

LES FRANÇAIS, LA BAGNOLE ET L'ÉCOLOGIE : COMMENT RÉUSSIR LE CRASH TEST ?

Benoît Calatayud, Léo Larivière, Diane Strauss, Théodore Tallent

21/05/2025

Le transport routier demeure le premier secteur émetteur de CO₂ en France. Sa décarbonation constitue un sujet politique brûlant, marqué par les attaques contre ce que les populistes et une partie de la droite appellent l'« écologie punitive ». En partenariat avec Transport & Environnement, la Fondation Jean-Jaurès propose aux élus et militants progressistes un plan d'action pour sortir de ce piège narratif qui menace l'ensemble de nos politiques environnementales.

Introduction

Il est temps de sortir du piège narratif de l'écologie punitive

Alors que le transport routier demeure le premier secteur émetteur de CO₂ en France, sa décarbonation constitue un sujet brûlant, marqué par de vives tensions politiques. Les populistes et une partie de la droite fustigent l'« écologie punitive », ciblant les politiques de transition de la voiture. Le *statu quo* n'a pourtant rien de désirable. Les coûts du modèle automobile actuel, hérité des années 1960 et fondé sur la voiture individuelle thermique, sont considérables. Ils pèsent de plus en plus lourd sur la qualité de vie des Français : pollution, émissions de gaz à effet de serre, congestions, artificialisation, importations de pétrole, exclusion des personnes vulnérables, pression sur les budgets des ménages et des entreprises...

Face à cette offensive narrative, il est crucial de proposer une vision positive et pragmatique, et de recentrer le débat autour de questions concrètes : comment répondre aux besoins de mobilité des citoyens, notamment les plus dépendants à la voiture, tout en abandonnant progressivement le modèle ancien, devenu néfaste pour la société et l'environnement ? Quand la voiture demeure nécessaire, quels modèles faut-il privilégier ? Comment rendre cette transition désirable, tant individuellement que collectivement ? Afin d'apporter des éléments de réponse, cette note vise à

proposer des pistes de réflexion et de communication pour déconstruire les récits simplistes et mieux défendre une transition socialement équitable et écologiquement ambitieuse.

Contexte

L'automobile au cœur du *backlash* écologique

Le 22 janvier 2025, Jordan Bardella, président du Rassemblement national, publie une vidéo intitulée « Arrêtons d'emmerder les automobilistes !¹ ». Il y critique les zones à faibles émissions (ZFE), la voiture électrique et la fiscalité écologique, érigées en symboles de l'« écologie punitive ». Cet argumentaire est emblématique du *backlash* narratif auquel les politiques de transition automobile sont confrontées. On le retrouve notamment dans toutes les franges de la droite et chez de nombreux représentants du monde économique et médiatique².

En résumé, ce discours repose sur deux grandes lignes argumentatives. Il s'agit en premier lieu de dépeindre la transition automobile comme la source d'innombrables difficultés. Ses détracteurs la qualifient d'abord de « liberticide », limitant la liberté de circulation. Elle serait également « anti-sociale », en raison de son coût pour les Français, et « anti-démocratique », allant à l'encontre du « bon sens » et de la volonté populaire. Elle serait, enfin, « anti-patriotique », puisqu'elle affaiblirait l'industrie nationale au profit de la Chine, et même « anti-écologique », en raison de l'empreinte environnementale des batteries de véhicules électriques.

En creux, il s'agit ensuite de faire passer l'idée selon laquelle le système automobile actuel est en réalité essentiellement bénéfique pour les Français, et que les problèmes qu'il pose ne sont pas urgents. En conséquence, si des ajustements de ce système étaient nécessaires, ils devraient être étalés sur une longue période et privilégier des énergies compatibles avec la voiture thermique, comme les hybrides, les carburants de synthèse ou les biocarburants.

En somme, le *backlash* populiste et conservateur repose sur une double stratégie : d'une part, diaboliser la transition automobile pour la discréditer et, d'autre part, présenter le *statu quo* comme une option viable, voire préférable.

La voiture : une arme de choix pour le discours populiste

La voiture est aujourd'hui un élément central dans la vie quotidienne de nombreux Français, en particulier dans les zones rurales et périurbaines³. Depuis 1945, l'aménagement du territoire a favorisé l'étalement urbain et la concentration des activités dans les centres-villes. Dans le même

temps, le réseau routier s'est développé, soutenu par un pétrole bon marché. Cette évolution historique a placé la voiture thermique individuelle au centre de la vie des Français. Aujourd'hui, elle représente 60 à 65% de leurs trajets, des distances qu'ils parcourent et de leurs temps de transport⁴. Pour nombre d'entre nous, elle est ainsi un passage obligé pour accéder aux services publics, au travail, aux relations sociales, aux loisirs, etc. En quelque sorte, elle est devenue une composante fondamentale de notre contrat social moderne, ce qui rend la transition automobile particulièrement sensible.

“

On n'est pas à Paris [...] Tu ne peux pas te passer de ta voiture ici. Il n'y a pas de bus. Tu ne peux pas t'en sortir. Rien que pour aller au boulot.

*Institutrice, Grand Est*⁵

La voiture constitue par ailleurs un mythe très fortement enraciné dans les imaginaires. Depuis plus de cent ans, elle a été érigée – par la publicité, le cinéma, la télévision – en symbole de liberté, de réussite, de progrès⁶. Aujourd'hui encore, la filière automobile française investit 2 à 5 milliards d'euros dans la publicité pour promouvoir ses véhicules et son modèle de mobilité, consolidant la place centrale de la voiture dans l'imaginaire collectif⁷. En résulte un attachement culturel profond à la voiture, d'autant plus fort chez les exclus de cet idéal automobile⁸.

Les tensions qui entourent les politiques de transition automobile les plus visibles, comme la taxation des carburants ou les ZFE, s'inscrivent dans ce contexte. Elles sont d'autant plus fortes qu'elles ont des conséquences « régressives ». En proportion, elles impactent en effet davantage les plus modestes et les « auto-dépendants », surtout lorsqu'elles s'ajoutent aux hausses des prix du pétrole⁹. Le ressentiment est d'autant plus fort que les Français concernés n'ont pas vu se développer des alternatives crédibles pour se déplacer, et n'ont donc pas réellement les moyens de s'adapter au signal fiscal et réglementaire.

“

Taxer davantage les véhicules polluants, ça risque d'être encore les pauvres qui vont trinquer.

*Ouvrier, Bretagne*¹⁰

Force est aussi de constater que la communication gouvernementale n'a pas facilité l'acceptation de ces politiques : l'alourdissement de la fiscalité automobile a par exemple été largement justifié

par la nécessité de renflouer les caisses de l'État, sans donner du sens à la transition¹¹. Les médias ont également contribué à ce climat hostile, en multipliant les reportages à charge contre les politiques de la transition automobile¹² dans un contexte où les enjeux environnementaux disparaissent du débat public¹³.

Le silence des progressistes : un boulevard pour les populistes

Mais la force du *backlash* repose sur un dernier facteur : l'absence de message clair de la part des forces progressistes. Ces dernières années, elles se sont souvent contentées de défendre le train ou le vélo, tout en ignorant la voiture, ou bien en l'abordant sous un angle essentiellement critique, y compris la voiture électrique. Dans un certain nombre de cas, cette posture critique a conduit à un nivellement vers le bas narratif, générant une grande confusion politique. En résultent des alliances étonnantes, lorsqu'une candidate écologiste reprend le discours des défenseurs de la voiture thermique¹⁴, ou lorsque des députés du centre et de gauche se joignent à la droite et à l'extrême droite pour s'opposer à une taxe sur l'achat des voitures neuves les plus polluantes et les plus lourdes, qui ciblait en réalité les entreprises et les Français plus riches, les seuls capables d'investir dans ces voitures¹⁵.

Une telle approche est une erreur pour plusieurs raisons. D'abord, les politiques liées à la voiture influencent de manière importante les débats électoraux, comme lors de la campagne législative de 2024 pendant laquelle l'extrême droite a défendu la baisse de la TVA sur les carburants¹⁶. Laisser les forces réactionnaires dicter le tempo sur ces sujets détourne l'attention des vrais problèmes et des potentielles solutions. Ensuite, défendre les alternatives à la voiture et sortir de l'hégémonie automobile est essentiel, mais ce message ne résonne pas sur de très larges portions du territoire¹⁷. Compte tenu de l'inertie du système de mobilité hérité du XX^e siècle, la voiture restera centrale dans la vie quotidienne d'une majorité de Français. La critique systématique de la voiture n'est donc pas une stratégie payante électoralement¹⁸. Enfin, en reprenant les arguments conservateurs pour leur « couper l'herbe sous le pied », les progressistes légitiment en réalité leurs adversaires et renforcent leur dynamique électorale¹⁹.

En somme, l'absence de discours progressiste clair et structuré sur la transition automobile permet aux populistes et conservateurs de dicter les termes du débat.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

Abonnez-vous

Comment recentrer le débat ?

Rappeler que le modèle automobile actuel ne profite pas aux Français

Contrairement à ce que prétendent les populistes et conservateurs, le système automobile actuel est loin d'être bénéfique pour les Français. Au contraire, les problèmes qu'il pose sont multiples et urgents.

En premier lieu, la dépendance automobile pèse lourdement sur le budget et le pouvoir d'achat des ménages. Les dépenses moyennes associées à l'utilisation d'une voiture s'élèvent à 3380 euros par an, dont 1520 euros pour le carburant, un fardeau particulièrement lourd pour les ménages modestes²⁰. D'autant qu'il est souvent inévitable : près de la moitié (45%) des Français ne disposent en effet d'aucune alternative crédible à la voiture²¹.

La voiture thermique est également en grande partie responsable de la pollution de l'air, un problème de santé publique majeur, responsable de 30 000 à 40 000 décès prématurés chaque année²². Sur le plan climatique, chaque trajet en voiture thermique émet aussi des gaz à effet de serre et contribue au dérèglement en cours. La route est ainsi responsable de près d'un tiers des émissions de CO₂ en France (31%), ce qui fait d'elle le principal poste d'émissions du pays²³.

La dépendance de notre mobilité quotidienne aux combustibles fossiles constitue par ailleurs une menace géopolitique que nous devrions prendre au sérieux : la France dépense plus de 40 milliards d'euros par an pour importer le pétrole nécessaire à ses trajets quotidiens, enrichissant directement l'axe Trump-Poutine²⁴.

Il faut se rappeler, enfin, que l'industrie du moteur thermique fait partie des filières françaises les plus sinistrées. En dix ans (2010-2020), 100 000 emplois ont été délocalisés et détruits, conséquence des politiques de réduction des coûts de nos grands constructeurs²⁵. En parallèle, ces multinationales ont choisi de vendre les voitures neuves de plus en plus cher (+ 15 000 euros entre 2010 et 2023)²⁶ à un public de plus en plus restreint, pour maximiser leurs profits.

Dans ce contexte, défendre le *statu quo*, c'est en réalité défendre un modèle qui appauvrit les Français, génère une dépendance géopolitique, détruit notre tissu industriel, menace notre santé

et notre environnement.

Apprendre à parler (aussi) des bénéfices de la transition électrique

En dépit de l'« océan de *fake news* » dans lequel elle est plongée, la voiture électrique offre des solutions concrètes à une partie des problèmes posés par la voiture thermique. Il faut donc cesser de se focaliser sur ses limites et apprendre à la défendre.

En matière de pouvoir d'achat, le passage à l'électrique est une politique sociale, qui peut alléger le budget mobilité des Français, notamment les gros rouleurs²⁷. En effet, l'électricité étant moins chère que l'essence ou le diesel, le surcoût initial à l'achat est rapidement compensé par les économies réalisées sur l'utilisation quotidienne. Pour parcourir 100 kilomètres avec une voiture thermique, il faut ainsi dépenser 14 euros, contre entre 2 et 7 euros en électrique (selon les modes de recharge)²⁸. C'est d'autant plus vrai pour les voitures électriques d'occasion : avec un prix à l'achat moins élevé, elles sont amortissables encore plus rapidement.

“

L'électrique me permet d'économiser environ 150 euros par mois, sans compter les révisions que je n'ai plus à réaliser aussi souvent.

*Automobiliste, Occitanie*²⁹

La voiture électrique représente également une occasion unique de relancer une dynamique positive pour la filière et de créer de nouvelles activités industrielles³⁰, comme en témoignent les 30 000 emplois déjà liés à cette transition en France³¹. Ce nombre pourrait doubler en relocalisant la production des citadines électriques³².

En termes d'environnement, les scientifiques sont clairs. La voiture électrique est bien plus avantageuse pour le climat que la voiture thermique, émettant entre 2 et 5 fois moins de CO₂ que son équivalent thermique, sur l'ensemble de son cycle de vie³³. Si l'extraction de métaux pour les batteries est un vrai problème, elle doit être comparée à l'extraction de pétrole : en prenant en compte le recyclage des métaux, il faut extraire 500 fois moins de métaux pour fabriquer une batterie que de pétrole pour faire rouler une voiture thermique durant toute sa vie³⁴.

Enfin, il faut insister sur un fait largement ignoré dans les débats publics : une fois fabriquée et mise en circulation, une voiture électrique dépend uniquement de l'électricité *Made in France* pour fonctionner. Alors que la France est le premier pays exportateur d'électricité d'Europe³⁵, nous

pourrions ainsi consommer une énergie produite localement plutôt que d'importer du pétrole.

Continuer à se focaliser sur les limites de la voiture électrique est un piège

Tout comme les éoliennes ou les panneaux solaires, la voiture électrique est loin d'être parfaite sur le plan environnemental. Elle ne règle par ailleurs pas tous les problèmes liés à l'hégémonie de la voiture dans notre système de mobilité. Mais elle n'en demeure pas moins bien plus avantageuse que la voiture thermique qu'elle remplace ! Focaliser le discours progressiste sur les limites des technologies « vertes » est un piège. Cela tend à relativiser la gravité des problèmes causés par les énergies fossiles et alimente l'inaction³⁶.

Cela ne veut pas dire qu'il faut défendre n'importe quelle voiture électrique. On peut par exemple s'opposer aux SUV Tesla produits en Chine, dont les batteries ne sont ni réparables ni recyclables, et qui financent un adversaire géopolitique. Et défendre la Renault 5 électrique, produite à Douai, plus petite, dont la batterie est moins gourmande en ressources, mais aussi réparable et recyclable.

Défendre les atouts de l'électrique n'empêche pas non plus de continuer à remettre en question l'hégémonie de la voiture individuelle en général. Il est essentiel de réduire les trajets en solitaire et de favoriser les alternatives comme les transports en commun ou le vélo, autant que possible.

En résumé, en concentrant nos coups sur l'électrique, c'est le pétrole qui gagne et nous sommes tous perdants. Il faut être capable de réaffirmer que l'électrique est l'avenir de la voiture, même si la grosse voiture individuelle n'est pas l'avenir d'une mobilité durable.

Cibler les entreprises les plus influentes

Dans tout débat politique sur l'avenir de la voiture, il est crucial de lever une confusion omniprésente : le marché automobile n'est pas un ensemble homogène. Il se divise en réalité en deux mondes distincts, sur lesquels se retrouvent différentes catégories d'acteurs³⁷.

D'un côté, il y a les voitures neuves. Ces voitures sont produites par les multinationales de la construction automobile, financées par les grandes banques et leurs sociétés de *leasing*, et immatriculées par leurs clients, qui sont de plus en plus restreints aux grandes entreprises et aux Français les plus riches.

De l'autre, il y a les voitures d'occasion. Celles-ci sont revendues après quelques années

d'utilisation par les grandes entreprises (généralement après trois à quatre ans) ou par les particuliers aisés (après cinq à dix ans). C'est sur ce marché des voitures d'occasion que se rendent la grande majorité des Français et les plus petites entreprises. 85% des Français n'ont en effet pas les moyens d'acheter une voiture neuve – qu'elle soit thermique ou électrique – et choisissent donc d'acheter une voiture d'occasion.

Pour réussir la transition automobile, il est impératif de concentrer les outils fiscaux et réglementaires prioritairement sur les acteurs du marché des voitures neuves, et ce, pour plusieurs raisons.

D'abord, ce sont ces acteurs qui dictent le renouvellement de l'offre de voitures. En d'autres termes, leurs décisions d'aujourd'hui détermineront le parc automobile français de demain.

À l'inverse des Français modestes ou des petites entreprises, les constructeurs et les sociétés de *leasing* ont par ailleurs réalisé des profits records ces dernières années³⁸. Ils disposent ainsi des ressources nécessaires pour réorienter leurs modèles d'activité et leurs choix d'investissement. Les constructeurs ont d'ailleurs déjà bénéficié de plusieurs dizaines de milliards d'euros d'aides publiques, qu'il s'agisse de plans de soutien à la filière, du programme Advenir, de France 2030, des aides à l'achat de véhicules électriques, ou encore des niches fiscales sur les voitures de société. Il est grand temps de s'assurer que cet argent public soit utilisé dans l'intérêt général et non pour maximiser encore davantage les profits de quelques-uns.

Enfin, les constructeurs automobiles détiennent les clés de la publicité automobile, influençant profondément la désirabilité collective de la transition automobile.

Concrètement, les auteurs de cette note proposent cinq mesures progressistes pour réussir la transition des voitures neuves.

- **D'abord, il faut conditionner les aides aux constructeurs.**

Tous les financements publics dont bénéficient les constructeurs doivent être conditionnés à la production de véhicules compacts, abordables et fabriqués en France. S'ils ne relocaliseront pas les emplois perdus dans l'industrie du moteur thermique, ils doivent compenser cette perte par la création de nouveaux emplois dans l'électromobilité.

- **Ensuite, il faut soutenir les meilleurs véhicules électriques, ceux qui sont produits en Europe et qui ont la plus faible empreinte écologique.**

Le score environnemental, qui évalue l'empreinte climatique des modèles électriques, doit devenir le nouveau point de référence des normes et de la fiscalité automobile. Une petite voiture électrique produite en Europe avec des énergies renouvelables devrait être favorisée par rapport à un e-SUV produit en Chine avec du charbon. Ce score doit également intégrer la recyclabilité et la réparabilité des batteries.

- **Il est également nécessaire de réguler la publicité automobile.**

Les grands constructeurs automobiles n'ont pas à imposer leur vision de ce que doit être un système de mobilité désirable. Les contenus publicitaires doivent être encadrés par la puissance publique, afin de mettre un terme à la diffusion de messages et d'images opposés aux besoins de la transition automobile.

- **Parallèlement, il faut imposer aux banques et à leurs filiales de *leasing* une sortie progressive du financement des véhicules thermiques et hybrides, avec une échéance en 2035 pour les véhicules neufs.**

Ainsi, les banques seront obligées d'investir notre argent dans la mobilité décarbonée plutôt que dans la mobilité fossile.

- **Enfin, il est crucial de garantir le respect de la trajectoire de verdissement de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) pour les flottes de toutes les grandes entreprises, y compris celles des grands acteurs de la location de courte durée.**

Cela assurera la structuration rapide d'un marché des véhicules électriques d'occasion, qui sera moins cher et donc accessible au plus grand nombre. En résumé, pour réussir la transition et soutenir véritablement les Français, il est nécessaire de réorienter les investissements et les stratégies des grandes multinationales de l'automobile, dont l'influence détermine l'avenir de notre mobilité.

Comment faire revenir les emplois dans l'industrie automobile ?

L'industrie automobile est un pilier majeur de notre économie, avec 4000 sites de production et 350 000 emplois.

L'avenir de ces emplois est aujourd'hui au cœur du débat : face à la concurrence chinoise, faut-il ralentir la transition électrique pour préserver un peu plus longtemps la production de voitures thermiques, un secteur où l'Europe a longtemps eu un avantage ?

Il est important de se souvenir que l'automobile a été l'un des secteurs ayant perdu le plus d'emplois au cours des vingt dernières années. Ce déclin n'est pas dû à la transition électrique, mais à une absence de politique industrielle claire³⁹. Il est aussi et surtout dû au poids croissant des objectifs financiers de court terme dans la stratégie de nos constructeurs historiques, qui sont devenus de grandes multinationales. Pour maximiser leurs profits, ces entreprises ont privilégié la réduction des coûts, souvent au prix de la délocalisation vers l'Europe de l'Est, l'Asie ou le Maroc, notamment pour les véhicules d'entrée de gamme. Pour la même raison, ils ont cessé de produire en France les véhicules les plus populaires pour se concentrer sur des modèles *premium* vendus plus cher à un public restreint.

Il est donc important de comprendre que ralentir la transition vers l'électrique ne ramènera pas les emplois perdus. Au contraire, cette transition constitue une opportunité unique pour relancer l'industrie française, à condition de produire dans l'Hexagone des modèles électriques compacts et populaires.

Reculer sur la transition électrique, c'est donc condamner notre industrie automobile et les emplois qui en dépendent. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une politique industrielle claire, qui tient le cap sur les objectifs européens et soutient la reconversion de la filière avec des mesures ciblées.

Il faut aider les « auto-dépendants »

Pour garantir le succès de la transition, il est impératif d'éviter les erreurs du passé, comme celles qui ont alimenté la crise des « gilets jaunes ». Le soutien aux Français et aux entreprises les plus vulnérables et/ou dépendants de la voiture doit être au cœur du projet progressiste.

Cela nécessite deux engagements forts : d'une part, cibler les aides publiques pour les aider à se libérer des voitures thermiques anciennes, polluantes et trop coûteuses et, d'autre part, investir les revenus issus de la fiscalité des transports pour mettre en place un nouveau système de mobilité,

dont l'objectif central sera de réduire notre dépendance à la voiture.

“

La seule façon pour que dans dix ans, les gens puissent se déplacer correctement, c'est d'améliorer les bus [...]. S'il y a plus de bus, ça va empêcher que les gens achètent des voitures.

Participant à un focus group, Guadeloupe⁴⁰

Concrètement, les auteurs de la présente note avancent six propositions progressistes pour une transition juste et efficace, les trois premières permettant de dégager les moyens nécessaires pour appliquer les trois suivantes.

- La première consiste à **mettre à contribution les comportements polluants des plus aisés**, avec des revenus potentiels issus d'une fiscalité ciblée sur des secteurs comme les billets d'avion, les croisières, les yachts, l'e-commerce, les voitures neuves polluantes, et une contribution des concessionnaires autoroutiers.
- Ensuite, il est nécessaire de **mettre fin aux projets d'extension de routes et d'aéroports** pour sortir du cercle vicieux de la dépendance à ces deux modes de transports, tout en dégagant des marges de manœuvre budgétaires.
- Et pour finir, il est crucial d'**anticiper la taxe carbone européenne** (ETS2) en remplaçant la taxe française par cette dernière, afin d'atténuer son impact régressif sur le prix des carburants dans les premières années. Une fois les alternatives en place, les revenus générés (6 milliards d'euros pour un prix à 50 euros la tonne de CO₂, uniquement pour le transport⁴¹) seraient répartis de la manière suivante : 50% en compensation aux ménages sous le revenu médian et 50% pour continuer à investir dans les alternatives.
- Du côté des investissements, **la création d'un « grand parc social automobile » doit être défendue** : un parc d'un million de voitures fabriquées en France, financées et gérées par une société de *leasing* d'État adossée à une banque publique. Une telle mesure permettrait d'offrir rapidement une alternative décarbonée aux auto-dépendants qui ne pourront pas accéder aux voitures électriques dans un avenir proche.
- Une autre proposition consiste à **faire de la route un véritable transport en commun**, en mettant en place un réseau de services express dans toute la France, avec des SERM

(Services express régionaux de mobilité) dans les zones périphériques à forte densité, des lignes express sur les grands axes et du covoiturage sur les axes moins fréquentés.

- Enfin, il est essentiel de soutenir la structuration d'une filière française des *kei cars* (micro-voitures) et des véhicules intermédiaires (entre le vélo et la voiture) électriques. Ce secteur doit bénéficier d'un fort soutien politique afin de devenir une véritable solution de mobilité alternative dans les territoires les plus dépendants de la voiture.

En résumé, pour réussir cette transition, il faut investir massivement dans des transports décarbonés du quotidien pour tous. Ces investissements peuvent être financés par la taxation des comportements polluants des plus aisés, la fin des projets d'extension de routes et d'aéroports et, à terme, par les recettes de la fiscalité carbone européenne.

1. « Les ZFE sont une mesure d'écologie punitive, antisociale et liberticide ! », 22 janvier 2025, YouTube.
2. « Fin des moteurs thermiques en 2035 : « On est allés trop vite pour prendre cette décision » pour Geoffroy Roux de Bézieux », BFM TV, X, 31 mars 2023.
3. Yoann Demoli et Pierre Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019.
4. Aurélien Bigo et Fabien Perez, *Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires*, Service des données et études statistiques (SDES), 29 août 2024.
5. Entretien réalisé par Théodore Tallent dans le cadre de ses travaux de recherche.
6. Léo Larivière, *Quand la publicité s'oppose à la transition écologique*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 2025.
7. *Baromètre unifié du marché publicitaire et de la communication 2023*, Kantar Media, 2024 ; Mathilde Dupré et Renaud Fossard, *Taxer la publicité pour consommer autrement*, Institut Veblen, Communication et Démocratie, 2022 ; Benoît Landré, « Les investissements publicitaires du marché automobile ont grimpé de 20% en 2023 », *L'Argus*, 20 mars 2024.
8. C. Eaux, P. Lannoy et S. Lord, « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Journal of Urban Research*, n°7, 2011, cités dans Yoann Demoli et Pierre Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019.
9. Dominique Bureau, Fanny Henriot et Katheline Schubert, « Pour le climat : une taxe juste, pas juste une taxe », Conseil d'analyse économique, 2019 ; Quentin Perrier, « Une fiscalité élastique sur les carburants pour amortir les variations de prix », *Terra Nova*, 9 octobre 2023.
10. Entretien réalisé par Théodore Tallent dans le cadre de ses travaux de recherche.
11. Véronique Chocron, Denis Cosnard et Matthieu Goar, « Impôts : les projets du gouvernement pour limiter le déficit », *Le Monde*, 29 septembre 2024.
12. Florian Gouthière, « La rédaction de TF1 roule-t-elle contre la voiture électrique ? », *Libération*, 9 septembre 2024.
13. « Part du temps d'antenne consacré aux enjeux environnementaux dans les programmes d'information des médias audiovisuels français en 2024 », *Observatoire des médias sur l'écologie*.
14. « Sandrine Rousseau : « L'électrique n'est pas une solution vis-à-vis du thermique » », BFM TV, 24 septembre 2021.
15. Laurence Benhamou, « Budget : les députés suppriment la hausse du malus automobile pour les voitures polluantes », *Libération*, 26 octobre 2024.
16. « Législatives 2024 : le RN veut baisser la TVA sur les carburants », *France Info*, 18 juin 2024.
17. Pierre Veltz, *La société hyper-industrielle*, Paris, Seuil, 2017.

18. Italo Colantone et al., *The Political Consequences of Green Policies: Evidence from Italy*, Cambridge, Cambridge University Press, 27 avril 2023.
19. Cas Mudde et Cristóbal Rovera Kaltwasser, *Brève introduction au populisme*, La Tour-d'Aigues, L'Aube/Fondation Jean-Jaurès/Fondation européenne d'études progressistes, 2018.
20. Bernard Jullien, document de travail pour T&E, données tirées du croisement des données de l'enquête du budget des ménages de Yoann Demoli, de la comptabilité nationale et du SOES.
21. « **Baromètre : 15 millions de Français en situation de précarité mobilité** », Wimoov, 18 juin 2024.
22. Bernard Jullien, document de travail pour T&E, données tirées du croisement des données de l'enquête du budget des ménages de Yoann Demoli, de la comptabilité nationale et du SOES.
23. CITEPA, *Inventaire Secten*, 2024.
24. Ministère de la Transition énergétique, « Pétrole. Chiffres clés de l'énergie », 2022.
25. Fondation pour la nature et l'Homme, CFDT Métallurgie, « **Automobile : notre scénario pour une transition juste** », 29 juin 2021.
26. FGMM-CFDT, FTM-CGT, Fondation pour la nature et l'Homme, Greenpeace, Réseau Action Climat et T&E, « **Mondial de l'Auto : faut-il encore écouter les constructeurs ?** », 14 octobre 2024.
27. *Voiture électrique : toujours économique ?*, UFC Que Choisir, mars 2025.
28. « **Les avantages et inconvénients de la voiture électrique** », Arval.
29. UFC Que Choisir, *op. cit.*, 2025.
30. FGMM-CFDT, FTM-CGT, Fondation pour la nature et l'Homme, Greenpeace, Réseau Action Climat et T&E, *op. cit.*, 2024.
31. Neil Makaroff, *Arrivée du RN à Matignon : le risque d'un grand plan social dans l'industrie verte*, Fondation Jean-Jaurès, 25 juin 2024.
32. Fondation pour la nature de l'Homme et Institut Mobilités en transition, « **Produire les citadines électriques en France** », 27 mai 2024.
33. Aurélien Bigo, « **Voiture et climat : le match thermique vs. électrique. Principales études disponibles pour la France et le monde** », Bon Pote, mars 2023.
34. *State of European Transport*, T&E, 2025.
35. RTE, « **La France a battu son record d'exports nets d'électricité en 2024** », 2 janvier 2025.
36. « Océan de fake news sur la voiture électrique », Bon Pote, 4 janvier 2024.
37. *Électrification des grandes flottes : une mesure ciblée conciliant climat, industrie et politique sociale*, T&E, février 2025.
38. « Stellantis réalise un record en chiffres d'affaires net, bénéfice net et free cash flow industriels pour l'année 2023 », **communiqué de presse de Stellantis**, 15 février 2024 ; « Résultats 2024 : Forte croissance, résultat opérationnel et position nette financière records. Résultats au-dessus des perspectives financières », **communiqué de presse de Renault Group**, 20 février 2025 ; *Sociétés de leasing : des profits records... et un faible investissement dans la transition vers la voiture électrique*, T&E, 2023.
39. « The two faces of the CO₂ targets: a timeline of industry flip-flopping », T&E, 2025.
40. *Attachement à la voiture et leviers du report modal*, Ademe Guadeloupe, 2023.
41. T&E, *op. cit.*, 2025.