

Après une année 2025 de tous les records, l'Avere-France fait le point sur l'électrification des mobilités

Paris, le 15 janvier 2026

En 2025, la France a franchi deux caps symboliques : plus de 1,5 million de véhicules 100 % électriques sont désormais en circulation et 180 000 points de recharge sont ouverts au public. Multiplié par six entre 2020 et 2025, le nombre de véhicules 100 % électriques dans le parc témoigne de la solidité de la trajectoire de décarbonation engagée. La France suit ainsi la dynamique européenne de forte croissance des immatriculations.

C'est dans ce contexte, et de manière paradoxale, que la Commission européenne a présenté il y a quelques semaines des propositions de flexibilité concernant l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2035. Si ces discussions, qui se poursuivront dans les prochains mois entre les institutions, interrogent l'écosystème sur la lisibilité des objectifs politiques de décarbonation, elles ne remettent pas en cause la dynamique de fond. L'électrification apparaît en effet comme le seul levier crédible pour atteindre les ambitions climatiques fixées.

Les bons chiffres de l'année 2025 ont confirmé la crédibilité de la trajectoire établie en 2022. L'année 2026 devra démontrer notre capacité collective à poursuivre la dynamique engagée, et ce en dépit de la relance des discussions à Bruxelles, qui sème le doute dans l'esprit des acheteurs et accroît le risque de nouveaux reports d'achat.

Retour en chiffres sur 2025 : des immatriculations records de véhicules électriques

Pour la première fois en 2025, les véhicules électriques ont dépassé les motorisations essence en nombre d'immatriculations, atteignant des parts de marché record mois après mois dans un contexte de baisse du volume global d'immatriculations toutes énergies confondues. Près d'un véhicule immatriculé sur cinq était ainsi 100 % électrique, avec neuf mois consécutifs de hausse de la part de marché des VE observés sur l'année.

Cette dynamique est particulièrement marquée sur les segments clés B et B-SUV, portés principalement par les immatriculations des entreprises, qui bénéficient de l'élargissement de l'offre et d'une réduction des écarts de prix avec leurs équivalents thermiques. En parallèle, le marché de l'occasion totalise 177 886 transactions, en hausse de 30 % sur un an, représentant déjà plus de la moitié des volumes de véhicules électriques neufs.

Les flottes, levier de l'électrification

En 2025, les immatriculations ont été principalement portées par les flottes professionnelles, avant un retour des particuliers à l'automne, généré par le leasing social. En moyenne, les personnes morales représentent 58 % des acquéreurs de VE contre 42 % pour les particuliers. Si ces derniers semblent encore être dans une position attentiste dans un marché automobile globalement atone, ce n'est pas le cas des entreprises qui ont notamment doublé le poids de l'électrique dans leurs flottes en un an.

Pour accompagner cette dynamique d'électrification, l'Avere-France a publié en 2025 un guide à destination des entreprises, afin de les soutenir dans leur transition et de les aider à comprendre les évolutions réglementaires et fiscales. La réforme des avantages en nature applicables aux véhicules et l'introduction de la taxe annuelle incitative ont en effet conduit les gestionnaires de flotte à revoir leur stratégie et à accélérer l'électrification de leurs parcs.

Au niveau européen, les institutions se sont également saisies du sujet : la Commission européenne a proposé l'introduction d'objectifs nationaux à horizon 2030 et 2035 pour les entreprises de plus de 250 salariés, reconnaissant le rôle des flottes tant sur le marché du véhicule neuf que sur celui de l'occasion. L'Avere-France salue cette avancée et continuera de soutenir des évolutions ambitieuses de la fiscalité incitative au niveau français.

Soutiens publics à la mobilité électrique, les CEE à la rescousse

En septembre 2025, le leasing social a été reconduit grâce à un financement par les CEE. Malgré un niveau de soutien divisé par 2 (7 000€ par véhicule), le dispositif a une nouvelle fois connu un grand succès, puisqu'en moins de 4 mois, 50 000 dossiers ont été enregistrés. Avec plus d'une quarantaine de modèles éligibles, le leasing social confirme l'intérêt des particuliers pour les voitures électriques quand elles sont accessibles et adaptées à leurs besoins.

En décembre, le Gouvernement a confirmé le maintien du bonus écologique, lui aussi financé par les CEE, pour l'achat d'un véhicule électrique. L'Avere-France salue cette annonce et travaillera avec le Gouvernement sur la nécessaire stabilité des aides et sur la reconduction du leasing social en 2026.

À l'inverse, le projet de loi de finances pour 2026 prévoit la suppression du crédit d'impôt de 500 € pour l'installation de bornes de recharge pilotées à domicile (CIBRE). L'Avere-France a appelé en octobre à prolonger ce dispositif jusqu'au 31 décembre 2027 car ce levier est essentiel pour accompagner le déploiement du véhicule électrique et garantir son intégration optimale dans le système électrique. La réussite du passage à l'électrique des particuliers repose sur une approche qui combine aides à l'acquisition de véhicule et à la recharge.

Un coût total de possession de plus en plus favorable au véhicule électrique

Le coût total de possession (TCO) confirme l'avantage économique du véhicule électrique. Pour la grande majorité des usages, les véhicules électriques affichent un TCO inférieur à celui des véhicules thermiques. Selon le dernier baromètre de l'Avere-France sur les prix de la recharge ouverte au public, le coût moyen de la recharge au premier semestre 2025 est trois fois inférieur à celui d'un plein de carburant à kilométrage équivalent pour un conducteur typique. À ces économies de carburants s'ajoutent des coûts d'entretien réduits : d'après une étude de Roole publiée en octobre 2025, ils sont 37 % moins importants pour les véhicules électriques.

L'électrification des mobilités lourdes reste un défi

En 2025, l'Avere-France a contribué à éclairer le débat public sur le camion électrique, dans un contexte marqué par des épisodes de désinformation, notamment lors des débats relatifs au projet de loi de finances pour 2026.

L'électrification constitue aujourd'hui la solution la plus efficace pour réduire les émissions du transport routier de marchandises. Alors que la France s'est fixée, dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), un objectif de 70 000 poids lourds électriques en circulation à l'horizon 2030, l'atteinte de cette trajectoire nécessite la mise en œuvre d'une stratégie nationale ambitieuse, dépassant le seul levier financier, avec des forts enjeux autour des raccordements ou de l'assurance des dépôts.

Un réseau de recharge en pleine expansion

Au 31 décembre 2025, la France comptait 185 501 points de recharge ouverts au public, soit une progression de 20 % par rapport à l'année précédente. Les points de recharge très haute puissance (supérieur à 150 kW) progresse également et représentent aujourd'hui près de 22 858 points de recharge. L'année 2025 s'achève également avec un bon niveau de performance du réseau, marqué par un taux de disponibilité technique des infrastructures de recharge de 92 %, ainsi qu'un taux d'accès immédiat aux stations de recharge de 95 %.

Parallèlement au franchissement du cap des 180 000 points de recharge ouverts au public sur l'ensemble du territoire, l'été 2025 a constitué un temps fort pour la fréquentation des infrastructures. Celle-ci a progressé de 71 %, portée par un haut niveau de performance. Comme l'a mis en évidence notre communication conjointe avec le ministère des Transports, le taux de disponibilité dépasse 98,5 % sur le réseau autoroutier en période estivale, qui compte désormais plus de 3 200 points de recharge très haute puissance.

En parallèle du déploiement en voirie publique, la recharge en résidentiel collectif continue sa progression. À fin 2025, près d'un immeuble sur six avait déjà acté l'installation d'une IRVE, et 15 135 immeubles étaient d'ores et déjà équipés, soit une hausse de 43 % sur une année.

Dans la continuité de ces avancées, les déploiements en voirie publique et en résidentiel collectif peuvent continuer de s'appuyer sur le programme Advenir, qui va célébrer ses 10 ans en 2026 et qui a permis l'installation de 165 727 points de recharge sur le territoire depuis sa création.

Les perspectives pour 2026

Dans ce contexte, l'année 2026 devra également être celle de la maturité du marché et du passage à l'action. L'offre de véhicules électriques continue de s'étoffer, avec des gammes toujours plus diversifiées, accessibles et adaptées aux besoins des particuliers comme des professionnels. Cette montée en puissance s'accompagne toutefois de nouveaux défis, notamment en matière de qualité de service des infrastructures de recharge et de sécurisation des équipements, dans un contexte marqué par la recrudescence des vols de câbles.

L'année à venir sera également déterminante pour la mise en œuvre du plan d'électrification des usages porté par le Gouvernement. Dans un contexte où la France a enregistré en 2025 un solde exportateur net d'électricité de 92,3 TWh, l'électrification des mobilités constitue un levier stratégique pour valoriser une électricité souveraine, décarbonée et compétitive.

Dans ce paysage en évolution rapide, l'Avere-France poursuivra son rôle d'observateur attentif du marché, afin d'analyser les tendances, d'identifier les signaux faibles et d'éclairer le débat public sur les conditions d'un déploiement pérenne de la mobilité électrique.

À propos : L'Avere-France, créée en 1978, est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique en France. Avec plus de 250 adhérents, l'Association fédère un écosystème diversifié d'acteurs engagés dans la transition énergétique. Tiers de confiance pour les pouvoirs publics, les professionnels, les médias et le grand public, l'Avere-France publie régulièrement des contenus de référence sur les questions d'électromobilité (batterie et hydrogène). L'association est fortement impliquée dans les projets de développement et de promotion de la mobilité électrique auprès des pouvoirs publics, tant au niveau national que régional. De plus, l'Avere-France pilote le programme Advenir, qui contribue de manière significative au développement des infrastructures de recharge en France par du financement et de la formation.

CONTACT PRESSE :

Martin Kolle | communication@avere-france.org | 06 89 70 17 51

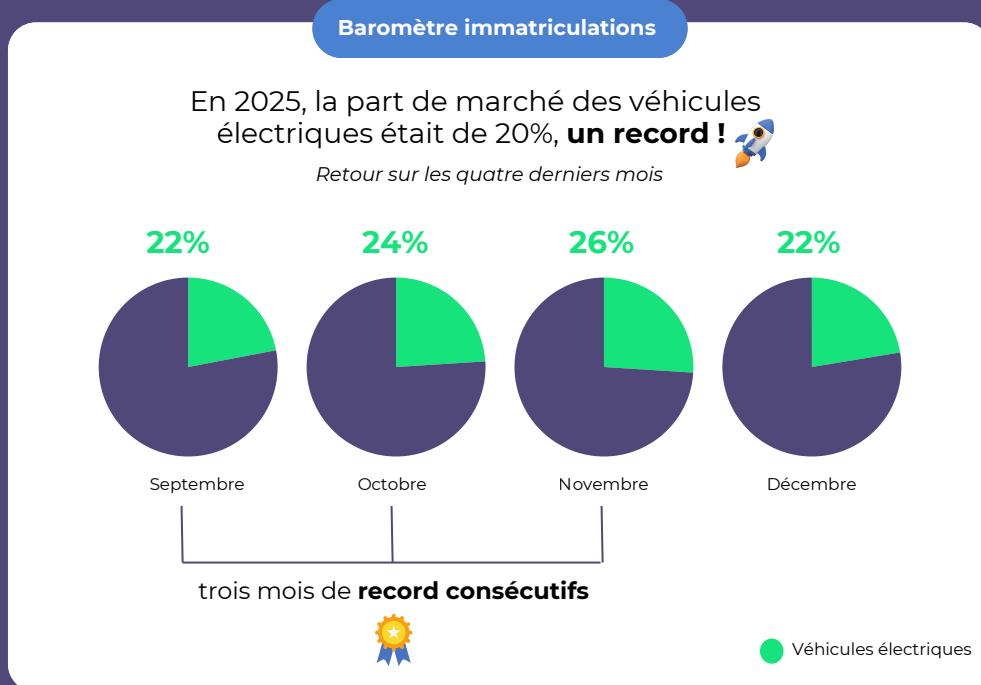
Infographie

→ INFOGRAPHIE DES BAROMETRES 2025 DE L'AVERE-FRANCE



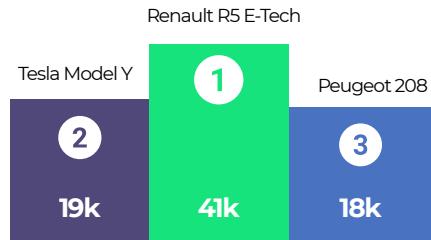
1/5 des véhicules immatriculés en 2025 sont électriques !

9 mois consécutifs de hausse de la part de marché des véhicules électriques

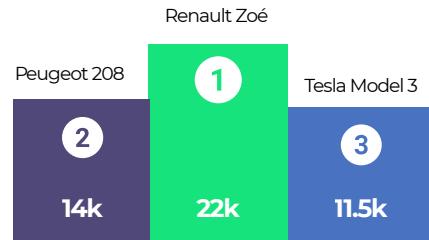


Podium immatriculations 

363K véhicules électriques neufs immatriculés en 2025

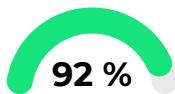


178k véhicules électriques d'occasion immatriculés en 2025



Baromètre de la recharge

Taux moyen de disponibilité technique des points de recharge en 2025



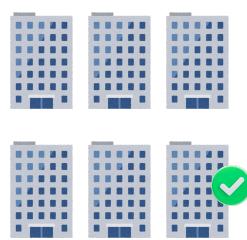
Taux moyen d'accès immédiat aux stations de recharge en 2025



Cap des
180K
points de
recharge ouverts
au public franchi !

Baromètre IRVE copro 

Près d'**un immeuble collectif sur 6** a déjà acté l'installation d'une infrastructure de recharge...



...et **15 135 immeubles** ont d'ores et déjà été équipés !