

[Plan Electrification]

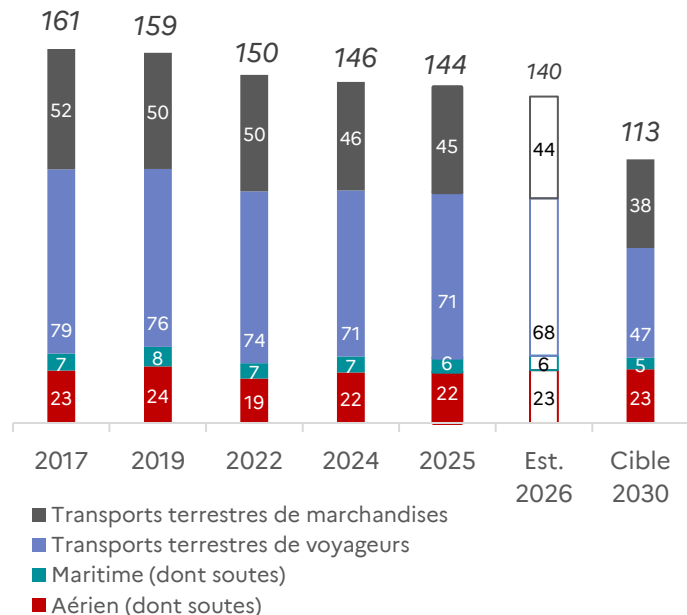
Etat d'avancement de l'électrification des véhicules comme levier de souveraineté et de décarbonation

Octobre 2026

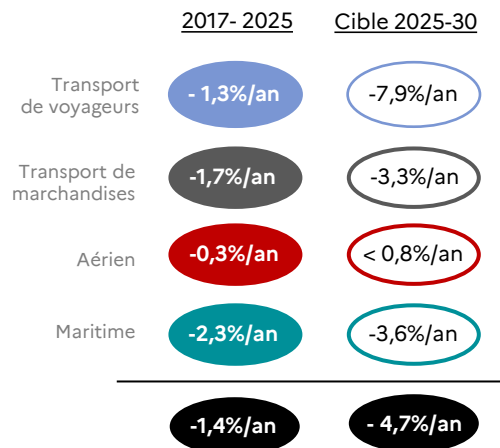
Etat des lieux des émissions du secteur des transports

La décarbonation du secteur des transports accuse un retard significatif par rapport aux objectifs fixés pour 2030

Emissions de GES du secteur des transports
(MtCO₂e, CITEPA-SECTEN, baromètre mensuel)



Rythme annuel moyen de décarbonation :
réalisé et nécessaire pour l'atteinte des cibles



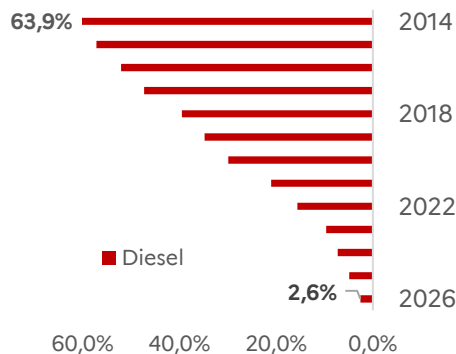
Le secteur des transports reste le **premier émetteur de GES en France (34 % des émissions nationales)**, à un niveau quasi identique à celui de 1990 malgré une baisse de 8,8 % entre 2017 et 2025.

Le rythme actuel est insuffisant : la SNBC 3 exige une baisse de l'ordre de -4,7%/an pour atteindre 113 MtCO₂e en 2030, soit plus de **trois fois le rythme depuis 2017**.

Le plan d'électrification d'avril 2026 constitue une réponse à ce retard. Il vise à sécuriser une **équation économique favorable pour l'ensemble des véhicules routiers**.

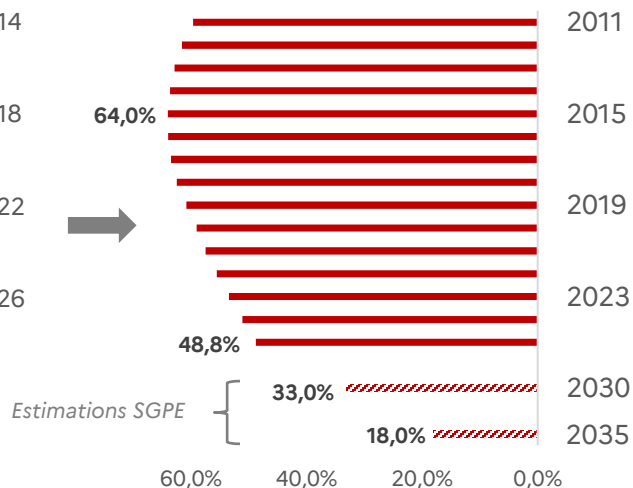
Le renforcement des normes d'émission de polluants et la sortie du diesel au sein des voitures neuves ont permis de réduire les émissions de NO_x

Part du diesel dans les voitures neuves

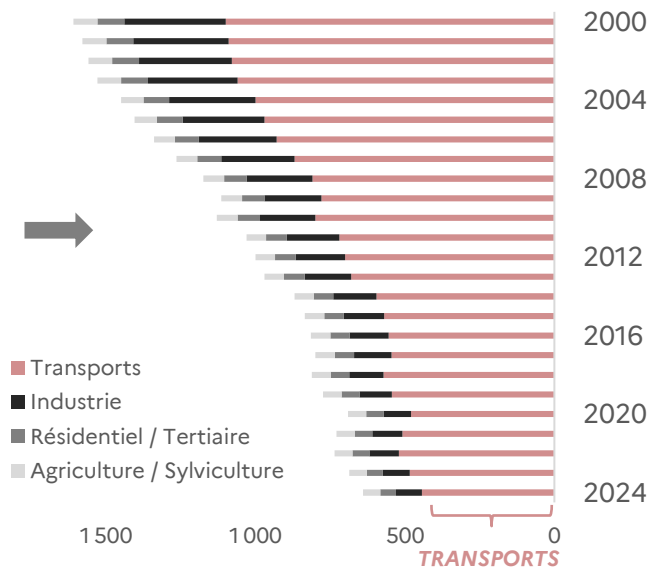


En 12 ans, la part de marché des véhicules diesel neufs en France est passée de 64% à 2,5%.

Part du diesel dans le parc roulant de voiture



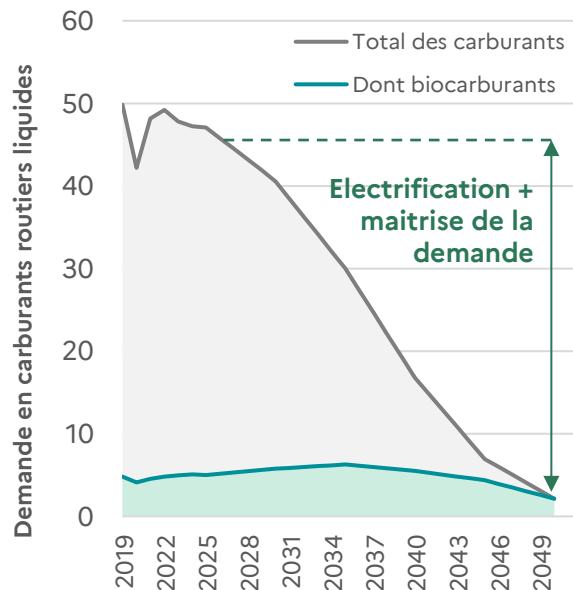
Emissions de NO_x tous secteurs (en kt/an)



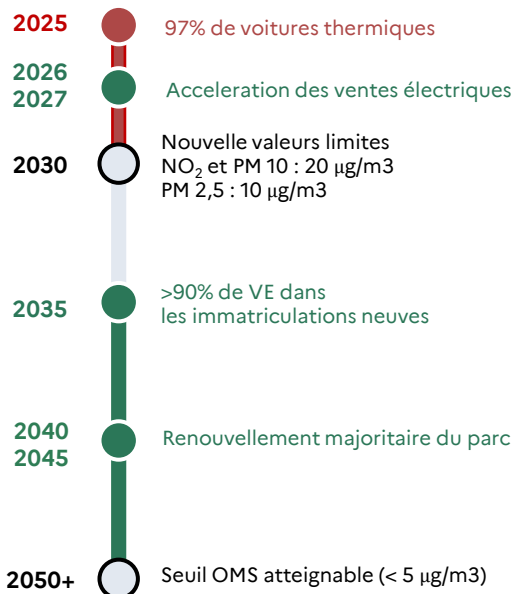
En 25 ans, les émissions de NO_x (oxydes d'azote) ont été réduites de 60% sur tout le territoire hexagonal, contribuant à une meilleure qualité de l'air

L'électrification est indissociable des objectifs de décarbonation, d'amélioration de la qualité de l'air et de souveraineté énergétique

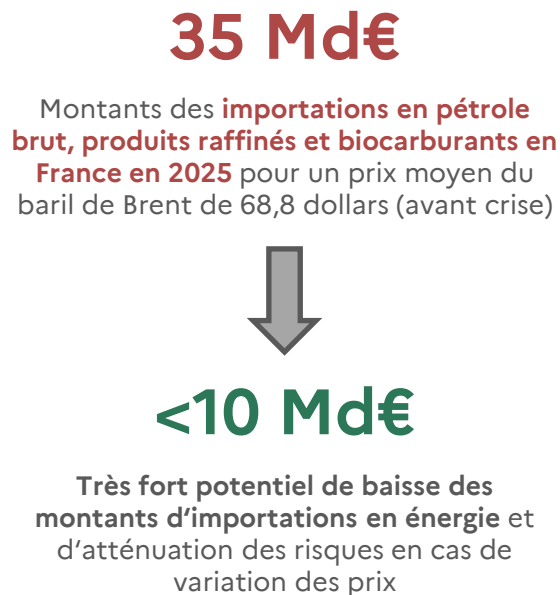
1) Baisse des carburants consommés



2) Amélioration de la qualité de l'air



3) Balance commerciale renforcée

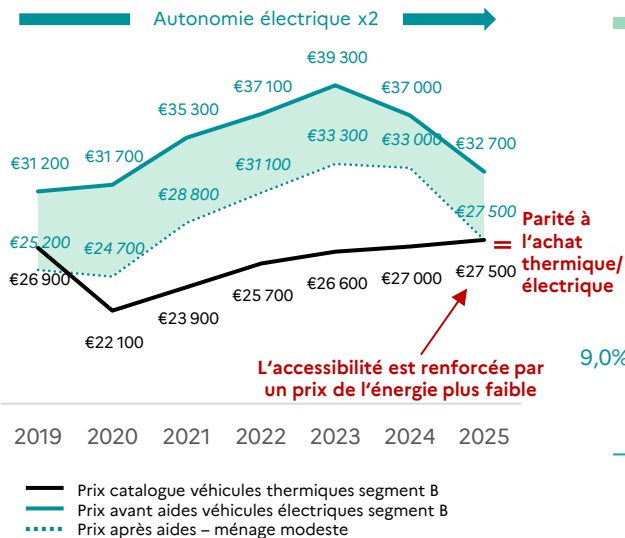


L'électrification des transports progresses en France

L'électrification s'impose à tous les véhicules en 2026, auprès des ménages comme des entreprises, grâce à son équation économique favorable

Pour les ménages, l'électrique neuf au prix du thermique grâce aux aides à l'achat

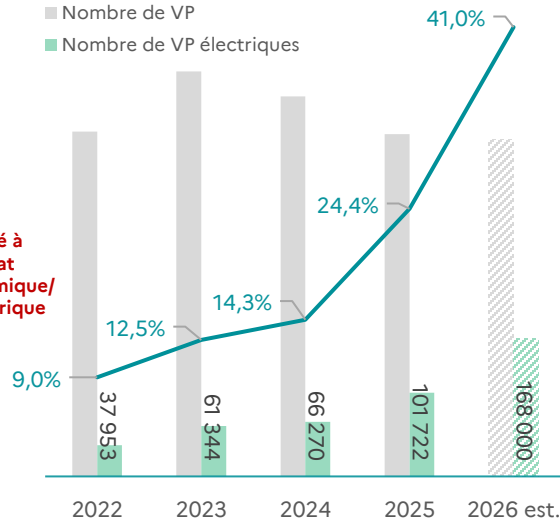
Prix moyen à l'achat d'une voiture de segment B électrique (avec aide écoscore + cellules UE) vs thermique



Les entreprises restructurent leur flotte et achètent massivement électrique

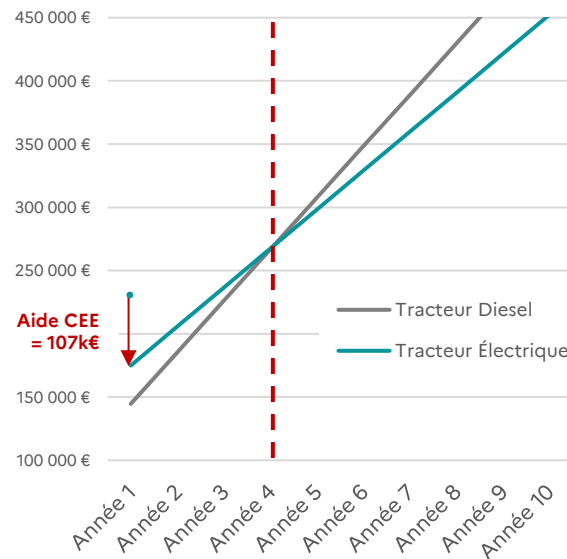
Objectif loi LOM : 50% en 2030

■ Nombre de VP
 ■ Nombre de VP électriques

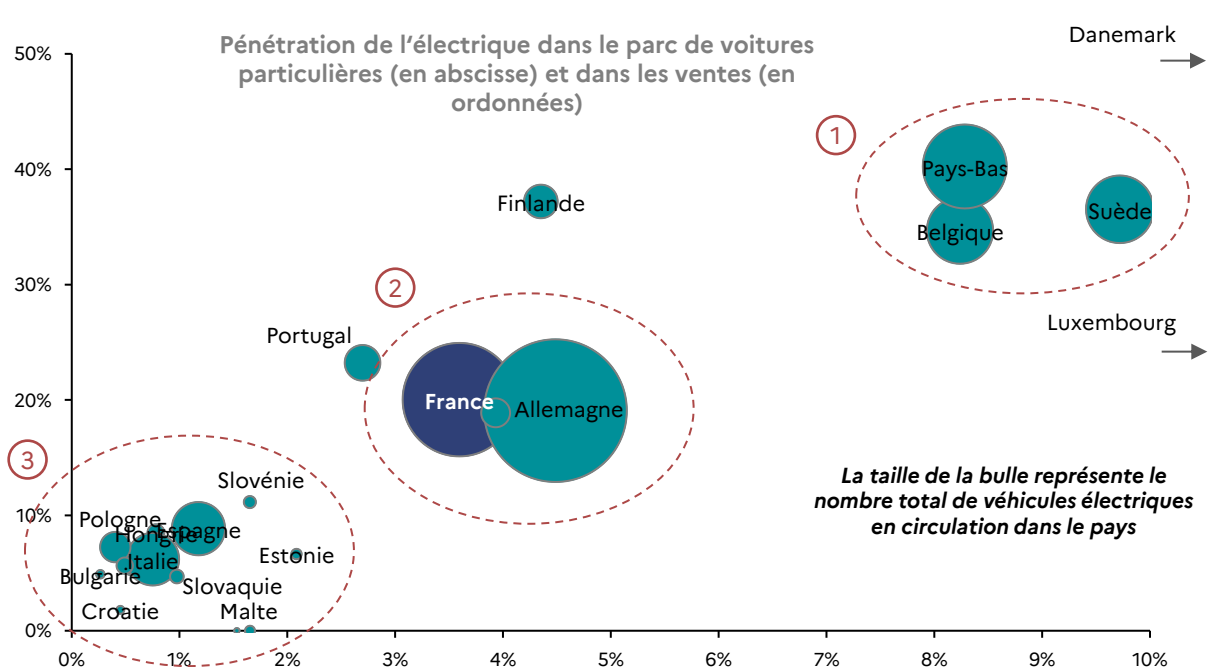


Le poids lourd électrique en moyenne plus compétitif que le diesel dès 4 ans d'usage

Coût complet moyen comparé entre deux tracteurs routiers roulant 90 000 km par an



La France et l'Allemagne sont les deux poumons du marché automobile en Europe et tout particulièrement concernant les véhicules électriques

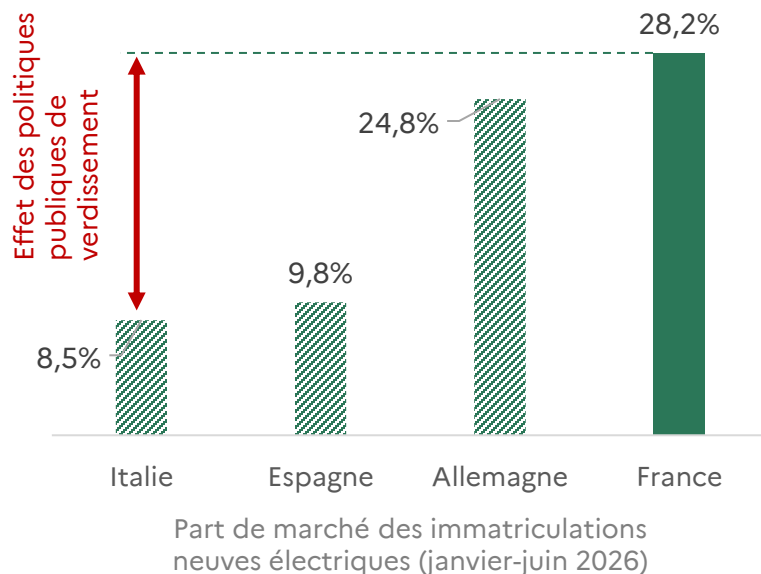


L'analyse de l'électrification des véhicules au sein de l'Union Européenne fait apparaître 3 typologies d'Etat membre :

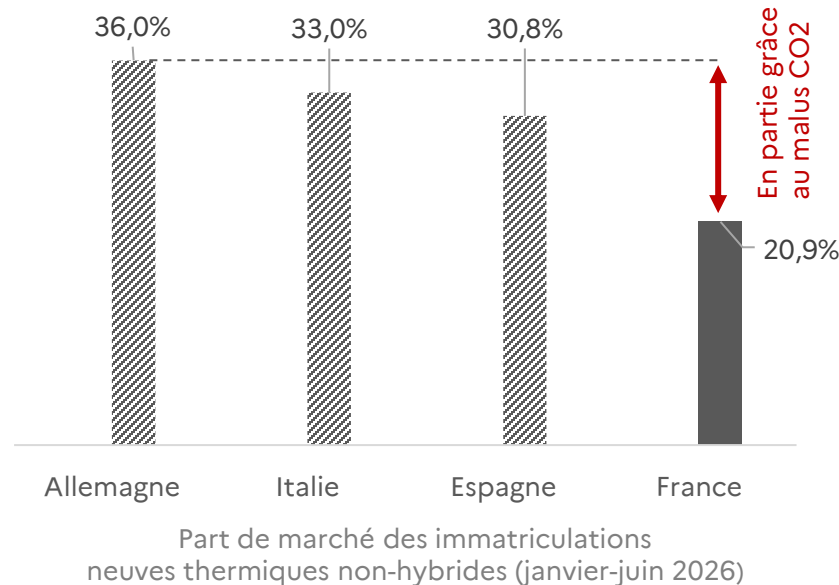
- 1) Les **précurseurs** possédant déjà autour de **10% de leur parc roulant électrique** mais des tailles de parc relativement modestes.
- 2) La **France et l'Allemagne** : les **2 plus gros marchés de véhicules neufs** en Europe et dont les **politiques publiques sont déterminantes pour l'électrification et l'atteinte des normes CO2 européennes** sur les émissions de CO2 des véhicules.
- 3) Un **groupe de pays membres** dont la mobilité repose surtout sur les **véhicules d'occasion** et dont les **ventes de voitures neuves électriques sont plus faibles**. Ces Etats peuvent présenter une moindre avancée en termes d'infrastructure de recharge.

La France présente le plus fort taux d'électrification des ventes début 2026 et la plus faible part de marché pour les voitures thermiques

La France est leader dans l'électrification des voitures neuves par rapport à ses voisins directs européens

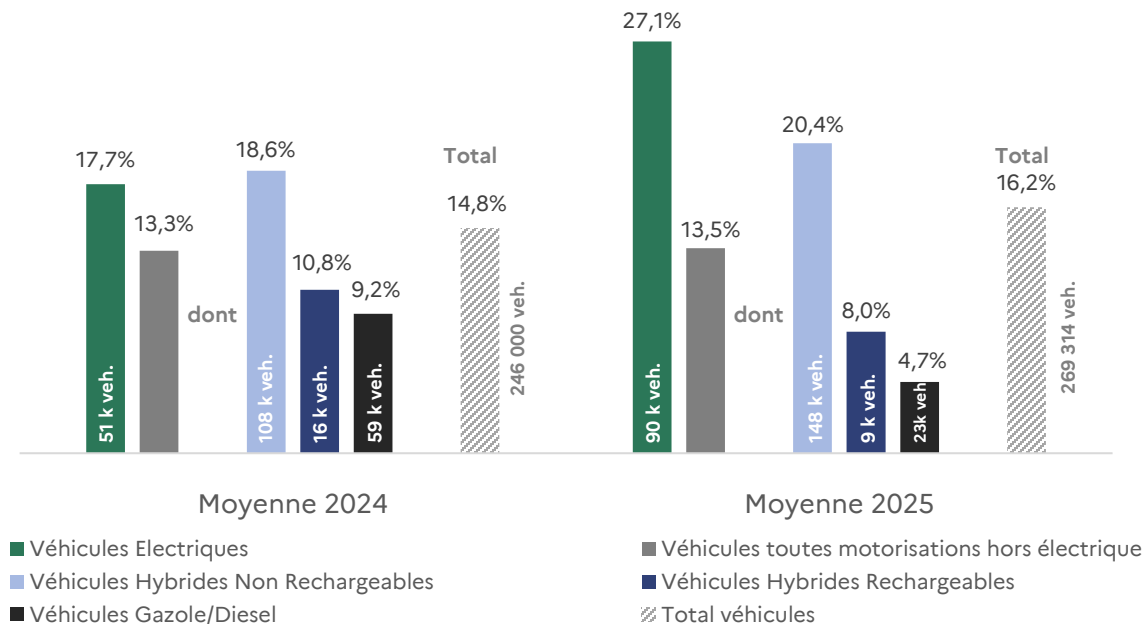


Tout en étant également aux avant-postes sur la sortie des voitures thermiques non-hybrides



L'électrification des véhicules particuliers est un très fort levier de réindustrialisation en France depuis début 2025

Part du Made in France dans les immatriculations de voitures neuves en France par motorisation



La part du Made in France dans les immatriculations reste structurellement faible, à environ 16 % en moyenne toutes motorisations confondues.

Le véhicule électrique à batterie fait exception, avec une part de fabrication domestique deux fois supérieure à la moyenne de toutes les autres motorisations en 2025.

L'électrification constitue ainsi un levier de réindustrialisation, sous réserve de sécuriser la filière batterie sur le territoire.

L'électrique est la solution la plus économique en 2026 pour les flottes d'entreprises sur tous les segments de véhicules

TCO Peugeot 208 électrique vs hybride
en LLD 48 mois / 100 000 km

Poste	208 hybride	208 électrique	Écart
Loyer financier mensuel (x12)	3 720 €	4 668 €	+948 €
Entretien + pneumatiques (x 12)	1 020 €	720 €	-300 €
Assurance (x 12)	1 020 €	1 020 €	
Location & entretien	5 760 €	6 408 €	+648 €
Carburant / recharge (net TVA) (x 12)	1 731 €	987 €	-744 €
Énergie	1 731 €	987 €	-744 €
TVS annuelle	221 €	0 €	-221 €
Taxe carbone annuelle	100 €	0 €	-100 €
Amortissements non déductibles	568 €	0 €	-568 €
Fiscalité entreprise	889 €	0 €	-889 €
TCO ANNUEL (hors AEN)	7 360 €	6 376 €	-984 € soit -13,4%
Charges patronales sur AEN	2 259 €	433 €	-1 826 € soit -80,8%
TCO ANNUEL EMPLOYEUR	9 618 €	6 808 €	-2 810 € soit -29,2 %
(dont impact AEN collaborateur)	2 610 €	500 €	-2 110 € soit -80,8 %

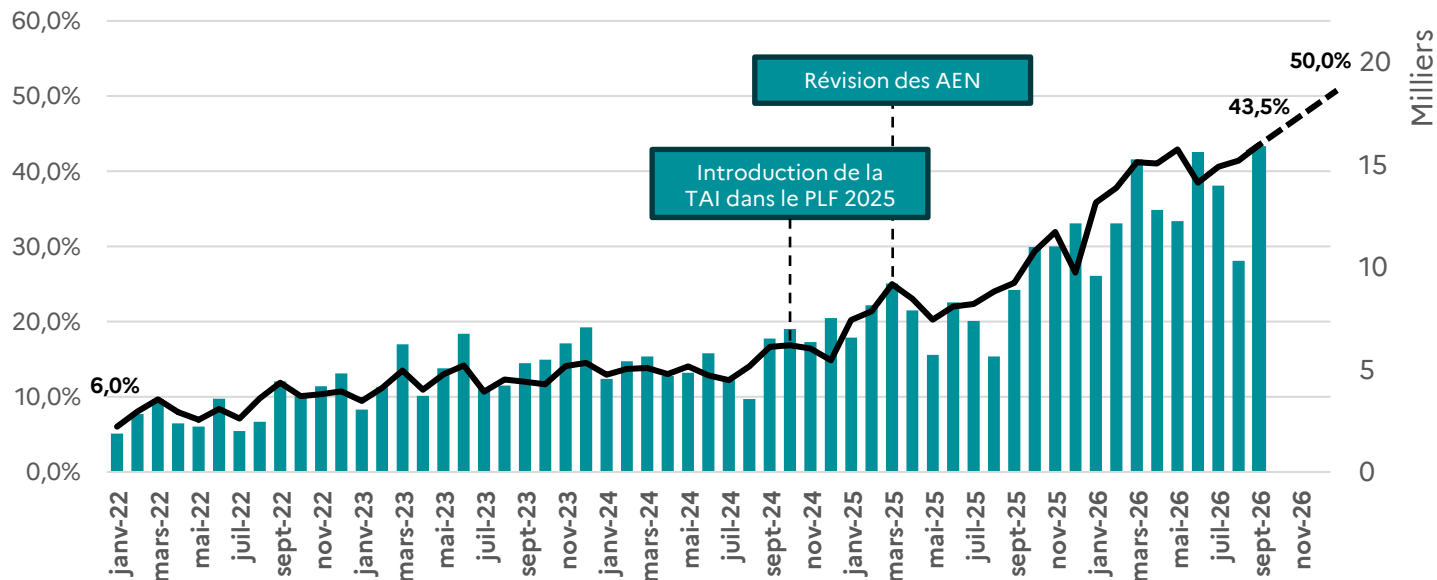


« La motorisation électrique coûte, certes plus cher en mensualité mais compense largement sur les coûts d'énergie, la fiscalité et les AEN »

- Le TCO annuel d'une Peugeot 208 électrique **s'élève à 6 375 €, contre 7 360 € pour la version hybride.**
- Soit un écart de **13,4 %** en faveur de l'électrique (hors crise énergétique sur les carburants).
- L'écart se creuse encore plus avec l'intégration des avantages en nature.

Les mesures fiscales incitatives récentes ont permis une électrification significative des flottes d'entreprise, au bénéfice de leur compétitivité

Immatriculations de VP électriques



« En termes de commandes, nous sommes quasiment à 50% d'électriques maintenant »

Gilles Maureau,
directeur général adjoint
d'Ayvens France,

Le 08/04/2026 via les Echos

Un plan d'électrification inédit et ambitieux pour le secteur des transports

Le plan d'électrification des transports est un « paquet » de mesures inédit pour débloquent de nouveaux potentiels d'électrification



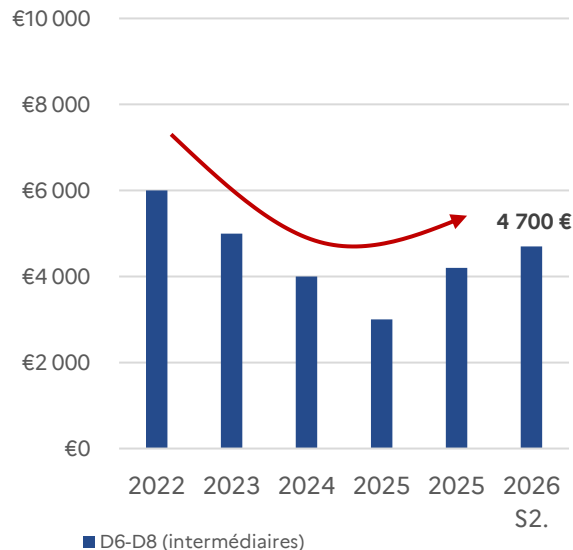
Electricité à 95%
décarbonée en France

>25 mesures concrètes
de l'Etat pour accélérer

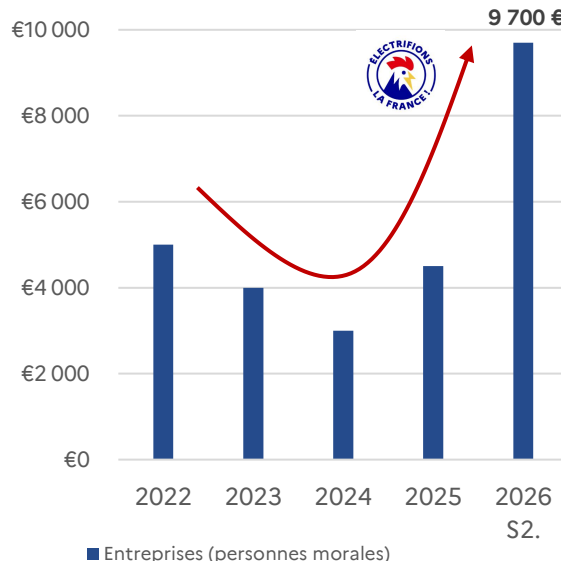
Mesures	Avant plan	Après plan
Voitures		
<u>Ménages modestes</u>	/	Leasing social 3 ^{ème} édition + 50 k véhicules
<u>Aides à domicile</u>	/	2000 € d'aides pour VE d'occasion
<u>« gros rouleur » D6-D8</u>	5500 € d'aide	7700 € d'aide
<u>taxi</u>	/	5500 € d'aide
Camionnettes	5 000 € d'aide	10 000 € d'aide
Poids lourds	62 000 € d'aide	107 000 € d'aide
Autobus	105 000 € d'aide	132 000 € d'aide
Autocars	82 000 € d'aide	123 000 € d'aide
Navires de pêche	/	Soutien à l'électrification de 500 navires d'ici 2030
Déploiement IRVE	/	x5 sur les grands axes d'ici 2035 (30 000 points, 900 aires)
Financement IRVE		Réabondement programme Advenir : +400 millions d'€
Territorialisation d'électrification	/	Programme inédit de 109 territoires pilotes

Le plan électrification marque une rupture à la hausse dans le soutien à l'achat de tous les véhicules routiers électriques neufs

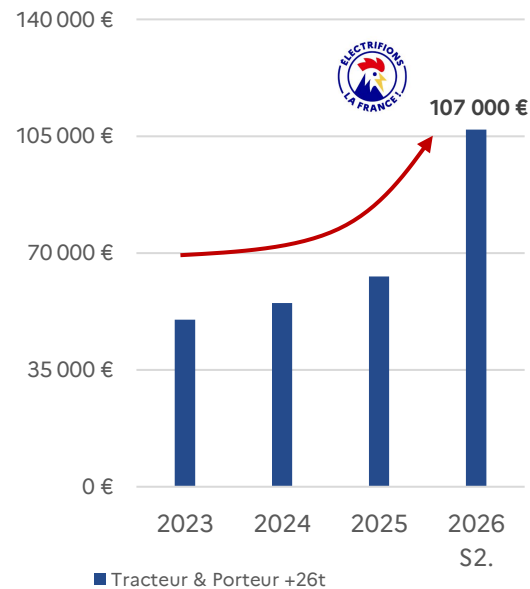
Evolution du soutien à l'achat pour les ménages des déciles D6 à D8



Evolution du soutien à l'achat pour un VUL (camionnette) électrique de grande taille

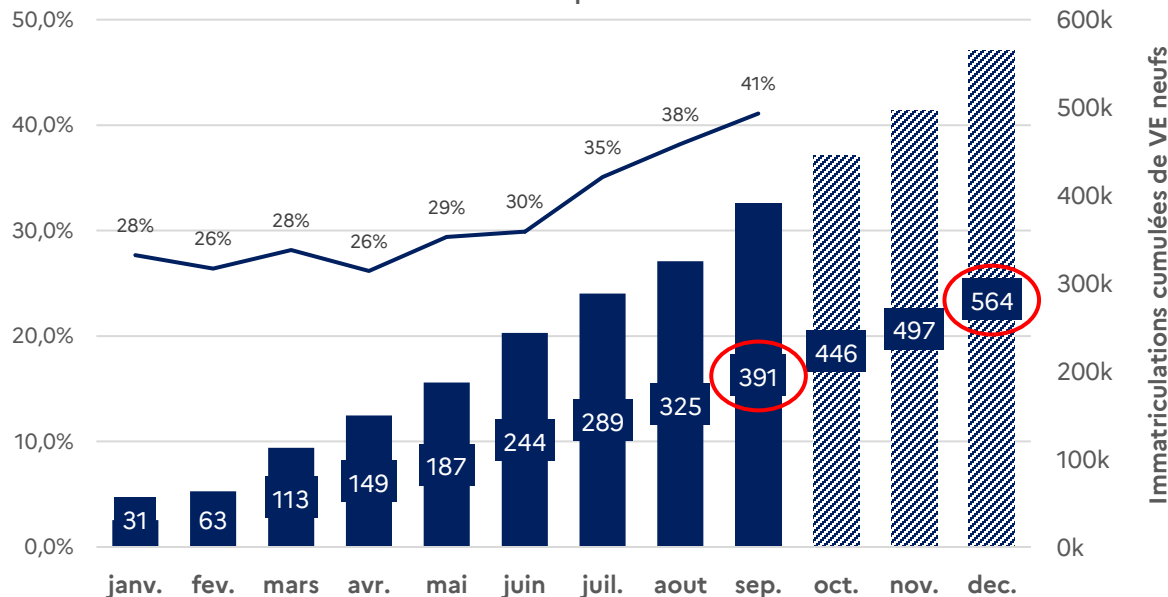


Evolution du soutien à l'achat pour un tracteur routier électrique pour poids lourd



Pour la première fois en France, > 1/2 million de véhicules électriques neufs seront immatriculés en une année, soit +70% vs 2025

Immatriculations cumulées et part de marché de voitures particulières électriques en 2026



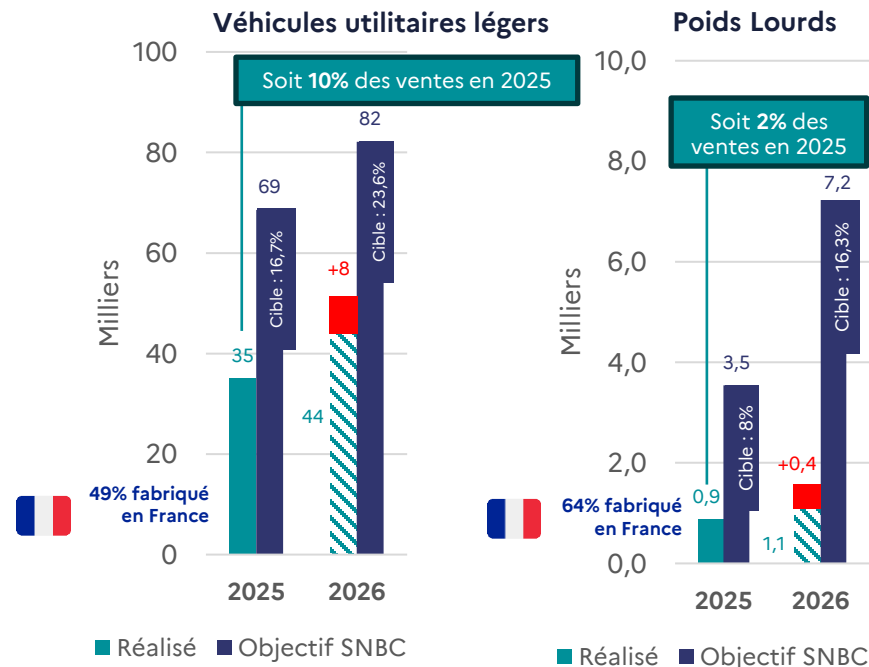
Les immatriculations de voitures électriques à fin août 2026 atteignent déjà le volume total écoulé sur toute l'année 2025 (325k unités).

La dynamique engagée va permettre d'immatriculer plus de **560k voitures électriques sur toute l'année 2026** pour une part de marché totale proche de la cible SNBC de 34%.

La vente des voitures électriques en 2026 permet d'effacer la consommation de 500 millions de litres de carburant, soit >1% de la consommation nationale.

L'électrification du transport de marchandises est désormais une réalité, à accélérer via une visibilité accrue

Transport de marchandises : le plan électrification permet de rattraper une partie du retard observé et de pérenniser la tendance à l'électrification

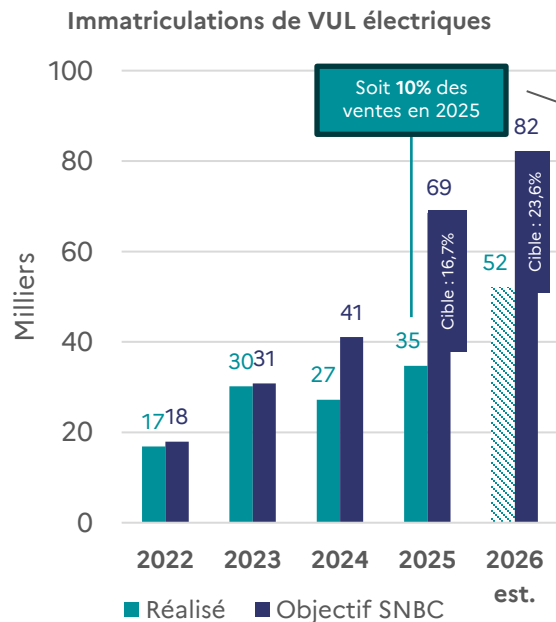


L'électrification du transport de marchandises est désormais une réalité tangible : en 2025, 35 000 véhicules utilitaires légers et 900 poids lourds électriques ont été immatriculés, soit respectivement 10 % et 2 % des ventes du segment. Cette dynamique demeure toutefois en deçà des objectifs fixés par la Stratégie nationale bas-carbone.

Le plan d'électrification renforce fortement les aides aux flottes professionnelles, avec un effet attendu de +8 000 VUL et +400 PL sur le second semestre au minimum. Au-delà de ce rattrapage, il sécurise une trajectoire ambitieuse (70 000 VUL et 4 000 PL en 2027) via un soutien public durable.

L'effet attendu du plan électrification sur le S2 2026 se traduit par l'augmentation des immatriculations annuelles **en rouge**

VUL : le plan d'électrification d'avril 2026 entend corriger les freins tout en donnant un signal de long terme à la filière



Adéquation aux usages



Autonomie VUL en 2026 :
250 à 300 km en conditions réelles

Les routines d'usage des artisans et entreprises – très souvent inférieures à 250 km/jour – doivent permettre une électrification des ventes supérieure aux 10% observés.

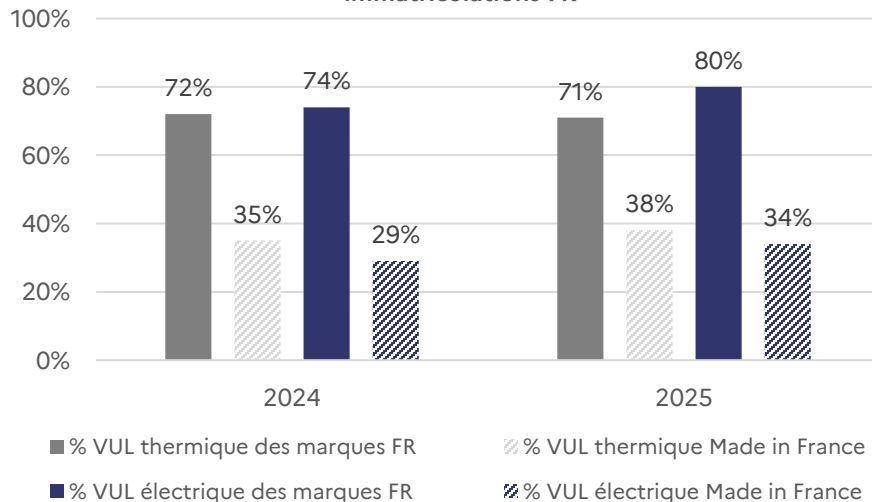
En portant le bonus à 9 500 € et en fixant un cap de 50 % de VUL électriques vendus en 2030, le plan d'avril 2026 adresse un signal de long terme à la filière. La bascule engagée pourra ainsi s'installer durablement.

Le retard à l'électrification des VUL tient aujourd'hui moins à l'offre qu'à des freins d'adoption : méconnaissance des modèles et de leurs performances, enjeux d'adaptation des infrastructures, conduite du changement au sein des entreprises, charge utile, etc. Ceci alors même que l'enjeu du coût total de possession par rapport au diesel est favorable à l'électrique.

Estimation SGPE des tendances marchés en 2026 sans mesure additionnelle, a fortiori sans plan d'électrification

VUL : une offre industrielle française solide, portée par un renouvellement en cours de l'ensemble des gammes Renault et Stellantis

Part de marché des marques françaises (et assimilées) ainsi que de la production Made in France dans les immatriculations FR



80% du marché VUL électrique porté par l'offre française

34% des VUL électriques immatriculés sont « Made in France »



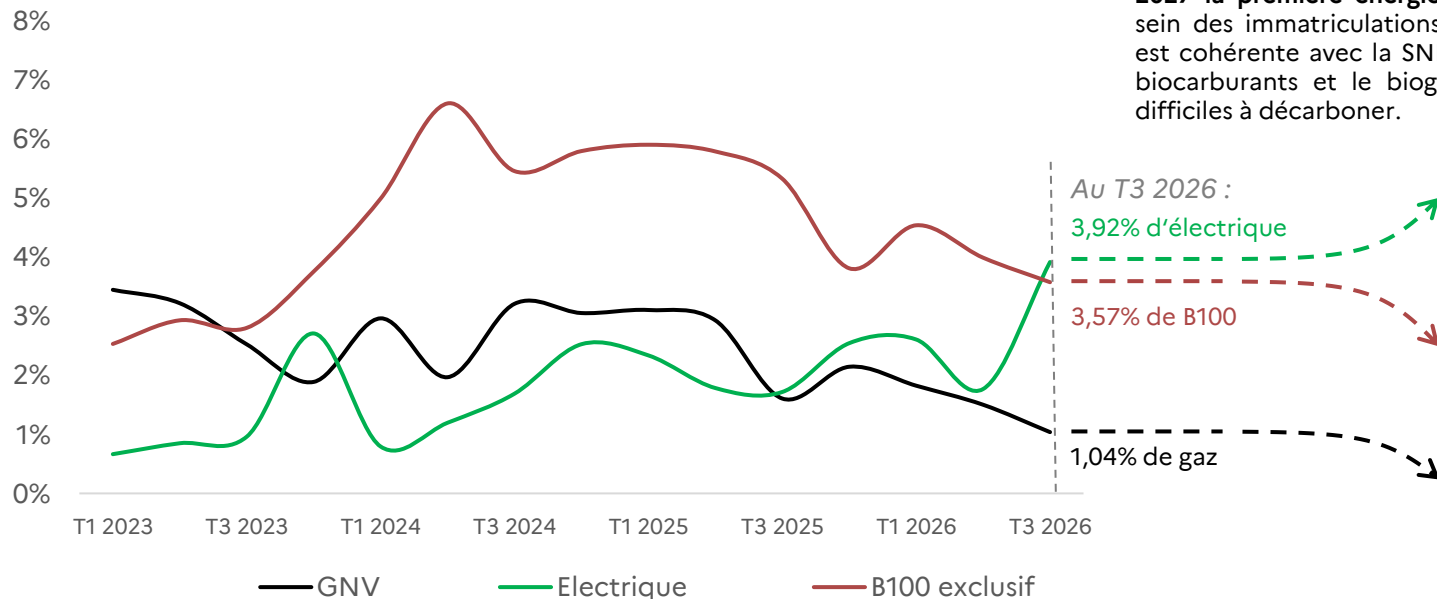
Le master E-tech 87kWh présente une autonomie réelle en charge de 300km.

En 2025 à date, la part de VUL made in France est relativement indifférenciée entre les motorisations thermiques et électriques. La montée en cadence du Master E-tech en 2026 devrait sécuriser la part de Made in France électrique. Tout autant que l'arrivée du Traffic en 2027.

Les marques suivantes sont considérées comme offre française (marque FR et/ou véhicule MiF) : Renault, Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, Dacia, Toyota (base commune Stellantis)

Au T3 2026, les immatriculations de poids lourds électriques dépassent pour la première fois celles au gaz et au B100 « exclusif »

Part de marché des immatriculations neuves de poids-lourds par énergie



En 2026, le **poids lourds électrique** connaît une croissance significative, il devrait constituer **courant 2027 la première énergie alternative au diesel** au sein des immatriculations neuves. Cette tendance est cohérente avec la SNBC, qui vise à réserver les biocarburants et le biogaz pour des usages plus difficiles à décarboner.

Au T3 2026 :

3,92% d'électrique

3,57% de B100

1,04% de gaz

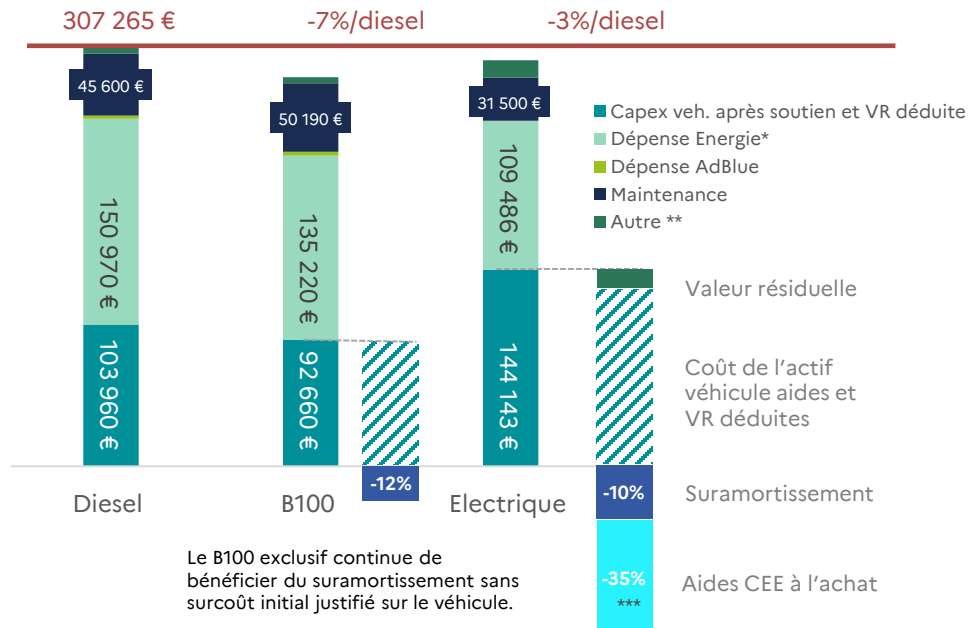
Les ventes de poids lourds au gaz sont en chute.

La SNBC prévoit 1% d'immatriculation neuve en 2030 et 0% en 2035.

Tracteurs routiers : les aides supplémentaires rendent l'électrique de plus en plus compétitif vis-à-vis du diesel

TCO pour un tracteur routier à usage longue distance et iso-charge utile par rapport à l'alternative B100 ou B7, sur 5 ans d'usage

Le tracteur routier électrique : un TCO désormais compétitif



- Les aides CEE atteignent désormais **107 000 €** et rendent le TCO compétitif face au diesel pour les tracteurs routiers électriques.
- Dans un contexte de hausse des prix des énergies fossiles, cet avantage économique est amené à se renforcer.
- À cela s'ajoutent **les co-bénéfices non monétarisés** : réduction des émissions de polluants locaux, amélioration du confort de conduite et réduction des vibrations pour les conducteurs.

* Prix unitaire moyen de l'énergie HTVA : 1,24€/L de diesel ; 1,08€/L de B100 et 0,143€/kWh (hypothèse SGPE)

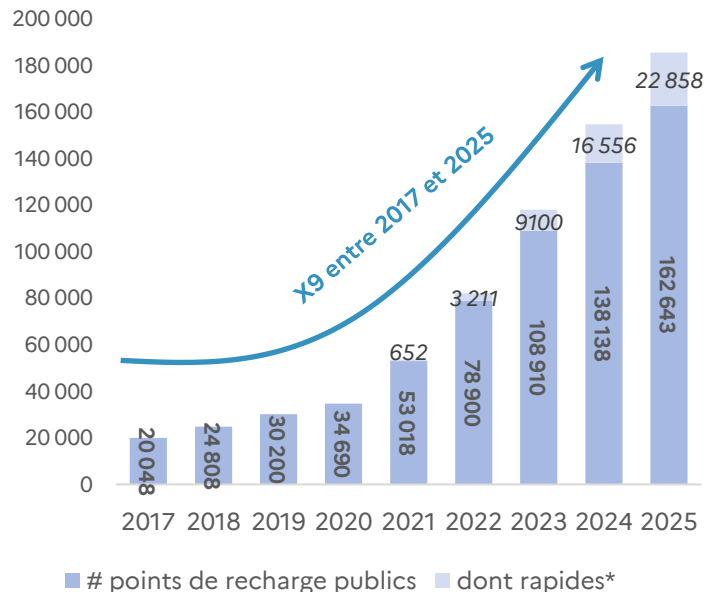
** Comprend l'infrastructure d'avitaillement, advenir, la taxe à l'essieu et le certificat d'immatriculation.

*** Pourcentages exprimés en part du prix d'achat du tracteur électrique (hors aides). Les aides (suramortissement et CEE) réduisent le coût d'acquisition de 45 %, soit ≈ 138k€.

Focus sur les enjeux propres aux infrastructures de recharge

Le nombre de bornes de recharge est en forte progression, l'indicateur de demain tient davantage à la puissance cumulée installée en France

Points de recharge publics en France



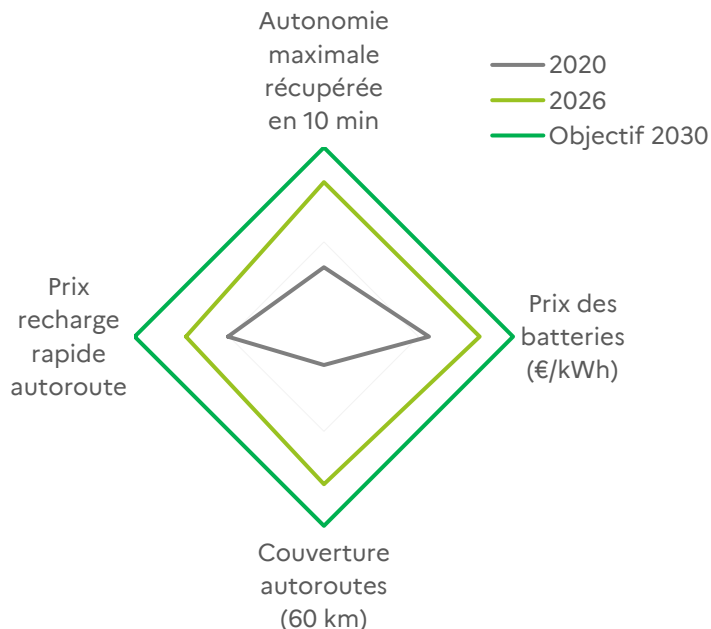
*Points de recharge dont la puissance est supérieure ou égale à 150 kW

Avec plus de 200 000 points de recharge ouverts au public en septembre 2026, la France dispose du 3e réseau européen derrière les Pays-Bas et l'Allemagne. La progression est spectaculaire (le nombre de point de charge a été multiplié par 10 en 10 ans) surtout pour les bornes rapides, qui dépassent aujourd'hui les 27 000 unités.

Parc de points de recharge	01/08/2022	01/08/2026
Puissance nominale moyenne des points de recharge AC Recharge en voirie généralement de 7 à 22 kW	17,5 kW	18,8 kW
Puissance nominale moyenne des points de recharge DC Recharge en itinérance ou en sur des parkings de commerces	115,3 kW	179,1 kW
Puissance nominale moyenne des points de recharge	26,2 kW	60,2 kW

Le déploiement des bornes de recharge s'orientent depuis peu vers une priorisation à l'augmentation des puissances moyennes unitaires en vue de répondre aux besoins renforcés de recharge (très) rapide, permettant également d'assurer une meilleure rotation des véhicules par point de recharge tout en limitant l'emprise foncière.

La vitesse de recharge n'est plus une limite, il est aujourd'hui possible de récupérer jusqu'à 400 km d'autonomie en 10 min sur une borne rapide



- **Prix des batteries.** À 99 \$/kWh pour les packs BEV en 2025 (BNEF, déc. 2025), le seuil des 100 \$/kWh est franchi pour la deuxième année consécutive, contre 126 \$/kWh pour les packs BEV en 2020 (la moyenne globale tous segments était de 137 \$/kWh).
- **Autonomie récupérée en 10 min.** Les bornes jusqu'à 600 kW permettent de récupérer en 2026 jusqu'à 400km en 10 minutes, contre 220 km en 2020 dans les meilleurs cas. L'hétérogénéité de performance entre véhicule est aujourd'hui l'enjeu principal.
- **Prix recharge rapide autoroute.** De 0,79 €/kWh sans abonnement (tarif IONITY dès 2020) à 0,49 - 0,59 €/kWh en 2025. Avec abonnement, les tarifs sont plus attractifs : 0,29–0,39 €/kWh (Electra, IONITY). L'année 2026 voit les prix poursuivre leur baisse.
- **Couverture autoroutes.** La France a atteint 100 % des aires de service équipées dès mi-2023 – en avance sur cet objectif fixé à 2025. Fin 2025, le réseau comptait plus de 4 600 points de charge rapide, soit une borne tous les 50 - 60 km en moyenne (ASFA*).

Défis restant à relever

Alors que la demande en voiture particulière électrique explose, de nouveaux enjeux doivent être adressés pour conserver la dynamique



Enjeux industriels

- 1 Gigaactories de batteries européennes**
Poursuivre la montée en cadence, déclencher de nouveaux contrats
- 2 Maîtrise technologique**
Rattraper l'excellence sur la maîtrise de l'outil industriel batterie
- 3 Chaîne de valeur renforcée et résiliente**
Montée en puissance sur le raffinage en UE et le traitement des déchets batterie
- 4 Des véhicules électriques réparables**
Concevoir un score de réparabilité des véhicules électriques
- 5 Bâtir une économie circulaire**
Ex : esquisser les standards métiers et organisationnels concernant l'acier recyclé



Enjeux de financement

- 1 Renforcement des réseaux électriques**
Adaptation au changement climatique, modernisation, risque cyber, etc.
- 2 Qualité de service des IRVE**
Interopérabilité, supervision, remontée des données, disponibilité, etc.
- 3 Transparence tarifaire des IRVE**
Rendre lisible les tarifs en itinérance : prix au kWh affiché, paiement ad hoc
- 4 Recharge privée**
Flexibilité et mutualisation de la recharge (ménages et entreprises)
- 5 Habitat collectif**
Accélération de l'équipement des copropriétés et bailleurs sociaux



Enjeux politiques

- 1 Maintien de l'ambition climatique**
Assurer la visibilité aux industriels et amortir les investissements consentis
- 2 Transition du modèle fiscal**
Penser un modèle fiscal juste dans un contexte de décarbonation accélérée
- 3 Dimensionnement des véhicules**
Politiques publiques en faveur de véhicules plus légers et plus efficaces
- 4 Des véhicules électriques partagés**
Optimiser le taux d'usage des VE avec des solutions de mobilités abordables
- 5 Métiers, formations et compétences**
Investir dans les enseignements de demain en lien avec l'électrification

L'électrification des poids lourds, camionnettes et autocars doit être soutenue dans la durée, des freins opérationnels restent à lever



Enjeux réglementaires

1

Maintien de l'ambition climatique

Maintenir l'ambition climatique dans la revue des normes CO2 en 2027

2

Définir une trajectoire donneur d'ordre

Inciter à l'électrification sur l'ensemble de la chaîne de valeur du TRM

3

Directive poids et dimension

Arriver à un accord en vue de modalités favorables aux PL électriques

4

Charge utile des VUL électriques

Simplifier les restrictions de conduite de VUL avec dérogation de poids

5

Transport de matière dangereuse

Rappeler les règles 2025 de facilitation définies au niveau ONU



Enjeux de financement

1

Visibilité sur le soutien à l'électrification

Assurer un TCO toujours favorable à l'électrique sur le moyen et long termes

2

Capacité d'emprunt des TPE/PME

Concevoir des architectures de financement pour les actifs verts

3

Coût de l'électricité

Assurer une compétitivité de l'énergie électrique via la fiscalité

4

Valeur résiduelle des véhicules

Dérisquer les nouvelles technologies propres aux poids lourds électriques

5

Déployer des IRVE en itinérance

Dérisquer les premiers investissements en sous-fréquentation potentielle



Enjeux d'exploitation

1

Péages modulés sur autoroute

Donner de la visibilité long termes via la tarification du réseau autoroutier

2

Développement d'IRVE mutualisées

Maximiser l'amortissement des infrastructures entre transporteurs

3

Enjeux assurantiels

Analyser périodiquement les risques, et partager largement les constats

4

Droit à la prise pour véhicules lourds

Clarifier, fluidifier, simplifier les procédures entre acteurs économiques

5

Définir un indice CNR électrique

Adapter les outils existants aux nouvelles énergies et structures de coût



PREMIER MINISTRE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général
à la planification écologique