

L'Avere-France, Electra et EDF publient une étude prospective sur les leviers fiscaux et extra-budgétaires pour accélérer l'électrification des VUL

Paris, le 11 mai 2026

Dans le cadre du plan d'électrification des transports, le gouvernement a récemment annoncé une revalorisation des aides à l'achat pour les véhicules utilitaires légers (VUL), avec un soutien pouvant atteindre jusqu'à 9 500 € via les certificats d'économies d'énergie (CEE) pour les plus grands modèles. L'objectif est clair : atteindre 50 000 VUL électriques neufs en 2026 et 70 000 en 2027.

Aujourd'hui, la dynamique du marché reste en deçà des ambitions fixées par la Stratégie nationale bas-carbone, qui vise 51 % de VUL électrifiés d'ici 2030 : en 2025, seuls 9 % des VUL étaient électriques.

Dans ce contexte, l'Avere-France, avec le cofinancement d'Electra et d'EDF, publie une étude prospective réalisée par Carbone 4, visant à identifier les leviers fiscaux et extra-budgétaires les plus efficaces pour accélérer cette transition. L'étude met en lumière que, malgré un coût d'usage inférieur d'environ 45 %, les VUL électriques restent pénalisés par un surcoût à l'acquisition, compris entre 17 % et 35 % hors aides, qui constitue un frein majeur.

Un surcoût persistant malgré les aides

Les dispositifs fiscaux actuels permettent déjà d'améliorer la compétitivité économique des VUL électriques. Ils rendent leur coût total de possession (TCO) globalement plus avantageux que celui des modèles thermiques, avec un gain pouvant atteindre 6 % à 10 %. Néanmoins, le surcoût initial persiste, pouvant encore atteindre jusqu'à +22 % selon les segments. Ce différentiel à l'achat reste aujourd'hui le principal obstacle à l'électrification des flottes professionnelles.

Deux scénarios pour réduire le surcoût à l'achat

L'étude propose deux scénarios d'évolution du cadre fiscal visant à réduire le surcoût à l'acquisition des VUL électriques, tout en préservant un équilibre pour les finances publiques.

Le premier scénario repose sur un renforcement des dispositifs existants. Il prévoit une modulation des aides CEE selon les catégories de véhicules, combinée à des mécanismes fiscaux complémentaires et à la création d'une offre de leasing dédiée aux TPE et PME. Cette approche permettrait de ramener l'écart de coût à l'acquisition à un niveau quasi neutre, tout en rendant l'électrique plus accessible aux petites structures. Sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, le TCO deviendrait significativement plus favorable, avec un avantage estimé entre 8 % et 17 % selon les cas d'usages. Le surcoût à l'achat quant à lui est abaissé à 5% par rapport aux thermiques, ce qui le rend plus abordable.

Le second scénario s'appuie sur un mécanisme de bonus-malus, destiné à rendre les dispositifs plus lisibles et prévisibles pour les acteurs économiques. En réduisant directement l'écart de coût à l'achat entre modèles électriques et thermiques, ce scénario permettrait d'atteindre des résultats comparables en matière de compétitivité économique, tout en offrant davantage de visibilité aux entreprises dans leurs décisions d'investissement.

Créer un cadre lisible, stable et ciblé

Au-delà des scénarios étudiés, l'étude souligne un impératif : faire évoluer la fiscalité afin de réduire durablement le surcoût à l'achat, condition indispensable pour atteindre les objectifs de 2030.

Cette transformation nécessitera un cadre plus lisible et plus stable pour les acteurs économiques, afin de leur donner la visibilité nécessaire à leurs décisions d'investissement. Elle suppose également un ciblage renforcé des aides vers les petites entreprises et les professionnels les plus contraints, ainsi qu'une meilleure prise en compte des spécificités propres à chaque segment de véhicule.

Enfin, l'étude met en avant l'importance d'un accompagnement accru des entreprises dans la gestion des flottes électrifiées, ainsi que la nécessité de sécuriser la valeur de revente des véhicules, notamment grâce à une meilleure transparence sur l'état de santé des batteries.

Lien vers l'étude :

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