Avere FRANCE

Octobre 2026

Électrifions la mobilité

Pour une France décarbonée, indépendante et compétitive

Pouvoir d'achat | Réindustrialisation | Souveraineté | Environnement | Territoires

Comité éditorial :
Brune Lethier, Sofiane Mahnane-Giordana, Lola Chossat,
Quentin Fournier et Aubin Bernard

Mise en page, illustration et graphisme :
Levi Lethbridge

Directeur de publication :
Clément Molizon

© Crédits photos :
Images libres de droits, Renault Trucks, Anyos, Plenitude

L'Avere-France 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 des mobilités (constructeurs de véhicules légers et lourds, acteurs de la recharge, énergéticiens, collectivités...). **L'Avere-France pilote le programme CEE Advenir** qui contribue au développement des infrastructures de recharge en France.

Face aux crises géopolitiques, énergétiques et environnementales qui exacerbent nos dépendances et nos vulnérabilités, **l'électrification des mobilités constitue l'un des grands projets économiques, industriels et écologiques** pour renforcer l'indépendance de la France au XXIème siècle.

L'électrification des mobilités représente une **formidable opportunité de création de valeur, d'innovation et de souveraineté**. En réduisant notre dépendance aux importations d'énergies fossiles, elle renforce notre **sécurité énergétique** et réoriente des milliards d'euros aujourd'hui dépensés hors de nos frontières vers l'économie française. Elle soutient la **réindustrialisation** de la France et de l'Europe autour de filières stratégiques comme les batteries, les véhicules, les infrastructures de recharge, les services énergétiques où les composants électriques. Créatrice d'emplois, de compétences et d'investissements sur l'ensemble du territoire, l'électrification des mobilités doit être une **priorité** pour parvenir à une économie neutre en carbone, résiliente et en croissance.

L'électrification des mobilités est en parallèle, **indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques** de la France et de l'Europe, elle répond également à un enjeu majeur de **santé publique** en réduisant durablement la pollution de l'air, dont les conséquences sanitaires et économiques pèsent lourdement sur les citoyens, les contribuables et les services publiques.

Elle offre des **bénéfices concrets aux ménages, aux entreprises et aux collectivités** grâce à des **coûts d'usage plus faibles**, une **meilleure maîtrise des dépenses énergétiques** et un **gain durable de pouvoir d'achat**.

Pour réaliser cette électrification, la France dispose d'un atout majeur : **une électricité abondante, décarbonée et produite sur son sol**. Cette transformation est une opportunité pour renforcer cet avantage compétitif en accélérant le développement des centrales nucléaires et des énergies renouvelables ainsi qu'en modernisant notre système énergétique.

TABLE DES MATIÈRES

I. Pour protéger le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises : Électrifions la mobilité 8

Une opportunité historique pour stabiliser, prévoir et réduire le coût des transports

- Définir sur la durée du quinquennat une trajectoire de soutien à l'acquisition de véhicules électriques (bonus à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion, retour de la prime à la conversion pour accélérer le renouvellement du parc) afin de donner de la visibilité aux ménages et aux acteurs économiques
- Orienter la fiscalité des véhicules d'entreprises vers des 100% électriques, tout en accompagnant les entreprises, notamment TPE-PME, dans leur transition vers des véhicules utilitaires électriques
- Généraliser la gratuité ou la réduction tarifaire du stationnement résidentiel et public pour les véhicules
- Communiquer sur l'intérêt et les gains de pilotage de la recharge pour l'usager
- Faire des flottes publiques et des solutions de mobilité partagée un moteur de l'électrification, en accélérant le déploiement de l'autopartage et de la location de courte durée électriques

II. Pour une France industrielle, innovante et créatrice d'emploi : Électrifions la mobilité 10

L'écosystème de la mobilité électrique : un atout pour la compétitivité

- Faire de la création de valeur et de technologies sur le sol européen la condition cardinale des financements industriels
- Créer un fonds d'investissements dédié aux technologies stratégiques de la mobilité électrique (batterie, électronique de puissance, logiciels, recharge intelligente, et recyclage)
- Faire de la France la première économie circulaire de la batterie (recyclage et seconde vie des batteries) afin de sécuriser l'approvisionnement en matières premières critiques
- Lancer un Pacte national pour faire de la France le leader européen de la mobilité électrique en impliquant l'État, les industriels, les collectivités autour d'une stratégie industrielle commune

- Lancer un programme national de formation vers les métiers de la mobilité électrique pour répondre aux besoins de recrutement et accompagner les salariés des filières en transformation

III. Pour une France souveraine énergétiquement : Électrifions la mobilité 13

Supprimer notre dépendance aux produits fossiles dans le secteur des transports

- Réformer la fiscalité de l'électricité pour aligner le tarif normal d'accise appliqué aux consommations d'électricité des particuliers et des entreprises au même niveau que le tarif appliqué aux consommation de gaz naturel
- Continuer à renforcer les capacités de production d'électricité bas-carbone afin d'accompagner l'électrification des usages
- Soutenir l'excellence française et le rôle stratégique de RTE et d'Enedis en poursuivant l'effort de modernisation des réseaux de transport et de distribution d'électricité afin de répondre à l'évolution de la demande

IV. Pour améliorer la qualité de vie dans nos territoires : Électrifions la mobilité 15

Concilier climat, santé et qualité de vie

- Élaborer une trajectoire de sortie progressive, d'ici 2040, des aides publiques aux carburants alternatifs et de leurs avantages fiscaux dans le transport routier, en cohérence avec la montée en puissance de l'électrification pour les différents métiers
- Maintenir une trajectoire claire d'électrification du transport routier et préserver les échéances nationales et européennes relatives à la mobilité zéro émission
- Poursuivre les politiques locales d'amélioration de la qualité de l'air en priviliégiant une approche concertée des ménages, des professionnelles et des collectivités
- Renforcer les aides à l'acquisition de véhicules électriques dans les territoires particullièrement concernés par la pollution de l'air
- Orienter la publicité automobile vers des véhicules électriques et rendre obligatoire l'affichage comparative du coût d'usage de véhicules électrique
- Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules particulières, utilitaires et les poids-lourds par des mesures fiscales (crédit d'impôt borne de recharge) et extra-budgétaires (soutien au programme CEE Advenir)

V. Pour faire de la recharge un pilier de l'aménagement du territoire : Électrifions la mobilité

18

Maintenir un accès équitable aux bornes de recharge partout sur le territoire

- Lancer un Plan de Recharge 2035 pour poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge dans les zones les moins couvertes et où des besoins ont été identifiés, en habitat collectif et pour les véhicules lourds, en fixant des engagements de délais et de qualité de service partagés par l'ensemble des acteurs de la filière, avec l'appui des pouvoirs publics
- Garantir un accès universel à la recharge, quel que soit le lieu de résidence, en faisant de la recharge un service essentiel
- Équiper 100% des immeubles collectifs d'une solution de recharge d'ici à 2035
- Garantir un accès à la recharge de très haute puissance pour les acteurs économiques du transport de personnes et de marchandises longue distance, et de la location courte durée
- Octroyer aux stations de recharge le statut d'infrastructure stratégique nationale, pour accélérer l'implantation des infrastructures, faciliter l'octroi des permis et leur raccordement électrique

LES CHIFFRES CLÉS

2 millions
de véhicules 100% électriques au 31 août 2026
+ 1 M depuis janvier 2024

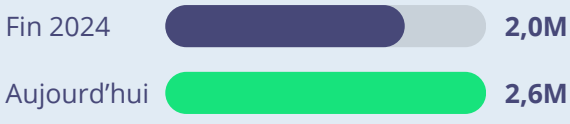
200 926
points de recharge ouverts au publics au 31 août 2026
dont 26 800 à très haute puissance

14 à 42 milliards d'€
par an d'importations de carburants fossiles destinés à la route selon les fluctuations du prix du baril de pétrole

x3 moins cher
budget mensuel en recharge comparé à celui de l'essence ou du diesel
72 % des usagers convaincus

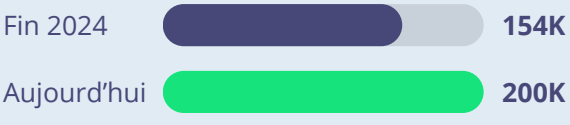
DEUX ANS DE PROGRESSION FULGURANTE

Véhicules électriques et hybrides rechargeables



+30% en deux ans !

Points de recharge ouverts au public



+30% en deux ans !

200 MILLIARDS D'EUROS INVESTIS EN EUROPE

+109 milliards d'€
Batteries

+ 60 milliards d'€
Voitures électriques

+ 25 milliards d'€
Bornes de recharge

Sources : baromètre Avere-France, Santé Publique France, Transport & Environment, CentraleSupélec & UFE

I. POUR PROTÉGER LE POUVOIR D'ACHAT DES MÉNAGES ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES : ÉLECTRIFIONS LA MOBILITÉ

Une opportunité historique pour stabiliser, prévoir et réduire le coût des transports

Dans un contexte économique morose, exacerbé par la crise énergétique qui impacte négativement le pouvoir d'achat des particuliers et la rentabilité économique de toute entreprise, notamment des transporteurs et gestionnaires de flotte, **la réduction des coûts de transport par l'électrification n'est plus un simple sujet de commodité mais un enjeu de prospérité nationale.**

Selon l'INSEE, les transports représentent **13% des dépenses totales des ménages français**, soit le deuxième poste de dépense. Notons que la voiture particulière concentre 80% des dépenses de transports. Quant aux **transporteurs et gestionnaires de flotte** et gestionnaires de flotte, les frais de carburant représentent près de **30% du coût total des dépenses**.

Ainsi, par la **prépondérance des énergies fossiles dans les transports**, notre économie, le pouvoir d'achat des ménages et nos entreprises sont **fortement vulnérables** aux fluctuations du prix des combustibles fossiles. A ce titre, la mobilité électrique constitue une opportunité majeure pour, d'une part, stabiliser et planifier les frais de carburant dans le budget des ménages et des acteurs économiques, et d'autre part, elle permet de **réduire durablement les dépenses de mobilité** grâce à un coût d'usage nettement plus faible.

En moyenne, un automobiliste dépense environ **1 200 € par an en carburant pour un véhicule thermique**, contre seulement **420 € pour la recharge d'un véhicule électrique**, soit près de trois fois moins (baromètre Avere-France). De plus, son budget peut être **fortement réduit grâce au pilotage de la recharge** - qui consiste à déclencher la recharge lorsque les prix de l'électricité sont faibles - **de près de 30 %** (V1G) à **70 % voire 80 %** (V2G).

Il faut aussi ajouter un **coût d'entretien réduit d'environ 30 %** pour le véhicule électrique par rapport au véhicule thermique.

Cette dimension économique est d'ailleurs centrale dans les motivations des Français : **46 % citent la réduction des coûts de carburant comme la première raison de passage à l'électrique**, confirmant que le levier du pouvoir d'achat est déterminant dans le passage à l'électrique.

Toutefois, ces bénéfices doivent être accessibles au plus grand nombre et permettre à chacun de prendre part à cette transformation. Si les prix des véhicules électriques neufs diminuent progressivement, leur coût d'acquisition demeure encore un obstacle pour une partie des ménages et des professionnels. Dans cette phase de montée en puissance du marché, **l'accompagnement public reste donc essentiel** pour accélérer l'adoption, notamment auprès des publics les plus modestes, jusqu'à ce que les effets de volume permettent de renforcer naturellement leur accessibilité.

Car au-delà du marché du neuf, la démocratisation de la mobilité électrique passera également par la structuration d'un marché de l'occasion accessible et dynamique. Alors que trois Français sur quatre achètent leur véhicule sur ce marché, le renouvellement progressif des flottes professionnelles constitue un levier majeur pour alimenter l'offre en véhicules électriques récents et abordables, d'autant que contrairement aux véhicules thermiques, l'offre d'occasion reste encore limitée et plus haut de gamme.

120 000 véhicules électriques d'occasion ont été vendus au S1 2026, soit une **hausse de 50% par rapport à 2025** (80 000 véhicules sur la même période).

NOS PROPOSITIONS POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT : Franchir un nouveau cap dans l'accessibilité de la mobilité électrique

- Définir sur la durée du quinquennat une trajectoire de soutien à l'acquisition de véhicules électriques (bonus à l'acquisition de véhicules électriques d'occasion, retour de la prime à la conversion pour accélérer le renouvellement du parc) afin de donner de la visibilité aux ménages et aux acteurs économiques ;
- Orienter la fiscalité des véhicules d'entreprises vers des véhicules 100% électriques, tout en accompagnant les entreprises, notamment TPE-PME, dans leur transition vers des véhicules utilitaires électriques ;
- Généraliser la gratuité ou la réduction tarifaire du stationnement résidentiel et public pour les véhicules électriques ;
- Communiquer sur l'intérêt et les gains de pilotage de la recharge pour l'usager ;
- Faire des flottes publiques et des solutions de mobilité partagée un moteur de l'électrification, en accélérant le déploiement de l'autopartage et de la location de courte durée électriques.

II. POUR UNE FRANCE INDUSTRIELLE, INNOVANTE ET CRÉATRICE D'EMPLOI : ÉLECTRIFIONS LA MOBILITÉ

L'écosystème de la mobilité électrique : Un atout pour la compétitivité française

L'électrification des mobilités constitue une **opportunité historique de réindustrialisation**. Elle mobilise l'ensemble des chaînes de valeur, depuis les batteries et les véhicules jusqu'aux infrastructures de recharge, aux logiciels, aux réseaux électriques et au recyclage. Rarement une transformation industrielle aura concerné autant de secteurs simultanément.

L'industrie automobile française a connu ces dernières années des **transformations profondes et des difficultés liées à plusieurs facteurs structurels** : intensification de la concurrence internationale, baisse de la demande, pression sur les coûts et mutation des marchés. L'électrification constitue une opportunité de repositionner notre industrie sur les marchés de croissance et d'avenir.

Cette transformation est déjà engagée. En Europe, elle a permis d'attirer près de **200 milliards d'euros d'investissements**, faisant de cet écosystème l'une des plus importantes transformations industrielles en cours sur le continent. Cette dynamique soutient déjà **plus de 150 000 emplois** en Europe, tandis que plusieurs centaines de milliers d'emplois supplémentaires pourraient être créés d'ici à 2030.

Ces investissements irriguent l'ensemble de la chaîne de valeur : **plus de 109 milliards d'euros** dans la filière des **batteries**, **plus de 60 milliards d'euros** dans la production de **véhicules électriques** et **plus de 25 milliards d'euros** dans les **infrastructures de recharge** et les équipements associés.

Ces investissements ne sont toutefois pas acquis définitivement. Leur concrétisation dépend d'un cadre européen stable, lisible et ambitieux. Revenir sur les objectifs fixés notamment au niveau européen, ou envoyer des signaux contradictoires ferait peser un risque majeur sur les décisions d'investissement des industriels et des entreprises. Le véritable choix politique n'est plus entre le thermique et l'électrique.

Il doit se faire entre une France qui assume sa stratégie industrielle et accélère les investissements déjà engagés, ou une France qui change de cap et laisse d'autres puissances capter la valeur, les emplois et les technologies de demain.

À titre d'exemple, un recul des ambitions européennes pourrait compromettre l'équivalent de **34 gigafactories** de batteries et menacer des dizaines de milliers d'emplois associés alors que des millions d'euros ont été investis dans ces grands projets, selon Transport & Environment.

Cette ambition industrielle nécessite donc un **cap technologique clair**. Dans une période de rupture industrielle, la France doit concentrer ses efforts sur les technologies présentant le plus fort potentiel de déploiement et de création de valeur. Pour les véhicules, l'électrique à batterie constitue aujourd'hui la trajectoire la plus crédible pour conjuguer décarbonation, innovation et réindustrialisation. **Une grande politique industrielle suppose des choix**. Vouloir soutenir toutes les technologies à la fois, c'est prendre le risque de n'en faire émerger aucune à l'échelle nécessaire pour rivaliser avec nos concurrents. Le choix est donc simple : soit nous construisons en France les technologies qui feront la mobilité de demain, soit nous dépendrons demain de celles développées par d'autres. **La transition électrique est une bataille industrielle que la France doit choisir de gagner**.

La France dispose par ailleurs **d'atouts majeurs en matière de recherche, d'ingénierie et d'innovation**. Les prochaines ruptures technologiques concerneront les batteries, l'électronique de puissance, les logiciels, la recharge intelligente, les données et le recyclage. C'est sur ces technologies que doit se concentrer notre effort d'innovation.

Enfin, penser la transition vers la mobilité électrique, c'est aussi penser l'avenir de l'emploi dans l'ensemble des filières qui rendent cette transition possible. Avec près de 990 000 ETP, la filière automobile constitue un pilier majeur de l'économie française. Mais l'électrification dépasse largement le seul secteur automobile : elle mobilise les filières de la production d'électricité, des réseaux électriques, des batteries, des équipements électriques et des infrastructures de recharge, qui connaissent déjà d'importants besoins de recrutement. Si **certains métiers de l'automobile évolueront**, notamment dans l'entretien-réparation, la transition ne se traduira pas par une rupture brutale de l'emploi, mais par une recomposition progressive des besoins.

De **nouvelles compétences seront recherchées** dans l'électricité, l'électronique, le diagnostic, les logiciels embarqués ou la maintenance et la réutilisation des batteries, tandis que de nouvelles activités se développent déjà, à l'image de l'installation et de la maintenance des bornes de recharge, qui **représentent plus de 23 000 emplois**.

L'enjeu n'est donc pas seulement de préserver les emplois existants, mais **d'anticiper les besoins en compétences dans l'ensemble des métiers de l'électrification** afin de faire de cette transition un levier durable de réindustrialisation et d'emploi. **La transition vers la mobilité électrique aura lieu**. La véritable question n'est donc plus de savoir si elle se fera, mais où seront produits les véhicules, les batteries, les bornes, les logiciels et les emplois qui l'accompagnent. C'est ce choix industriel que la France doit trancher aujourd'hui.

NOS PROPOSITIONS POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT :

- Faire de la création de valeur et de technologies sur le sol européen la condition cardinale des financements industriels ;
- Créer un fonds d'investissement dédié aux technologies stratégiques de la mobilité électrique (batterie, électronique de puissance, logiciels, recharge intelligente, et recyclage) ;
- Faire de la France la première économie circulaire de la batterie (recyclage et seconde vie des batteries) afin de sécuriser l'approvisionnement en matières premières critiques ;
- Lancer un Pacte national pour faire de la France le leader européen de la mobilité électrique en impliquant l'Etat, les industriels, les collectivités autour d'une stratégie industrielle commune ;
- Lancer un programme national de formation vers les métiers de la mobilité électrique pour répondre aux besoins de recrutement et accompagner les salariés des filières en transformation.



III. POUR UNE FRANCE SOUVERAINE ÉNERGÉTIQUEMENT : ÉLECTRIFIONS LA MOBILITÉ

Supprimer notre dépendance aux produits fossiles dans le secteur des transports

Pendant longtemps, l'énergie a été considérée comme un simple marché, une simple commodité pour l'activité économique des entreprises. Toutefois, face au changement climatique et aux multiples crises énergétiques entrainées par des conflits géopolitiques, l'énergie est devenue un **enjeu de sécurité nationale**.

La France consomme annuellement en moyenne entre **37 et 40 millions de tonnes de carburants routiers**, ce qui représente une facture énergétique oscillant entre **14 à 42 milliards d'euros par an**, selon la volatilité des prix du pétrole. A cause de cette dépendance aux produits pétroliers dans les transports, chaque conflit, chaque perturbation des chaînes d'approvisionnement ou chaque décision des Etats pétroliers entrainant une hausse des prix des carburants, se traduit par une hausse du coût des transports pour les ménages et les entreprises. **Cette dépendance pénalise le pouvoir d'achat des Français, la compétitivité des acteurs privés et menace à termes notre sécurité économique**.

Toutefois, contrairement à d'autres pays, la France, grâce à son électricité décarbonée, abondante, abordable et produite sur son territoire possède un avantage stratégique pour sortir de cette dépendance. **Pour y parvenir, une seule solution existe : Électrifier la mobilité !**

En 2025, la France a produit davantage d'électricité qu'elle n'en a consommé, enregistrant un excédent qui lui a permis d'exporter massivement vers ses voisins européens. Cette abondance de production est une tendance qui continuera d'être présente dans les prochaines années. En effet, selon RTE, la France a été exportatrice nette au 1er semestre 2026 de 50 TWh. Bien que ces exportations contribuent à la balance commerciale, elles témoignent **du potentiel dont dispose notre pays pour électrifier davantage ses usages domestiques**. Cette capacité de production est appelée à se renforcer dans les prochaines décennies par la relance du nucléaire et la poursuite du développement des énergies renouvelables. Ces investissements, qui mobiliseront des dizaines de milliards d'euros, ont vocation à **garantir une production d'électricité abondante, compétitive et décarbonée sur le long terme, qui constitue un atout stratégique pour la France**.

Dans cette course à la souveraineté énergétique, la mobilité électrique constitue un débouché stratégique pour cette production nationale. En substituant progressivement les carburants fossiles importés par une électricité produite en France, elle permet de valoriser les investissements réalisés dans notre système électrique tout en renforçant notre souveraineté énergétique. Chaque recharge effectuée sur le territoire contribue à **faire vivre une filière nationale**, à optimiser l'utilisation de nos capacités de production et à créer davantage de valeur au sein de l'économie française.

Contrairement à de nombreuses idées reçues, le système électrique français se trouve dans une période d'abondance de production depuis fin 2023, c'est-à-dire qu'il est largement possible de couvrir les besoins en électricité (véhicules électriques, pompe à chaleur, data center, etc.) sans risque de conflit d'usage pour les dix prochaines années. Notre réseau français de transport et de distribution d'électricité représente aussi un **avantage stratégique**, puisque contrairement à d'autres pays, il est en capacité d'accueillir rapidement les nouveaux usages électriques.

Les **190 milliards d'euros** d'investissements prévus d'ici à 2040 par RTE et Enedis sur la maintenance, le développement des réseaux existants et leur adaptation au changement climatique, permettront de conserver à long terme, cette capacité stratégique d'accueil des usages électriques. En 2022, la facture énergétique a atteint un pic, et s'est élevée à 116 milliards d'€, dont près de 40 milliards dédiés aux carburants routiers. En 2024, celle-ci était de l'ordre de 57,8 milliards d'€, dont **44 milliards pour les carburants routiers**.

NOS PROPOSITIONS POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT :

- Réformer la fiscalité de l'électricité pour aligner le tarif normal d'accise appliqué aux consommations d'électricité des particuliers et des entreprises au même niveau que le tarif appliqué aux consommations de gaz naturel ;
- Continuer à renforcer les capacités de production d'électricité bas-carbone afin d'accompagner l'électrification des usages ;
- Soutenir l'excellence française et le rôle stratégique de RTE et d'Enedis en poursuivant l'effort de modernisation des réseaux de transport et de distribution d'électricité afin de répondre à l'évolution de la demande.



IV. POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS NOS TERRITOIRES : ÉLECTRIFIONS LA MOBILITÉ

Concilier climat, santé et qualité de vie

Électrifier le transport routier, c'est agir simultanément pour le climat, la santé publique et la qualité de vie. En réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et les nuisances sonores, la mobilité électrique apporte des bénéfices concrets et immédiatement perceptibles dans tous les territoires.

Le secteur des transports représente près de **34% des émissions de gaz à effet de serre** en France en 2024, soit premier poste d'émission en France. Les véhicules particuliers et les utilitaires légers représentent **69% des émissions du secteur**.

La décarbonation des transports, unique secteur à n'avoir pas connu de réduction de ces émissions entre 1990 et 2024, constitue donc une **condition indispensable au reste des objectifs climatiques de la France**. Elle repose sur un ensemble de solutions complémentaires (transports collectifs, mobilités actives, sobriété et optimisation des déplacements) mais nécessite également une **électrification massive du transport routier**.

Grâce à une électricité française largement décarbonée, un véhicule électrique permet de **réduire de 70% à 90% les émissions de gaz à effet de serre** sur l'ensemble de son cycle de vie par rapport à un véhicule thermique roulant aux carburants traditionnels. Les travaux conduits par l'Avere-France, CentraleSupélec et l'UFE montrent également que la technologie électrique constitue aujourd'hui la meilleure **solution disponible pour conjuguer réduction des émissions de CO2, maîtrise des coûts, disponibilité de l'énergie et amélioration de la qualité de l'air**.

Cette transition concerne tous les véhicules, y compris les poids lourds, responsable de **25% des émissions de gaz du secteur des transports** en France, où la dynamique d'électrification en est à ses débuts. Si certains carburants alternatifs peuvent contribuer à la réduction des émissions pour des usages spécifiques, leur potentiel de décarbonation reste inférieur à celui de l'électrification.

En outre, leurs ressources sont limitées et, lorsqu'ils reposent sur des motorisations à combustion, ils ne suppriment pas les émissions de polluants atmosphériques. **Ils ne peuvent donc pas se substituer à une stratégie d'électrification à grande échelle du transport routier**. Néanmoins, leur utilisation sera essentielle dans d'autres secteurs consommateurs de carburants fossiles.



Les progrès annoncés par les différents constructeurs sur les véhicules électriques à batterie permettent de couvrir la quasi-totalité des usages, et ce avec **une consommation d'énergie 3 fois inférieure**.

L'électrification de la mobilité routière a également un impact fort sur l'amélioration de la qualité de l'air dans nos villes et territoires. Santé publique France estime que **la pollution de l'air est responsable en France de près 48 000 décès précoces et 30 000 enfants asthmatiques supplémentaires par an**. En supprimant les émissions à l'échappement, les véhicules électriques réduisent directement les émissions locales d'oxydes d'azote et de particules fines. Le freinage régénératif limite également l'usure des freins. Leur déploiement **améliore ainsi la qualité de l'air, notamment dans les zones urbaines, à proximité des grands axes routiers et dans les territoires particulièrement exposés au trafic**.



Santé Publique France constate également que la pollution de l'air ambiant coûte 16,7 milliards d'euros par an à la collectivité. Le coût de l'inaction climatique est largement supérieur aux investissements nécessaires pour électrifier la mobilité.

Les véhicules électriques contribuent également à **réduire les nuisances sonores**, en particulier à faible vitesse. L'électrification des bus, des utilitaires, des taxis, des flottes professionnelles et des poids lourds circulant en ville peut ainsi produire des bénéfices rapides et directement perceptibles pour les habitants.

Électrifier les mobilités, c'est donc agir simultanément pour le climat, la santé publique et le cadre de vie. C'est réduire les dépenses sanitaires liées à la pollution, rendre les villes et les territoires plus agréables à vivre et faire bénéficier l'ensemble de la population des gains de la transition énergétique.

NOS PROPOSITIONS POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT :

- Élaborer une trajectoire de sortie progressive, d'ici 2040, des aides publiques aux carburants alternatifs et de leurs avantages fiscaux dans le transport routier, en cohérence avec la montée en puissance de l'électrification pour les différents métiers ;
- Maintenir une trajectoire claire d'électrification du transport routier et préserver les échéances nationales et européennes relatives à la mobilité zéro émission ;
- Poursuivre les politiques locales d'amélioration de la qualité de l'air en privilégiant une approche concertée des ménages, des professionnels et des collectivités.
- Renforcer les aides à l'acquisition de véhicules électriques dans les territoires particulièrement concernés par la pollution de l'air ;
- Orienter la publicité automobile vers des véhicules électriques et rendre obligatoire l'affichage comparative du coût d'usage du véhicule électrique ;
- Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge pour les voitures particulières, utilitaires et les poids-lourds par des mesures fiscales (crédit d'impôt borne de recharge) et extra-budgétaires (soutien au programme CEE Advenir).





V. FAIRE DE LA RECHARGE UN PILIER DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : ÉLECTRIFIONS LA FRANCE

Maintenir un accès équitable aux bornes de recharge partout sur le territoire

Le développement de la mobilité électrique ne pourra réussir que si chaque Français, chaque entreprise et chaque territoire **disposent d'un accès simple, fiable et abordable à la recharge**. Après avoir déployé l'un des réseaux les plus développés d'Europe, la France doit désormais garantir un véritable droit à la recharge sur l'ensemble du territoire.

En 2026, la France se situe au 3e rang européen, derrière les Pays-Bas et l'Allemagne, avec plus de 200 000 points de recharge ouverts au public. Cette dynamique, portée par l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs privés, a permis de structurer progressivement un réseau national performant. L'objectif est d'atteindre 400 000 points de recharge ouverts au public d'ici à 2030.

Cet avantage est un véritable facteur d'attractivité économique. Pour les industriels, les entreprises ou les particuliers, la disponibilité d'une infrastructure de recharge performante devient progressivement **un critère de compétitivité et d'implantation**. Préserver cette avance est donc un enjeu économique autant que climatique.

Si la recharge s'effectue majoritairement au domicile et sur le lieu de travail, et que les progrès en matière d'autonomie des véhicules facilitent leur adoption au quotidien, un réseau de points de recharge ouverts au public suffisamment maillé reste **indispensable pour renforcer la confiance des utilisateurs et accompagner tous les usages**. La priorité est désormais de garantir une **couverture adaptée aux réalités des territoires**, en répondant aux besoins spécifiques des zones rurales, urbaines, périurbaines (où les résidents ne disposent pas de parc de stationnement), tout en veillant à un déploiement efficace des infrastructures.

Au même titre que les réseaux de télécommunications ou les infrastructures énergétiques, les réseaux de recharge constituent désormais une **infrastructure stratégique**. Ils conditionnent la capacité des ménages, des entreprises et des territoires à réussir leur transition énergétique. La question n'est donc plus de savoir s'il faut déployer des bornes, mais de garantir un accès facilité à la recharge sur l'ensemble du territoire.

Cette ambition doit d'abord **intégrer pleinement le défi du résidentiel collectif**. Près d'un Français sur deux vit dans un habitat collectif, où l'accès à la recharge reste encore plus complexe.

Aujourd'hui seuls **7 % des immeubles collectifs disposent d'une infrastructure collective de recharge**.

Le développement des solutions dans les copropriétés, les logements sociaux et les parkings partagés constitue donc une **condition essentielle pour permettre à tous les ménages de prendre part à la transition électrique**.

Ensuite, **cette ambition doit s'étendre aux usages professionnels et au transport de marchandises**.

Avec 300 000 poids lourds en circulation, dont 1,5% du parc électrifié, la France est déjà doté de 65 stations de recharge exclusivement destinées aux poids-lourds. L'électrification progressive des véhicules utilitaires et des poids lourds doit nécessiter une intensification dans le déploiement d'un réseau de recharge à haute puissance adapté aux contraintes des entreprises et des transporteurs.

La couverture des grands corridors logistiques, des plateformes de transport et des zones d'activité sera déterminante pour accompagner cette transformation, renforcer la compétitivité des acteurs économiques et garantir que la transition vers la mobilité électrique bénéficie à l'ensemble des territoires.

Première destination touristique mondiale, la France, fait également face à un important afflux touristique pendant les vacances hivernale et estivale, dont une part croissante de visiteurs européens effectue désormais leurs trajets en véhicule électrique. Cette concentration saisonnière pose un véritable défi en infrastructures de recharge dans les zones touristiques, tels que les stations balnéaires, les massifs montagneux ainsi que les territoires ruraux. Pour répondre à ces besoins, le renforcement du maillage en infrastructure de recharge dans les zones touristiques est également indispensable.

Enfin, au-delà de sa disponibilité physique, **la qualité du réseau de recharge constitue un facteur déterminant de confiance pour les utilisateurs**. La simplicité d'accès, la fiabilité des infrastructures, la transparence des prix et la facilité de paiement sont désormais aussi importantes que le nombre de bornes installées. L'enjeu des prochaines années sera donc autant qualitatif que quantitatif.

Après avoir garanti l'accès à l'électricité et au très haut débit, la France doit désormais garantir un accès simple et fiable à la recharge sur l'ensemble de son territoire.

NOS PROPOSITIONS POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT :

- Lancer un Plan Recharge 2035 pour poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge dans les zones les moins couvertes et où des besoins ont été identifiés, en habitat collectif et pour les véhicules lourds, en fixant des engagements de délais et de qualité de service partagés par l'ensemble des acteurs de la filière, avec l'appui des pouvoirs publics ;
- Garantir un accès universel à la recharge, quel que soit le lieu de résidence, en faisant de la recharge un service essentiel ;
- Équiper 100% des immeubles collectifs d'une solution de recharge d'ici à 2035 ;
- Garantir un accès à la recharge de très haute puissance pour les acteurs économiques du transport de personnes et de marchandises longue distance, et de la location courte durée ;
- Octroyer aux stations de recharge le statut d'infrastructure stratégique nationale, pour accélérer l'implantation des infrastructures, faciliter l'octroi des permis et leur raccordement électrique.





Avere-France
www.avere-france.org
communication@avere-france.org



Avere-France
www.avere-france.org
communication@avere-france.org