

2026 – 2032

un mandat clé pour la transition vers la mobilité électrique



Un guide pensé par les utilisateurs de véhicules électriques,
pour une politique d'électromobilité à la fois juste et ambitieuse

Sommaire

03

Préambule

04

En résumé
nos grandes propositions

05

Chapitre 1
Les bénéfices de l'électromobilité
pour les communes françaises

14

Chapitre 2
Quels acteurs et quelles offres
pour la recharge ?

21

Chapitre 3
Incitations locales, stationnement,
accompagnement : quels leviers
mobiliser pour les collectivités ?

36

Conclusion

37

Annexes
Boîte à outils du mandat

42

Qui sommes-nous ?

44

Les auteurs

45

Sources et références

Préambule

Le bruit et la pollution atmosphérique figurent régulièrement aux premières places des préoccupations des populations en zone urbaine. En parallèle, le changement climatique est perçu de manière toujours plus palpable, créant une attente d'action de la part des responsables politiques.

Face à ces enjeux, l'action est ancienne. Les normes d'homologation des véhicules et les politiques urbaines ont évolué pour tenter de concilier des attentes parfois contradictoires. La liberté de circuler est longtemps apparue en conflit avec la liberté de respirer un air sain. Souvent, les élus sont confrontés à la nécessité de trouver un équilibre fragile, dans l'intérêt de la population et du territoire. Il peut en résulter des tensions, notamment entre les attentes des ruraux, des périurbains, et des populations de centre-ville.

À la Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Électriques (FFAUVE), nous sommes convaincus que l'électrification ne transforme pas seulement les véhicules, mais la société. Une mobilité respectueuse du climat et de la santé, souveraine et compétitive, nous offre une clé vers une meilleure cohésion sociale et territoriale.

Alors que 2026 marque le début d'un mandat fondamental pour la transition énergétique, ce guide vise à aider les décideurs locaux et services administratifs à aborder ce sujet majeur d'intérêt général.

En résumé

nos grandes propositions

- ① Faire des municipalités et intercommunalités les stratégies de l'électromobilité à l'échelle locale
- ② Combattre les idées reçues sur la mobilité électrique et l'aborder comme un sujet rassembleur et transpartisan
- ③ Assurer une offre de recharge accessible au public dans toute zone résidentielle ou commerçante
- ④ Encourager les bailleurs sociaux à déployer des solutions de recharge pour leurs résidents
- ⑤ Permettre la recharge devant une maison de ville (solution type goulotte dans le trottoir)
- ⑥ Développer, pour au moins les 5 à 10 années à venir, la gratuité du stationnement en voirie pour les véhicules électriques
- ⑦ Coordonner et encourager des initiatives privées (commerces, entreprises) en faveur de la mobilité électrique
- ⑧ Favoriser une tarification des services de recharge ouverte et sans abonnement préalable
- ⑨ Faire de la collectivité un acteur exemplaire : flotte municipale électrifiée, points de recharge ouverts aux agents et au public, exigence de véhicules électriques dans les marchés publics dans le cadre des Schémas de Promotion des Achats publics Socialement et Écologiquement Responsables (SPASER).

Les bénéfices de l'électromobilité pour les communes françaises

Le progrès technologique que représente l'électromobilité offre aux communes françaises une opportunité unique de relever les défis du 21^e siècle : réduire la pollution et le bruit, accélérer la transition énergétique, promouvoir la cohésion sociale et améliorer la sécurité routière. Penchons-nous sur ces promesses avant d'aborder, dans le prochain chapitre, les solutions concrètes pouvant être envisagées.

1. Réduction du bruit et de la pollution

Les véhicules thermiques sont une source majeure de pollution atmosphérique et sonore dans les zones urbaines et périurbaines. En France, le secteur des transports est responsable d'environ 30 à 31% des émissions de gaz à effet de serre en 2026 (CITEPA), et les véhicules particuliers représentent toujours près de 55% des émissions du transport routier. Par ailleurs, le bruit routier affecte la santé de 25% des Français, selon l'ADEME, provoquant stress, troubles du sommeil et maladies cardiovasculaires.

- **Réduction de la pollution atmosphérique :** les véhicules électriques (VE) n'émettent aucun gaz d'échappement (CO₂, NOx, particules fines PM2.5). En 2023, une étude de l'ONG Transport & Environment a montré que les VE réduisent les émissions de particules fines de 50% par rapport aux véhicules diesel, même en tenant compte de l'usure des pneus et des freins. Dans les centres-villes, où la pollution de l'air cause environ 40 000 décès prématurés par an en France (étude Santé publique France publiée en 2021), l'adoption des VE peut améliorer la qualité de l'air et réduire les coûts de santé publique.
- **Réduction du bruit :** les VE sont quasi silencieux à basse vitesse (< 30 km/h), réduisant la pollution sonore dans les zones résidentielles et les centres-villes. Par exemple, une étude de l'ADEME estime que remplacer 50% du parc automobile urbain par des VE pourrait réduire le bruit de 3 à 5 dB, équivalent à une diminution perçue de moitié de l'intensité sonore.
- **Impact local :** les maires peuvent accélérer ces bénéfices en menant des politiques volontaristes en faveur des véhicules électriques dans leur commune.

2. Contribution à la transition énergétique

La transition énergétique est une priorité nationale, inscrite dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et le plan France 2030, qui vise à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Le secteur des transports, avec ses fortes émissions de CO₂, est un levier clé pour atteindre cet objectif. Les VE, alimentés par une électricité de plus en plus décarbonée, jouent un rôle incontournable : la consommation électrique française en 2024 était couverte à 99,5 % par la production d'origine nucléaire ou renouvelable, selon RTE (en pratique, la part décarbonée consommée en France est inférieure du fait des imports/exports et de la temporalité de la consommation).

- **Décarbonation des transports :** un véhicule électrique émet en moyenne 70 % de CO₂ en moins sur son cycle de vie (fabrication, usage, recyclage) par rapport à un véhicule thermique, selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE, 2023). En France, où l'électricité est très majoritairement décarbonée, un VE émet environ 15 g CO₂/km contre 120-150 g CO₂/km pour un véhicule thermique.
- **Intégration des énergies renouvelables :** certains modèles de VE peuvent restituer (Vehicle to Grid - V2G) une partie de l'énergie produite par des énergies renouvelables et stockée dans leur batterie à des réseaux intelligents (smart grids) pour optimiser l'utilisation de l'électricité propre. Dès à présent, la recharge en heures creuses ou lors des pics de production solaire/éolienne optimise l'usage des moyens existants. Depuis la réforme 2025-2027 menée par Enedis et la Commission de régulation de l'énergie (CRE), les heures creuses intègrent désormais une plage diurne entre 11 h et 17 h pour tirer parti du surplus de production solaire. Cette évolution, rendue possible par les compteurs Linky, permet de déplacer jusqu'à trois heures creuses en milieu de journée, en complément du bloc nocturne traditionnel (23 h–7 h). À terme, un "bloc solaire" de super-heures creuses sera proposé pour encourager la recharge des véhicules électriques directement à l'énergie photovoltaïque.
- **Souveraineté énergétique :** les importations de pétrole en France ont représenté environ 52 milliards d'euros en 2025 (Bilan énergétique 2025, SDES). Environ 70 à 80 % de l'énergie contenue dans ce pétrole importé est perdue sous forme de chaleur du fait de la faible efficacité des moteurs thermiques. La France importe toujours près de 97 % du pétrole qu'elle consomme, ce qui maintient une forte dépendance vis-à-vis des marchés internationaux. En réduisant cette dépendance, les véhicules électriques renforcent la résilience énergétique locale et nationale, en valorisant une électricité majoritairement produite sur le territoire et de plus en plus décarbonée. La dépendance existe également sur les produits raffinés : la France importe environ 47 % de son gazole (SDES 2025), dont 25 % en provenance du Proche-Orient. La crise des prix du carburant observée en 2026, liée aux tensions géopolitiques, en rappelle la fragilité : entre février et avril 2026, le prix du gazole a bondi de plus de 28 %, avec des ruptures de stock touchant jusqu'à 31 % des stations début avril. **L'électromobilité contribue directement à la souveraineté énergétique française et européenne, non seulement parce qu'elle réduit les importations, mais parce qu'elle permet de passer de l'importation massive d'un consommable (le pétrole) à l'importation de matières qui resteront dans l'économie européenne (les composants de batterie).** En effet, les composants d'une batterie ne sont pas consommés à l'usage. Ils restent mobilisables, en fin de vie, pour de nouvelles batteries.
- **Efficacité énergétique :** les véhicules électriques atteignent 70 à 90 % d'efficacité, permettant d'économiser jusqu'à 60 % d'énergie par rapport aux véhicules thermiques.

3. Cohésion sociale et territoriale

La mobilité est un facteur clé d'inclusion sociale, en favorisant notamment le lien social, l'accès à la culture, au sport, aux soins, à l'emploi.

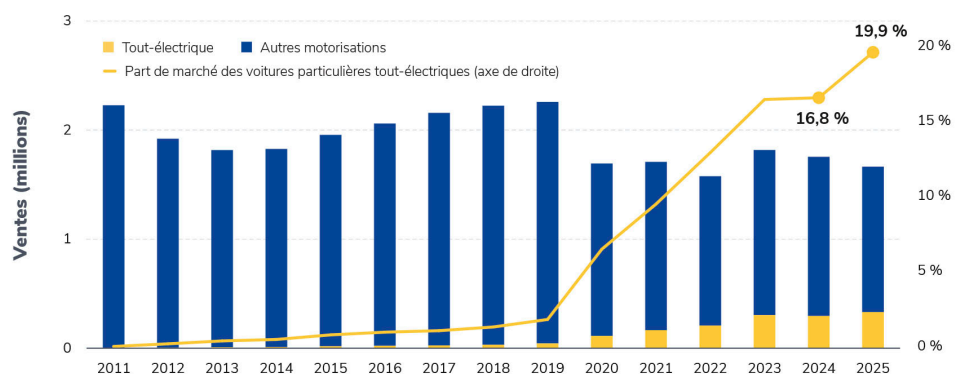
Le coût élevé des carburants fossiles constitue cependant un frein réel pour les plus modestes. Les véhicules électriques ont un coût d'utilisation plus faible grâce à un entretien simplifié et une énergie moins chère.

Les véhicules électriques offrent donc la promesse d'un meilleur accès à la mobilité pour les plus modestes, et d'une fin du déclassé des lieux de vie et de travail qui ne sont pas desservis, ou mal desservis, par les transports en commun.

Ces faibles coûts à l'usage ne sont accessibles qu'à deux conditions : pouvoir acquérir ou louer un véhicule électrique, et avoir accès à une solution de recharge pratique et à bas coût.

Si le coût d'acquisition d'un véhicule électrique neuf est encore majoritairement à plus de 20 000 €, plusieurs modèles apparaissent sous la barre des 15 000 €, et le développement exponentiel du marché de l'occasion contribue à faciliter l'accès au VE. En 2025, les véhicules 100 % électriques ont représenté en moyenne 20 % des ventes de voitures neuves en France, 28 % en mars 2026 et plus de **40%** en septembre 2026. **Le leasing social a permis à plus de 50 000 ménages modestes d'y accéder en 2025, et déjà environ 25 000 supplémentaires en 2026** (chiffres août 2026). Mais au-delà des aides ponctuelles, la dynamique dépend fortement des infrastructures disponibles localement : les acheteurs, particuliers comme professionnels, privilégient l'électrique là où ils peuvent recharger simplement, à un tarif raisonnable. C'est précisément ce rôle d'accompagnement territorial que ce livre blanc entend éclairer.

Ventes de voitures particulières tout-électriques neuves en France entre 2011 et 2025



Source des données : SDES - Graphique : RTE

Ce graphique fait apparaître clairement la baisse rapide des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs (en bleu). Le marché des véhicules électriques, en jaune, est en croissance importante. Les premiers chiffres 2026 suggèrent une année record, avec **35% des véhicules neufs vendus en juillet 2026** qui sont totalement électriques.

Démocratiser la mobilité électrique constitue un enjeu de cohésion sociale important, enjeu sur lequel les collectivités peuvent agir si on considère les différents leviers possibles au niveau local, que ce soit dans la disponibilité de solutions de recharge, dans la politique de stationnement ou dans certaines incitations financières complémentaires.

La transition vers une mobilité décarbonée constitue également un gisement d'emplois considérable, avec un besoin croissant dans le déploiement d'infrastructures de recharge mais aussi des métiers et savoir-faire nouveaux dans la réparation, l'entretien et le recyclage des véhicules électriques et de leurs composants.

Bénéfices de l'électromobilité

- **Accessibilité financière** : les VE, grâce à leur efficacité énergétique et à leur simplicité mécanique, ont un coût d'utilisation plus faible (environ 4 €/100 km contre 12 €/100 km pour un véhicule thermique). Les collectivités jouent un rôle important pour le déploiement de solutions de recharge à tarif maîtrisé.
- **Équité territoriale** : l'accès du plus grand nombre à l'automobile favorise l'équité entre les quartiers desservis par les transports en commun et ceux qui ne le sont pas. Déployer des bornes de recharge dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et les parkings du parc social permet de réduire les disparités d'accès à la mobilité propre.
- **Création d'emplois locaux** : le développement des infrastructures de recharge (installation, maintenance) et des services associés (partage de bornes, applications de gestion), mais aussi toute la chaîne de la vente, de l'entretien, et du recyclage des véhicules électriques ou électrifiés génère des emplois locaux non délocalisables, notamment pour les jeunes qui suivent les formations aux métiers de l'électromobilité.

4. Amélioration de la sécurité routière

La sécurité routière reste une priorité des politiques publiques, avec 3193 décès sur les routes de France métropolitaine en 2024 (ONISR). Les VE offrent des caractéristiques techniques qui peuvent réduire les accidents, notamment en milieu urbain.

- **Technologies avancées** : les VE, parce qu'ils sont récents, sont souvent équipés de systèmes d'aide à la conduite (ADAS) comme le freinage automatique d'urgence, la détection des piétons et le maintien de voie, réduisant les risques d'accident. Une étude de l'IIHS (États-Unis, 2022) montre que les véhicules équipés d'ADAS réduisent les collisions de 20%.
- **Réduction de la vitesse** : les VE, avec leur couple instantané, incitent à une conduite plus fluide, réduisant les comportements à risque. La plupart des VE assurent un frein régénératif puissant, dès que l'accélérateur est relâché, permettant une décélération efficace.
- **Réduction du bruit** : en diminuant le bruit ambiant, les VE permettent aux piétons et cyclistes de mieux percevoir leur environnement, réduisant les accidents liés à l'inattention. À très basse vitesse, un générateur de son assure néanmoins un niveau de bruit minimal destiné à éviter la surprise des piétons et cyclistes. Les riverains et les utilisateurs de terrasses sont aussi très attentifs à la réduction du bruit ambiant.

5. Démystification des idées reçues

Les VE font l'objet de véritables campagnes de dénigrement et de désinformation, avec la diffusion de nombreuses fake news. Répondons aux principales idées reçues, auxquelles les responsables publics et les promoteurs de la transition énergétique sont régulièrement confrontés. Les exemples qui suivent sont extraits du livre *Mythes et légendes de la voiture électrique* édité par la fédération FFAUVE, disponible sur ffauve.org, qui recense plus de trente idées reçues et fournit des réponses basées sur des faits, des statistiques officielles, des études et des retours des utilisateurs.

Les batteries polluent plus que les moteurs thermiques.

Sur leur cycle de vie, les véhicules électriques émettent 2 à 5 fois moins de CO₂ que les véhicules thermiques, surtout en France avec une électricité décarbonée. La performance carbone dépend de la source d'électricité, mais aussi de facteurs comme la taille de la batterie et la durée de conservation du véhicule.

De plus, **plus de 90 % des composants des batteries lithium-ion sont recyclables**. Contrairement au pétrole, qui disparaît définitivement en étant brûlé, **les matières qui composent une batterie ne sont pas consommées à l'usage** : elles restent disponibles, en fin de vie, pour alimenter de nouvelles batteries. Le règlement européen sur les batteries (2023) encadre la mise en place de cette filière, avec des obligations progressives de collecte, de recyclage et d'incorporation de matières recyclées. À ce jour, peu de véhicules électriques sont arrivés en fin de vie, ce qui explique que la filière soit encore en phase de montée en puissance.

Afin de garder quelques ordres de grandeur en tête, un véhicule thermique brûle environ **12 000 litres de carburant** sur sa durée de vie — l'équivalent de la moitié d'un gros camion-citerne — et rejette par son pot d'échappement **environ 110 millions de litres de gaz de combustion** (CO₂, vapeur d'eau, oxydes d'azote, particules...). À titre de comparaison, ce volume correspond à celui d'une piscine olympique remplie 12 fois.



Les VE sont trop chers.

Bien que le coût d'achat initial soit plus élevé (un modèle électrique coûte 5000 à 10 000€ de plus qu'un modèle thermique comparable), les aides nationales et régionales ainsi que les coûts d'utilisation réduits (électricité, entretien) rendent les VE compétitifs sur 2 à 5 ans, selon l'usage. Les communes peuvent compléter ces aides avec des subventions locales ciblées.

Il n'y a pas assez de bornes de recharge.

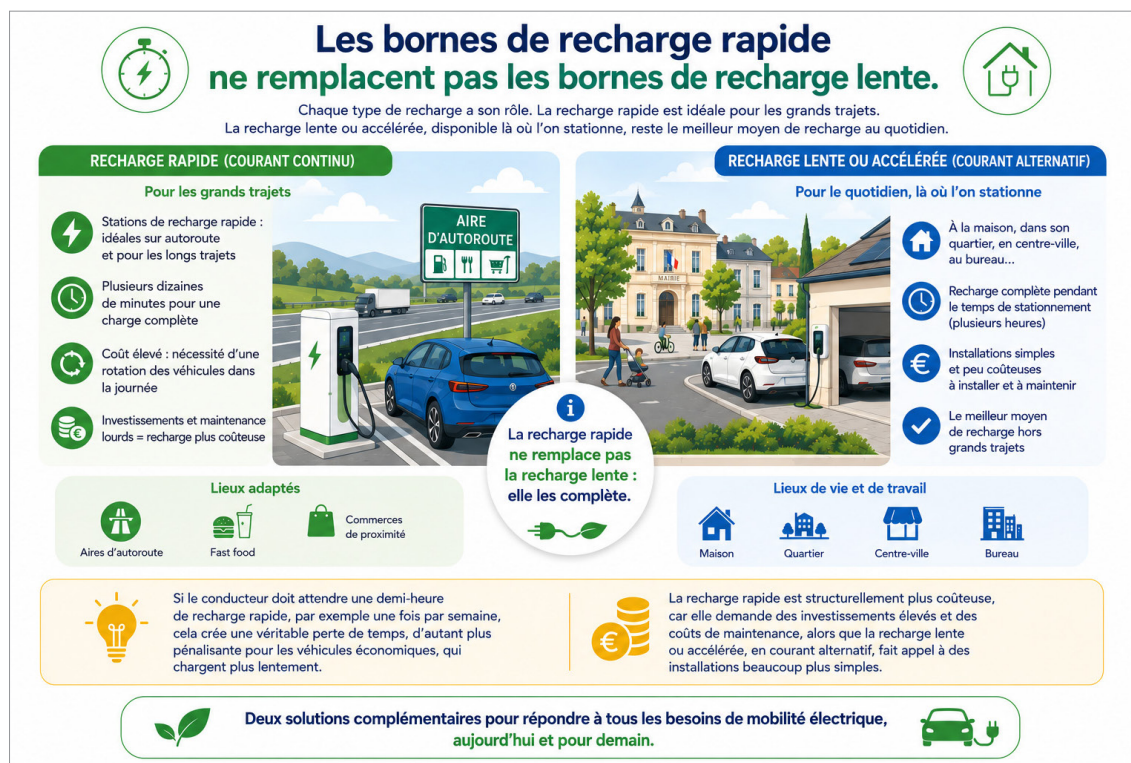
Mi 2026, la France comptait plus de **200 000 points de recharge publics** (Avere-France). Les maires peuvent accélérer ce déploiement en installant des bornes dans les rues et parkings municipaux, à proximité des commerces, des cinémas, des principaux axes routiers. Ce déploiement est encore moins coûteux pour une ville lorsqu'elle fait appel à des opérateurs qui investissent eux-mêmes et recherchent du foncier pour installer leur réseau.

Les bornes de recharge rapide remplacent les bornes de recharge lente.

Les stations de recharge rapide, en courant continu, se développent à un rythme extrêmement soutenu, portées par de lourds investissements d'opérateurs qui construisent le réseau de fourniture d'énergie de demain. Si ces stations sont très utiles aux grands trajets, elles ne se substituent pas aux stations de charge lente ou accélérées que l'on peut trouver dans son garage, dans son quartier, dans un centre-ville, au bureau...

La recharge rapide est plutôt dédiée aux grands trajets, et la recharge lente ou accélérée, disponible là où l'on stationne, reste le meilleur moyen de recharge hors grands trajets.

De plus, la recharge rapide est structurellement plus coûteuse, car elle demande des investissements élevés et des coûts de maintenance, alors que la recharge lente ou accélérée, en courant alternatif, fait appel à des installations beaucoup plus simples.



Les VE ne conviennent pas aux longs trajets.

C'était vrai pour les VE mis sur le marché il y a plus de dix ans, mais le marché a changé et continue de progresser. Les VE récents offrent une autonomie moyenne de 300 à 600 km. Avec le développement des bornes rapides (150-350 kW), une recharge de 20 minutes permet de récupérer 200 à 300 km d'autonomie. Des millions de conducteurs en Europe font leurs déplacements en véhicule électrique, sans restriction, dont plus d'un million en France.

Il apparaît néanmoins une catégorie de véhicules électriques d'entrée de gamme, dotés de petites batteries et/ou de vitesses de recharge limitées. Conçus pour les besoins du quotidien, ils deviennent vraiment contraignants sur un long trajet autoroutier si un port de charge rapide (CCS) n'est pas inclus dès le départ dans la configuration du véhicule.

Les VE augmentent la dépendance aux métaux rares.

Les innovations technologiques (batteries LFP sans cobalt, recyclage) réduisent la dépendance aux métaux rares. De plus, l'extraction de pétrole pour les véhicules thermiques a un impact environnemental bien plus lourd.

Les VE encouragent l'exploitation des enfants dans les mines de cobalt.

Le cobalt entre dans la composition de certaines batteries électriques (de smartphones comme de vélos ou de VE). Il a aussi d'autres usages, comme des alliages de métaux (pour des turbines, implants médicaux...). Or il a été établi que certaines mines artisanales de cobalt, en République démocratique du Congo, avaient recours au travail d'enfants. Comme dans d'autres industries confrontées par le passé au travail des enfants (textile, cacao, électronique...), la prise de conscience a conduit à des actions structurantes : traçabilité des minerais, audits indépendants des fournisseurs, certifications, et obligations légales renforcées. Le règlement européen sur les batteries (2023) impose d'ailleurs aux fabricants un devoir de vigilance sur toute leur chaîne d'approvisionnement. L'industrie de la batterie est aujourd'hui l'une des plus contrôlées au monde sur ce sujet — bien davantage que la filière pétrolière, dont les impacts humains et environnementaux font l'objet de bien moins d'attention. Les constructeurs de VE développent également l'usage de batteries sans cobalt (notamment LFP).



Les véhicules électriques présentent un risque d'incendie majeur, difficile à maîtriser pour les services de secours.

Les statistiques convergent toutes dans le même sens : **les véhicules électriques brûlent nettement moins souvent que les véhicules thermiques**. Aux États-Unis, une étude fédérale recense **25 incendies pour 100 000 véhicules électriques, contre 1529 pour 100 000 véhicules thermiques** — soit un rapport de 1 à 60. En Suède, l'agence de protection civile (MSB) relève 3 incendies pour **100 000 VE, contre 77 pour 100 000 thermiques**. En Australie, l'étude d'EV FireSafe montre que **551 incendies de batteries ont été confirmés dans le monde entier entre 2010 et 2024**, sur un parc cumulé de 40 millions de véhicules. La plupart de ces incidents font d'ailleurs suite à **un accident** (choc, perforation, écrasement) ; les incendies spontanés, sans cause externe, sont très rares et deviennent exceptionnels avec les générations récentes.

Les incendies de véhicules électriques, bien que très rares, présentent des spécificités qui intéressent directement les maires, au titre de leur responsabilité en matière de lutte contre l'incendie : risque d'emballement thermique pour certaines chimies de batterie, besoin de volumes d'eau plus importants, risque de réignition différée. La formation des sapeurs-pompiers à ces situations est en cours de généralisation, et plusieurs équipements spécifiques (couvertures anti-feu, lances de perforation, bacs d'immersion) sont déjà déployés par de nombreux SDIS. **Les communes gagnent à s'assurer que leur centre de secours local dispose de la formation et des équipements adaptés**, et à coordonner avec le SDIS départemental les évolutions nécessaires.

Le réseau électrique français ne pourra pas absorber des millions de véhicules électriques supplémentaires.

C'est une inquiétude fréquente, mais elle n'est pas confirmée par les études techniques. Selon RTE, le système électrique français peut absorber **15 millions de véhicules électriques à l'horizon 2035, même avec un pilotage limité de la recharge**. Cette consommation supplémentaire représenterait environ **10 % de la consommation nationale**, soit moins que l'augmentation observée entre 2000 et 2010 sur d'autres usages. En effet, les gains d'efficacité énergétique sur d'autres postes (chauffage, éclairage, électroménager) compensent largement la hausse liée à la mobilité électrique. Cette trajectoire est aujourd'hui **pleinement programmée et financée** par l'État : la troisième Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3), publiée le 13 février 2026, érige l'électrification des usages — et en particulier celle de la mobilité — en **priorité nationale**, avec un plan d'investissement de **100 milliards d'euros sur le réseau de transport d'électricité d'ici 2040** et une **hausse de 25 % des investissements sur le réseau de distribution**.

Le véritable enjeu pour les collectivités ne se situe donc pas au niveau du réseau national, mais au niveau du **réseau local de distribution**, géré par Enedis ou par les entreprises locales de distribution (ELD). Dans certains quartiers anciens ou certains villages, les postes de distribution peuvent nécessiter des adaptations pour accueillir plusieurs points de recharge rapide simultanés. **Les communes — qui sont propriétaires du réseau public de distribution et autorités organisatrices de la distribution d'électricité (AODE) — ont donc un rôle direct à jouer** : dialogue précoce avec le gestionnaire de réseau, anticipation des investissements de renforcement, et arbitrage sur les localisations des nouveaux points de recharge rapides.



Pour aller plus loin

La FFAUVE a rassemblé de nombreuses autres idées reçues sur le véhicule électrique dans son ouvrage *Mythes et légendes de la voiture électrique* — édition 2026 :

- version PDF gratuite sur ffauve.org/ebook
- version papier à la [Fnac](#), sur [Amazon](#) ou en librairie (ISBN 978-2-3225-8119-1)



Chapitre 2

Quels acteurs et quelles offres pour la recharge ?

Les différentes formes de recharge

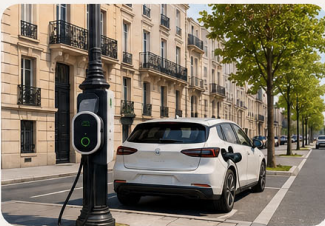
La recharge des véhicules électriques constitue un enjeu, car elle demande la création d'une nouvelle infrastructure. Si l'électricité est partout, la rendre disponible là où sont les véhicules, avec la puissance, la commodité et le tarif adaptés aux besoins, demande un effort particulier qui nécessite parfois l'implication des pouvoirs publics. Passons en revue les diverses formes de recharge dans un souci de clarté.

Des contextes de recharge variés

Des solutions adaptées à chaque moment de la vie



À la maison
Recharge pratique et économique pendant les temps de stationnement



Dans la rue
Recharge accessible au quotidien près de chez soi



Sur les parkings
Recharge pendant les courses et les activités du quotidien



Sur la route
Recharge rapide pour les longs trajets et les déplacements interurbains



Au travail
Recharge pendant la journée pour accompagner l'activité professionnelle

Une recharge adaptée à chaque besoin, pour une mobilité électrique simple et pratique au quotidien.

Synthèse des formes de recharge pour véhicules électriques

- **Recharge lente à domicile (2 à 3,7 kW)**

La recharge lente s'effectue généralement sur une prise domestique renforcée. Elle est idéale pour les recharges de nuit ou lorsque le véhicule reste immobilisé longtemps. Ce type de recharge est simple à mettre en place et économique, mais nécessite plusieurs heures (8 à 15 heures) pour une charge complète. L'investissement est minime (de 100 à 1 000 €) mais nécessite un stationnement privé, à proximité d'une alimentation électrique personnelle. Il s'agit donc principalement d'habitat individuel ou de très petites copropriétés.

- **Recharge accélérée à domicile ou au travail (7 à 22 kW)**

Cette recharge se fait via une borne dédiée, appelée Wallbox, installée chez soi ou sur le lieu de travail. Elle permet de charger la voiture en 3 à 8 heures, ce qui est bien adapté pour une utilisation quotidienne. L'installation demande cependant un équipement spécifique et une adaptation de l'installation électrique. Les tarifs de recharge demeurent en général compétitifs, car l'investissement est raisonnable. Ces bornes peuvent également être déployées en copropriété, généralement par des opérateurs d'immeuble. Les tarifs sont alors plus élevés, notamment pour rembourser l'investissement initial de l'opérateur.

- **Recharge accélérée sur borne publique (7 à 22 kW)**

Disponible dans les parkings publics, centres commerciaux ou sur la voie publique, cette recharge permet de recharger en 3 à 8 heures pour un tarif moyen. Très adaptés pour un usage de proximité à destination des résidents et visiteurs, en zone urbaine ou périurbaine, ces points de charge constituent un véritable service public de proximité. Ils sont également utiles aux deux-roues et quatre-roues légers.

- **Recharge rapide en courant continu (50 à 350 kW et +) sur la voie publique, les grands axes, et les stations dédiées**

De plus en plus de communes installent aussi des bornes en courant continu (souvent de 50 à 150 kW) à certains points stratégiques, à l'instar des centres commerciaux dans leurs parkings. Les bornes à haute puissance (150 kW et +) sont installées principalement sur les autoroutes et grands axes de circulation. Elles permettent de recharger 80 % de la batterie en 15 à 30 minutes environ, facilitant ainsi les longs trajets. Les stations les plus puissantes nécessitent généralement la construction d'un poste d'alimentation électrique dédié, leurs tarifs sont donc généralement plus élevés.

Des cas très distincts

Les centres-villes et les quartiers commerçants

Dans un centre-ville, deux types de besoins sont à satisfaire : les besoins de recharge des habitants qui stationnent sur la voie publique, mais aussi les besoins de personnes de passage, particuliers et professionnels en activité.

La disponibilité d'une offre de recharge est un facteur d'attractivité pour le centre-ville, mais aussi un moyen d'encourager la fréquentation des commerces.

À la différence des quartiers résidentiels, où la recharge rapide n'est pas un enjeu prioritaire, les centres-villes doivent proposer de la recharge rapide, en courant continu, et nous recommandons des points de charge d'au moins 36, 50 ou 100 kW, afin de permettre une recharge de batterie en 30 minutes à une heure.

Cette offre peut être complétée par une offre de recharge accélérée (AC 7 kW / 22 kW), à prix plus attractif, pour les stationnements au-delà d'une heure.

Cette offre doit être adaptée à la capacité et à la typologie locale du stationnement : en voirie, en parking public et dans les parkings privés des commerces.

Il est important d'assortir cette offre d'une politique de lutte contre les incivilités, principalement le stationnement sur des places de recharge (véhicules thermiques, véhicules stationnés mais pas en charge). La FFAUVE demande, dans cet esprit, que le stationnement interdit sur une station de recharge soit verbalisé comme du stationnement très gênant, au même titre que d'autres formes de stationnement interdit.

Les quartiers résidentiels sans stationnement privé : l'enjeu de l'offre en voirie

Les quartiers construits avant l'avènement de l'automobile souffrent souvent d'une faible disponibilité de stationnement privé. De fait, **la possibilité pour un habitant de ces quartiers d'utiliser un véhicule électrique repose largement sur le volontarisme des pouvoirs publics pour le déploiement de stations de recharge en voirie.**

L'offre de recharge doit être dirigée vers le confort des résidents, avec pour critères :

- la disponibilité (bornes en nombre suffisant, maintenance assurée, contrôle du stationnement abusif)
- la possibilité de laisser son véhicule sur la place de recharge après la fin de la recharge (exemple : recharge nocturne)
- le tarif le plus bas possible, clairement affiché
- la proximité des habitations (privilégier des points de recharge nombreux et bien répartis, plutôt qu'une grande station)

Dans cette offre de recharge, la vitesse de charge n'est pas prioritaire, aussi les bornes accélérées 7 kW sont suffisantes. Il est recommandé, dans la mesure du possible, de profiter de points de livraison existants d'alimentation électrique (bâtiments publics, etc.) afin de limiter les coûts d'installation des points de recharge qui se répercutent sur les usagers.

La priorité est d'atteindre un tarif inférieur à 0,20 €/kWh (prix approximatif de l'électricité pour un particulier), avec un tarif horaire modéré ou un forfait nuit afin de favoriser la rotation. Ainsi, les utilisateurs de la recharge publique ne sont pas trop fortement défavorisés par rapport à ceux qui peuvent recharger sur l'abonnement de leur domicile.

Nous déconseillons la mise en place d'abonnements résidents, car la recharge doit être facilement accessible aux personnes de passage, aux véhicules professionnels, etc. La tarification doit simplement permettre l'amortissement raisonnable de l'installation dans la durée, et la couverture des dépenses énergétiques et frais de maintenance.

Nous désapprouvons les modèles économiques visant à apporter une rémunération très importante aux communes, ayant pour conséquence un coût prohibitif de la recharge électrique en voirie. En effet, cela ralentit la transition énergétique et accentue la pénalisation des habitants ne disposant pas de parking privé. Nous conseillons en revanche de choisir un modèle économique permettant à la fois de percevoir des droits d'occupation de l'espace public à un niveau très modéré et de permettre de rémunérer l'opérateur pour offrir un coût le plus bas possible au kWh pour les résidents.

En alternative ou en complément des stations de recharge, de plus en plus de pays européens installent des points de charge qui peuvent être soit publics soit privés :

- **Cas des points de charge publics installés à la demande :** certaines villes installent des points de charge à la suite de demandes des résidents afin de les positionner au plus près des demandeurs (Amsterdam, Berlin, Oslo...), ceci n'étant qu'une variante du cas général des stations de recharge, où la recharge électrique est payée par la ville et refacturée aux utilisateurs.
- **Cas des points de charge privés sur l'espace public :** dans ce cas, il s'agit de recharge électrique payée directement par l'utilisateur mais accessible depuis la voirie. C'est une proposition illustrée à la fin de ce document, avec des exemples au Royaume-Uni.

L'habitat individuel avec stationnement privé

Les maisons individuelles ou pavillons avec stationnement privé ne posent généralement pas de problème de recharge, car l'installation d'un point de charge est possible sur l'espace privé et ne nécessite qu'une simple intervention d'un électricien.

Plusieurs cas d'usage sont constatés :

- un garage attenant à la maison, assez large pour qu'une voiture y soit stationnée, qui permet une simple prise électrique renforcée à l'intérieur du garage à un coût minime;
- un garage séparé de la maison, assez large pour qu'une voiture y soit stationnée, avec accès sur rue, nécessitant de raccorder sur l'espace privé la prise électrique renforcée située dans le garage au tableau électrique de la maison : le coût variera selon la distance entre la maison et le garage;
- pas de garage, ou box devenu trop étroit pour y permettre le stationnement d'une voiture. Dans ce cas, le véhicule sera le plus souvent stationné sur l'espace privé en extérieur, devant la maison ou le garage. Le point de charge sera installé le long de la maison ou du garage à un coût qui variera selon la distance depuis le tableau électrique.

Ce type d'habitat ne nécessite donc pas d'intervention particulière des pouvoirs publics pour une offre de recharge, au-delà de l'information des usagers (recenser les électriciens locaux qualifiés IRVE par exemple).

L'habitat collectif en copropriétés

La recharge en habitat collectif, longtemps point noir de la recharge, a grandement gagné en maturité, avec des acteurs installés, des modèles économiques éprouvés et des mécanismes de financement qui permettent d'équiper progressivement les immeubles. Un droit à la prise a été instauré au niveau national et facilite la prise de décision. Malgré cela, le déploiement est généralement lent, il se heurte parfois à des difficultés techniques, à des obstacles pour parvenir à un accord de la copropriété ou à des procédures perçues comme fastidieuses, demandant d'expliquer ou convaincre les autres copropriétaires. Pour les locataires en copropriété, l'action via le propriétaire est indispensable si l'immeuble ne bénéficie pas encore d'une infrastructure.

Les premiers copropriétaires à souhaiter une installation peuvent se voir découragés par le fait de devoir engager une demande, avec un délai de plusieurs mois, souvent une année, pour l'installation, ce qui n'est pas cohérent avec la temporalité du remplacement d'un véhicule.

L'installation d'un point de recharge individuel est ensuite un investissement à la charge du propriétaire ou locataire concerné.

La disponibilité d'une offre de recharge sur la voie publique demeure ainsi fondamentale pour beaucoup d'usagers en copropriété qui n'ont pas encore pu disposer d'une solution de recharge dans leur propre résidence. Elle est aussi essentielle pour les personnes (notamment locataires) qui ne souhaitent pas investir dans une solution individuelle.

Plusieurs modèles sont possibles pour l'offre de recharge en copropriété.

- **Le raccordement à l'installation privée.** Lorsque cela est techniquement possible (distance, cheminements de câble), et lorsque les emplacements de stationnement sont attribués à un seul copropriétaire, il est possible de raccorder la borne ou prise de recharge à l'installation électrique du logement du copropriétaire. Ce mode de raccordement, prévu et encadré par les normes électriques, a l'avantage d'être simple et économique : c'est une simple autorisation d'Assemblée générale ou du Conseil syndical s'il a reçu délégation, sans abonnement supplémentaire, sans charge pour la copropriété, sans gestion pour le syndic. Les travaux peuvent être réalisés par tout électricien qualifié à la charge du copropriétaire. Très adapté aux petites copropriétés avec parking en sous-sol, ce mode d'installation présente vite des limites qui le rendent inadapté aux immeubles plus importants.
- **L'équipement du parking par un opérateur de recharge.** La copropriété peut confier à un opérateur l'équipement du parking afin de permettre l'installation de bornes de recharge individuelles. Plusieurs modes de financement sont possibles, mais le plus courant est le financement par l'opérateur, s'appuyant éventuellement sur Logivolt. Ainsi, la copropriété n'a pas de frais à avancer, et c'est à chaque installation de borne que le résident concerné paie une quote-part remboursant l'investissement. Cette solution permet, une fois l'infrastructure de base déployée, une installation rapide de nouvelles bornes, de manière à répondre rapidement aux nouvelles demandes. Il s'agit en revanche d'un abonnement supplémentaire, avec un prix du kWh parfois élevé.
- **L'installation de compteurs individuels pour la recharge.** Aussi appelée colonne montante horizontale, cette solution vise à faire installer, par le distributeur d'électricité (principalement Enedis), un compteur individuel, branché sur le réseau public, destiné à chaque point de recharge. Il s'agit alors d'un abonnement électrique comparable à un logement, éligible à toute la variété des offres du marché, y compris les tarifs réglementés. Ce cadre présente l'avantage d'être concurrentiel et sécurisant, néanmoins l'installation est plus complexe que la solution de l'opérateur de recharge unique, pouvant entraîner un coût d'installation plus important. Cette solution nécessite aussi un abonnement dédié, en plus de l'abonnement du logement.
- **Station de recharge partagée.** La copropriété peut installer, généralement à ses frais, un ou plusieurs points de recharge accessibles à tous les résidents. Un opérateur assure la gestion de la station et fournit des cartes permettant l'individualisation des consommations. La station peut être raccordée soit à l'installation électrique existante des parties communes, soit à un point de livraison dédié pouvant être soit au nom de la copropriété soit d'un opérateur.

Une station partagée a plusieurs avantages : disponibilité pour tous, simplicité des travaux en cas de raccordement à l'installation existante, absence de coûts à long terme pour la copropriété qui bénéficie du reversement des frais de recharge par l'opérateur, au tarif fixé par la copropriété (à prix coûtant). Cela permet une recharge à prix compétitif et la mutualisation des frais d'installation, apportant un véritable service valorisant pour la copropriété. Cela peut être complémentaire d'une solution individuelle.

- **Raccordement sur les parties communes avec comptage individuel.** Dans les parkings en copropriété avec emplacements privés, il est possible de demander à la copropriété un raccordement à usage privé, raccordé sur l'installation des parties communes, avec un sous-comptage privé. Ce raccordement est effectué aux frais du copropriétaire demandeur. Une relève périodique des sous-compteurs, sous la responsabilité du syndic, permet d'imputer les kWh privés au lot concerné. Cette solution, régulièrement utilisée pour alimenter des réfrigérateurs ou éclairages dans les box privés, présente l'avantage d'être très rapide et simple à mettre en œuvre, une fois l'accord de la copropriété obtenu. Elle est en revanche limitée par les capacités techniques de l'installation des parties communes, et se prête donc mieux à de petites puissances de charge, type prise renforcée.

L'habitat collectif en logement social

Les types d'infrastructure en logement social sont globalement les mêmes qu'en copropriété au plan des possibilités techniques, aussi nous nous référons à la section précédente.

Néanmoins, en pratique, l'investissement dans l'installation relève plutôt du bailleur. Dans les logements sociaux le permettant, le raccordement à l'installation privée du logement reste la solution la plus simple à gérer, car les consommations s'effectuent directement sur l'abonnement personnel du locataire. C'est possible en petit collectif ou en logement individuel et peut prendre la forme d'une simple prise renforcée, dont l'installation par un professionnel coûte généralement moins de 500€.

Dès lors que l'on est sur un logement collectif où le stationnement est plus éloigné du logement, on privilégiera le recours à un opérateur, soit pour une infrastructure individuelle sur chaque place, soit pour une station de recharge partagée. Cette dernière solution permet de proposer un service à tous les résidents pour un investissement limité, et constitue une première étape pertinente avant le déploiement d'une infrastructure plus lourde.

La colonne montante horizontale peut aussi être pertinente, à condition que le bailleur prenne à sa charge l'équipement de certaines des places qui seront proposées à la location pré équipées en matériel, charge au locataire de souscrire l'abonnement électrique auprès du fournisseur d'énergie de son choix.

**FOCUS****La recharge : un besoin encore plus important pour les foyers modestes**

Les foyers modestes qui ont besoin de parcourir de grandes distances, notamment pour travailler, sont naturellement attirés par le coût à l'usage du véhicule électrique (environ 4 €/100 km contre 12 €/100 km pour un véhicule thermique). Ainsi par exemple, une infirmière qui parcourt 80 km par jour, 20 jours par mois, verra son budget mensuel fondre de 192 € en thermique à 64 € en électrique. Cela correspond sans problème à l'autonomie d'un véhicule électrique, même d'entrée de gamme ou d'occasion. **Mais la condition est alors de pouvoir recharger chaque nuit à son domicile!**

Aujourd'hui, un des principaux critères qui fait la différence entre un véhicule électrique haut de gamme ou économique, c'est l'autonomie. Une plus grande autonomie signifie un besoin moins fréquent de recharger. **Par conséquent, pour les foyers les plus modestes à la recherche de véhicules économiques, l'accès à la recharge à domicile est encore plus fondamental.**

Le succès du leasing social ou de véhicules à petit budget (type Citroën ë-C3) témoigne d'un réel appétit pour le véhicule électrique de la part d'un large public. **Les bailleurs sociaux doivent anticiper et ainsi rendre possible ce mouvement, en proposant une offre de recharge sur la totalité de leurs espaces de stationnement.**

Sans recharge à domicile, le passage à l'électrique est plus compliqué pour les professionnels exerçant dans des domaines tels que taxi, VTC, livraisons, logistique, services à domicile, soins à domicile, santé, artisanat, bâtiment et travaux publics, mais aussi pour de nombreux services publics aux horaires décalés. Il est à noter que la recharge à domicile est utile tant pour les véhicules privés des particuliers que pour les véhicules de service que les professionnels peuvent utiliser pour se rendre à leur domicile. De ce fait, les professionnels concernés peuvent être passés à l'électrique suivant le choix de leur entreprise ou administration. La disponibilité d'un point de charge à domicile peut constituer un avantage pratique considérable, évitant des détours et temps d'attente sur une station publique.

Incitations locales, stationnement, accompagnement : quels leviers mobiliser pour les collectivités ?

Un désengagement à l'échelle nationale

Après une phase d'enthousiasme et de priorité à l'action environnementale, les ambitions en direction d'une électrification rapide ont été tempérées, sur fond de difficultés industrielles et budgétaires. Des mesures majeures comme le bonus/malus écologique (remplacé en partie par la prime CEE « coup de pouce », voir partie Incitations financières) ou le crédit d'impôt borne de recharge ont été supprimées, ou ont vu leur portée drastiquement réduite, avec de nouveaux reculs dans la loi de finances pour 2026. Les collectivités, contraintes elles aussi, ont parfois fait le choix de réduire leurs efforts.

Le vote de l'abrogation des zones à faibles émissions (ZFE) dans la loi du 15 avril 2026, s'inscrit dans ce mouvement et en constitue le signal le plus clair : **il existe une volonté politique forte de privilégier l'incitation et l'accompagnement, plutôt que la contrainte**. Les ZFE sont toujours applicables du fait de la censure de cette abrogation par le Conseil constitutionnel, non pas sur une question de fond mais de procédure législative. Mais le fait même que cette abrogation ait été votée révèle que des contraintes imposées par l'État sont contestées, alors que les incitations concrètes prises au plus près du terrain remportent l'adhésion.

Les collectivités locales se retrouvent ainsi au premier plan des acteurs de l'électrification des déplacements motorisés. C'est auprès d'elles que les utilisateurs, les commerçants, les artisans, les professionnels trouvent l'écoute et les réponses adaptées à leur réalité. C'est par l'action des collectivités que l'offre de recharge peut se développer là où l'action publique est la plus incontournable.

Face à ce constat d'un ralentissement de l'engagement de l'État, une question simple se pose pour les collectivités : y a-t-il un intérêt public à agir au niveau local ?

- Y a-t-il un intérêt public à ce que les véhicules qui circulent dans nos rues polluent moins, fassent moins de bruit, soient plus sûrs ?
- Y a-t-il un intérêt public à proposer aux habitants une offre de recharge compétitive, proche de leur domicile, et à rendre le territoire accueillant pour les utilisateurs de véhicules électriques ?
- Y a-t-il un intérêt public à équiper les services publics de véhicules plus économiques à l'usage ?

À toutes ces questions, nous répondons que oui, les progrès amenés par l'électromobilité servent l'intérêt général. C'est précisément parce qu'il existe cet intérêt public clair que les collectivités ont la responsabilité d'agir.

Et nous expliquerons pourquoi, malgré une maturité croissante des acteurs privés de la mobilité électrique, l'engagement public demeure indispensable.

Le rôle respectif des communes, intercommunalités et syndicats d'énergie

Une politique locale d'électromobilité ne se résume pas au déploiement de bornes. Elle articule plusieurs leviers : infrastructure publique de recharge, politique de stationnement, aides éventuelles à l'achat ou à l'installation, ouverture du patrimoine communal à la recharge, mobilisation du parc social, exemplarité de la collectivité, pédagogie et communication.

Cette articulation exige un pilotage politique. Elle ne peut pas être déléguée en bloc à un opérateur technique, aussi compétent soit-il.

- La **commune ou l'intercommunalité** est le stratège : elle définit l'ambition locale, la politique de stationnement, les incitations, l'exemplarité, la pédagogie. Aucun de ces leviers ne peut être confié à un autre acteur sans perte de cohérence.
- Le **syndicat d'énergie départemental (SDE)** ou le **Territoire d'énergie** (plus vaste) peut être un opérateur efficace pour le schéma directeur, les choix techniques, le déploiement et la maintenance d'une partie du réseau public de recharge — mais il intervient sur délégation de la compétence municipale.

Nous recommandons également aux collectivités qui en ont la taille de ne pas s'enfermer avec un opérateur de recharge unique. **La présence de plusieurs opérateurs sur un même territoire communal ou intercommunal renforce la résilience du service en cas de défaillance (panne logicielle, cyberattaque, faillite), garantit aux usagers un minimum de concurrence tarifaire, et évite les situations de dépendance.** Cette pluralité peut s'organiser dans le temps (plusieurs appels d'offres successifs sur des zones différentes), dans l'espace (découper le territoire entre plusieurs opérateurs) ou selon la typologie des stations de recharge (partenariats publics-privés sur les stations de recharge très rapides).

Cette coordination — entre leviers, entre acteurs, entre opérateurs — est précisément ce qui fait qu'une politique est ambitieuse et cohérente, ou qu'elle se résume à un catalogue de bornes sans impact.

Incitations financières

Les incitations financières ont beaucoup diminué ces dernières années, et chaque loi de finances remet en question les principes, les montants et les conditions d'éligibilité. Les cas décrits ci-dessous sont applicables en 2026 et ne concernent que les dispositifs nationaux. Il conviendra donc de se renseigner localement sur les aides complémentaires apportées par certaines régions.

Cas des particuliers

Pour les achats de véhicules : la Prime Coup de pouce Véhicules Particuliers Électriques, financée par les CEE

Depuis le 1er juillet 2025, le bonus écologique a été remplacé par la **Prime Coup de pouce Véhicules Particuliers Électriques**, financée par le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) via la fiche standardisée TRA-EQ-117.

Conditions d'éligibilité :

- être une personne physique résidant en France
- acheter ou louer un véhicule, avec un contrat d'une durée de 2 ans au moins
- véhicule neuf (première immatriculation) de catégorie M1 (voiture particulière)
- utiliser l'électricité comme source exclusive d'énergie
- coût d'acquisition, hors options, accessoires et suppléments, inférieur ou égal à **47 000 € TTC** (incluant le cas échéant la location de la batterie)
- masse en ordre de marche inférieure à **2 400 kg**
- score environnemental égal ou supérieur à **60 points** (liste des modèles éligibles mise à jour par l'ADEME)

Montants indicatifs en vigueur au 1er janvier 2026 :

Revenu fiscal de référence par membre du ménage	Prime Coup de pouce	Bonification batterie européenne (*)	Total maximal
Inférieur ou égal à 16 300 €	5 700 €	Jusqu'à 2 000 €	Jusqu'à 7 700 €
De 16 301 € à 26 300 €	4 700 €	Jusqu'à 2 000 €	Jusqu'à 6 700 €
Supérieur à 26 300 €	3 500 €	Jusqu'à 2 000 €	Jusqu'à 5 500 €

(*) Depuis le 1er octobre 2025, les véhicules assemblés en Europe avec une « batterie européenne » bénéficient d'une bonification variable (1 140 à 2 000 € selon le constructeur).*

La prime n'est **pas cumulable** avec le leasing social. Les démarches administratives sont prises en charge par le distributeur, le constructeur ou l'énergéticien.



Dispositif et montants en vigueur au 1er janvier 2026. Les plafonds de revenus sont révisés chaque année par arrêté. Pour les conditions actualisées, voir service-public.gouv.fr.

Pour l'installation de points de recharge : les primes ADVENIR

La fourniture et l'installation d'une borne de recharge à domicile sont fiscalement avantageuses avec une TVA à 5,5% (taux réduit, sous conditions). L'installation d'une borne électrique à domicile (maison ou copropriété) donnait droit à un crédit d'impôt de 500 € jusqu'à fin 2025. Ce dispositif a pris fin.

Les immeubles résidentiels collectifs peuvent être subventionnés par la prime Advenir à hauteur de 600 € HT par point de recharge, et jusqu'à 8 000 € HT dans la limite de 100 places de stationnement pour l'infrastructure collective du parking.

Cas des entreprises et des collectivités

Pour l'achat de véhicules

Le **bonus écologique a été supprimé pour toutes les personnes morales** depuis le 2 décembre 2024 (décret n° 2024-1084). Les entreprises, auto-entrepreneurs, entreprises individuelles, collectivités et loueurs disposent désormais du dispositif des **primes CEE pour les flottes professionnelles**, étendu depuis le 1^{er} janvier 2025 à l'achat, la location longue durée (≥ 24 mois) et le retrofit des véhicules légers, utilitaires, poids lourds et autobus.

Les montants varient selon le constructeur, l'énergéticien partenaire et le type de véhicule :

entre **300 et 525 €** pour une voiture particulière électrique neuve

entre **2 000 et 5 000 €** pour un utilitaire léger électrique neuf

Les démarches doivent être engagées **avant l'achat ou la signature du contrat** : un bon de commande signé sans déclaration CEE préalable fait perdre définitivement l'accès à la prime.

Avantages fiscaux maintenus en 2026 pour les véhicules électriques d'entreprise

- exonération totale des taxes annuelles sur les émissions de CO₂ et les polluants atmosphériques
- exonération de la taxe sur la masse en ordre de marche sur toute l'année 2026
- plafond d'amortissement de 30 000 € pour les véhicules émettant moins de 20 g CO₂/km
- récupération de 100 % de la TVA sur l'électricité professionnelle (sous conditions)

Pour l'installation de points de recharge

Le programme Advenir — qui soutenait auparavant l'installation de bornes de recharge dans divers contextes — est désormais concentré sur deux secteurs :

- les entreprises de services de l'automobile (concessionnaires, garages, ateliers spécialisés, services de mobilité...)
- les entreprises de location de véhicules de courte durée

Les entreprises non spécialisées dans ces domaines ne peuvent plus prétendre à ce dispositif. L'installation d'une IRVE en entreprise représente un investissement entre **1 000 et 5 000 € TTC par point de recharge**, selon la complexité de l'installation.



Dispositifs et montants en vigueur au 1er janvier 2026. Pour les conditions actualisées, voir service-public.gouv.fr et economie.gouv.fr.

Politique de stationnement

Les mairies ou leurs groupements peuvent définir des principes de gratuité ou d'avantage tarifaire pour les véhicules électriques. Ces mesures peuvent désormais être basées sur les données du SIV (système d'immatriculation des véhicules), qui comprennent l'énergie utilisée par le véhicule.

Nous encourageons les communes à mettre en place la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques, au moins pour les 5 à 10 années à venir, afin de donner un argument de plus en faveur du choix du véhicule électrique. Selon la commune, le « manque à gagner » de cette mesure peut être modeste si on le compare avec l'effet incitatif. Par exemple, la gratuité du stationnement mise en place par la ville de Paris depuis les années 1990 a contribué à placer Paris (et le département voisin des Hauts-de-Seine) en tête de l'électrification du parc automobile en métropole. L'effet incitatif peut être accentué par une hausse du tarif pour les véhicules thermiques, afin de neutraliser l'impact budgétaire de la mesure.

Nous incitons également les communes à ne pas appliquer de stationnement payant sur les emplacements dédiés à la recharge, afin de simplifier la vie des usagers : payer séparément le stationnement et la recharge constitue une complexité excessive, notamment pour des stationnements de courte durée.

Des communes ont fait le choix de conditionner les avantages à un critère de poids du véhicule. Cela ajoute de la complexité et conduit à mettre à l'écart des véhicules qui sont pourtant moins polluants et plus sûrs que ceux qu'ils remplacent. Les constructeurs européens, parfois en retard sur les efforts de réduction du poids des véhicules électriques, sont injustement pénalisés par cette mesure. **Tous les véhicules zéro émissions doivent pouvoir bénéficier d'un traitement de faveur pour leurs qualités environnementales.**

La ville exemplaire

L'exemplarité de la ville n'est pas seulement un impératif écologique mais aussi un levier de crédibilité pour inciter les citoyens et les entreprises locales à s'engager, eux aussi, dans la transition vers le 100 % électrique.

Pour réussir la décarbonation de son territoire, la municipalité doit agir sur trois leviers complémentaires : son pouvoir de commande publique, sa responsabilité sociale envers ses agents et sa qualité de donneur d'ordre pour les services publics.

1. La Ville comme acheteur : une commande publique stratégique

La transformation de la flotte municipale est le premier signal fort envoyé au territoire. Au-delà de la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques, l'achat public stimule la filière industrielle électrique.

- Le cadre légal (Loi LOM) : Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), les collectivités gérant une flotte de plus de 20 véhicules ont des obligations strictes lors du renouvellement de leurs véhicules. Depuis le 1^{er} janvier 2024, le quota minimal de véhicules à faibles émissions est de 30 %, et il grimpera à 40 % en 2027, puis 70 % en 2030.
- Aller au-delà des quotas : l'exemplarité réside dans l'ambition de dépasser ces seuils légaux. Des villes comme Cannes font figure de modèles : la municipalité y a engagé un renouvellement quasi intégral de ses berlines et petits utilitaires en 100 % électrique. Une telle démarche permet de démontrer la viabilité opérationnelle de l'électrique pour toutes les missions quotidiennes d'une mairie.
- Des marchés publics exigeants : la ville doit intégrer des critères environnementaux robustes dans ses appels d'offres (score environnemental, analyse en coût complet incluant maintenance et énergie) pour favoriser les technologies les plus propres.

2. La Ville comme employeur : accompagner le changement

Avec des centaines, voire des milliers d'agents, la ville est souvent le premier employeur local. Sa politique de mobilité interne influence directement les habitudes de déplacement du territoire.

- Le Plan de Mobilité Employeur (PDME) : Ce document ne doit pas être une simple contrainte administrative. Il doit devenir un outil de transformation sociale, encourageant les agents à abandonner le thermique au profit du vélo électrique ou de la voiture électrique, qu'elle soit utilisée à titre individuel ou partagée.
- Le droit à la recharge au travail : Pour lever le frein principal à l'acquisition d'un véhicule électrique (la peur de la « panne »), la collectivité doit équiper ses parkings techniques et administratifs de bornes de recharge. En facilitant la recharge sur le lieu de travail, la ville soutient activement le pouvoir d'achat de ses agents (moindre coût de l'énergie) tout en garantissant la disponibilité de sa propre flotte.

3. La Ville comme partenaire de services au public

L'exemplarité s'étend à tous les services délégués ou assurés en partenariat. La ville doit être l'architecte d'un écosystème de services décarbonés.

- Exigence envers les prestataires : Que ce soit pour la collecte des déchets, la livraison de repas scolaires ou les transports urbains, la collectivité doit imposer l'usage de véhicules électriques dans ses contrats de Délégation de Service Public (DSP).
- Visibilité et pédagogie : Un camion-benne silencieux ou une navette de centre-ville électrique sont les meilleures publicités pour la mobilité durable. En voyant ces véhicules circuler quotidiennement, les administrés perçoivent les bénéfices immédiats : moins de bruit, moins d'odeurs et une ville plus respirable.

Note aux élus : L'investissement initial dans une flotte électrique est compensé par des coûts d'entretien réduits et une image de marque renforcée pour la ville. En suivant l'exemple de trajectoires ambitieuses comme celle de Cannes, vous transformez une contrainte réglementaire en un véritable projet de mandat tourné vers l'avenir.

Plans de mobilité employeur

Le Plan de Mobilité Employeur n'est plus une simple option : c'est un outil de management et de transition écologique. Pour une collectivité, il s'agit de structurer l'offre de mobilité pour ses agents afin de réduire l'empreinte carbone des trajets domicile-travail et des trajets professionnels.

1. Véhicules et Vélos Électriques : Inciter plutôt que Contraindre

L'adoption de l'électrique repose sur la levée des freins financiers et logistiques.

- Forfait Mobilités Durables (FMD) : Dans la fonction publique territoriale, le FMD permet de verser jusqu'à 300 € par an (pour plus de 100 jours de pratique) aux agents utilisant leur vélo (électrique ou non) ou pratiquant le covoiturage. Ce forfait est exonéré d'impôts et de cotisations.
- Vélos à Assistance Électrique (VAE) : La collectivité peut aller plus loin en proposant une flotte de VAE en location longue durée (LLD) ou en libre-service pour les agents, ou encore en subventionnant l'achat individuel via l'action sociale (souvent cumulable avec les aides de l'État et de la Région).

2. Un Cadre Fiscal Avantageux : L'Avantage en Nature (AEN)

L'usage privé d'un véhicule de fonction électrique bénéficie d'une fiscalité très incitative, prolongée en 2026 :

- Abattement de 50 % : Pour le calcul des cotisations, l'évaluation de l'avantage en nature lié à un véhicule 100 % électrique bénéficie d'un abattement de 50 % (dans la limite d'un plafond annuel de 2 021 € environ).
- Électricité gratuite : L'électricité fournie par l'employeur sur le lieu de travail pour la recharge du véhicule (personnel ou de fonction) n'est pas considérée comme un avantage en nature. C'est un « plein gratuit » pour l'agent, sans impact fiscal.

3. Accompagner la Recharge à Domicile

C'est le verrou principal de l'électrification. La collectivité peut soutenir l'installation de bornes chez ses agents :

- Aide à l'installation : Si la collectivité prend en charge l'installation d'une borne au domicile de l'agent, cette prise en charge est exonérée de cotisations sociales à hauteur de 50 % des frais réels (dans la limite de 1 043 € pour une borne de moins de 5 ans).
- Remboursement des frais d'électricité : Pour les véhicules de service ramenés à domicile, la collectivité peut rembourser les kWh consommés sur la base des frais réels (sous réserve d'un sous-comptage) ou via un forfait annuel, simplifiant ainsi la gestion pour l'agent.

4. Le Levier du Transport en Commun

La loi impose une prise en charge minimale, mais l'exemplarité réside dans le cumul des solutions.

- Prise en charge à 75 % : Les collectivités remboursent obligatoirement 75 % du titre d'abonnement aux transports publics (SNCF, réseaux urbains) et aux services publics de location de vélos.
- Cumul FMD et Transports : Depuis 2022, le cumul est autorisé. Un agent peut ainsi percevoir le remboursement de 75 % de son abonnement de bus tout en touchant le Forfait Mobilités Durables s'il utilise son vélo électrique pour rejoindre la station.

Le conseil expert : En combinant l'installation de bornes sur site, le forfait mobilité et l'optimisation des avantages en nature, la collectivité réduit ses coûts de parking tout en offrant un gain de pouvoir d'achat immédiat à ses agents, valorisant ainsi sa «marque employeur» publique.

Autres incitations

De nombreuses entreprises, notamment des PME ou cabinets de professions libérales, disposent de parkings équipés en bornes de recharge. Nous encourageons les municipalités à favoriser l'ouverture de ces parkings au public ou aux riverains, en dehors des heures de bureau, afin de leur permettre d'utiliser ces points de recharge. Le système de paiement peut être géré par l'entreprise ou son opérateur. C'est une façon simple et intelligente de mutualiser des infrastructures et d'apporter des solutions concrètes, immédiates, sans dépense publique. Une façon également pour les entreprises concernées de contribuer au financement de leur infrastructure.

Bornes rapides en zones rurales et péri-urbaines : signaler les « zones blanches »

Dans les communes rurales et péri-urbaines, le déploiement de bornes rapides sur les axes structurants ne relève pas du niveau communal. Le coût d'installation d'une station rapide (plusieurs centaines de milliers d'euros, parfois avec création d'un poste de livraison électrique dédié) et son modèle économique supposent un opérateur privé ou un porteur régional.

Le rôle des communes est alors double :

- **signaler les zones blanches** — ces espaces mal couverts où l'absence d'offre de recharge rapide pénalise les usagers de passage, les professionnels locaux et les habitants du territoire — auprès des acteurs compétents (syndicat d'énergie, département, région, Avere locale, opérateurs privés) ;
- **faciliter les implantations** lorsqu'elles sont proposées (mise à disposition de foncier, accompagnement administratif, cohérence avec les documents d'urbanisme).

Pour les petites communes situées sur un axe structurant, le **dispositif national « Village étape »** constitue également une opportunité à saisir. Le classement en Village étape attire déjà les voyageurs de passage à la recherche de services de proximité : y adjoindre une borne de recharge rapide renforce l'attractivité du village, soutient les commerces et services locaux, et répond aux besoins des usagers en itinérance. Plusieurs communes classées Village étape ont d'ores et déjà intégré une offre de recharge rapide dans leur candidature ou leur dispositif d'accueil.

Les petites communes n'ont donc pas à porter directement le déploiement de la recharge rapide, mais elles peuvent jouer un rôle actif pour que leur territoire ne soit pas oublié par les acteurs compétents.

Évaluation

Évaluer la qualité d'une politique locale d'électromobilité est essentiel pour en piloter la trajectoire, ajuster les moyens et rendre compte aux habitants. Contrairement à ce que pourrait laisser penser une approche purement quantitative (« combien de bornes avons-nous installés ? »), l'évaluation doit couvrir plusieurs dimensions : la disponibilité et la qualité du service de recharge, l'adoption effective des véhicules électriques sur le territoire, la satisfaction des utilisateurs, et la cohérence de l'ensemble des leviers mobilisés par la collectivité.

Indicateurs d'infrastructure

La densité et la répartition du réseau public de recharge constituent un premier marqueur. Les collectivités peuvent suivre le nombre de points de recharge publics pour 1000 ou 100 000 habitants et comparer ce ratio à la moyenne nationale publiée par l'Avere-France. La répartition territoriale est tout aussi importante que le volume : un territoire peut afficher un bon ratio global tout en présentant des zones mal desservies, notamment dans les quartiers résidentiels sans stationnement privé ou dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Le taux de disponibilité technique des bornes — c'est-à-dire la part du temps où elles fonctionnent effectivement — mérite une attention particulière. La moyenne nationale se situe aujourd'hui autour de 93 à 95 % selon l'Avere-France. Une politique de qualité doit viser un niveau au moins équivalent, avec une relation contractuelle exigeante vis-à-vis des opérateurs sur ce point.

Indicateurs d'adoption

L'évolution de la part des véhicules électriques dans le parc automobile de la commune ou de l'intercommunalité donne une indication de l'efficacité des politiques menées, à condition d'être interprétée avec prudence : de nombreux facteurs territoriaux (densité, niveaux de revenus, structure du parc) influencent cette part indépendamment de l'action locale. La comparaison à des collectivités de taille et de profil similaires reste plus pertinente qu'une comparaison à la moyenne nationale.

La part des véhicules électriques dans la flotte municipale ou intercommunale constitue un autre indicateur important, à la fois pour son effet direct et pour sa valeur d'exemple. Les obligations issues de la loi d'orientation des mobilités (LOM) imposent d'ailleurs un pourcentage minimal de véhicules à faibles émissions lors des renouvellements.

Qualité de service et satisfaction des utilisateurs

Les retours des usagers, recueillis directement ou via les principales applications de recharge (Chargemap, PlugShare, applications des opérateurs), apportent un éclairage qualitatif essentiel. Une consultation périodique des habitants, des commerçants, des artisans, des professionnels utilisant des véhicules électriques permet de capter les points de friction (difficultés d'accès, tarifs, stationnement, incivilités) que les indicateurs techniques ne révèlent pas.

Le taux de verbalisation du stationnement abusif sur les places dédiées à la recharge constitue également un indicateur opérationnel précieux : sans application effective, les restrictions restent théoriques et l'offre se dégrade pour les usagers.

Méthode

Nous recommandons aux collectivités de mettre en place :

- un tableau de bord simple, tenu à jour annuellement, regroupant une dizaine d'indicateurs clés (infrastructure, adoption, satisfaction, application) ;
- une évaluation approfondie en fin de mandature, associant les opérateurs de recharge, les acteurs locaux du stationnement, les bailleurs sociaux, les associations d'usagers et, lorsqu'elles existent, les instances de démocratie participative ;
- un benchmark avec des collectivités comparables, plutôt qu'avec la moyenne nationale — qui mélange des situations trop hétérogènes pour être significative.

Ressources utiles

Plusieurs sources d'information permettent d'alimenter l'évaluation sans investissement lourd : le baromètre mensuel national de l'Avere-France, la base de données Gireve qui recense l'ensemble des points de recharge publics, les jeux de données ouverts sur data.gouv.fr, ainsi que les plateformes des opérateurs qui publient de plus en plus d'indicateurs de qualité de service.

Exemples réussis et cas intéressants

Paris

Ayant fait partie des villes pionnières dans les politiques d'électromobilité, depuis le début des années 1990, Paris a développé un réseau de recharge sur voie publique ainsi que dans les parkings, et assuré la **gratuité du stationnement en voirie** pour les véhicules électriques (aujourd'hui limitée aux véhicules de moins de deux tonnes). À noter également, le stationnement payant des deux-roues thermiques permet de donner un avantage comparatif aux deux-roues électriques, qui bénéficient du stationnement gratuit.

Une aide spécifique aux copropriétés est fournie par la ville pour contribuer au financement des infrastructures de recharge.

Paris a également été le théâtre de deux échecs cuisants : l'**échec de l'autopartage public** avec la fin d'Autolib', et l'**échec des taxis à hydrogène**. Ces événements retentissants confortent la place du véhicule électrique individuel à batterie comme le meilleur moyen de dépolluer l'automobile.

La politique parisienne en faveur des véhicules électriques est globalement réussie, avec un taux de VE parmi les plus élevés des départements français, et une présence significative des véhicules électriques dans la circulation locale. Mais on peut regretter l'explosion des tarifs de recharge publique, le faible nombre de stations de recharge DC de haute puissance, et l'utilisation politique de l'automobile comme bouc émissaire, malgré les progrès considérables apportés par l'électrification.

Cannes et le Pôle Cap Azur — une politique intégrée de l'électromobilité

Depuis 2018, cinq intercommunalités des Alpes-Maritimes et du Var ont mis en commun leur action avec le **réseau WiiiZ** : plus de 900 points de charge interopérables, un service unifié pour l'utilisateur, un taux de disponibilité élevé et un déploiement de bornes supérieur aux prévisions annoncées. De plus, les tarifs sont particulièrement attractifs, avec une recharge rapide à 0,24€/h moyennant un abonnement à 6€ par mois. Le forfait nuit, à 2€ pour les abonnés et 3€ pour les non abonnés, permet une recharge accélérée des résidents pour un tarif particulièrement attractif, favorisant l'optimisation de l'infrastructure par une utilisation jour et nuit.

- La politique cannoise articule cette infrastructure de recharge avec plusieurs leviers complémentaires :
- Exemplarité de la flotte municipale : renouvellement quasi systématique en électrique pour les berlines et petits utilitaires, des objectifs LOM largement dépassés.
- Transports publics : 40% des bus du réseau Palm Bus sont aujourd'hui 100% électriques (42 véhicules sur 107), les trois navettes de cœur de ville sont intégralement électriques depuis 2017.
- Politique de stationnement incitative : « disque vert » permettant aux véhicules propres de stationner gratuitement deux heures sur voirie, stationnement gratuit pendant la durée d'utilisation des bornes.
- Pilotage par indicateurs publics : bilans annuels chiffrés (nombre de recharges, kilomètres parcourus, abonnés, disponibilité des bornes), communication régulière auprès des habitants.

Ce cas illustre la force d'une **politique intégrée**, articulant infrastructure, flotte, transports publics, stationnement et communication — plutôt que la seule mise en place de bornes isolées.

Villerouge-Termenès (Aude) — l'autopartage électrique au service du désenclavement rural

Dans ce village de 162 habitants des Corbières, au pied du mont Tauch, l'absence de transports en commun rendait la voiture indispensable. La commune a choisi une réponse originale : **acheter deux véhicules électriques (une Renault Zoé puis un Peugeot Rifter) et les mettre en autopartage à disposition des habitants**, via une plateforme numérique. Abonnement annuel à 25 €, location à 8 € la demi-journée pour la Zoé.

La démarche s'appuie sur un équipement conçu dès 2016 : une **ombrière photovoltaïque** installée sur le parking du château, équipée de deux bornes de recharge. Les touristes venus visiter le château cathare alimentent indirectement la mobilité des habitants.

Le résultat, confirmé fin 2025, est remarquable : **près de 30% de la population utilise régulièrement ce service**. Le suivi est assuré par une commission extra-municipale mêlant élus et habitants.

Ce cas illustre qu'une **petite commune rurale peut jouer un rôle actif** dans l'électromobilité, à condition d'inventer un modèle adapté à son échelle — ici, l'autopartage porté par la collectivité, appuyé sur un équipement photovoltaïque mutualisé avec l'activité touristique.

La Réunion

Sur l'île de La Réunion, le coût du transport des véhicules électriques est anormalement renchéri par des mesures de sécurité dont il conviendrait de vérifier la pertinence. L'octroi de mer (taxe sur les produits entrant sur le territoire) est réduit pour les VE, mais cet avantage a déjà été fortement amoindri. L'île est également confrontée à la classification des batteries en fin de vie comme déchets dangereux, compliquant leur transport.

Le véhicule électrique constitue pourtant une véritable opportunité pour l'indépendance énergétique du territoire, sans que l'autonomie ne puisse être un véritable problème, du fait des distances à couvrir, limitées par l'insularité.

Oslo et la Norvège — démonstration à l'échelle d'un pays

Pays aux longues distances et aux hivers rigoureux — deux caractéristiques souvent citées comme des obstacles à l'électromobilité — la Norvège apporte la démonstration la plus aboutie qu'une transition à grande échelle est possible.

En 2025, 95,9% des voitures neuves vendues en Norvège étaient 100% électriques. Pour la première fois, les véhicules électriques ont dépassé les diesels dans le parc automobile en circulation. Oslo, la capitale, concentre depuis des années la plus forte densité de véhicules électriques au monde.

Les effets concrets sont mesurables. À Oslo, les émissions de CO₂ ont baissé de 30% depuis 2009, et la pollution aux particules fines en hiver a été divisée par dix. À l'échelle nationale, les émissions de CO₂ du transport routier ont reculé de plus de 11% entre 2012 et 2018, malgré la hausse globale de la demande de transport.

Nous avons conscience que les conditions économiques et sociales françaises ne permettent pas de reproduire aussi rapidement l'exemple norvégien. Mais ce cas démontre néanmoins que **l'électromobilité à très grande échelle fonctionne**, qu'elle réduit fortement la consommation d'énergie fossile et la pollution, et qu'elle tient sur la durée, à travers des gouvernements successifs.

Le cas norvégien rappelle également qu'une politique centrée sur les seules voitures particulières ne suffit pas : les utilitaires, les bus et les camions doivent être intégrés à la transition pour que l'impact sur la consommation de pétrole et les émissions soit pleinement au rendez-vous.

Solutions simples, solutions d'avenir

L'électricité est déjà partout : dans les logements, dans les bâtiments publics, sous les rues, autour des candélabres, dans les parkings. L'un des grands enjeux des politiques locales d'électromobilité consiste précisément à **rendre cette électricité disponible pour les véhicules**, en s'appuyant sur les infrastructures existantes, plutôt qu'en misant uniquement sur de nouvelles installations lourdes et coûteuses.

Ces solutions simples de proximité — traversée de trottoir, exploitation des candélabres, ouverture des parkings publics, mobilisation du patrimoine bâti communal — répondent aux besoins réels de la population **au meilleur coût pour la collectivité**. Elles offrent aussi un précieux levier de rapidité : là où un projet de station de recharge lourde peut prendre plusieurs années, une solution de proximité peut être déployée en quelques mois.

Les deux sections qui suivent illustrent ce principe : la **traversée de trottoir** pour permettre aux habitants sans garage de recharger devant chez eux, et **l'utilisation des équipements existants** (candélabres, bâtiments, parkings) pour étendre à moindre frais l'offre publique de recharge.

Traversée de trottoir

Il apparaît pertinent de favoriser l'apparition, en France, de solutions comparables à celles qui sont déployées chez nos voisins européens.

L'attente la plus forte concerne les maisons de ville, des maisons sans possibilité de stationnement autre que sur la voie publique.

Le déploiement d'un câble depuis la maison vers le véhicule n'est en effet actuellement pas possible (risque pour les piétons). Il existe cependant des solutions dans certains pays européens, en partageant la responsabilité de l'espace public et celui de l'espace privé, à l'image des aménagements d'entrées charretières ou goulottes à créer dans le trottoir.

Cette solution présente l'avantage de faire peser les coûts de déploiement sur les particuliers intéressés, tout en leur permettant ensuite de recharger avec l'électricité au tarif de leur domicile.

Nous encourageons vivement les collectivités françaises à s'emparer de l'idée afin d'apporter une solution concrète. La solution est de publier une Permission de Voirie avec une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) avec un partage de responsabilité clairement défini.

Exemples britanniques

Kerbo Charge (Royaume-Uni)	Charge Gully (Royaume-Uni)
	
Goulotte rétractable installée dans un rainure traversant le trottoir. Le câble passe à l'intérieur; le revêtement reste affleurant une fois rabattu. Solution déployée dans plusieurs dizaines de collectivités britanniques depuis 2022.	Solution comparable avec un couvercle à ressort. Financement à la charge du résident demandeur, autorisation délivrée par la collectivité, responsabilité partagée entre domaine privé et public.

En France, le cadre juridique actuel (occupation du domaine public, voirie, assurance) empêche encore trop souvent ces solutions. **La FFAUVE appelle à une adaptation réglementaire** permettant aux communes volontaires d'autoriser et d'encadrer la traversée de trottoir dans des conditions comparables, dans l'intérêt direct des habitants de maisons de ville sans garage.

Utilisation d'équipements existants

Les coûts de génie civil et de matériel de type mobilier urbain pèsent lourd dans le coût de déploiement des solutions de recharge. Ce coût se répercute sur les finances publiques ou sur les utilisateurs.

C'est pourquoi nous incitons les décideurs à s'appuyer d'abord sur les infrastructures existantes afin de favoriser le déploiement de points de recharge à bas coût et à tarif réduit.

- **Utiliser les candélabres ou horodateurs.** Ces supports, robustes, placés à proximité des stationnements et déjà équipés de fourreaux, peuvent accueillir des points de recharge utiles et discrets dans l'environnement urbain.
- **Utiliser les murs des bâtiments publics.** Un point de charge mural est généralement moins coûteux qu'un point de charge sur pied. En outre, l'installation électrique d'un bâtiment peut parfois suffire à alimenter quelques points de charge, sans modification lourde.
- **Utiliser le mobilier urbain.** Une sanisette, un panneau publicitaire, un abribus, un édicule ou coffret technique peuvent être autant de supports accueillant des points de recharge pour véhicules électriques.
- **Profiter d'autres travaux de génie civil pour installer des points de charge sur voie publique.** Plutôt que de multiplier les chantiers indépendants, le déploiement de points de recharge peut être mutualisé ou anticipé dans le cadre de tout chantier de voirie.

Conclusion

Tout au long de ce livre blanc, nous avons montré ce que l'électromobilité apporte concrètement aux communes françaises : moins de bruit et de pollution, une contribution directe à la transition énergétique et à la souveraineté, un levier de cohésion sociale et territoriale, une amélioration mesurable de la sécurité routière. Nous avons passé en revue les différents cas d'habitat — centres-villes, quartiers résidentiels sans stationnement privé, maisons individuelles, copropriétés, logements sociaux — qui appellent des réponses distinctes et complémentaires. Nous avons enfin détaillé les leviers dont disposent les collectivités : incitations financières, politique de stationnement, exemplarité, solutions simples de proximité, évaluation régulière. En trame de fond de nos propositions, nous avons pris en compte les réalités économiques et budgétaires, tant des collectivités que des conducteurs et futurs conducteurs de véhicules électriques.

Si nous avons voulu publier ce document aujourd'hui, au nom des associations locales qui composent notre fédération, c'est parce que **la mandature 2026-2032 s'ouvre dans un contexte de bascule**. Le véhicule électrique, hier minoritaire, est désormais le choix de plus d'un acheteur sur trois. Les infrastructures de recharge se déploient, les modèles économiques se stabilisent, les professionnels se forment. Mais dans le même mouvement, les incitations nationales s'essouffent, les ZFE risquent d'être remises en cause, et les décideurs locaux se retrouvent confrontés à la tentation de ralentir, voire de désengager leur collectivité. **Ce serait manquer le moment où l'action locale porte le plus ses fruits.**

Les collectivités ont toujours été les actrices décisives des grandes mutations d'infrastructure — l'électrification des campagnes, l'eau courante, l'assainissement, plus récemment la fibre et les mobilités douces. L'électromobilité s'inscrit dans cette filiation. Comme les précédentes, elle ne se déploiera pas uniformément, au même rythme, sur tout le territoire. Elle suppose des choix politiques, une articulation fine avec les besoins des habitants, une coopération entre échelles. Elle demande surtout **une constance dans la durée** : c'est la leçon des territoires qui réussissent, en France comme à l'étranger.

Dans un contexte où l'État recentre son rôle, la légitimité à agir se joue plus que jamais **au plus près du terrain et des attentes de la population**. Les communes, les intercommunalités, les syndicats d'énergie sont désormais aux avant-postes. Il leur revient de faire de l'électromobilité ce qu'elle doit être : non pas un sujet clivant entre urbains et ruraux, entre automobilistes et piétons, entre anciens et modernes, mais **un chantier partagé, au service de l'intérêt général, qui réconcilie la liberté de circuler et la liberté de respirer.**

Les transitions inquiètent avant de convaincre. Mais les habitants savent reconnaître les élus qui ont fait le choix du progrès de société. C'est désormais à vous, élus, décideurs, de veiller à ce qu'aucun territoire, aucun quartier, aucun profil de population ne soit laissé à l'écart de la formidable transition énergétique que connaît le monde.

Boîte à outils du mandat

Cette annexe rassemble des outils opérationnels destinés aux élus et services techniques. Les dispositifs évoluant rapidement, ces ressources doivent être recoupées avec les textes en vigueur au moment de leur utilisation.

A1 — Check-list des premiers mois de mandat

À 6 mois

- Dresser un état des lieux du parc existant de bornes publiques sur le territoire (nombre, puissance, opérateurs, disponibilité, tarifs)
- Recenser les véhicules de la flotte communale / intercommunale (carburants, âge, kilométrage, calendrier de renouvellement)
- Identifier les partenaires institutionnels (syndicat d'énergie départemental, département, région, Avere locale, ADEME, AMF)
- Cartographier les quartiers résidentiels sans stationnement privé et les bailleurs sociaux présents sur le territoire
- Vérifier la conformité du territoire avec les obligations LOM (verdissement des flottes, pré-équipement parkings)

À 12 mois

- Adopter une délibération cadre fixant l'ambition pluriannuelle d'électromobilité
- Définir la politique de stationnement pour les véhicules électriques
- Lancer le dialogue avec le gestionnaire du réseau de distribution (Enedis ou ELD) sur les zones susceptibles de nécessiter un renforcement
- Organiser une réunion publique / consultation des habitants sur les besoins de recharge
- Intégrer l'électromobilité aux documents d'urbanisme en révision (PLU, PDU, SCOT)

À 24 mois

- Lancer, le cas échéant, le premier marché ou concession pour l'installation de bornes publiques, avec cahier des charges centré sur l'utilisateur (disponibilité, tarif, multiplicité d'opérateurs)
- Déployer les nouveaux points de recharge sur patrimoine communal (candélabres, bâtiments publics, parkings)
- Ouvrir un dialogue structuré avec les bailleurs sociaux sur l'équipement du parc social
- Mettre en place un premier tableau de bord d'indicateurs
- Engager le renouvellement de la flotte municipale conformément aux quotas LOM

A2 — Partenaires à solliciter

Partenaire	Pourquoi le solliciter
AMF (Association des maires de France)	Ressources dédiées aux élus, documentation juridique, espaces d'échange entre pairs
Avere-France	Expertise de référence sur l'électromobilité, données d'observatoire, contacts d'associations locales
FFAUVE et ses associations membres	Expertise utilisateur, retours d'expérience terrain, accompagnement à la consultation
Syndicat d'énergie départemental (SDE)	Opérateur potentiel pour le déploiement et la maintenance du réseau public
ADEME (et délégations régionales)	Conseil méthodologique, aides et programmes, documentation technique
Département et région	Aides complémentaires, cohérence des schémas de mobilité
Enedis (ou entreprise locale de distribution)	Dialogue technique sur les capacités du réseau local, raccordements
Opérateurs de recharge	Connaissance du marché, montage de projets
Bailleurs sociaux du territoire	Équipement du parc social en recharge

A3 — Questions à poser aux opérateurs de recharge avant une concession

Sur la couverture et le service

- Quel maillage proposez-vous sur chaque type de quartier (centre-ville, résidentiel dense, péri-urbain, quartiers prioritaires) ?
- Quel est le taux de disponibilité technique minimal que vous vous engagez à respecter, mesuré et contractuellement garanti ?
- Quel délai d'intervention pour les pannes ? Quelle astreinte ?
- Comment vos bornes sont-elles compatibles avec les badges et applications des autres opérateurs (interopérabilité) ?

Sur le modèle économique et la tarification

- Quel tarif au kWh proposez-vous ? À quelles conditions évolue-t-il dans la durée du contrat ?
- Y a-t-il un abonnement préalable obligatoire pour les usagers ?
Si oui, nous ne le souhaitons pas.
- Quelle répartition des revenus entre l'opérateur et la commune ? Le modèle maximise-t-il la rémunération de la commune (au détriment du tarif usager) ou l'accès à un tarif bas pour les habitants ?
- Quel engagement sur le paiement sans contact par carte bancaire, conformément au règlement européen AFIR ?

Sur la transparence et le pilotage

- Quels indicateurs mensuels ou trimestriels nous transmettez-vous (nombre de recharges, énergie délivrée, disponibilité, réclamations) ?
- Acceptez-vous une évaluation publique annuelle avec la collectivité et les associations d'usagers ?
- Que se passe-t-il en cas de défaillance (technique, financière) de votre société ?
Quelle continuité du service ?

Sur l'usager

- Comment recueillez-vous les retours des utilisateurs ?
- Êtes-vous prêts à travailler avec les associations locales d'utilisateurs ?

A4 — Tableau comparatif des modèles économiques

Modèle	Qui investit ?	Qui exploite ?	À qui vont les revenus ?	Avantages	Limites
Régie	La collectivité	La collectivité	La collectivité	Maîtrise totale, tarif usager maîtrisé	Investissement initial lourd, compétences techniques à internaliser
Marché de services	La collectivité	Un opérateur privé	La collectivité (via tarifs redistribués)	Maîtrise tarifaire conservée, expertise externalisée	Investissement initial à la charge de la collectivité
Délégation de service public (concession)	L'opérateur	L'opérateur	L'opérateur verse une redevance à la collectivité	Pas d'investissement de la collectivité, expertise, risque transféré	Risque de tarif élevé si la redevance à la commune est trop forte
Affermage	La collectivité	L'opérateur	Partagés	Compromis entre les deux précédents	Complexité juridique
Initiative privée sur domaine privé	L'opérateur / un tiers	L'opérateur	L'opérateur	Zéro coût public, rapidité	Pas de maîtrise des localisations, peut négliger les zones moins rentables

A5 — Modèle de délibération type

Ce modèle est donné à titre indicatif. Il doit être adapté au contexte local par le service juridique de la collectivité avant adoption.

DÉLIBÉRATION N° [xxxx]

Objet : Adoption d'un plan local de développement de l'électromobilité — mandat 2026-2032

Le Conseil [municipal / communautaire],

Vu le Code général des collectivités territoriales, Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), Vu la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), Vu la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) publiée le 13 février 2026, Vu [les dispositifs locaux pertinents],

Considérant que la transition vers la mobilité électrique constitue un enjeu majeur d'intérêt public pour la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la cohésion sociale et territoriale, la sécurité routière et la souveraineté énergétique;

Considérant que les collectivités locales disposent de plusieurs leviers d'action directe (infrastructure publique, politique de stationnement, flotte municipale, urbanisme, partenariat avec les bailleurs sociaux, pédagogie) dont la mobilisation coordonnée est la condition d'une politique efficace; Considérant [le diagnostic local établi par les services];

Décide :

Article 1 — L'adoption d'un plan pluriannuel de développement de l'électromobilité pour le mandat 2026-2032, dont les principales orientations sont :

- assurer une offre de recharge publique accessible dans toutes les zones résidentielles et commerçantes du territoire;
- développer des incitations (notamment la gratuité ou l'avantage tarifaire du stationnement) au bénéfice des véhicules électriques;
- engager l'électrification de la flotte communale lors des renouvellements;
- travailler avec les bailleurs sociaux à l'équipement du parc social;
- promouvoir l'usage d'équipements existants (candélabres, bâtiments publics, mobilier urbain) pour limiter les coûts d'investissement.

Article 2 — La constitution d'un comité de pilotage réunissant [les élus référents, les services techniques, les représentants des associations d'usagers, des opérateurs, des bailleurs sociaux], chargé du suivi du plan et de l'évaluation annuelle.

Article 3 — La publication annuelle d'un bilan public de la politique d'électromobilité, comportant au minimum les indicateurs suivants : nombre de points de recharge publics, taux de disponibilité, nombre de recharges, part des véhicules électriques dans la flotte communale, dispositifs déployés.

Article 4 — L'autorisation donnée à [M./Mme le Maire / le Président] de signer tous les documents nécessaires à la mise en œuvre du présent plan.

Qui sommes-nous ?

La Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Électriques (FFAUVE) est l'organisation nationale qui représente les intérêts des utilisateurs de véhicules électriques en France.

Notre histoire

Depuis une quinzaine d'années, plusieurs associations locales de promotion de la mobilité électrique se sont créées en France, avec pour ambition de faire connaître, défendre et développer l'usage des véhicules électriques. Animées par une passion pour les véhicules électriques, doublée d'une envie de la partager au plus grand nombre, elles ont choisi en 2019 de s'unir en créant la **FFAUVE**, fédération nationale structurée en association loi 1901.

Nos membres

La FFAUVE fédère aujourd'hui **une dizaine d'associations** présentes en métropole et en outre-mer. Chaque association conserve son identité et son ancrage territorial; la fédération apporte l'échelle nationale, la voix commune et la capacité de dialogue avec les institutions.

Nos missions

- Représenter les intérêts des utilisateurs de véhicules électriques auprès des pouvoirs publics, des institutions, des constructeurs et des opérateurs
- Participer aux consultations publiques nationales et européennes pour faire valoir l'expertise des usagers
- Contribuer à la consolidation de l'écosystème électromobile dans les territoires et à leur autonomie énergétique
- Accompagner les utilisateurs pour favoriser les usages de l'électromobilité et accélérer leur transition énergétique
- Soutenir les associations locales et faciliter leur développement

Nos publications et actions

La FFAUVE publie régulièrement des analyses, livres blancs, contributions et communiqués. Parmi ses publications récentes figurent notamment :

- Mythes et légendes de la voiture électrique, édition 2026 (PDF gratuit sur ffauve.org/ebook, version papier à la Fnac, sur Amazon ou en librairie)
- Le présent livre blanc 2026-2032 : un mandat clé pour la transition vers la mobilité électrique

La fédération anime également un podcast et une chaîne YouTube, participe à la pédagogie dans le domaine de la recharge (Gilets bleus), contribue à des événements régionaux et nationaux (salon REMOOVE en Seine-et-Marne et dans les Yvelines, conférences, tables rondes) et porte la parole des usagers dans les médias et lors des consultations publiques (dernières en date : contribution à la révision du règlement européen AFIR, contribution au rapport de la Cour des Comptes).



Nous contacter



FFAUVE

Fédération Française des Associations
d'Utilisateurs de Véhicules Électriques



**22 rue Maurice Berteaux
78140 Vélizy-Villacoublay**



Président : Pascal Hureau



Site : ffauve.org



Contact : contact@ffauve.org



Réseaux sociaux :



Les auteurs

Pierre Bouzin

est vice-président de l'AFUVE (Association Francilienne pour l'Usage du Véhicule Électrique) et membre du bureau de la FFAUVE. Fort de multiples engagements professionnels et associatifs, électromobiliste depuis 14 ans, il s'intéresse particulièrement aux enjeux de l'adhésion populaire à l'électrification des usages.

Pascal Hureau

est président de la FFAUVE, membre de l'AFUVE et du TOCF (Tesla Owners Club France). Enseignant à Neoma Business School, IPSA et ESME, il a été élu local de 2008 à 2026. Il porte la voix des utilisateurs de véhicules électriques dans les consultations nationales et européennes, et intervient régulièrement dans les médias.

Sources et références

Sources institutionnelles

- ADEME — Agence de la transition écologique
- AIE — Agence internationale de l'énergie
- Avere-France — Baromètre mensuel des points de recharge, décembre 2025
- CITEPA — Rapport Secten 2025
- ONISR — Observatoire national interministériel de la sécurité routière
- RTE — Bilan électrique 2024
- Santé publique France — Étude sur les effets de la pollution atmosphérique, 2021
- SDES (Ministère de la Transition écologique) — Bilan énergétique 2023
- Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique — PPE3, 13 février 2026

Études et rapports

- Transport & Environment (2023) — Émissions des véhicules électriques sur cycle de vie
- IIHS (2022) — Efficacité des systèmes d'aide à la conduite
- EV FireSafe — Statistiques mondiales d'incendies de batteries
- MSB (Suède) — Statistiques d'incendies de véhicules Textes réglementaires

Textes réglementaires

- Décret n° 2024-1084 du 29 novembre 2024 (suppression du bonus écologique pour les personnes morales)
- Arrêté du 22 décembre 2025 (actualisation de la Prime Coup de pouce)
- Loi du 15 avril 2026 de simplification de la vie économique (abrogation des ZFE) et sa censure partielle par la décision n° 2026-903 DC du 21 mai 2026 du Conseil constitutionnel
- Règlement européen sur les batteries (2023)
- Règlement AFIR sur les infrastructures de carburants alternatifs

Ressources en ligne

- service-public.gouv.fr — Conditions actualisées des dispositifs d'aide
- economie.gouv.fr — Informations sur les aides aux entreprises
- data.gouv.fr — Jeux de données ouverts sur les points de recharge
- avere-france.org — Observatoire de l'électromobilité



2026-2032

Un mandat clé pour la transition vers la mobilité électrique
Livre blanc FFAUVE