



**BNP PARIBAS
MOBILITY**

La mobilité d'un monde qui change

INDICATEURS DE BASCULE VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Février 2026

RÉALISÉ AVEC



L'Observatoire
Société &
Consommation

OBJECTIFS DES INDICATEURS



MESURER ET SUIVRE DANS LE TEMPS LA BASCULE

des différents publics (particuliers, flottes d'entreprise, véhicules industriels) vers la mobilité électrique



IDENTIFIER LES FACTEURS INFLUENÇANT

l'adoption du véhicule électrique pour chaque catégorie d'utilisateurs



BNP PARIBAS
MOBILITY

La mobilité d'un monde qui change



MÉTHODOLOGIE DE CONSTRUCTION DES INDICATEURS



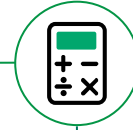
UN INDICATEUR DE TRANSITION PAR PUBLIC

Un **indicateur de transition par cible** (particuliers, flottes d'entreprises, véhicules industriels), permet de comparer l'avancement de chaque public dans la transition vers l'électromobilité tout en tenant compte des contextes et contraintes spécifiques qui s'exerce sur chacun d'entre eux.



LES COMPOSANTES DES INDICATEURS

Outre la mesure de l'adoption, elles reflètent **les facteurs influençant l'adoption du VE** : coûts, bénéfices, infrastructures, acceptabilité, technologie, réglementations et politiques publiques, etc. Un objectif est défini pour chaque composante pour atteindre la bascule. Il est fixé en fonction du seuil nécessaire pour **impacter les changements de comportements**, et/ou d'après **les objectifs définis par les experts ou par la loi ou encore une masse critique ou significative pour le marché.**



LE CALCUL DES INDICATEURS

Un **taux d'atteinte, qui mesure l'écart entre la situation actuelle et l'objectif de chaque composante est calculé.** Ce taux est ensuite pondéré pour le calcul final de l'indicateur. Cette pondération vise à refléter l'impact de chaque levier dans la bascule vers l'électromobilité.



LES SOURCES DE DONNÉES

Afin d'assurer la solidité et l'évolutivité de l'indicateur, les sources de données publiques ou issues d'organismes reconnus ont été privilégiées pour intégrer l'indicateur de bascule. De même, les données issues de publications barométrisées ont été privilégiées sur les études ponctuelles.

ÉVOLUTION DES INDICATEURS DE BASCULE

Vue d'ensemble

PUBLIC	2024	2025	ÉVOLUTION	
Particuliers	4,6/10	4,9/10	+ 0,3 pt	Une amélioration des conditions d'usage (fiabilité des bornes, temps de recharge) mais un recul des immatriculations lié à des doutes persistants et un frein prix qui reste élevé
Flottes d'entreprises	4,0/10	4,5/10	+ 0,5 pt	Un bond des immatriculations qui fait progresser l'indicateur, et un TCO qui reste plus favorable à l'électrique sur 4 ans, mais une hausse de l'écart de prix à l'achat sur l'entrée de gamme , susceptible de freiner l'adoption
Véhicules industriels	2,3/10	3,0/10	+ 0,7 pt	La plus forte progression des 3 indicateurs , portée essentiellement par la hausse des immatriculations de VUL de plus de 3,5 tonnes . L'électrification des poids lourds progresse en raison d'une stabilité des subventions, et d'un rapprochement significatif du TCO

SOMMAIRE

#1

INDICATEUR DE TRANSITION
DES PARTICULIERS

P.5

#2

INDICATEUR DE TRANSITION
DES FLOTTES D'ENTREPRISE

P.26

#3

INDICATEUR DE TRANSITION
DES VÉHICULES INDUSTRIELS

P.36



**BNP PARIBAS
MOBILITY**

La mobilité d'un monde qui change



L'Observatoire
Société &
Consommation

INDICATEUR DE TRANSITION **DES PARTICULIERS**



COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES PARTICULIERS (1/2)

25%

ADOPTION

Bien que mesure directe de la transformation, l'adoption a une pondération modérée de **25%** car la bascule dépend fortement des autres facteurs (coûts, infrastructures, technologies, etc.).

10%

TECHNOLOGIES

Les composantes liées à la technologie ont un poids modéré (**10%**) car ces évolutions sont un catalyseur important mais pas un facteur direct de la transition, agissant plutôt comme un facilitateur pour lever les freins techniques actuels.

30%

COÛTS & ACCEPTABILITÉ

La plus forte pondération des coûts et de l'acceptabilité (**30%**) se justifie car ces facteurs sont des freins ou des leviers très importants à l'adoption de la mobilité électrique par les particuliers,

15%

RÉGLEMENTATIONS & POLITIQUES PUBLIQUES

Les réglementations ont une pondération limitée (**7%**) car elles constituent levier indirect qui force plus qu'il ne convainc, même si son impact est structurant sur le long terme. De même, les politiques publiques ont un poids relativement faible (**8%**) car ces mesures, bien qu'ayant un fort impact à court terme, sont temporaires et visent à compenser transitoirement les écarts de coûts actuels.

20%

INFRASTRUCTURES

La pondération des infrastructures représente **1/5^{ème}** de l'indicateur car l'infrastructure, bien qu'étant un prérequis n'est pas suffisante seule, son importance étant relativisée par l'évolution des technologies (autonomie, recharge, etc.),

COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES PARTICULIERS (2/2)

25%

ADOPTION

Part des véhicules électriques (VE) :

- Dans le parc en circulation
- Dans les immatriculations neuves
- Sur le marché de l'occasion

10%

TECHNOLOGIES

- Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km
- Temps de recharge rapide

30%

COÛTS & ACCEPTABILITÉ

- Ecart de prix à l'achat avec des véhicules thermiques (VT)
- Ecart de valeurs à la revente
- Parité du coût de recharge en itinérance
- Importance du frein prix à l'achat et conviction du remplacement des VT par les VE

15%

RÈGLEMENTATIONS & POLITIQUES PUBLIQUES

- Part de la population couverte par une ZFE
- Montant des aides à l'achat
- Part des ménages très modestes dans les bénéficiaires du leasing social

20%

INFRASTRUCTURES

- Ratio bornes de recharge rapide par VE
- Equipement des immeubles en bornes de recharge
- Part des points de recharge disponibles 99% du temps

INDICATEUR DE TRANSITION PARTICULIERS : 4,9/10

	2024	2025	Objectif	Taux d'atteinte 2025	Pondération	Score pondéré	
Adoption		25%					
Part des véhicules électriques dans le parc automobile	3.10%	3.10%	50%	<div></div>	6%	10%	0.1
Part des VE dans les immatriculations neuves des particuliers	23%	20%	75%	<div></div>	27%	8%	0.2
Part des véhicules électriques sur le marché de l'occasion	3%	3%	25%	<div></div>	13%	7%	0.1
Coûts & acceptabilité					30%		
Ecart de prix sur 3 gammes	1.29	1.28	1	<div></div>	78%	8%	0.6
Ecart de prix sur l'entrée de gamme (Peugeot 208)	1.44	1.55	1	<div></div>	65%	8%	0.5
Ecart de prix entre VN et VO selon la motorisation	2.2	1.8	1.5	<div></div>	75%	4%	0.3
Parité du coût de recharge en itinérance	0.8	0.8	0.5	<div></div>	62%	4%	0.2
% des non-acheteurs de VE pour qui le prix est un frein	51%	49%	25%	<div></div>	51%	3%	0.2
% qui considèrent que le VE va à terme remplacer le VT	38%	38%	60%	<div></div>	63%	3%	0.2
Infrastructures					20%		
Ratio nombre de VE / bornes publiques de recharge rapide	29.7	34.8	10	<div></div>	29%	8%	0.2
% des immeubles installant un point de recharge	17%	19%	50%	<div></div>	38%	6%	0.2
Part des points de recharge disponibles 99% du temps	65%	68%	85%	<div></div>	80%	6%	0.5
Evolutions technologiques					10%		
Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km	4%	4%	25%	<div></div>	16%	5%	0.1
Temps moyen de recharge rapide	30 min.	22 min.	20 min.	<div></div>	91%	5%	0.5
Réglementations et politiques publiques					15%		
Nombre d'habitants couverts par une ZFE	15,4 M	20 M	30 M	<div></div>	67%	7%	0.5
Bonus écologique moyen	3 250 €	3 980 €	5 500 €	<div></div>	72%	4%	0.3
% ménages très modestes dans les bénéficiaires du leasing social	40%	45%	60%	<div></div>	75%	4%	0.3
TOTAL						4.9	

Score 2024

4.6

INDICATEUR DE TRANSITION DES PARTICULIERS : 4,9/10

- Le marché de l'occasion** représente de très loin la principale source d'acquisition de véhicules par les particuliers. La démocratisation de la mobilité électrique est donc conditionnée au développement d'un marché de l'occasion du véhicule électrique suffisamment attractif et diversifié.
- Le coût des VE reste** le principal frein à leur adoption. Si ceux-ci tendent à se rapprocher de ceux des véhicules thermiques, notamment le coût à l'usage, un non-acheteur sur deux cite le prix comme principal obstacle à l'adoption du VE et une majorité de Français reste sceptique sur le potentiel de remplacement du VT par le VE.
- La disponibilité des infrastructures** de recharge est un facteur d'inquiétude, notamment pour la recharge en itinérance. Et l'indisponibilité des bornes reste encore trop fréquente pour complètement rassurer les conducteurs.
- L'autonomie des VE** reste un frein fréquemment invoqué, même si les craintes à ce sujet tendent très progressivement à diminuer avec le développement des infrastructures de recharge.
- Le déploiement des ZFE**, majoritairement rejetées par les Français, est sur le point d'être supprimé, même si pour l'heure 13 nouvelles ZFE sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Parallèlement, la réévaluation à la hausse des aides à l'acquisition des VE pour 2026 devrait soutenir la demande.

LA TRANSITION DES PARTICULIERS VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – SYNTHÈSE

UNE PROGRESSION MODÉRÉE

L'indicateur de transition des particuliers progresse de 4,6/10 en 2024 à 4,9/10 en 2025, soit une augmentation de +0,3 point. Une progression assez modeste, qui témoigne d'une dynamique contrastée dans l'adoption de la mobilité électrique par les particuliers.



Les points de recharge gagnent en fiabilité et en efficacité. L'amélioration la plus notable concerne les infrastructures de recharge. 68% des points de recharge étaient disponibles 99% du temps en 2025, contre 65% en 2024 (+3 points). Cette progression, même limitée, est cruciale pour réduire l'anxiété liée à la recharge en itinérance. De même, les temps de recharge s'améliorent avec la hausse (+32% en un an) du nombre de points de recharge ultra-rapide (puissance supérieure à 150 kW) notamment sur les autoroutes, permettant de réduire le temps de pause nécessaire à la recharge.



Les aides de l'Etat revalorisées. Sans retrouver son niveau d'avant décembre 2024, le bonus écologique moyen augmente de 3 250 € à 3 980 € (+22%), reflétant la volonté des pouvoirs publics de continuer de soutenir l'accès au véhicule électrique. Depuis octobre 2025, une prime exceptionnelle de 1 000 euros a été ajoutée pour l'achat de véhicules électriques assemblés en Europe et dotés d'une batterie européenne. Le leasing social, reconduit à l'automne 2025, a atteint ses objectifs de 50 000 véhicules financés. En outre, la part des ménages très modestes parmi les bénéficiaires augmente de 40% à 45% (+5 points), améliorant le ciblage social de ce dispositif.



Le marché des particuliers stagne. Pour autant, la part des VE dans les immatriculations neuves des particuliers recule de 23% en 2024 à 20% en 2025 (-3 points), marquant un ralentissement préoccupant. Le taux d'atteinte sur cette composante régresse ainsi de 31% à 27%. L'année 2025 a été marquée par une forte hausse des immatriculations de véhicules micro-hybrides (+34% par rapport à 2024, vs -12% pour les VE).



Le marché de l'occasion sur l'électrique reste embryonnaire. Avec seulement 3,3% de véhicules électriques sur le marché de l'occasion, la démocratisation de la mobilité électrique reste entravée. Le bénéfice de la croissance des VE au sein des flottes d'entreprises, principale source du marché d'occasion ne se font en effet pas encore sentir : l'amortissement se fait sur des contrats plus longs au regard des TCO qui deviennent favorables à 4 ans pour le VE). Ces cycles de 1^{ère} main plus longs ralentissent par conséquent la croissance du VE sur le marché de l'occasion.



Le frein prix persiste. La part des non-acheteurs citant le prix comme frein à l'achat ne diminue que très légèrement (49% en 2025 contre 51% en 2024), restant proche de la moitié des réfractaires. L'écart de prix à l'achat sur l'entrée de gamme reste en outre élevé, à +55%.



L'autonomie, un frein psychologique tenace. La part des modèles avec plus de 500 km d'autonomie stagne à 4%, ne permettant pas de lever significativement les craintes sur les longs trajets.



**BNP PARIBAS
MOBILITY**

La mobilité d'un monde qui change



LA TRANSITION DES PARTICULIERS VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – BILAN ET PERSPECTIVES

L'année 2025 se caractérise par une amélioration des conditions d'usage (recharge plus rapide et plus fiable, aides renforcées) mais aussi par un ralentissement de l'adoption des véhicules électriques par les particuliers.

Cette dichotomie suggère que les freins sont désormais davantage d'ordre économique et psychologique que techniques.

Pour accélérer la transition, trois priorités émergent :

- 1. Réduire l'écart de prix à l'achat**, qui demeure le frein n°1, notamment sur les segments d'entrée de gamme. Le segment B est celui où l'écart de prix entre VE et VT est le plus fort, alors même que ce segment est un point d'entrée en véhicules neufs ou d'occasion pour les jeunes, le plus modestes ou pour expérimenter le VE sur le second véhicule du foyer.
- 2. Développer massivement le marché de l'occasion**, seul vecteur de démocratisation réelle. La part des véhicules électriques sur le marché de l'occasion devrait naturellement croître sur les 18 prochains mois avec la fin des premiers cycles sur le marché des flottes d'entreprises, avec cependant un enjeu sur la valeur de ces VE (risque de dépréciation).
- 3. Diversifier l'offre de modèles**, à la fois en termes d'autonomie et de gamme de prix (segment B)
- 4. Massifier l'équipement des copropriétés**, où vit 1 Français sur 2





BNP PARIBAS
MOBILITY

La mobilité d'un monde qui change



L'Observatoire
Société &
Consommation

INDICATEUR DE TRANSITION

**DES FLOTTES
D'ENTREPRISE**



COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE (1/2)



Bien que les mesures ayant trait à la fiscalité (bonus/malus, avantages fiscaux, etc.) et surtout leur visibilité et leur stabilité aient un impact très important sur les décisions des entreprises quant à l'électrification de leurs flottes, nous n'avons pas pu traduire ce facteur en une composante chiffrée. Il n'intervient **donc pas dans le calcul de l'indicateur de transition des flottes d'entreprise.**

12%

TECHNOLOGIES

Les évolutions technologiques ont une pondération significative mais modérée (**12%**) car si ces évolutions sont importantes pour l'usage professionnel, les entreprises peuvent déjà planifier leurs usages avec les technologies actuelles.

50%

ADOPTION

La forte pondération de l'adoption rappelle que l'électrification des flottes d'entreprise est un levier majeur de transformation, avec une capacité d'action plus directe et rapide que les particuliers.

8%

RÉGLEMENTATIONS & POLITIQUES PUBLIQUES

Les réglementations ont un poids limité car bien que les ZFE impactent fortement les entreprises, elles constituent davantage un accélérateur qu'un moteur principal de la transition pour les flottes.

Comme indiqué ci-dessus, l'instabilité des politiques publiques en faveur de l'électrification des flottes d'entreprise est un facteur important dans la transition de ces dernières vers la mobilité électrique mais n'intervient pas dans le calcul de l'indicateur.

30%

INFRASTRUCTURES & COÛTS

Les composantes liées aux infrastructures et coûts pèsent pour **30%** de l'indicateur global car ces aspects sont déterminants dans la décision des entreprises pour le passage à la mobilité électrique.



COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE (2/2)



Bien que les mesures ayant trait à la fiscalité (bonus/malus, avantages fiscaux, etc.) et surtout leur visibilité et leur stabilité aient un impact très important sur les décisions des entreprises quant à l'électrification de leurs flottes, nous n'avons pas pu traduire ce facteur en une composante chiffrée. Il n'intervient **donc pas dans le calcul de l'indicateur de transition des flottes d'entreprises.**

12%

TECHNOLOGIES

- Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km
- Temps de recharge rapide

50%

ADOPTION

- Part des entreprises ayant intégré des VE au sein de leur flotte
- Part des VE dans les immatriculations neuves réalisées par les entreprises

30%

INFRASTRUCTURES & COÛTS

- Part des entreprises équipées en bornes de recharge
- Parité du TCO sur 4 ans et écart de prix à l'achat par rapport aux VT

8%

RÉGLEMENTATIONS & POLITIQUES PUBLIQUES

- Part de la population couverte par une ZFE

INDICATEUR DE TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE : 4,5/10

	2024	2025	Objectif	Taux d'atteinte 2025	Pondération	Score pondéré	
Adoption				50%			
Part des entreprises ayant intégré des véhicules 100% électriques à leur flotte	31%	32%	100%	<div><div></div></div>	32%	25%	0.8
Part des VE dans les immatriculations neuves (VP)	14%	24%	75%	<div><div></div></div>	32%	25%	0.8
Infrastructures & coûts				30%			
Part des entreprises avec flotte équipées en bornes de recharge	17%	18%	50%	<div><div></div></div>	35%	15%	0.5
Parité du TCO sur 4 ans	0.94	0.97	1	<div><div></div></div>	103%	8%	0.8
Ecart de prix sur l'entrée de gamme	1.17	1.55	1	<div><div></div></div>	65%	7%	0.5
Evolutions technologiques				12%			
Part des modèles de VE avec une autonomie supérieure à 500 km	4%	4%	30%	<div><div></div></div>	13%	7%	0.1
Temps moyen de recharge rapide	30 min.	22 min.	20 min.	<div><div></div></div>	91%	5%	0.5
Réglementations et politiques publiques				8%			
Nombre d'habitants couverts par une ZFE	15,4 M	20 M	30 M	<div><div></div></div>	67%	8%	0.5
TOTAL							4.5

INDICATEUR DE TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE : 4,5/10



La part des VE dans les immatriculations neuves réalisées par les entreprises a augmenté de 10 points par rapport à 2024 et supérieure à celle constatée sur les particuliers (20%). Cette progression masque cependant la stagnation de la part d'entreprises adoptant l'électrique, qui stagne à 1/3 d'entre elles.



Les aspects liés aux infrastructures et coûts sont déterminants dans la décision des entreprises pour le passage à la mobilité électrique. Or, les coûts des VE tendent à diminuer voire à être inférieurs (à l'usage) à ceux des véhicules thermiques. Si l'équipement des entreprises en bornes de recharge est important pour l'opérationnalité et l'adoption de la mobilité électrique par les salariés, seules 15% des recharges sont effectuées sur le lieu de travail.



Une plus grande autonomie des batteries est nécessaire pour rassurer les professionnels, qui parcourent davantage de distance et effectuent plus souvent de longs trajets que les particuliers. La diversification des modèles avec une autonomie de plus de 500 km permettra de lever ces freins.



Les réglementations concernant les ZFE ont un poids limité car bien que les ZFE impactent fortement les entreprises, elles constituent davantage un accélérateur qu'un moteur principal de la transition pour les flottes. En outre, leur probable suppression en fait un sujet secondaire pour les entreprises.

Score 2024 | 4.0

LA TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – SYNTHÈSE

UNE DYNAMIQUE PLUS SOUTENUE

L'indicateur de transition des flottes d'entreprise progresse de 4,0/10 en 2024 à 4,5/10 en 2025, soit une augmentation de +0,5 point, supérieure à celle des particuliers. Les entreprises confirment leur rôle de moteur dans la transition vers l'électromobilité.



Bond spectaculaire des immatriculations d'entreprises. La part des véhicules électriques (VP) dans les immatriculations neuves des entreprises fait un bond de 14% en 2024 à 24% en 2025 (+10 points). Le cap des 100 000 voitures à batterie immatriculées en BtoB en une seule année a ainsi été franchi pour la première fois. Le taux d'atteinte passe de 18% à 32%. C'est la progression la plus spectaculaire de l'ensemble de l'indicateur, dépassant désormais les particuliers (20%).



Le TCO du VE sur 4 ans reste inférieur à celui des véhicules thermiques. Le ratio se dégrade légèrement (0,97 en 2025 vs 0,94 en 2024) mais reste inférieur à 1. Cet argument économique fort explique en grande partie l'accélération des flottes d'entreprise.



Amélioration du temps de recharge en itinérance. Comme pour les particuliers, le temps moyen de recharge rapide chute de 30 à 22 minutes, facilitant l'usage professionnel intensif.



Le déploiement des bornes de recharge en entreprise stagne. Seules 18% des entreprises avec flotte électrique sont équipées en bornes de recharge (+1 point vs 2024), loin de l'objectif de 50%. Ce manque d'infrastructure freine l'adoption à plus large échelle.



Un prix d'achat encore élevé. L'écart de prix à l'achat en entrée de gamme reste important à +55% (contre +44% en 2024), s'aggravant même légèrement. Malgré la parité TCO, l'investissement initial reste un frein.



L'autonomie, un frein pour les usages intensifs. La part des modèles avec plus de 500 km d'autonomie stagne à 4%, problématique pour les professionnels parcourant de longues distances quotidiennes.



**BNP PARIBAS
MOBILITY**

La mobilité d'un monde qui change



LA TRANSITION DES FLOTTES D'ENTREPRISE VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – BILAN ET PERSPECTIVES

Les flottes d'entreprise affichent une dynamique plus forte que les particuliers (+0,5 vs +0,3 point), portée par trois facteurs clés :

1. L'argument économique : le TCO favorable rend l'électrique rentable sur 4 ans
2. La contrainte réglementaire : même si les ZFE sont en voie de suppression, le code de l'environnement continue d'inciter au verdissement des flottes d'entreprise, notamment au travers de la taxe annuelle incitative
3. Les engagements RSE : les entreprises intègrent la mobilité électrique dans leurs engagements environnementaux

Malgré ces progrès, 2 entreprises sur 3 n'ont toujours aucun VE dans leur flotte. Pourtant, les entreprises sont appelées à jouer un rôle moteur dans la transition, notamment en alimentant massivement le marché de l'occasion, mais aussi en créant un effet d'entraînement sur leurs salariés (familiarisation, incitations).

Pour accélérer cette dynamique, trois leviers sont prioritaires :

1. **Stabiliser la fiscalité** pour sécuriser les plans de verdissement des flottes
2. **Massifier l'installation de bornes** sur les sites professionnels
3. **Diversifier l'offre de modèles** de véhicules particuliers mais aussi d'utilitaires et à grande autonomie





BNP PARIBAS
MOBILITY

La mobilité d'un monde qui change



L'Observatoire
Société &
Consommation

INDICATEUR DE TRANSITION
**DES VÉHICULES
INDUSTRIELS**



COMPOSANTES DE L'INDICATEUR DE TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS

60%

ADOPTION

La légère prépondérance de l'adoption **(60%)** sur les infrastructures & coûts **(40%)** est justifiée dans ce secteur très contraint

- Les immatriculations véhicules industriels neufs **(30%)** mesurent la transformation du parc
- La part des trajets réalisés en électrique **(30%)** mesure l'usage réel et l'adaptation des logistiques

40%

INFRASTRUCTURES & COÛTS

Les composantes liées aux infrastructures & coûts pèsent pour **40%** de l'indicateur global car ces aspects sont particulièrement déterminants dans la décision des usagers de véhicules industriels pour le passage à la mobilité électrique.

- **Une composante a trait aux infrastructures de recharge pour les poids lourds sur les aires d'autoroute et aires de repos.** Elle pèse pour 16% dans l'indicateur, car la recharge en itinérance est cruciale pour le transport longue distance et a un fort impact sur la confiance du secteur.
- **Les deux dernières composantes se rapportent aux coûts :** le TCO sur 5 ans (12%) et la parité du prix d'achat avec les modèles thermiques (12%) reflètent la sensibilité du secteur, largement composé de petites PME, particulièrement attentives aux coûts.

INDICATEUR DE TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS : 3,0/10

	2024	2025	Objectif	Taux d'atteinte 2025	Pondération	Score pondéré
Adoption					60%	
Part des véhicules électriques dans les immatriculations de VI neufs	2,5%	3,7%	20%	<div><div></div></div> 19%	30%	0.6
Part des trajets routiers en VE	0,02%	0,07%	15%	<div><div></div></div> 0,5%	30%	0.0
Infrastructures & coûts					40%	
Nombre de bornes de recharge rapides PL sur les aires de service et de repos	56	112	2200	<div><div></div></div> 5%	16%	0.1
Parité du TCO d'un porteur 19t sur 7 ans	2,0	1,2	1.5	<div><div></div></div> 125%	12%	1.5
Parité de prix d'achat d'un tracteur routier	2.5	2,7	1.3	<div><div></div></div> 73%	12%	0.9
TOTAL						3.0

Score 20242.3

INDICATEUR DE TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS : 3/10



Les immatriculations de véhicules industriels électriques mesurent la transformation du parc.

L'arrivée récente de nouveaux modèles sur le marché a permis d'accélérer l'adoption des VE, même si celle-ci est encore embryonnaire.



Les aspects liés aux infrastructures sont particulièrement déterminants dans la décision des usagers de véhicules industriels pour le passage à la mobilité électrique.

La disponibilité des bornes de recharge en itinérance notamment, est cruciale pour le développement de la mobilité électrique.

Le coût d'achat des véhicules industriels électriques, encore très largement supérieur à celui de leurs équivalents thermiques, reste un frein majeur à l'adoption du VE par ce secteur largement composé de PME particulièrement attentives aux coûts.

LA TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – SYNTHÈSE

LA PLUS FORTE PROGRESSION DES TROIS SEGMENTS

Avec un score de 3,0/10 en 2025, l'indicateur de transition des véhicules industriels affiche le niveau le plus bas des trois segments, mais c'est celui qui connaît la dynamique de progression la plus importante. Alors que les indicateurs de bascule des particuliers et des flottes d'entreprises progressent de respectivement +0,3 et 0,5 point, celui des véhicules industriels affiche une croissance de 0,7 point, signalant un secteur en pleine phase d'amorçage.



L'adoption progresse. Avec 1717 véhicules industriels (poids lourds et VUL de plus de 3,5 tonnes confondus) électriques neufs immatriculés en 2025, le nombre d'immatriculations de VE a été multiplié par 2,5 par rapport à 2024. Bien qu'encore très restreinte, la part des VE dans les immatriculations de véhicules industriels neufs passe ainsi de 2,5% en 2024 à 3,7% en 2025. Cette croissance est essentiellement portée par les VUL lourds, dont le nombre d'immatriculations s'est particulièrement accéléré au dernier trimestre 2025, pour atteindre 50% des immatriculations réalisées en électrique en décembre. Cette montée en puissance témoigne de l'arrivée de nouveaux modèles adaptés, de l'amélioration du TCO et d'une réponse des entreprises à la pression réglementaire croissante.



L'usage réel multiplié par 3 en un an. La part des distances réalisées en VE progresse de 0,02% à 0,07%, soit une multiplication par 3,5. Si le niveau absolu reste très faible (moins de 1 km sur 1 400), cette progression correspond à un triplement de la distance réalisée en électrique par les poids lourds (passant de 6,5 millions de km à 19,3 millions).



Doublement des infrastructures de recharge accessibles aux poids lourds. Le nombre de bornes de recharge rapides PL sur les aires de service et de repos double, passant de 56 à 112. Si ce rythme se maintient, l'objectif de 2 200 bornes pourrait être atteint dès 2028-2029. Cette dynamique crée un cercle vertueux : plus d'infrastructures → plus d'adoption → plus d'investissements.



Une amélioration notable du TCO. La parité du TCO d'un 19 tonnes sur 7 ans passe de 2,0 à 1,2 (-40%), dépassant l'objectif de 1,5. Le VE coûte désormais seulement 20% plus cher sur 7 ans contre le double en 2024. C'est la progression la plus rapide de tous les indicateurs, transformant l'équation économique : le poids lourd électrique devient rentable sur la durée, notamment grâce au coût de l'énergie.



Un prix d'achat encore élevé et qui se dégrade. Le ratio passe de 2,5 à 2,7 (+8%). Un tracteur électrique coûte 278 000 € vs 101 900 € pour son équivalent diesel, soit un surcoût de 173%. Ce paradoxe (TCO -40%, prix +8%) montre la nécessité pour les exploitants, historiquement très axés sur l'achat, de considérer l'ensemble des coûts.



LA TRANSITION DES VÉHICULES INDUSTRIELS VERS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE – BILAN ET PERSPECTIVES

L'année 2025 marque un tournant important pour le transport industriel électrique avec des progressions importantes sur quasi toutes les composantes. Ces dynamiques, largement supérieures à celles observées pour les particuliers et les flottes d'entreprise, signalent que le secteur est entré en phase d'amorçage, portée par trois facteurs convergents : l'amélioration de l'équation économique qui rend le VE quasi-compétitif sur la durée, la maturation technologique avec l'arrivée de nouveaux modèles adaptés aux usages professionnels sur des courtes distances, et la pression réglementaire croissante (ZFE et futures normes Euro VII).

Si cette dynamique se maintient, le secteur pourrait connaître une bascule rapide dans les années à venir, du moins concernant les VUL lourds. Mais pour transformer cette dynamique en bascule structurelle, quatre conditions doivent être réunies :

1. **Soutenir massivement l'investissement initial des PME** par des bonus doublés et du leasing professionnel adapté,
2. **Maintenir le rythme de développement des infrastructures de recharge** en itinérance,
3. **Diversifier l'offre technologique** en séquençant la transition par segment d'usage (urbain, régional, national, international),
4. **Accompagner la transformation des modèles économiques et logistiques** par la formation et les outils digitaux.



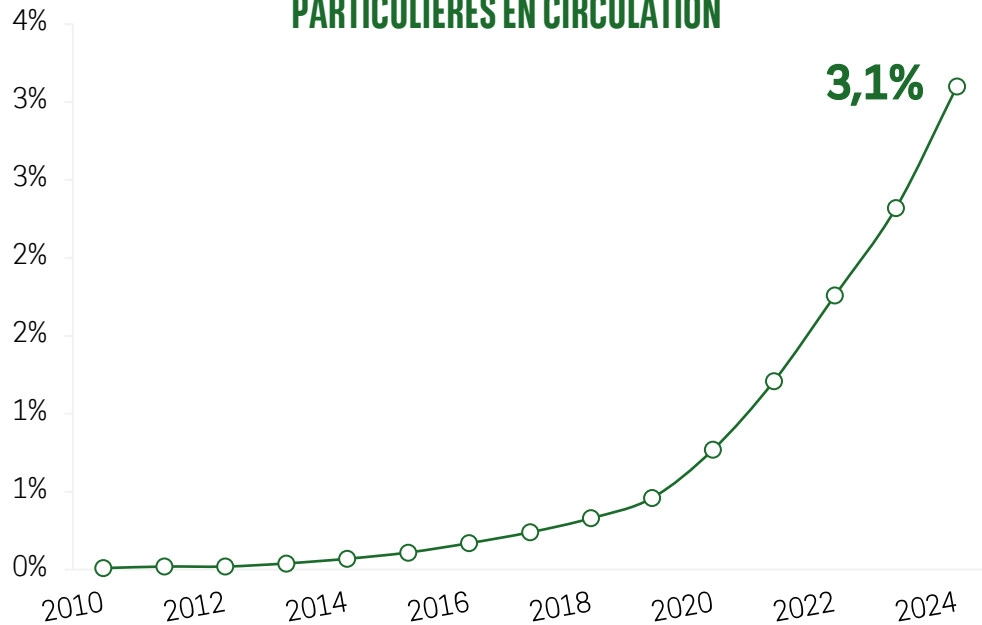
ANNEXE

Indicateur de transition des particuliers - Composantes

PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LE PARC AUTOMOBILE

Indicateur de transition des particuliers

PART DES BEV DANS LE PARC DE VOITURES
PARTICULIÈRES EN CIRCULATION



Situation actuelle

3,1%



Objectif

50%



Taux d'atteinte

6%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 50%

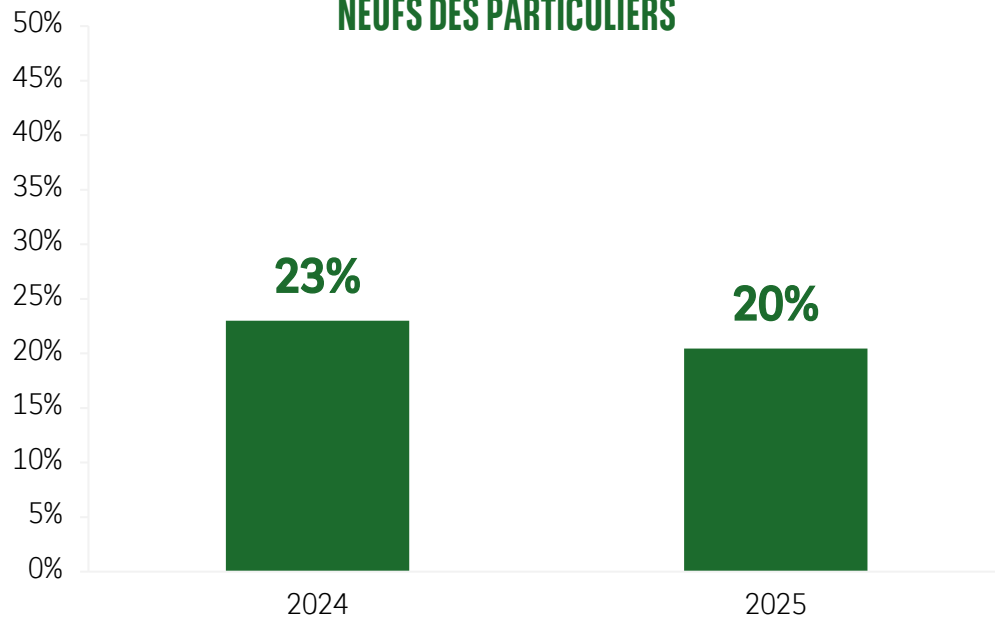
A **50%** de VE en circulation, l'effet d'entraînement social est significatif et le marché de l'occasion devient mature. L'objectif reflète en outre les objectifs français de neutralité carbone à horizon 2050.

Source : Observatoire européen des carburants alternatifs

PART DES VE PARMIS LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS POUR LES PARTICULIERS

Indicateur de transition des particuliers

PART DES BEV PARMIS LES IMMATRICULATIONS DE VP
NEUFS DES PARTICULIERS



Situation actuelle

20,4%



Objectif

75%



Taux d'atteinte

27%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 75%

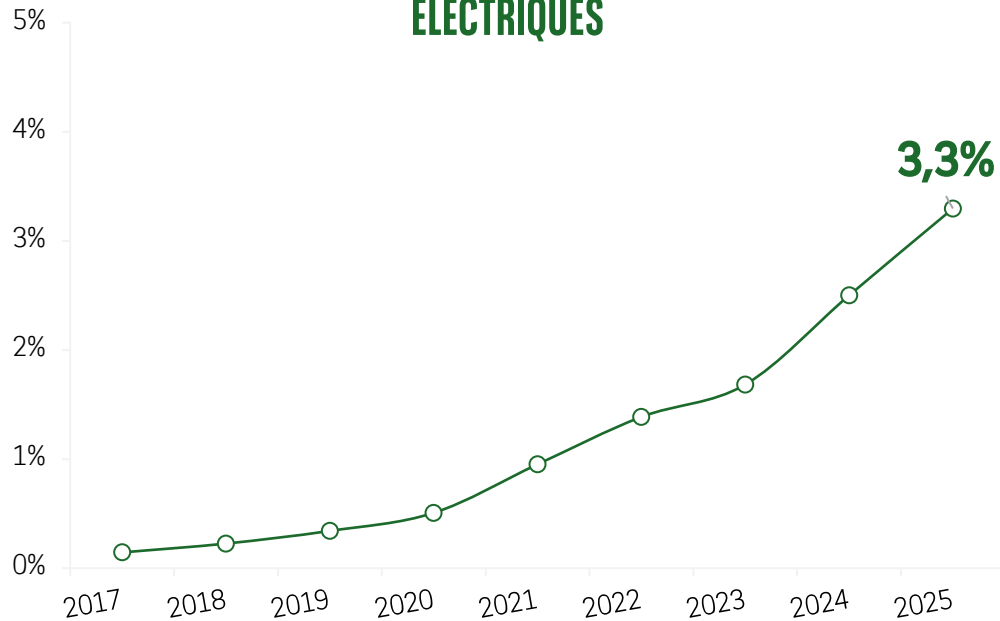
Nécessaire pour atteindre l'objectif du parc à 50% de VE
Aligné avec la fin des ventes thermiques à horizon 2035
Permet une transition progressive sur 10 ans

Source : SDES, RSVERO

PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION

Indicateur de transition des particuliers

IMMATRICULATIONS DE VP D'OCCASION ÉLECTRIQUES



Source : SDES, RSVERO



Situation actuelle

3,3%



Objectif

25%



Taux d'atteinte

13%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 25%

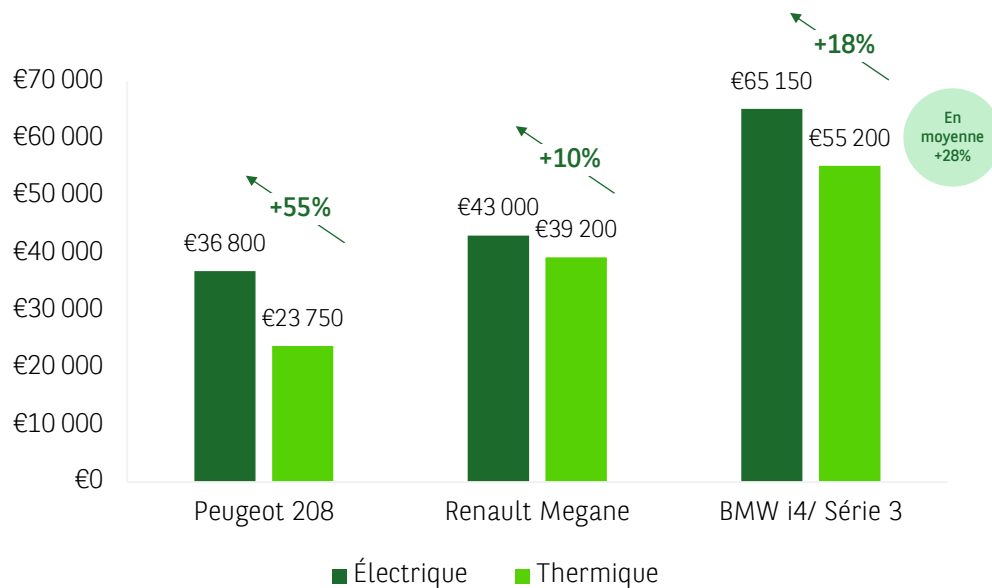
Le marché de l'occasion suit le marché du neuf
avec 4-5 ans de décalage

L'objectif de 25% de VE sur le marché de l'occasion tient
compte du taux de renouvellement moyen du parc
Il permet en outre l'accès à de plus larges segments de marché

PARITÉ DU PRIX DE VENTE DES VE / VT

Indicateur de transition des particuliers

COMPARAISON DES PRIX À L'ACHAT DE 3 MODÈLES EN VERSION ÉLECTRIQUE OU THERMIQUE



Situation actuelle

1,28

en moyenne

1.55

en entrée de gamme



Objectif

1



Taux d'atteinte

78%

en moyenne

65 %

en entrée de gamme

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 1

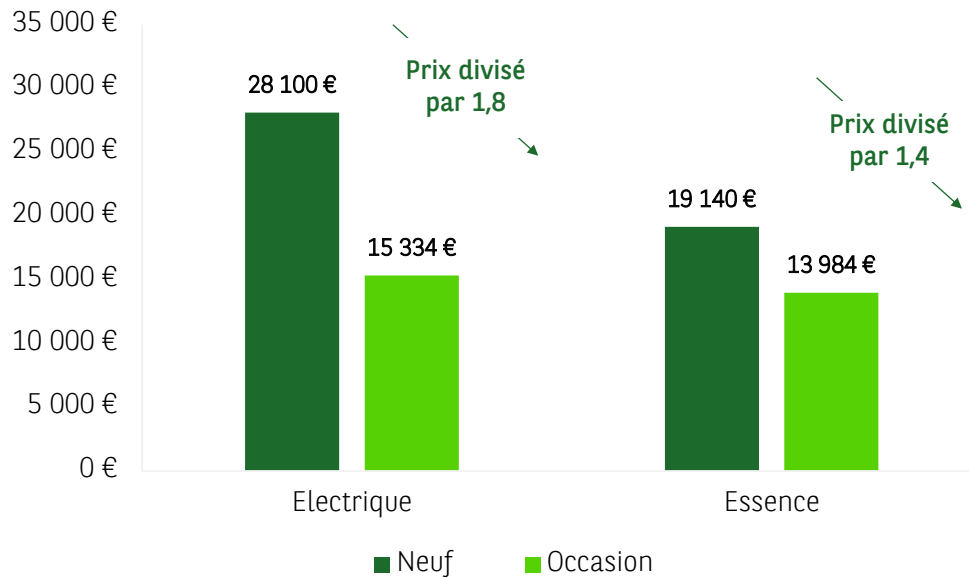
La parité des coûts à l'achat entre VE et VT est un point clé dans la décision d'achat
Cet objectif est en outre réaliste avec l'évolution des coûts
des batteries et donc des véhicules

Source : Arval Mobility Observatory, TCO Scope 2025

ÉCARTS DE PRIX ENTRE VÉHICULES NEUFS ET D'OCCASION SELON LA MOTORISATION

Indicateur de transition des particuliers

ECARTS DE PRIX CONSTATÉS SUR LES DIFFÉRENTS MARCHÉS SELON LA MOTORISATION (PEUGEOT 208)



Situation actuelle

1,8



Objectif

1,4



Taux d'atteinte

75%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 1,4

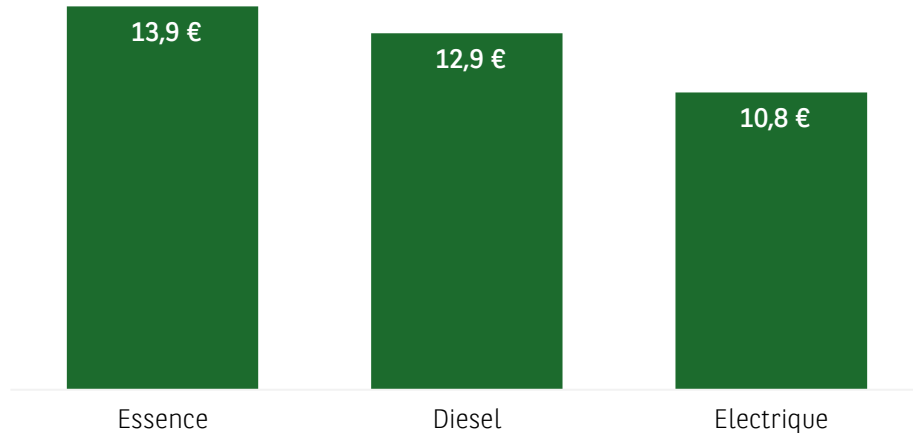
La faible valeur de revente des véhicules électriques au regard de leur coût d'achat neuf constitue un frein à l'achat initial. Un objectif d'un écart de prix de 1,4 (contre 1,8 actuellement) permettrait de rattraper l'écart constaté sur la motorisation thermique et de lever ce frein.

Sources : La Centrale, côte sur les véhicules datant de 2020, modèles II Electrique Active 50KWh (électrique) et II 1.2 PURETECH 100 S&S ACTIVE EAT8 (essence)
Site web de Peugeot, Décembre 2025, modèles Electrique 136 ch batterie 50 kWh Automatique (électrique) et 100 ch BVM6 (essence)

PARITÉ DU COÛT DE LA RECHARGE EN ITINÉRANCE

Indicateur de transition des particuliers

ESTIMATION DU COÛT MOYEN DU CARBURANT NÉCESSAIRE POUR PARCOURIR 100 KM SELON LA MOTORISATION



¹ Sur la base d'une consommation moyenne de 8l/ 100km

² Prix pour 100 km sur la base d'une consommation moyenne de 18 kWh correspondant à une berline compacte



Situation actuelle

0,8



Objectif

0,5



Taux d'atteinte

62%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 0,5

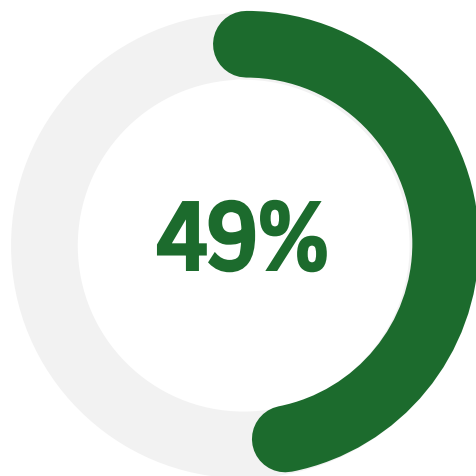
Actuellement, le coût de recharge d'un VE en itinérance (sur autoroute) est de 10,6 € pour 100 km. C'est environ 20% moins cher que pour réaliser 100 km avec un véhicule thermique. Un objectif à 0,5 revient à diviser par 2 le coût des trajets longue distance par rapport à l'usage d'un véhicule thermique permettant de valoriser l'économie d'usage des véhicules électriques.

Sources : <https://www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>
Qovoltis, Baromètre sur le coût de la recharge en France, mai 2025

PERCEPTION DU SURPRIX DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Indicateur de transition des particuliers

PART DES NON-ACHETEURS DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES POUR QUI LE
PRIX EST UN FREIN



Situation actuelle

49%



Objectif

25%



Taux d'atteinte

51%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 25%

La perception du surcoût des véhicules électriques est le premier frein à l'achat.

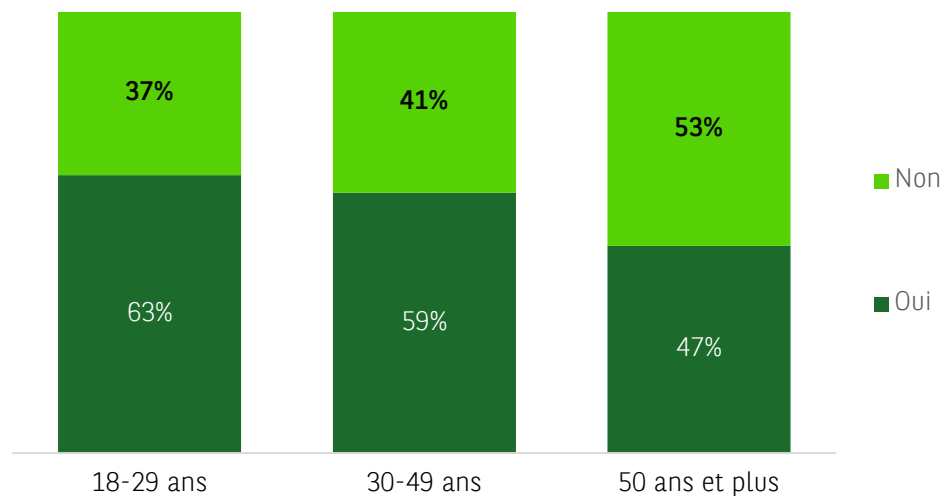
Diviser par 2 la part des réfractaires en raison du prix reflètera un effacement de ce frein et une forte avancée dans la bascule vers la mobilité électrique.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2025

PERCEPTION DU POTENTIEL DE REMPLACEMENT DES VT PAR LES VE

Indicateur de transition des particuliers

PENSEZ-VOUS QUE LA VOITURE ÉLECTRIQUE VA À TERME
COMPLÈTEMENT REMPLACER LA VOITURE THERMIQUE ?



Situation actuelle

38%



Objectif

60%



Taux d'atteinte

63%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF À 60%

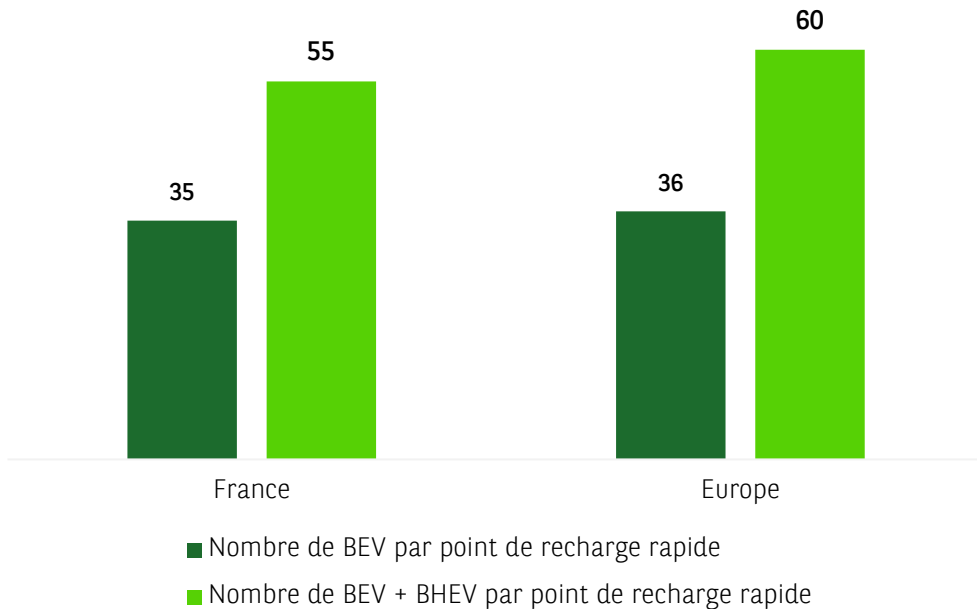
Correspond à une majorité confortable
Point de bascule sociétal nécessaire pour une adoption massive
Situation comparable à la Norvège, pays très avancé sur
l'électromobilité

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2025

NOMBRE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES PAR BORNE PUBLIQUE DE RECHARGE RAPIDE

Indicateur de transition des particuliers

NOMBRE DE VE PAR BORNE PUBLIQUE DE RECHARGE RAPIDE



Situation actuelle

35



Objectif

10



Taux d'atteinte

29%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 10

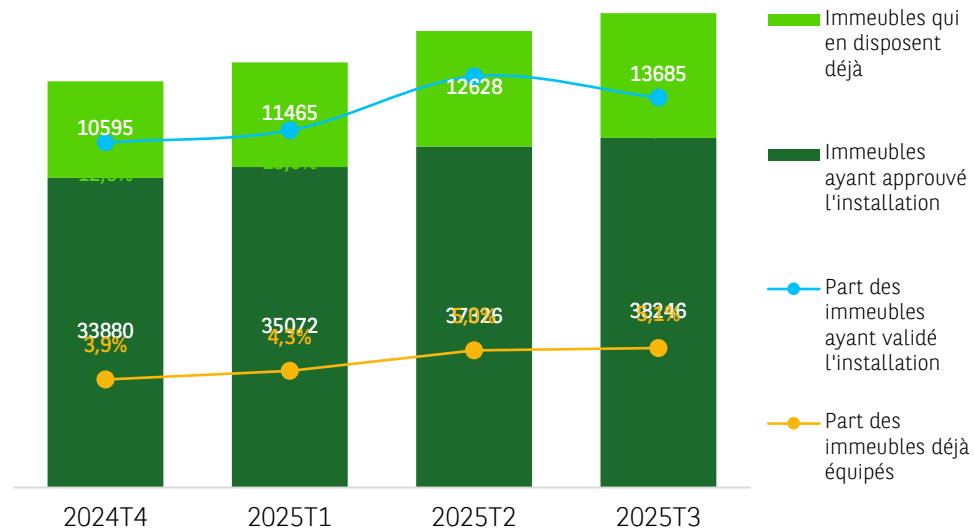
Pour éviter des temps d'attente trop longs aux stations de recharge, il est recommandé par les experts d'atteindre un ratio d'au plus 10 véhicules électriques par borne de recharge rapide. Ce taux permettra en outre de rassurer les conducteurs de VE sur la disponibilité des bornes lors des trajets longue distance.

Source : ACEA, Charging ahead: accelerating the roll-out of EU electric vehicle charging infrastructure, avril 2024

PART DES RÉSIDENCES AVEC PARKING ÉQUIPÉES DE POINTS DE RECHARGE

Indicateur de transition des particuliers

NOMBRE ET PART D'IMMEUBLES AYANT APPROUVÉ L'INSTALLATION D'UNE INFRASTRUCTURE COLLECTIVE



Situation actuelle

19%



Objectif

60%



Taux d'atteinte

38%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 60%

1 Français sur 2 vit en copropriété. L'équipement du résidentiel collectif en points de recharge est donc essentiel pour la bascule vers l'électromobilité
60% des recharges en milieu urbain seront effectuées à domicile en 2035 (étude ICCT, 2021)

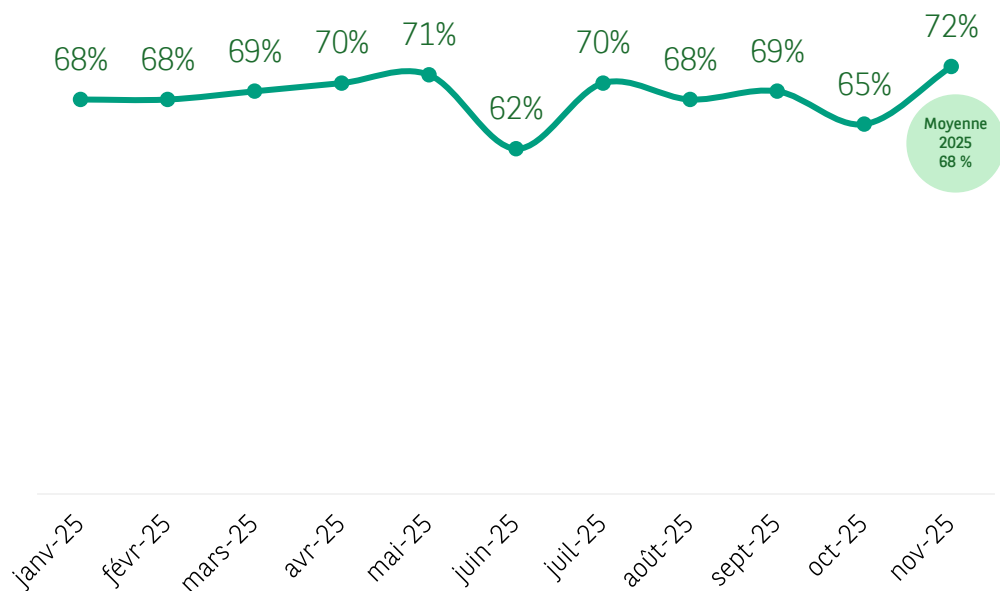
Un taux de 60% de résidences avec parking équipées en points de recharge permettra à l'essentiel de ces recharges de se réaliser

Source : AVERE, Baromètre des infrastructures de recharge en résidentiel collectif

INCIDENTS DE RECHARGE

Indicateur de transition des particuliers

PART DES POINTS DE RECHARGE DISPONIBLES 99% DU TEMPS



Situation actuelle

68%



Objectif

90%



Taux d'atteinte

76%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 90%

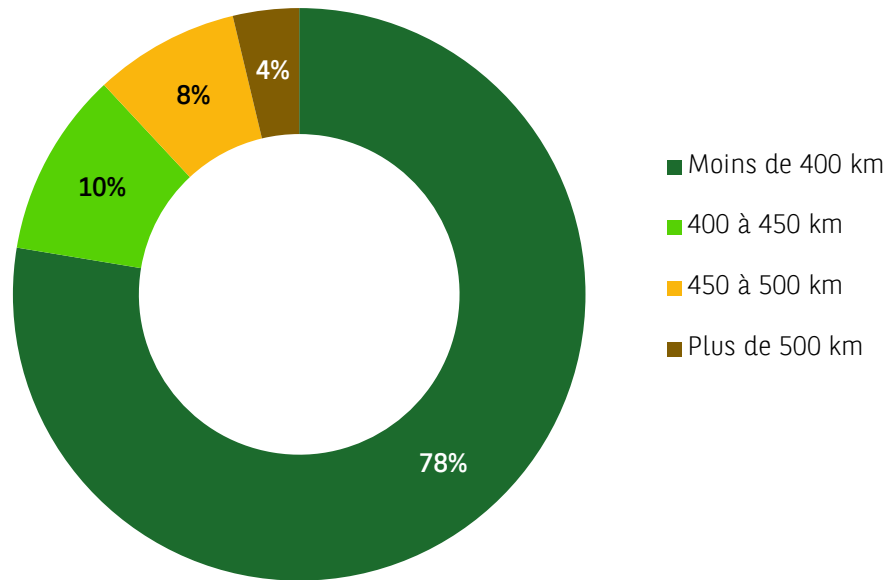
Limiter au maximum le risque pour les conducteurs de VE de rencontrer une borne de recharge hors-service est nécessaire pour la confiance dans le système. Cet objectif est en outre réaliste avec les améliorations technologiques.

Source : AVERE, Baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public, décembre 2025

PART DES VE DONT L'AUTONOMIE EST SUPÉRIEURE À 500 KM

Indicateur de transition des particuliers

RÉPARTITION DES MODÈLES DE VE SELON LEUR AUTONOMIE
(SUR 134 MODÈLES)



Situation actuelle

4%



Objectif

25%



Taux d'atteinte

16%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 25%

D'après l'enquête nationale sur la mobilité des personnes, réalisée par le SDES et l'Insee en 2019, 1 trajet longue distance sur 5 (soit 20%) se fait à plus de 500 km du domicile.

Un objectif de 25% de modèles de VE disposant d'une autonomie supérieure à 500 km est nécessaire pour rassurer sur les longs trajets.

Cette autonomie n'est cependant pas nécessaire pour tous les modèles de VE au regard des usages.

Source : ADEME, Car Labelling, Janvier 2026

TEMPS MOYEN DE RECHARGE RAPIDE EN ITINÉRANCE

Indicateur de transition des particuliers

LE TEMPS DE CHARGE MOYEN D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Le chargement en électricité d'un véhicule varie selon la prise ou la borne de charge utilisée

SOLUTION	TEMPS DE CHARGE MOYEN
Prise domestique (lente, 2,3 kW)	20 à 30 heure
Borne de recharge à domicile (7,4kW-22kW)	4 à 10h
Borne de recharge rapide (50kW – 400 kW)	30 à 60 minutes
Borne ultra-rapide (150kW-400kW)	15 à 30 minutes

Source : Electra, <https://www.go-electra.com/fr/newsroom/combien-de-temps-pour-recharger-une-voiture-electrique/>



Situation actuelle

22 minutes



Objectif

20 minutes



Taux d'atteinte

91%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 20 MINUTES

Comparable au temps d'une pause classique

Techniquement atteignable

Facteur clé d'acceptabilité

NOMBRE D'HABITANTS COUVERTS PAR UNE ZFE

Indicateur de transition des particuliers



● 20 millions d'habitants dans les zones couvertes par les 25 ZFE

● 30 millions d'habitants dans les unités urbaines de plus de 150 000 habitants



Situation actuelle
20,2 millions



Objectif
30 millions



Taux d'atteinte
67%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 30 MILLIONS D'HABITANTS

Couverture des grandes aires urbaines
(30 Millions d'habitants dans les unités urbaines
de plus de 150 000 habitants)
Levier puissant pour l'électrification

Source : Ministère de la transition écologique

BONUS ÉCOLOGIQUE

Indicateur de transition des particuliers

TRANCHES DE REVENUS	AVANT LE 02/12/2024	DEPUIS LE 02/12/2024	DEPUIS LE 01/07/2025
Déciles 1 à 5	7 000 €	4 000 €	4 200 €
Déciles 6 à 8	4 000 €	3 000 €	4 200 €
Déciles 9 à 10	4 000 €	2 000 €	3 100 €
Montant moyen	5 500 €	3 250 €	3 980 €



Situation actuelle*
3 980 €
(pondéré)



Objectif
5 500 €



Taux d'atteinte
72%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 5500 € DE BONUS ÉCOLOGIQUE PONDÉRÉ

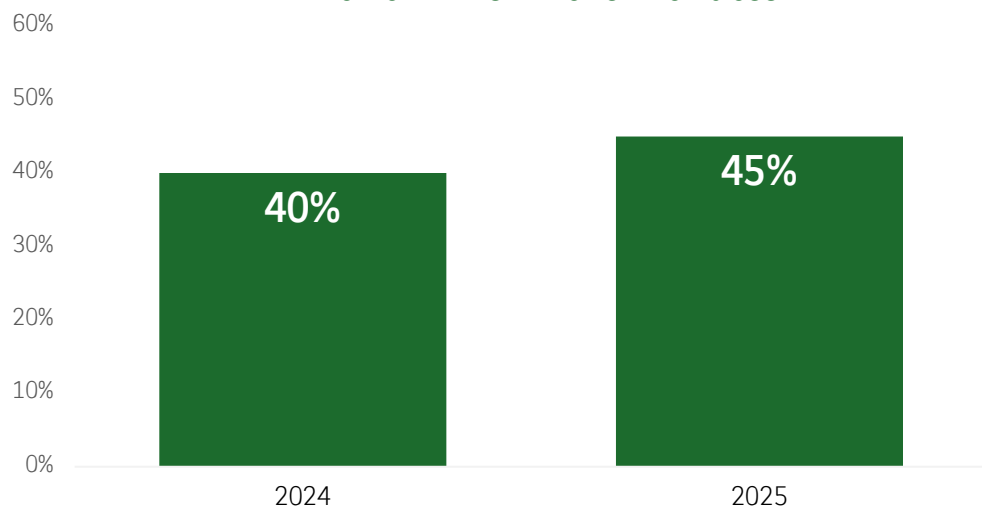
Maintien du niveau des aides 2024
Nécessaire pour l'effet d'entraînement
Réduit le coût d'accès, principal frein à l'achat

Source : Gouvernement

LEASING SOCIAL

Indicateur de transition des particuliers

PART DES MÉNAGES TRÈS MODESTES (3 IERS DÉCILES DE REVENUS) DANS LES BÉNÉFICIAIRES DU LEASING SOCIAL



¹ Sur la base d'une consommation moyenne de 8l/ 100km

² Prix pour 100 km sur la base d'une consommation moyenne de 18 kWh correspondant à une berline compacte



Situation actuelle

45%



Objectif

60%



Taux d'atteinte

75%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 60%

Nécessaire pour la démocratisation (correspond à leur poids dans l'ensemble des ménages éligibles)

Ciblage social à maintenir

Équilibre avec contraintes budgétaires

Source : Gouvernement

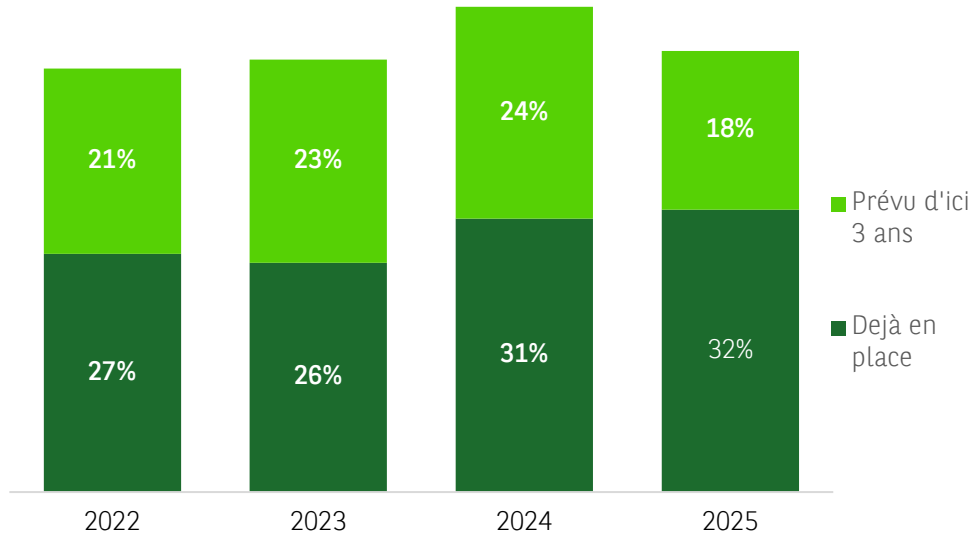
ANNEXE

Indicateur de transition des entreprises - Composantes

INTÉGRATION DES VE AU SEIN DES FLOTTES D'ENTREPRISES

Indicateur de transition des entreprises

PART DES ENTREPRISES AYANT INTÉGRÉ DES VÉHICULES PARTICULIERS 100% ÉLECTRIQUES À LEUR FLOTTE



Situation actuelle

32%



Objectif

100%



Taux d'atteinte

32%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 100%

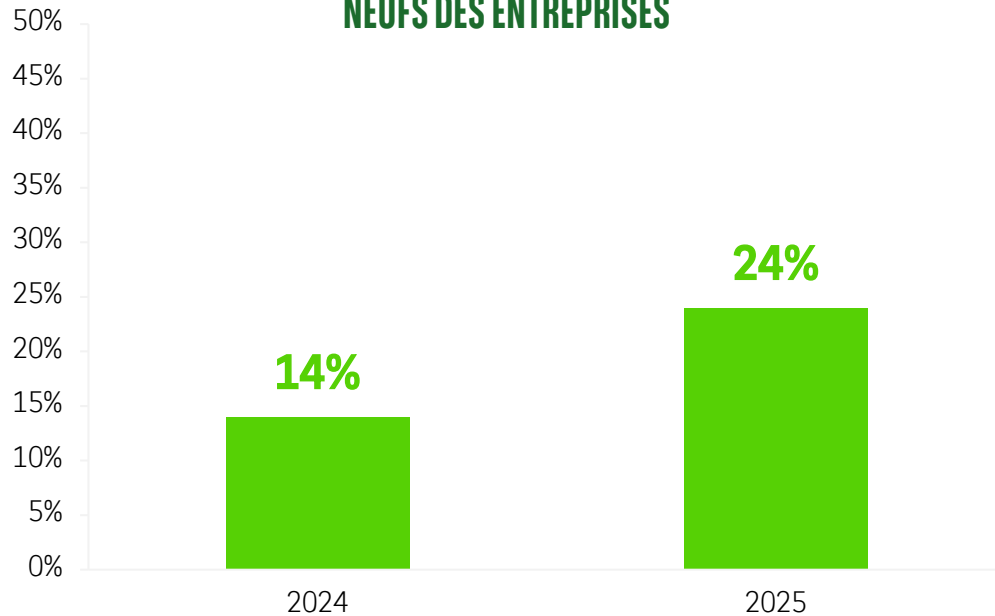
Nécessité d'intégration du VE dans l'ensemble des flottes pour le verdissement du parc et l'alimentation du marché de l'occasion

Source : Arval Mobility Observatory, Baromètre des flottes et de la mobilité, 2025

PART DES VE DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DES ENTREPRISES

Indicateur de transition des entreprises

PART DES BEV PARMI LES IMMATRICULATIONS DE VP
NEUFS DES ENTREPRISES



Situation actuelle

23,8%



Objectif

75%



Taux d'atteinte

32%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 75%

Nécessaire pour atteindre les objectifs de la LOM concernant
le renouvellement du parc

Aligné avec la fin des ventes thermiques à horizon 2035

Aligné avec les objectifs pour le marché d'occasion

Source : SDES, RSVERO

PART DES ENTREPRISES AVEC FLOTTE ÉLECTRIQUE ÉQUIPÉES EN BORNES DE RECHARGE

Indicateur de transition des entreprises

INSTALLATION DES BORNES DE RECHARGE
BASE : ENTREPRISES UTILISANT OU ENVISAGEANT D'UTILISER LA RECHARGE DANS LEURS LOCAUX



Situation actuelle

18%



Objectif

50%



Taux d'atteinte

35%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 50%

Facteur clé pour l'adoption des flottes électriques (praticité, assurance)

La part des utilisateurs de VE rechargeant leur véhicule sur leur lieu de travail est de 15%, et devrait restée inchangée en 2030 selon les études. Il n'est donc pas nécessaire que l'ensemble des entreprises avec flotte électrique soient équipées en bornes de recharge.

Source : Arval Mobility Observatory, Baromètre des flottes et de la mobilité, 2025

PARITÉ DU TCO VE/VT SUR 4 ANS

Indicateur de transition des entreprises

COMPARAISON DES PRK DE LA PEUGEOT 208 AVEC LA LOI DE ROULAGE
D'UN KILOMÉTRAGE ANNUEL DE 25 000 KM SOIT :
48 MOIS ET 100 000 KM

€ 33 827



TCO Peugeot 208 Essence

€ 32 742



TCO Peugeot e-208 électrique



Situation actuelle

0.97



Objectif

1



Taux d'atteinte

103%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 1

Un TCO du VE inférieur ou égal à son équivalent thermiques est
un point clé dans la décision d'achat

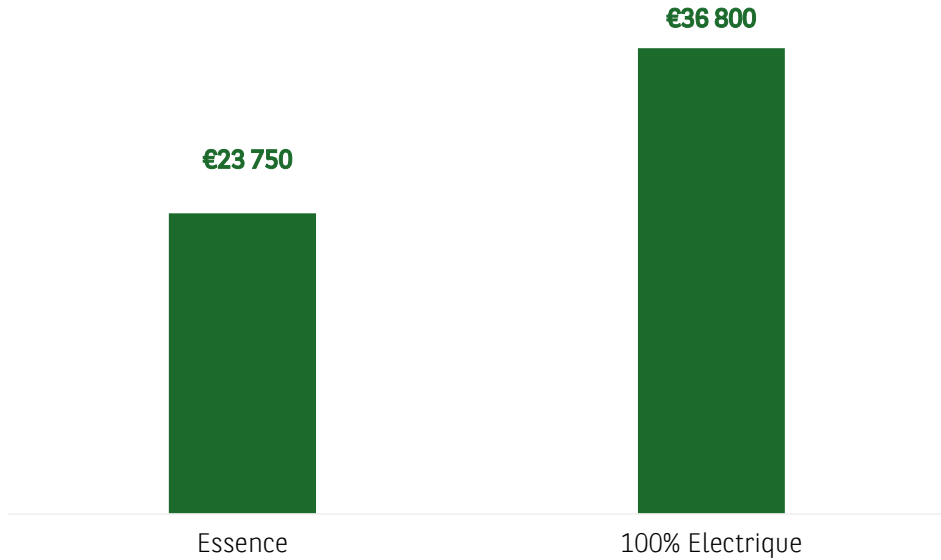
Avec un TCO inférieur de 3% pour la Peugeot e-208 par rapport
au modèle essence, l'objectif est déjà atteint

Source : Arval Mobility Observatory, TCO Scope 2025

PARITÉ DU PRIX DE VENTE DES VE / VT

Indicateur de transition des entreprises

PRIX À L'ACHAT D'UN MODÈLE D'ENTRÉE DE GAMME (PEUGEOT 308) SELON LA MOTORISATION



Situation actuelle

1,55



Objectif

1



Taux d'atteinte

65%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 1

La parité du coût d'achat d'un modèle électrique par rapport à son équivalent thermique est un point clé dans la décision d'achat. L'objectif de parité exacte (1) est réaliste avec l'évolution des coûts.

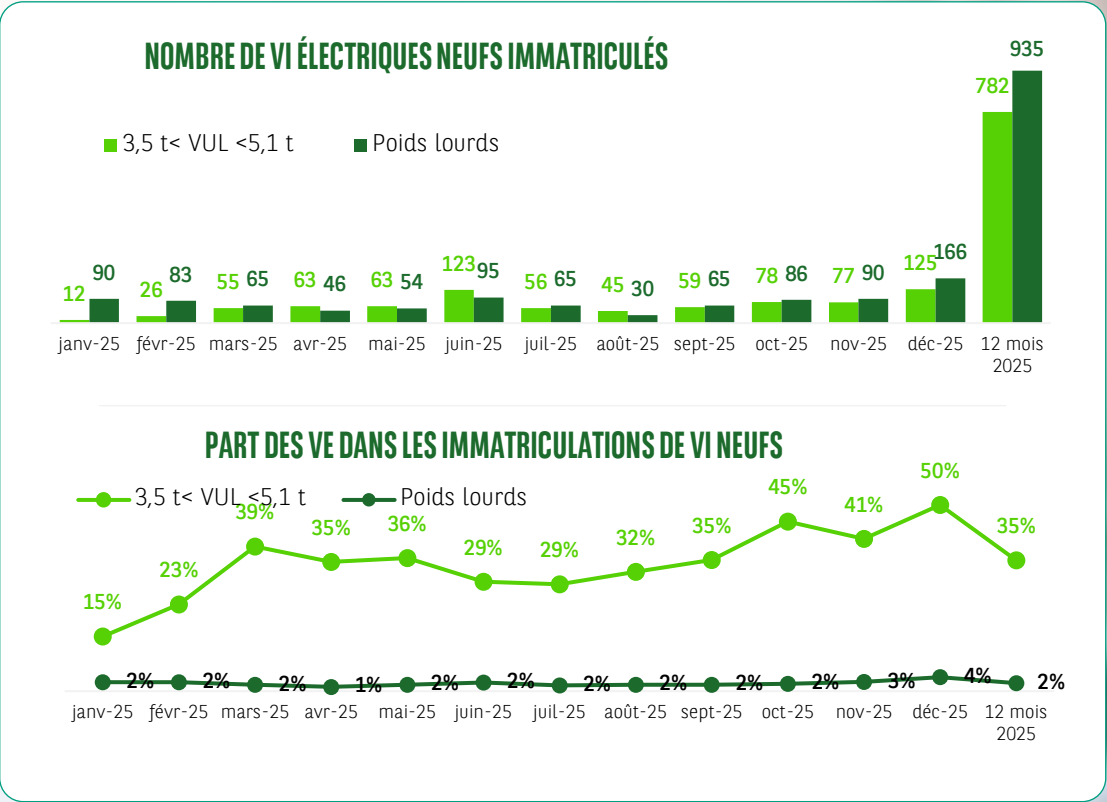
Source : Arval Mobility Observatory, TCO Scope 2025

ANNEXE

Indicateur de transition des véhicules industriels - Composantes

PART DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES IMMATRICULATIONS DE VI NEUFS

Indicateur de transition des véhicules industriels



Source : AAA Data



Situation actuelle
3,7%
(12 mois 2025)



Objectif
20%



Taux d'atteinte
19%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 20%

Adapté aux limitations technologiques actuelles

Cible prioritairement la distribution urbaine et interrégionale

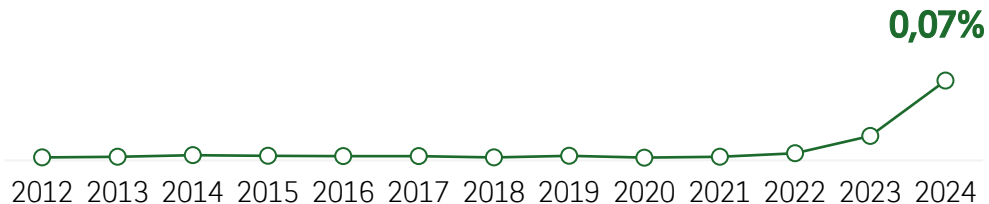
Tient compte des cycles plus longs de renouvellement

Le scénario central de l'étude « Hit the Road » (AVERE, Afry, 2023), évalue à 18% la part des PL électriques dans le parc de véhicules en 2035

PART DES TRAJETS ROUTIERS RÉALISÉS EN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Indicateur de transition des véhicules industriels

PART DES DISTANCES ANNUELLES TOTALES PARCOURUES
PAR LES POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES SUR L'ENSEMBLE DES
DISTANCES PARCOURUES PAR LES PL



Situation actuelle

0.07%



Objectif

15%



Taux d'atteinte

0,5%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 15%

Scénario médian 2035 étude « Électrification de la mobilité lourde longue distance », (Enedis, 2024)

Focus sur trajets urbains et périurbains

Limité par l'autonomie actuelle

Réaliste avec les contraintes logistiques

Source : SDES, Rsvero

NOMBRE DE BORNES DE RECHARGE PL SUR LES AIRES D'AUTOROUTE

Indicateur de transition des véhicules industriels

CHIFFRES À RETENIR À HORIZON 2035

630 M€

Investissements dans les infrastructures du réseau électrique pour couvrir le besoin en itinérance des voitures et poids lourds électriques.

10 000 + 2 200

Nombre de points de recharge lente et rapide à déployer sur **519 aires** de services et de repos pour couvrir le besoin des poids lourds électriques.



Situation actuelle
Recharge rapide
112



Objectif
2200



Taux d'atteinte
5%

PRÉCISIONS SUR LES OBJECTIFS EN TERMES DE BORNES DE RECHARGE POUR PL SUR LES AIRES D'AUTOROUTE ET DE REPOS

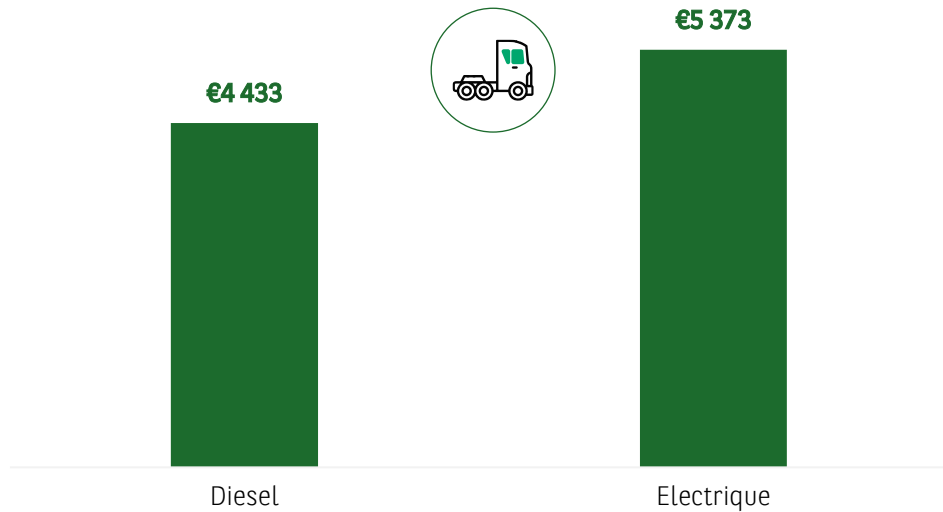
Une évaluation des besoins de recharge a été établie dans l'étude Enedis (Electrification de la mobilité lourde longue distance, Mars 2024) à partir d'une modélisation fine du réseau routier, des points d'arrêt et des flux de poids lourds électriques, selon trois scénarios d'électrification. D'ici à 2035, la consommation d'électricité des PL électriques en itinérance devrait atteindre jusqu'à 3,5 térawattheures, avec un pic de puissance de 1,1 gigawatt, exigeant le déploiement de 10 000 points de recharge pour les pauses de longue durée et de 2 200 pour la recharge rapide sur 519 aires de services et de repos.

Source : Renault Trucks Corporate, Stations publiques de recharge pour camions électriques en Europe – Janvier 2025

PARITÉ DU TCO DES 19 TONNES SUR 7 ANS

Indicateur de transition des véhicules industriels

COMPARAISON DES TCO MENSUELS D'UN TRACTEUR 19T - 65 000 KM/AN SUR 7 ANS



Composition du TCO : coûts de l'énergie + loyer pneumatiques + maintenance (hors pneumatiques + loyer financier)



Situation actuelle

1,2



Objectif

1,5



Taux d'atteinte

125%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 1,5

Point clé dans la décision d'achat
Réaliste avec l'évolution des coûts

Source : BNP Paribas, Artegy

PARITÉ DU PRIX DE VENTE DES POIDS LOURDS ÉLECTRIQUES / THERMIQUES

Indicateur de transition des véhicules industriels

PRIX MOYEN À L'ACHAT D'UN TRACTEUR ROUTIER SELON LA MOTORISATION



€101 900

Diesel

€278 000

Electrique



Situation actuelle

2,7



Objectif

2



Taux d'atteinte

73%

PRÉCISIONS SUR L'OBJECTIF DE 2

Point clé dans la décision d'achat
Réaliste avec l'évolution des coûts d'ici 2040

Source : BNP Paribas, Artego