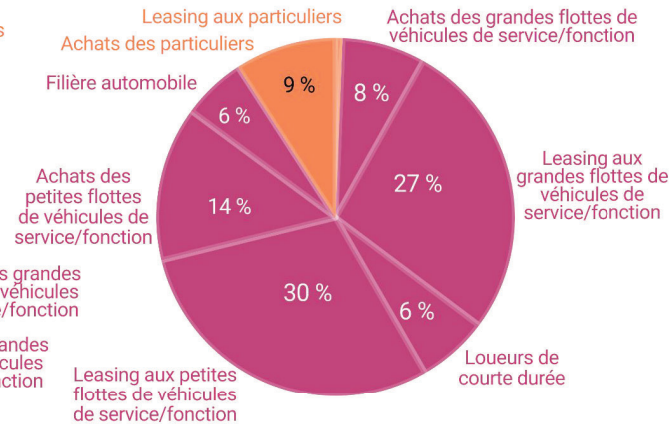
- Immatriculations des particuliers
- Immatriculations des entreprises



Répartition des immatriculations de voitures neuves (2024)



Répartition des immatriculations d'utilitaires neufs (2024)

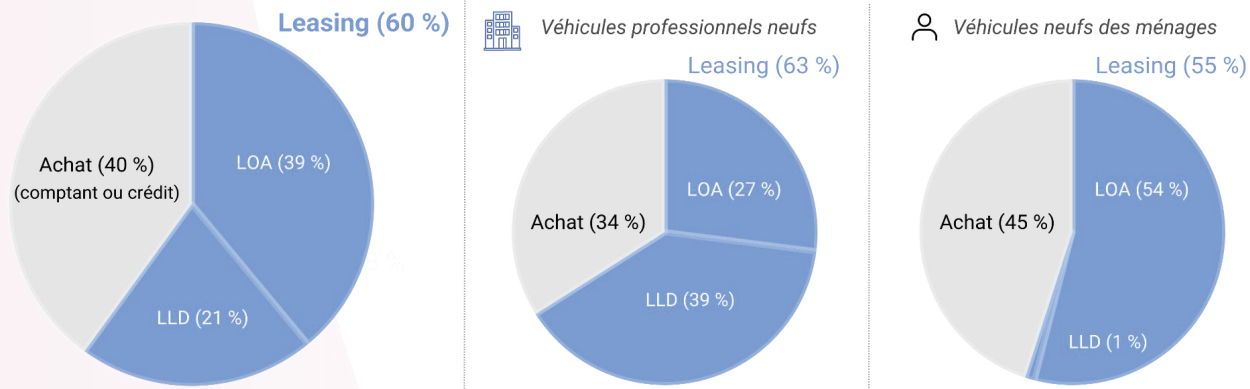


Source : T&E (2025), Analyse des données d'immatriculations de véhicules neufs (base SIV), fournies par NGC-Data.

Radiographie du marché automobile (2/3)

Les sociétés de leasing financent 6 véhicules neufs sur 10

Immatriculations de voitures et utilitaires neufs par mode de financement (2024)



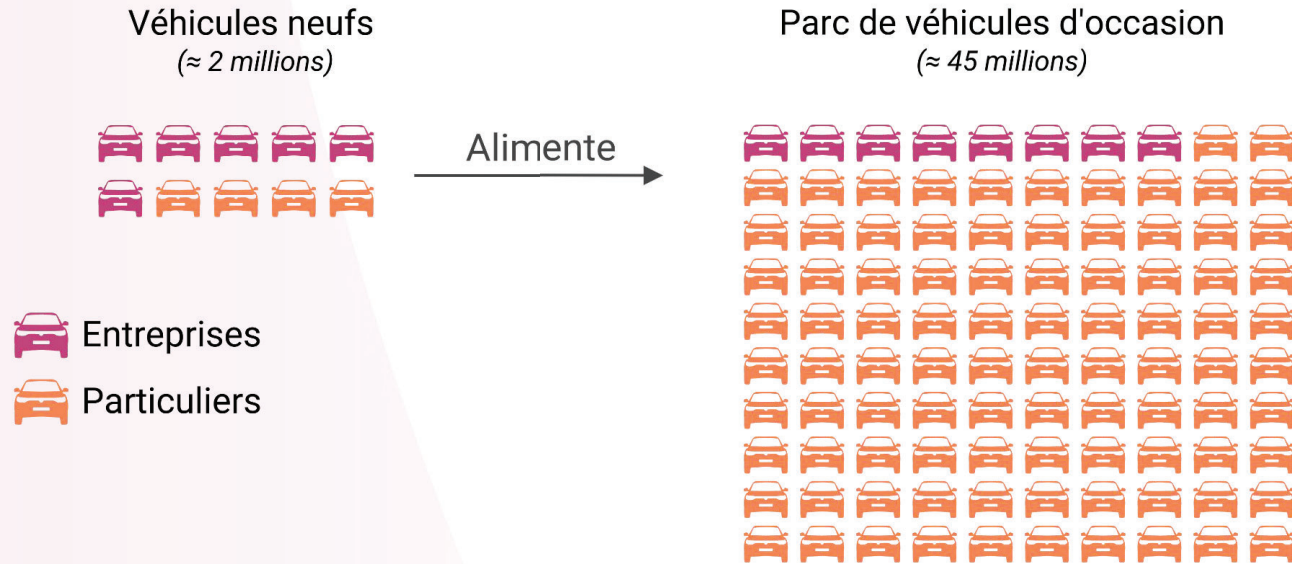
En 2024, 6 véhicules neufs sur 10 ont été financés et loués par des sociétés de leasing

Source : T&E (2025), Analyse des données d'immatriculations de véhicules neufs (base SIV), fournies par NGC-Data.

Radiographie du marché automobile (3/3)

Les entreprises alimentent le marché des véhicules d'occasion

Liens entre les immatriculations des flottes et l'offre de véhicules d'occasion



Source : T&E (2025), Analyse des données d'immatriculations de véhicules neufs (base SIV), fournies par NGC-Data.

Les leviers pour accélérer la conversion des flottes



Application et renforcement de la trajectoire de verdissement des flottes (FR)

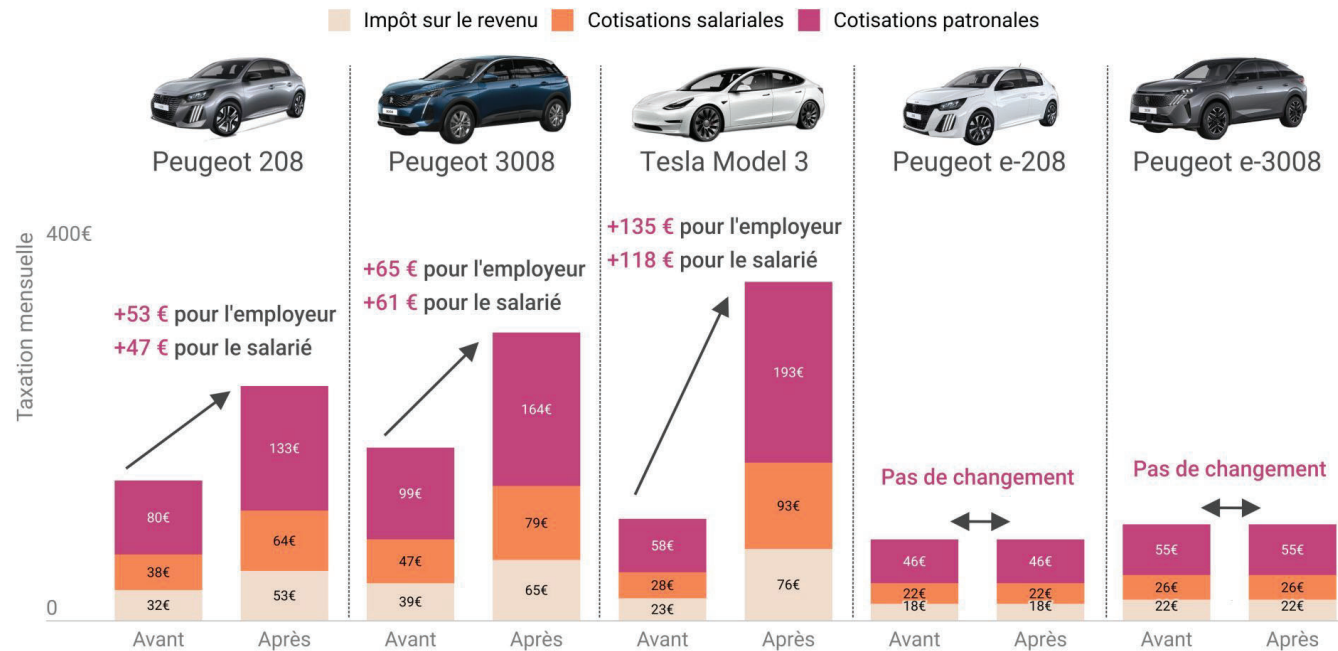
Evolution de la fiscalité des voitures de fonction.

Réglementation européenne sur les flottes (Clean Corporate Vehicles) - En discussion. => proposition T&E

- VL : Objectifs d'achat pour les grandes entreprises (250 employés ou plus)
- 90 % de voitures neuves électriques (2030)
- Option alternative : Objectifs contraignants pour les États membres
- Accent sur les véhicules zéro émission uniquement
- Clause « Made-in-EU » pour promouvoir la production locale

Taxation des voitures de fonction : une réforme qui favorise l'électrique, le Made in France et les voitures compactes

Chiffrage du différentiel de taxation mensuelle sur plusieurs exemples de voitures de fonction, avant et après la réforme de février 2025



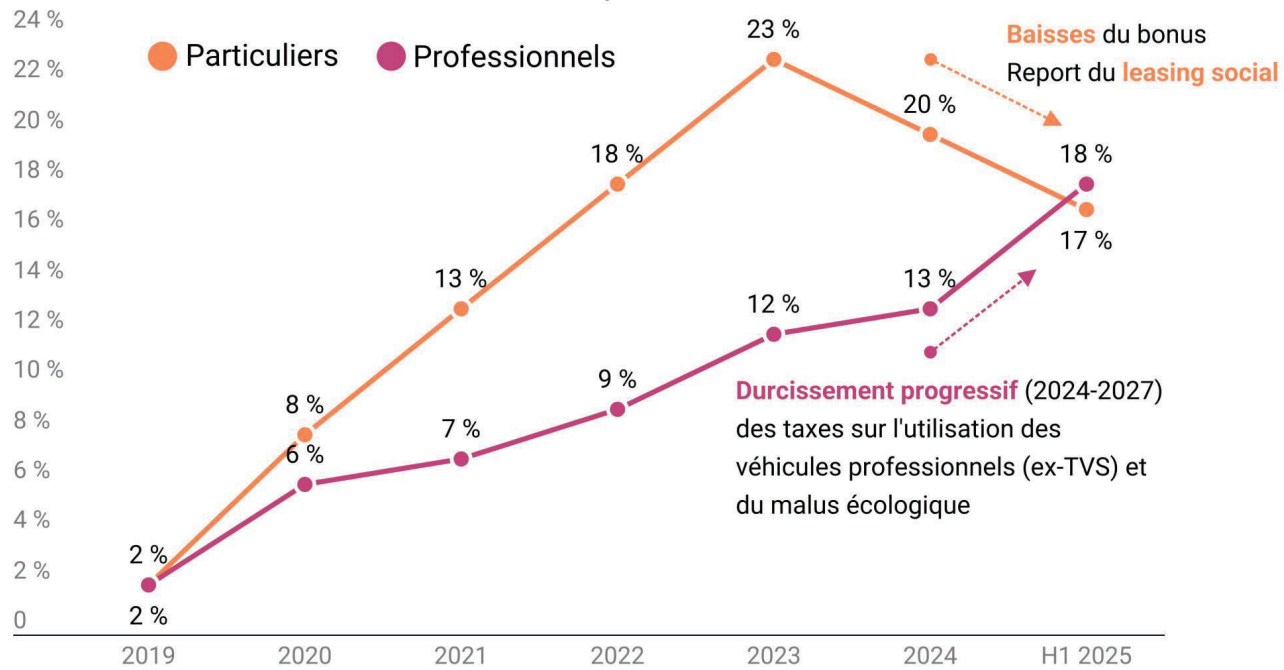
Source : Analyse T&E et Mobileo Consulting.

Taux de cotisations patronales : 48 %. Taux de cotisations salariales : 23 %. Taux marginal d'impôt sur le revenu : 19 %.



Voiture électrique : les entreprises prennent le volant ?

Parts des ventes de voitures électriques sur le marché des voitures neuves



Source : SIV (traitement Dataforce et NGC-Data). Immatriculations de voitures neuves (2019 à 2025).



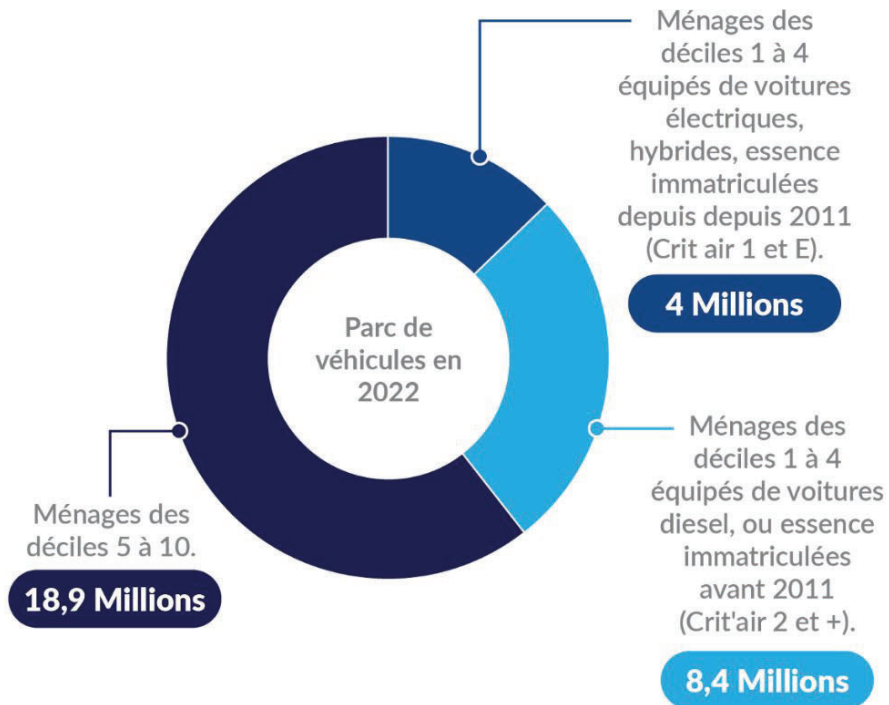
Deuxième piste : **LE LEASING**

SOCIAL

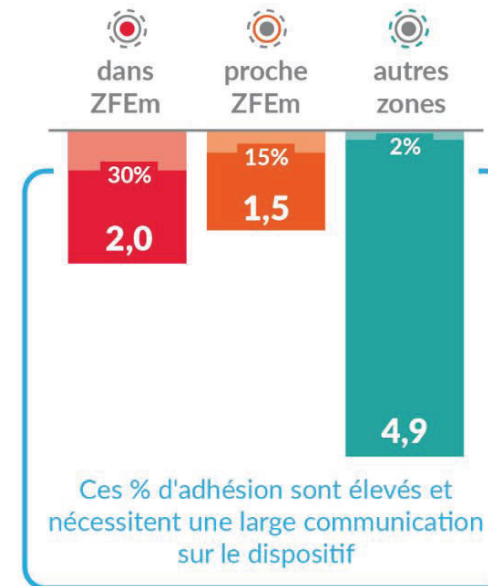
- **Cibler les aides à l'achat et les adapter à la classe moyennes**
 - **Pour élargir l'accès aux VE**



Estimation des besoins et taux de recours



En prenant en compte des taux de recours variables, le nombre de bénéficiaires potentiels est de **0,9 Millions**.



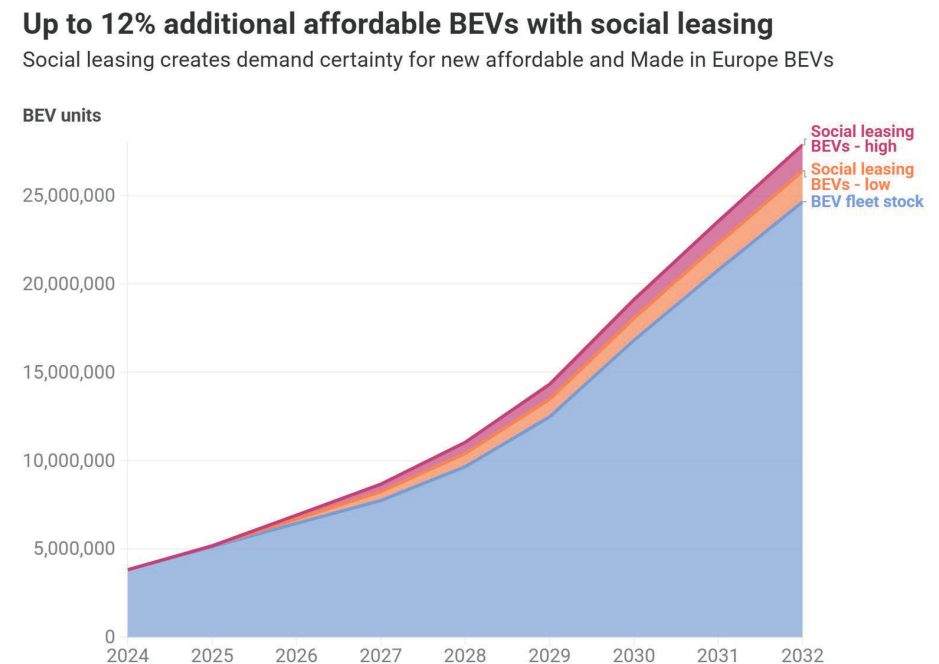
Source: Modélisation C-Ways, 2023.



Le leasing social crée une demande additionnelle, orientée sur l'entrée de gamme

Modélisation T&E :

- 3 millions de VE en leasing social pourraient faire augmenter la flotte totale de VE en Europe jusqu'à 12 % d'ici 2032.
- Cette nouvelle demande offrirait une grande certitude, permettant à l'industrie automobile de planifier les volumes de VE abordables fabriqués en Europe.



Source: T&E analysis based on Oko Institut. Scope is limited to the five biggest EU markets (Germany, France, Italy, Spain and Poland)

Troisième piste : **UN PARC SOCIAL AUTOMOBILE**

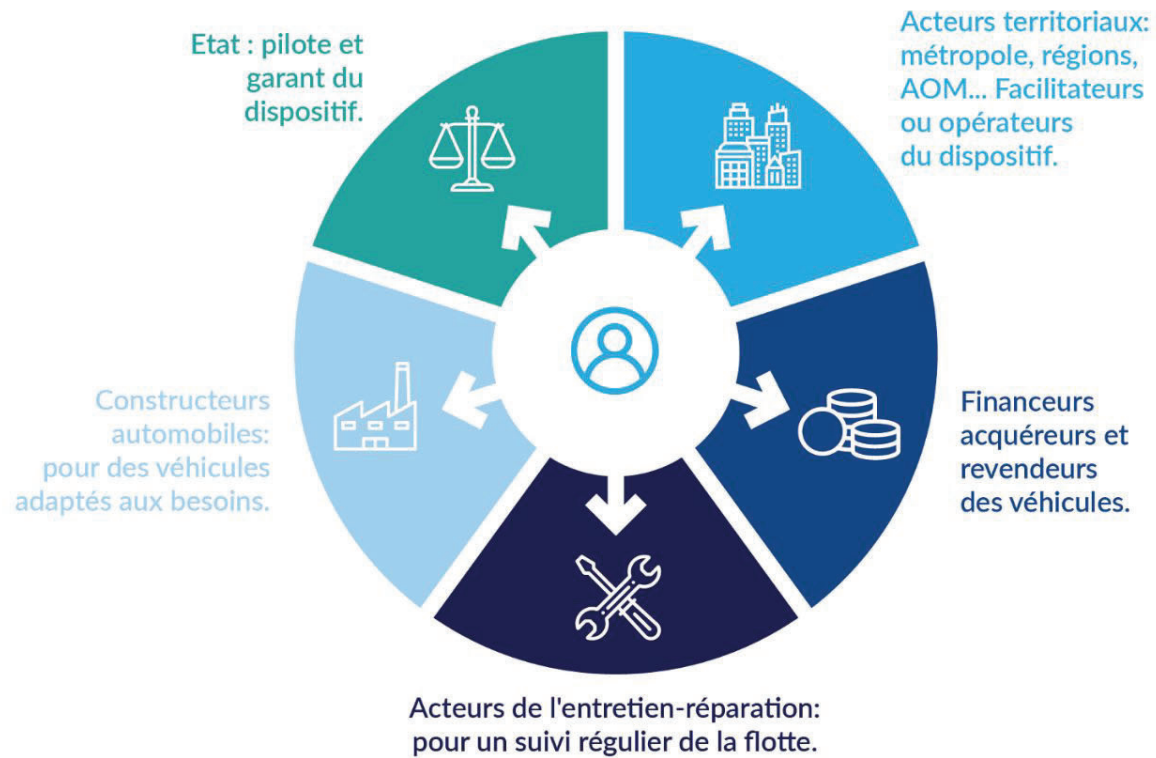
- **Mettre en place un système public de location accessible au plus grand nombre**
 - **Pour garantir un accès équitable à la mobilité**

Les questions que nous ouvrons pour aller plus loin

- ★ **Comment élargir le scope du leasing pour donner l'opportunité à la classe moyenne et populaire d'accéder à un véhicule électrique en location ?**
=> Constituer une flotte publique/ tarifications progressives/ pour des durées de location variables.
- ★ **Comment résoudre l'équation économique pour des prix accessibles? Comment réduire les coûts de transaction ? Comment minimiser les frais de gestion?**
Location sur la durée de vie / Tarifications sociales / Véhicules adaptés (survey)
- ★ **Peut on développer un système de leasing à l'échelle territoriale? Quel serait le schéma de gouvernance adéquat ?**



Mettre en place une gouvernance partagée



Thank you

Marie Chéron, Experte Enjeux sociaux de la transition

marie.cheron@transportenvironment.org