TRAVAUX PRÉPARATOIRES · ANNÉE ZÉRO

Cette fiche n'a aucune valeur légale, ni même scientifique. C'est un exercice : en la lisant, en la contredisant, nous apprenons ensemble le travail de base du citoyen d'une démocratie référendaire, et nous préparons le terrain des travaux dont l'Année Zéro aura besoin, le jour où ils deviendront officiels et constitutionnels.

THÈME XIII. L'ÉNERGIE ET L'ENVIRONNEMENT · QUESTION OUVERTE

QUESTION 64

La voiture thermique en 2035

1 LIRE La question | 2 VÉRIFIER Le dossier | 3 PESER Le débat | 4 ÉPROUVER La loyauté | 5 RETRACER La genèse

La Constitution d'urgence ne tranche pas cette question. La règle est aujourd'hui européenne : tant que la France reste dans l'Union, elle en exécute les obligations (Titre XVIII, article 7, 5°), et la portée d'une loi française dépend de la question 2. Hors de l'Union, la loi, ou le peuple par un référendum d'initiative citoyenne, en déciderait seul.

VOTATION · QUESTION N° 64

L'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique en France en 2035

Approuvez-vous que la vente de voitures particulières neuves à moteur thermique, hybrides comprises, soit interdite en France à partir du 1er janvier 2035 ?

OUI NON

SI LE OUI L'EMPORTE

Une loi interdit en France, dès 2035, la vente de voitures neuves à moteur thermique ; dans l'Union, le droit européen peut y faire obstacle.

SI LE NON L'EMPORTE

Aucune interdiction française n'est créée ; tant que la France reste dans l'Union, la règle européenne s'applique, quelle que soit sa version en 2035.

En bref

Depuis 2023, un règlement européen impose qu'à partir de 2035 les voitures neuves vendues dans l'Union n'émettent plus de CO2 à l'échappement, ce qui exclut de fait l'essence, le diesel et les hybrides. Cette règle est en cours de réécriture : la Commission a proposé, le 16 décembre 2025, de ramener l'objectif à 90 % ; une commission du Parlement européen a voté, le 4 novembre 2026, un objectif de 87,5 %. Rien n'est encore adopté. La question demande aux Français ce qu'ils veulent pour leur pays : interdire ou non, en 2035, la vente de voitures neuves à moteur thermique. En 2025, 19,9 % des voitures neuves immatriculées en France étaient électriques.

Ce que la question ne fait pas

- Elle n'interdit pas de rouler avec une voiture thermique après 2035, ni de la vendre ou de l'acheter d'occasion : seule la vente de voitures neuves est visée.
- Elle ne vise ni les camionnettes, ni les poids lourds, ni les 2 roues, qui relèvent d'autres règles.
- Elle ne fait pas sortir des traités : dans l'Union, la France ne peut ni interdire seule la vente de voitures conformes aux règles européennes, ni autoriser ce qu'un règlement européen interdit. La portée du vote dépend de la question 2.

- Elle ne fixe pas les exceptions (moteurs à hydrogène, carburants de synthèse, véhicules à usage spécial) : la loi devrait les définir.
- Elle ne dit rien des aides à l'achat, des bornes de recharge ni des zones à faibles émissions, qui font l'objet de la question 65.

ÉTAPE 2 SUR 5 · VÉRIFIER

2 Le dossier

Avant de peser, vérifier : ce que dit le droit aujourd'hui, le texte exact soumis au vote, les faits sur lesquels chacun peut s'appuyer, quel que soit son camp, et ce que l'on sait du coût.

Ce que dit le droit aujourd'hui

Le règlement (UE) 2019/631, modifié par le règlement (UE) 2023/851 du 19 avril 2023, dispose : « À partir du 1er janvier 2035, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables : a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 100 % de l'objectif de 2021 » (article premier, paragraphe 5 bis). Le texte n'interdit pas un type de moteur : il impose aux constructeurs une moyenne d'émissions nulle à l'échappement, que ni l'essence, ni le diesel, ni les hybrides ne peuvent atteindre.

Cette règle est en cours de révision. Le 16 décembre 2025, la Commission européenne a proposé de ramener l'objectif de 100 % à 90 %, le reste étant compensé par des crédits (carburants renouvelables, acier bas carbone produit dans l'Union). Le 15 juin 2026, un rapport d'étape du Conseil constatait que les positions des États restaient divergentes : certains soutiennent 90 %, d'autres veulent abaisser encore l'objectif, d'autres maintenir 100 %. Le 4 novembre 2026, la commission de l'environnement du Parlement européen a voté, par 48 voix contre 30, un objectif de 87,5 %, assorti de crédits pouvant atteindre 7,5 points pour l'acier bas carbone. Le Parlement doit encore voter en séance plénière, puis négocier avec le Conseil. Tant qu'aucun texte n'est adopté, l'objectif de 100 % reste le droit en vigueur.

En droit français, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (article 73) fixe l'objectif de la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040. La loi Climat et résilience du 22 août 2021 (article 103) y a ajouté la fin de la vente, au 1er janvier 2030, des voitures particulières neuves émettant plus de 95 grammes de CO2 par kilomètre, sauf dérogations limitées à 5 % des ventes. Ce sont des objectifs, sans sanction propre.

Le règlement (UE) 2018/858 sur la réception des véhicules dispose : « Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou empêcher la mise sur le marché, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes qui sont conformes au présent règlement, sauf dans les cas prévus au chapitre XI » (article 6, paragraphe 5). Si l'Union renonce à l'objectif de 100 %, une interdiction française plus sévère se heurterait à ce texte ; si elle le maintient, une loi française n'y ajouterait rien.

Sources : règlement (UE) 2019/631, version consolidée (EUR-Lex) ; Conseil de l'Union européenne, rapport sur l'état des travaux, 15 juin 2026 ; vote du 4 novembre 2026 : Euronews et Le Journal de l'automobile ; ministère chargé des transports, dispositions « mobilités » de la loi du 22 août 2021 ; règlement (UE) 2018/858 (EUR-Lex).

Le texte soumis au vote

Aucun texte n'est encore rédigé : la question appelle une loi. La Constitution d'urgence dit ce que vaut le droit européen avant une sortie des traités, et ce qu'il devient après :

> 5° De la primauté. Jusqu'à la date où les traités mentionnés au 1° cessent de lui être applicables, la France en exécute de bonne foi les obligations, sous réserve de l'article 2 du Titre X. À compter de cette date, ni ces traités, ni les actes pris pour leur application, ni les décisions rendues pour leur interprétation ne peuvent être opposés à la présente Constitution ni aux décisions du peuple.
>
> […]
>
> 1° Du droit en vigueur. À la date où les traités mentionnés à l'article 7 du présent titre cessent d'être applicables à la France, les règlements et autres actes de l'Union qui y étaient directement applicables demeurent en vigueur en

> tant que lois et règlements nationaux, sauf en ce qu'ils supposent l'intervention des institutions de l'Union ou la réciprocité des autres États ; les lois et règlements pris pour l'application du droit de l'Union demeurent en vigueur.

Constitution d'urgence, Titre XVIII, article 7, et article 8 (extraits)

Dispositions liées : le retrait des traités, soumis au peuple par la question 2 ; le référendum obligatoire sur la programmation de l'énergie (Titre I, article 7, 5°).

Les faits, chacun avec sa source

1. En 2024, les transports ont émis 124,9 millions de tonnes d'équivalent CO2, soit 34 % des émissions nationales de gaz à effet de serre : c'est le premier poste. Les voitures particulières génèrent 53 % des rejets du secteur. De 1990 à 2024, les émissions du transport routier ont augmenté de 1 %.
   Source : Service des données et études statistiques (SDES), Chiffres clés des transports, d'après le Citepa (inventaire de juin 2025).
2. En 2025, 1,665 million de voitures particulières neuves ont été immatriculées en France, 26,3 % de moins qu'en 2019. Les hybrides essence non rechargeables représentaient 42,5 % des ventes, les moteurs thermiques seuls 26,7 %, les électriques 19,9 % et les hybrides rechargeables 6,6 %. Le marché de l'occasion représente 77 % des achats de voitures.
   Source : SDES, « Immatriculations de voitures en 2025 », 11 février 2026.
3. En octobre 2026, les voitures électriques ont représenté 41 % des immatriculations de voitures neuves en France, contre 24 % un an plus tôt.
   Source : Plateforme automobile (PFA) et AAA Data, chiffres repris par 24matins, novembre 2026.
4. Selon l'Agence de la transition écologique (ADEME), « sur l'ensemble de sa durée de vie, une voiture électrique roulant en France, a un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique, à condition que sa batterie soit de capacité raisonnable », soit moins de 60 kilowattheures ; au-delà, « l'intérêt environnemental n'est pas garanti ».
   Source : ADEME, avis « Voitures électriques et bornes de recharge », octobre 2022.
5. L'industrie automobile emploie environ 350 000 salariés en France, sur environ 4 000 sites. 80 % des batteries utilisées en Europe proviennent d'Asie ; en 2023, la Chine assurait près des deux tiers de la production mondiale de véhicules électriques. La mission d'information du Sénat recommande de « repousser la fin des ventes de voitures thermiques neuves ».
   Source : Sénat, commission des affaires économiques, rapport d'information sur l'avenir de la filière automobile, 15 octobre 2025.
6. Selon l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, les progrès de la décarbonation des transports terrestres « sont significatifs », mais il faudra « une accélération substantielle » pour atteindre les objectifs fixés par la loi ; l'Office tient l'analyse du cycle de vie pour « le cadre méthodologique le plus pertinent » pour comparer les motorisations.
   Source : Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, synthèse du rapport sur la décarbonation des transports terrestres, juillet 2026.

Le coût et les effets estimés

Non chiffré. Aucune estimation publique ne chiffre, pour la France, le coût d'une interdiction nationale : il dépendrait du prix des voitures électriques en 2035, des aides publiques et du sort des usines et de leurs sous-traitants. L'ADEME estimait en 2022 que le coût complet d'une voiture électrique dotée d'une batterie d'environ 60 kilowattheures, rechargée à domicile, était déjà inférieur à celui d'une voiture thermique comparable sur sa durée de vie, pour un prix d'achat supérieur.

ÉTAPE 3 SUR 5 · PESER

3 Le débat

Les 2 camps, à force égale. Un argument vous semble plus fort que l'un de ceux-ci ? Proposez-le en commentaire, sur la fiche en ligne : s'il est retenu, il remplace le plus faible, et votre nom figure dans la genèse de la fiche.

LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER OUI

LES MEILLEURES RAISONS DE VOTER NON

- Les transports sont le premier poste d'émissions du pays (34 % en 2024), les voitures en produisent plus de la moitié, et les émissions du transport routier n'ont pas baissé depuis 1990. Sans date butoir, aucune trajectoire climatique ne tient.
- En France, où 95,2 % de l'électricité produite en 2025 était décarbonée selon RTE, une voiture électrique de taille raisonnable a un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'une voiture thermique sur toute sa durée de vie, selon l'ADEME.
- La date de 2035 est connue depuis 2023 : les constructeurs ont investi en la prenant au mot. La remettre en cause en cours de route pénalise ceux qui ont joué le jeu, et le marché suit déjà : 41 % des ventes en octobre 2026.
- Le pétrole est importé, l'électricité est produite en France : chaque voiture électrique réduit la dépendance du pays aux pays producteurs et à leurs prix.
- L'échappement est une source d'oxydes d'azote et de particules fines en ville : y mettre fin sur les voitures neuves protège la santé de ceux qui vivent au bord des grands axes.

- Une voiture électrique neuve reste plus chère à l'achat, et 77 % des achats se font d'occasion : interdire le thermique neuf pénalise d'abord ceux qui n'ont ni garage pour recharger ni transport en commun, dans les campagnes et les périphéries.
- L'industrie automobile emploie environ 350 000 salariés en France. 80 % des batteries viennent d'Asie, et la Chine produit près des deux tiers des voitures électriques du monde : une interdiction livre le marché à des concurrents mieux armés, ce qui a conduit une mission du Sénat à demander un report.
- La loi doit fixer un résultat, pas une technique : hybrides sobres, carburants de synthèse et biocarburants peuvent réduire les émissions. L'ADEME elle-même juge que l'intérêt d'une voiture électrique à grosse batterie « n'est pas garanti », et l'Office parlementaire préfère raisonner sur le cycle de vie plutôt qu'à l'échappement.
- Le vote risque d'être sans effet : si l'Union maintient sa règle, la loi française n'ajoute rien ; si elle l'assouplit, la France ne peut pas interdire seule des voitures conformes aux règles européennes. Et le marché bascule déjà sans interdiction.
- La voiture électrique crée d'autres dépendances : lithium, cobalt, nickel, graphite, dont l'ADEME juge l'approvisionnement « stratégique », et un réseau de recharge à bâtir partout. On n'interdit pas avant que l'alternative soit à la portée de tous.

LA POSITION DU #PIC, À PART

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective, ne tranche pas cette question : il la pose, et la pose loyalement, pour qu'elle soit enfin décidée par le peuple. C'est à vous de trancher.

ÉTAPE 4 SUR 5 · ÉPROUVER

4 La loyauté

Une question loyale ne plaide pas sa propre réponse. Voici les 7 épreuves que celle-ci a subies, et ce qui reste ouvert.

Base juridique — En délibération

Une loi suffit en droit interne, et le référendum d'initiative citoyenne peut l'adopter. Mais tant que la France est dans l'Union, elle en « exécute de bonne foi » les obligations (Titre XVIII, article 7, 5°) : le règlement (UE) 2018/858 interdit à un État d'empêcher la vente de véhicules conformes, et le règlement (UE) 2019/631, en cours de révision, fixe seul l'objectif de 2035. Le vote ne produit son plein effet qu'après une sortie des traités (question 2).

Unité de la matière — Satisfaite

Un seul objet : la vente des voitures particulières neuves à moteur thermique, à une date. Les camionnettes, les poids lourds et les voitures d'occasion restent hors de la question.

Clarté En délibération

« Moteur thermique » est compris de tous, et « hybrides comprises » lève le principal doute. Reste à dire, dans la loi, si un moteur thermique alimenté à l'hydrogène ou exclusivement aux carburants de synthèse est visé : la règle européenne de 2023, écrite en émissions de CO2 à l'échappement, ne les traitait pas de la même façon.

Libellé inversé Satisfaite

Écrite à l'envers : « Approuvez-vous que la vente de voitures particulières neuves à moteur thermique, hybrides comprises, reste autorisée en France après le 1er janvier 2035 ? » Elle reste aussi neutre.

Aucune conséquence présumée Satisfaite

La question ne promet ni le climat sauvé ni l'industrie ruinée ; les effets juridiques sont exposés à part.

Noyau intangible Sans objet

Sans objet : aucun des droits du noyau intangible n'est en jeu (Titre XVIII, article 3).

Contrôle préalable de la question Sans objet

Sans objet aujourd'hui : aucune Cour ne contrôle cette fiche tant que la Constitution d'urgence n'est pas adoptée (Titre XIX, article 3).

Ce qui reste ouvert : votre aide est demandée

- Faut-il une question à options multiples (interdiction complète, objectif de 90 %, aucune échéance), comme le permet le Titre II, article 7, 2°, puisque le débat européen porte désormais sur le niveau de l'objectif ?
- Quelle date : 2035, comme la règle européenne de 2023, ou 2040, comme la loi française de 2019 ?
- Faut-il traiter à part les hybrides rechargeables et les carburants de synthèse, que les textes en discussion à Bruxelles réintroduisent ?

ÉTAPE 5 SUR 5 · RETRACER

5 La genèse

D'où vient la question, comment elle a changé, et qui l'a fait changer.

Origine

Proposition de la rédaction du #PIC (liste des 100 questions du 5 octobre 2026). La règle européenne de 2023 qui met fin, en 2035, à la vente de voitures neuves émettant du CO2 est en cours de réécriture : la Commission a proposé de l'assouplir le 16 décembre 2025, et une commission du Parlement européen a voté dans le même sens le 4 novembre 2026. Les Français n'ont été consultés ni sur la règle, ni sur son assouplissement.

Versions

Version 1 `11 novembre 2026`

Première rédaction de la fiche.

Formulations écartées, et pourquoi

- « Approuvez-vous l'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique à partir de 2035 ? » Écartée : rédaction de départ : elle ne disait pas où l'interdiction vaudrait, alors que la règle est européenne et en cours de réécriture, ni si les hybrides étaient visés. Le libellé retenu précise « en France », « hybrides comprises » et la date.
- « Approuvez-vous l'objectif européen de 100 % de réduction des émissions de CO2 des voitures neuves en 2035 ? » Écartée : elle porte sur un règlement que le peuple français ne peut ni adopter ni abroger seul, et sur un chiffre que Bruxelles est en train de changer.
- « Voulez-vous sauver l'industrie automobile française en renonçant à l'interdiction du moteur thermique ? » Écartée : « sauver » plaide pour le non à l'interdiction et présume une conséquence que personne ne peut garantir.

Prévisions datées

Aucune prévision chiffrée n'a encore été avancée sur cette question. Toute prévision formulée en commentaire sera consignée, datée et sous le nom de son auteur, pour être un jour confrontée à l'événement, comme la Constitution d'urgence l'exige des experts (Titre II, article 7).

Contributeurs

Les commentaires qui feront évoluer cette fiche seront cités, avec le nom de leur auteur, dans sa version en ligne.

POUR ALLER PLUS LOIN

Ce que nous instituons, dans la Constitution d'urgence : la primauté des traités jusqu'à la sortie · la continuité du droit après la sortie des traités

Les ripostes, dans l'Autodéfense : « Vous méprisez les experts : la science ne se vote pas » · « Constitution adoptée, sortie rejetée : vous gouvernerez avec les traités que vous combattez » · « Le peuple votera toujours pour son porte-monnaie »

Ce que cette question éclaire, dans le Lexique du Pouvoir : Le technocratisme · La contre-productivité

Pour comprendre, dans l'Abécédaire : La primauté du droit international · La questiologie

Débattez, contredisez, améliorez

La fiche en ligne vous attend : vos arguments, vos objections, vos corrections. Celui dont la remarque change la fiche est cité, avec son nom, dans sa genèse.

Ce vote n'a aucune valeur légale ni scientifique : c'est un apprentissage collectif, et ce n'est en aucune manière une mesure de l'opinion. Le #PIC prépare une application de vote citoyen, libre : jusqu'à l'adoption de la Constitution d'urgence, elle fera entendre la voix du peuple sans force contraignante ; dès l'Année Zéro, c'est elle qui fera foi.

pari-intelligence-collective.org/ric/theme-xiii-energie-environnement/question-64-voitures-thermiques-2035/

Le #PIC, le Pari de l'Intelligence Collective · pari-intelligence-collective.org · Fiche n° 64, version 1 du 11 novembre 2026. La version en ligne est la version de référence : elle évolue avec vos commentaires.