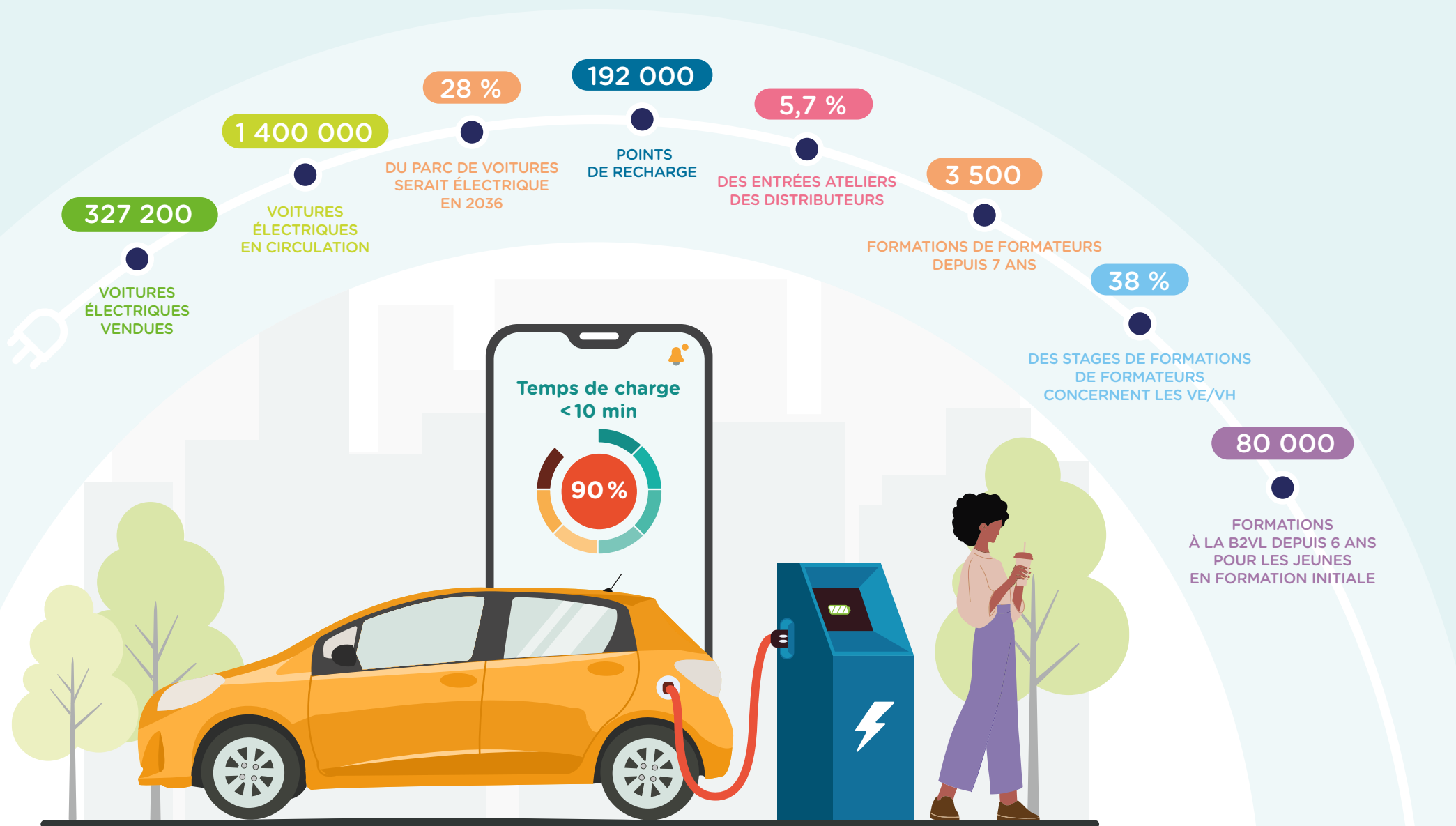


BAROMÈTRE DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

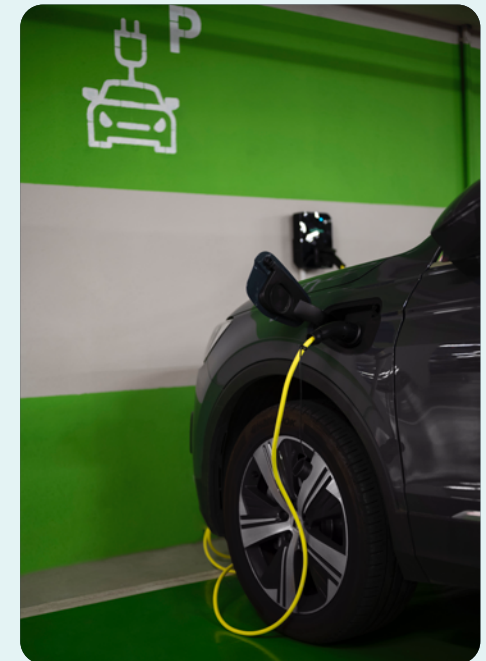
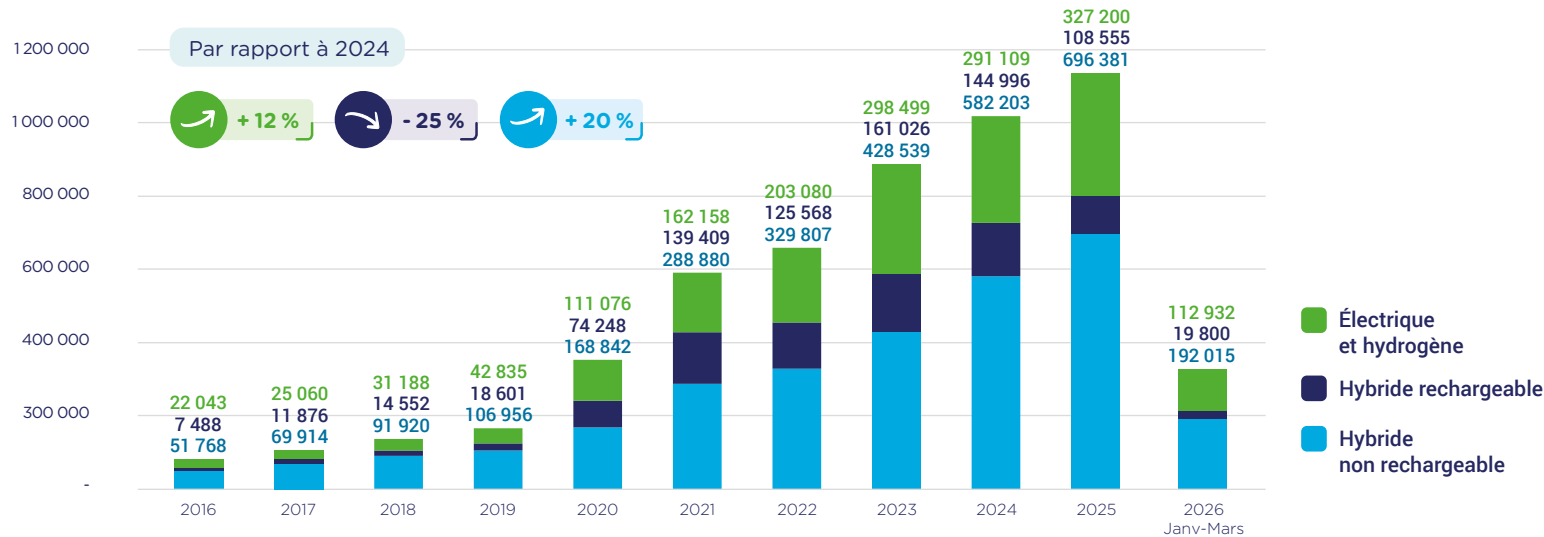
LES CHIFFRES CLÉS DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE : DU MARCHÉ À LA FORMATION



LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE



ÉVOLUTION DES VENTES DE VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES

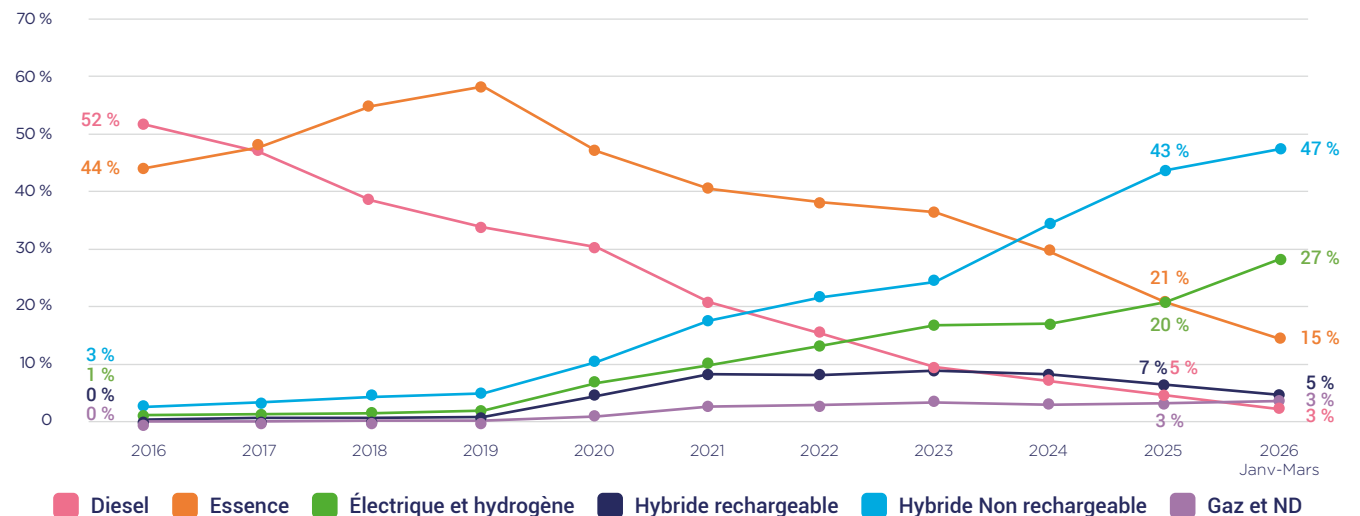


Les immatriculations de VE et de VH ont fortement progressé depuis 2016 pour atteindre, en 2025, plus de 1,1 million de ventes dont 327 200 de VE.

La progression des ventes de voitures hybrides non rechargeables s'est poursuivie avec + 20 % d'immatriculation. Les ventes de VE sont reparties à la hausse avec + 12 % par rapport à 2024 portées par les incitations réglementaires vis à vis des flottes ainsi que le leasing social.

Le mix énergétique des ventes de Véhicules Particuliers (VP) a été fortement modifié depuis 2016. La part du diesel est ainsi passée de 52 % des ventes à 5 % en 2025 au profit des motorisations électriques (20 %) et hybrides. L'hybride se développe plus fortement que prévu, atteignant respectivement 43 % pour l'hybride non rechargeable et 7 % pour l'hybride rechargeable. C'est donc 70 % des immatriculations de véhicules neufs en 2025 qui ont concerné un véhicule électrifié.

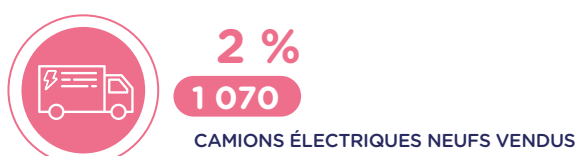
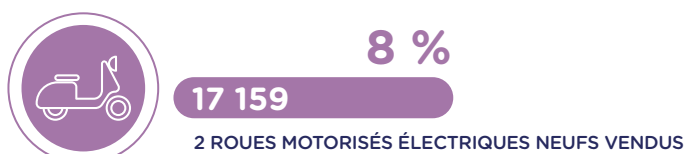
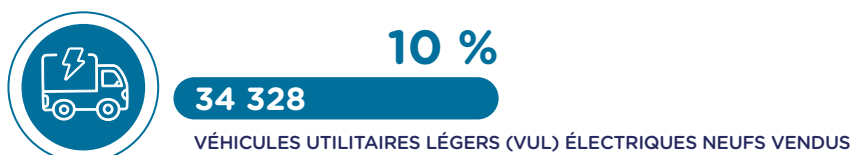
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE MOTORISATION



LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

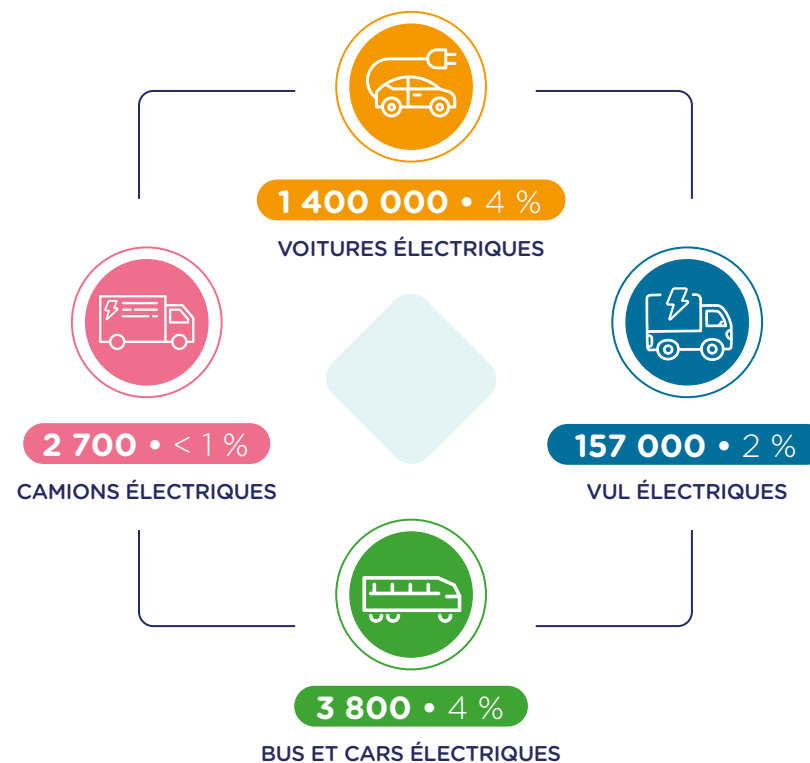


IMMATRICULATIONS VÉHICULES ÉLECTRIQUES NEUFS POUR L'ANNÉE 2025



Sources : SDES, Rsvero ; Champ : France Métropolitaine ; Union Sport et Cycle pour le vélo

PARC ROULANT VÉHICULES ÉLECTRIQUES ESTIMÉ AU 1^{ER} JANVIER 2026



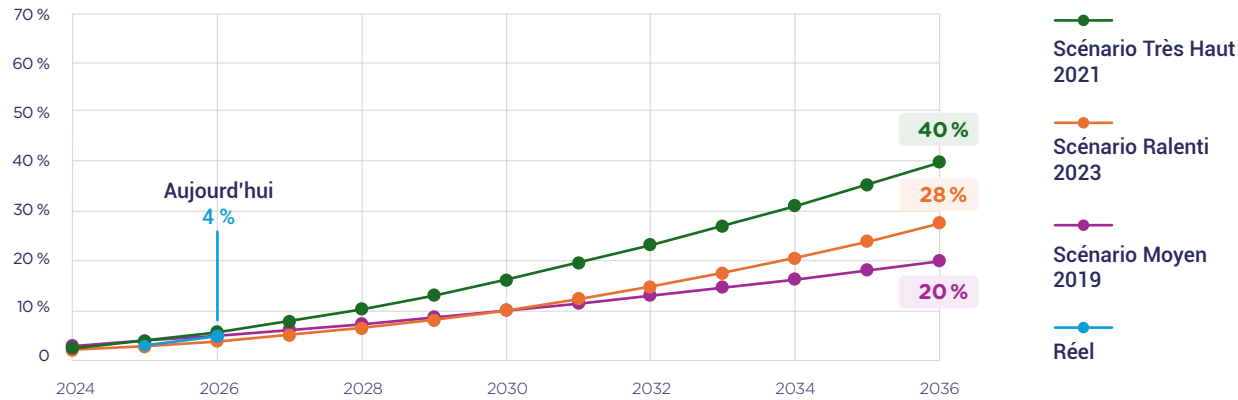
Les motorisations électriques, reparties à la hausse en 2025 pour le VP, représentent désormais 1 voiture neuve vendue sur 5. Elles restent marginales pour les camions. Les motorisations électriques représentent 4 % du parc de véhicules VP au 1^{er} janvier 2026. Les parcs prennent du temps à se renouveler.

Estimation au 1^{er} janvier 2026 - Source : SDES - Traitement ANFA

LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

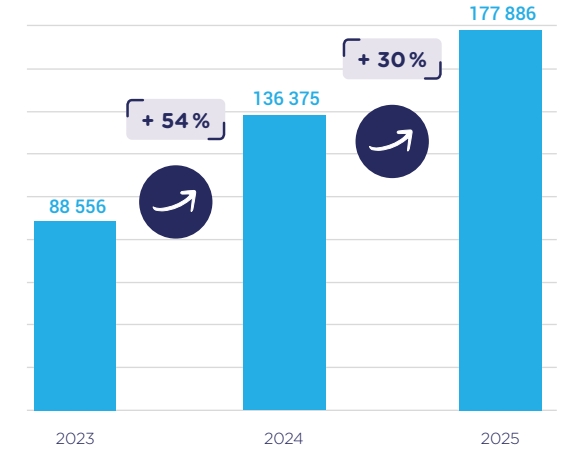


PROJECTION DE LA PART DES VE DANS LE PARC ROULANT - 3 SCÉNARIOS



Sources : Anfa

VOLUME DE TRANSACTIONS DE VOITURES ÉLECTRIQUES D'OCCASION



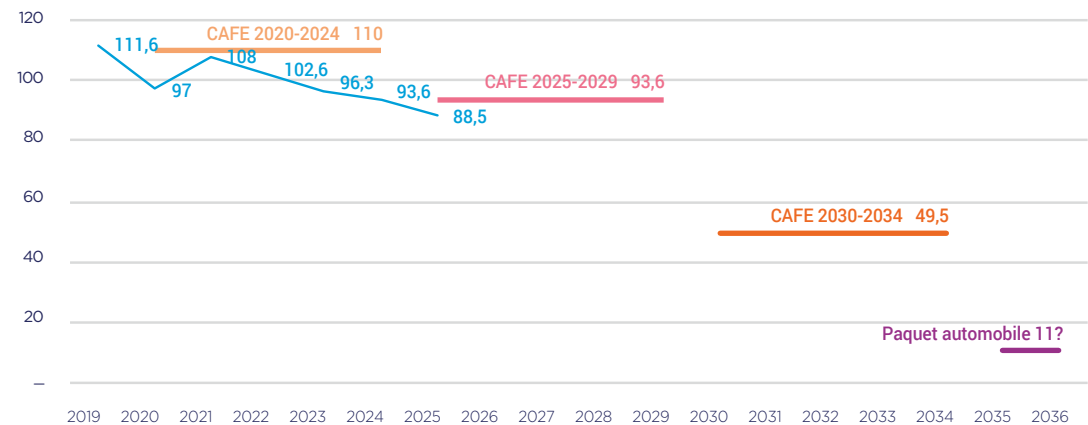
Source : Baromètre Mobilians - Avere avec AAA DATA

Selon nos scénarios prospectifs, la part des véhicules électriques dans le parc se situerait entre 20 et 40% à l'horizon 2036. Selon notre dernier scénario, cette part atteindrait 28 % tandis que 55 % des voitures resteraient exclusivement thermiques.

Retrouvez plus d'informations dans l'Autofocus en ligne [Maintenance des véhicules particuliers](#)



ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ SUR LES VP NEUFS VENDUS



Source : AAA data dans Le Journal de l'Automobile

LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VE



NOMBRE TOTAL DE POINTS DE RECHARGE OUVERTS AU PUBLIC



192 008



285

POUR 100 000 HABITANTS



EN MOYENNE, DISPONIBLES

90% DU TEMPS*

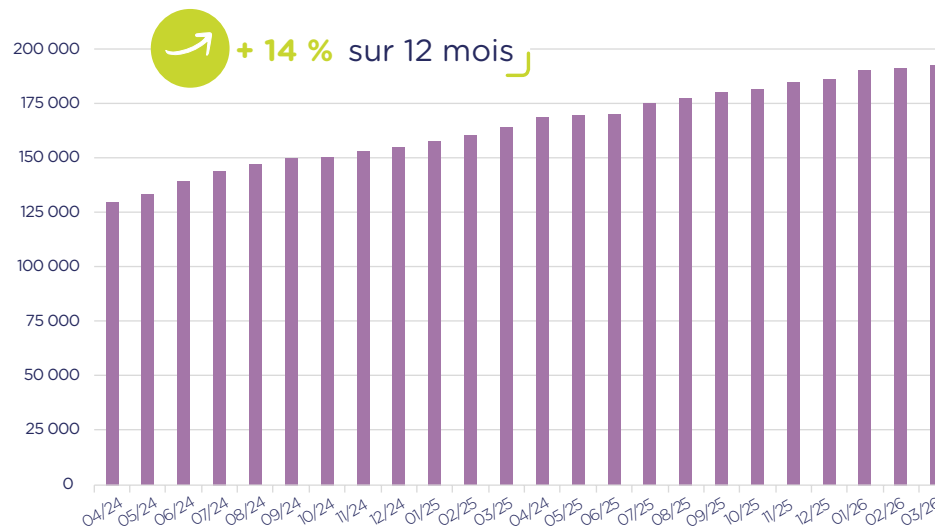


EN MOYENNE, UTILISÉS

30 FOIS DANS LE MOIS

*Modification du calcul de disponibilité par l'AVERE ; désormais la mesure de disponibilité correspond à la part moyenne du temps durant laquelle au moins un point de recharge d'une zone n'est ni occupé, ni hors service, ni en maintenance.

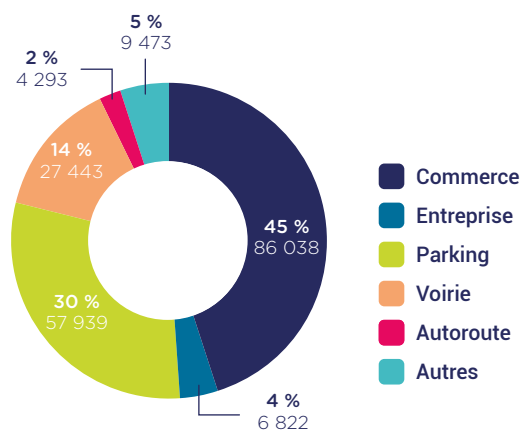
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE OUVERTS AU PUBLIC, SUR LES 24 DERNIERS MOIS



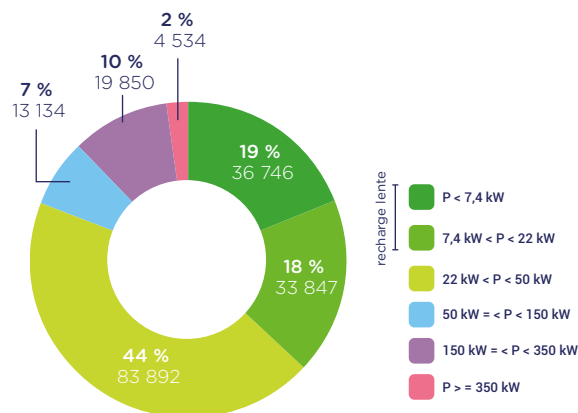
Le déploiement des IRVE se poursuit à un rythme relativement plus faible : +14 % de points de recharge sur les 12 derniers mois.

La grande majorité des points de recharge se trouvent devant les commerces ou dans des parkings. 81 % des points de recharge fournissent une puissance inférieure à 50kW.

RÉPARTITION DES POINTS DE RECHARGE PAR SITE D'IMPLANTATION



RECHARGE SELON LA CATÉGORIE DE PUISSANCE





SUIVI DU DÉPLOIEMENT DU PROGRAMME ADVENIR SERVICES AUTO

Le programme Advenir Services auto a accompagné les entreprises de la maintenance et de la réparation dans leur projet d'installation de bornes de recharge via des conseils et des subventions. Ce programme est arrivé à échéance le 31 décembre 2025.



5 528 PDC FINANCÉS

pour 853 entreprises du secteur depuis la signature de la convention en juillet 2022, dont 59 % ouverts au public

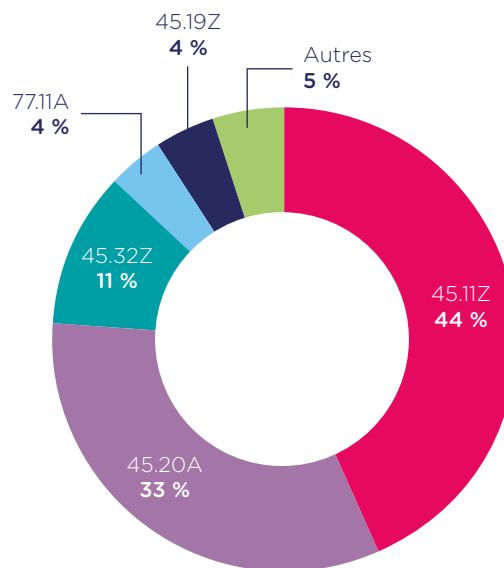


Plus de 4 400 professionnels ont suivi les trois modules de formation conçus et déployés par Mobipolis :

- « Quelle infrastructure pour quels besoins ? »
- « Quelle recharge pour quels clients ? »
- « Diagnostic des systèmes de recharge des véhicules électriques et hybrides »

RÉPARTITION DES DEMANDES DE PRIME PAR TYPE D'ACTIVITÉ

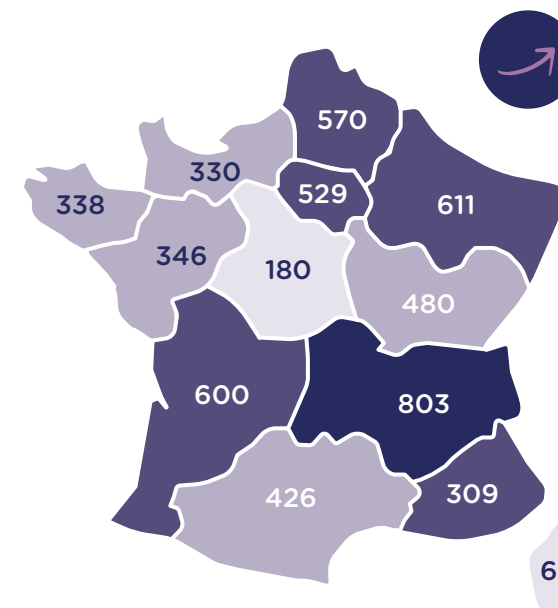
TYPE D'ACTIVITÉS



- 45.11Z Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
- 45.20A Entretien et réparation de véhicules automobiles légers
- 45.32Z Commerce de détail d'équipements automobiles
- 77.11A Location courte durée
- 45.19Z Commerce d'autres véhicules automobiles

NOMBRE DE PDC FINANCÉS PAR RÉGION

SELON LE LIEU D'INSTALLATION



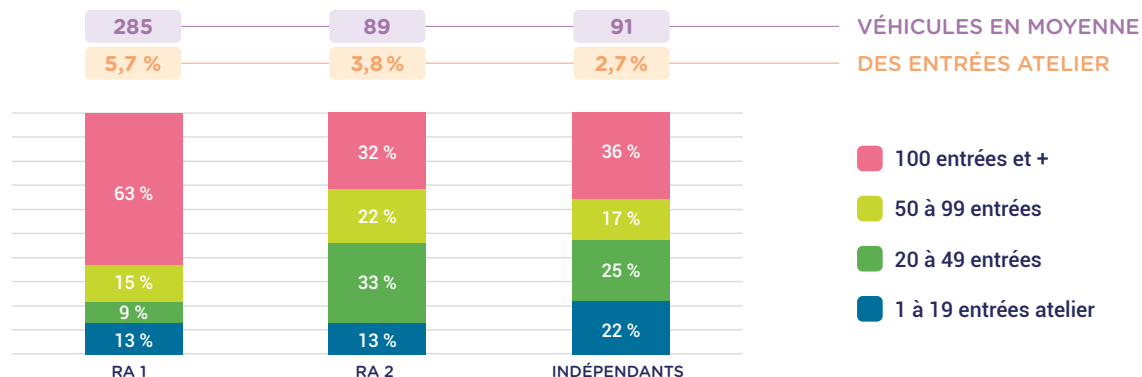
Les loueurs courte durée ont intégré le programme depuis le 1^{er} janvier 2025.

MARCHÉ DE L'ENTRETIEN ET RÉPARATION DES VE



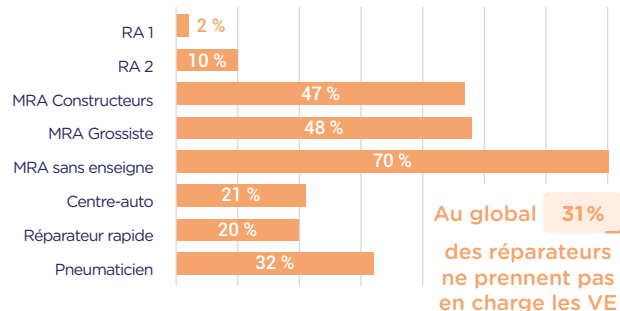
En juin 2025, parmi les intervenants sur les VE, les distributeurs avaient pris en charge en moyenne 285 VE sur les 12 derniers mois (contre seulement 72 l'année précédente). Les VE ont représenté entre 2,7 % des entrées atelier (pour les indépendants) et 5,7 % (distributeurs) sur une année. Les taux de prise en charge des VE restent encore hétérogènes selon les types de réparateurs, mais au global 69 % des réparateurs prennent en charge les VE. Les motorisations électriques représentent une part encore très faible des contrôles techniques périodiques réalisés en 2025 (1,1 %) et des prises en charge dans les centres de véhicules hors d'usage en 2023 (0,16 %).

NOMBRE D'ENTRÉES ATELIERS RÉALISÉES SUR DES VE SUR LES 12 DERNIERS MOIS



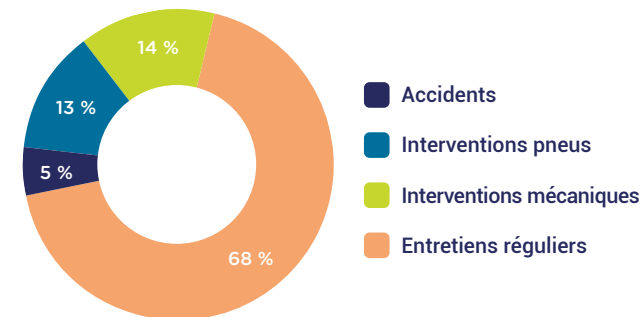
Source : Gipa, juin 2025

PART DES RÉPARATEURS QUI NE PRENNENT PAS EN CHARGE LES VE



Source : Gipa, Juin 2025

RÉPARTITION DE ENTRÉES ATELIERS VE SELON LA RAISON PRINCIPALE



Source : GIPA, 2025 ; N = 500 conducteurs VE

CONTRÔLES TECHNIQUES ET CENTRES DE VÉHICULES HORS D'USAGE

	NOMBRE DE CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES RÉALISÉS EN 2025	
Électrique	254 255	1,1%
Hybride rechargeable	195 362	0,8%
Hybride non rechargeable	620 539	2,7%

Source : UTAC-OTC_23-01 Bilan 2025

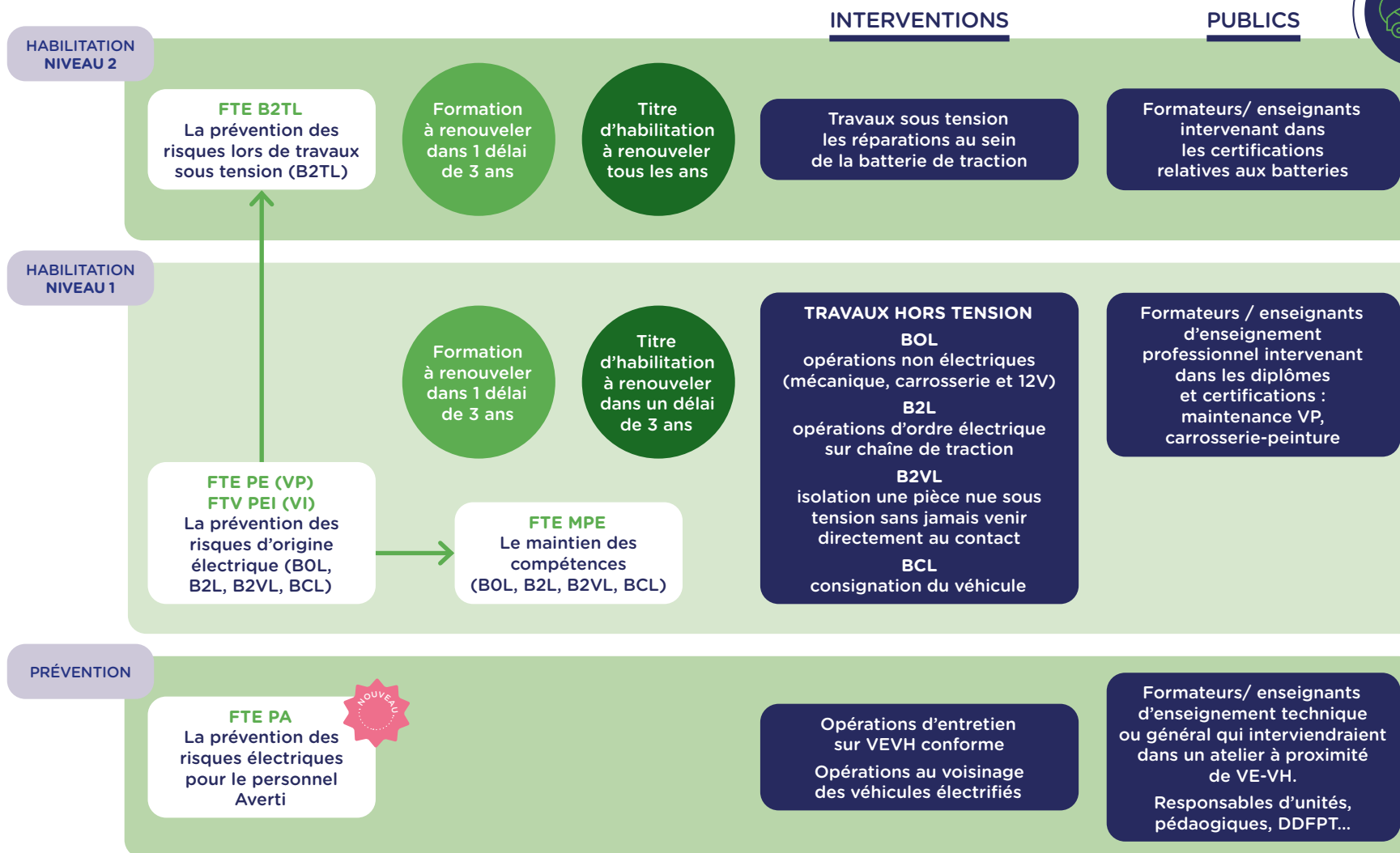
	NOMBRE DE VEHICULES PRIS EN CHARGE PAR LES CENTRES VHU EN 2023	
Électrique	1 652	0,16 %
Hybride rechargeable	216	0,02 %
Hybride non rechargeable	472	0,05 %

Source : Ademe_Bilan 2023



PARCOURS CONSEILLÉ

HABILITATIONS ÉLECTRIQUES

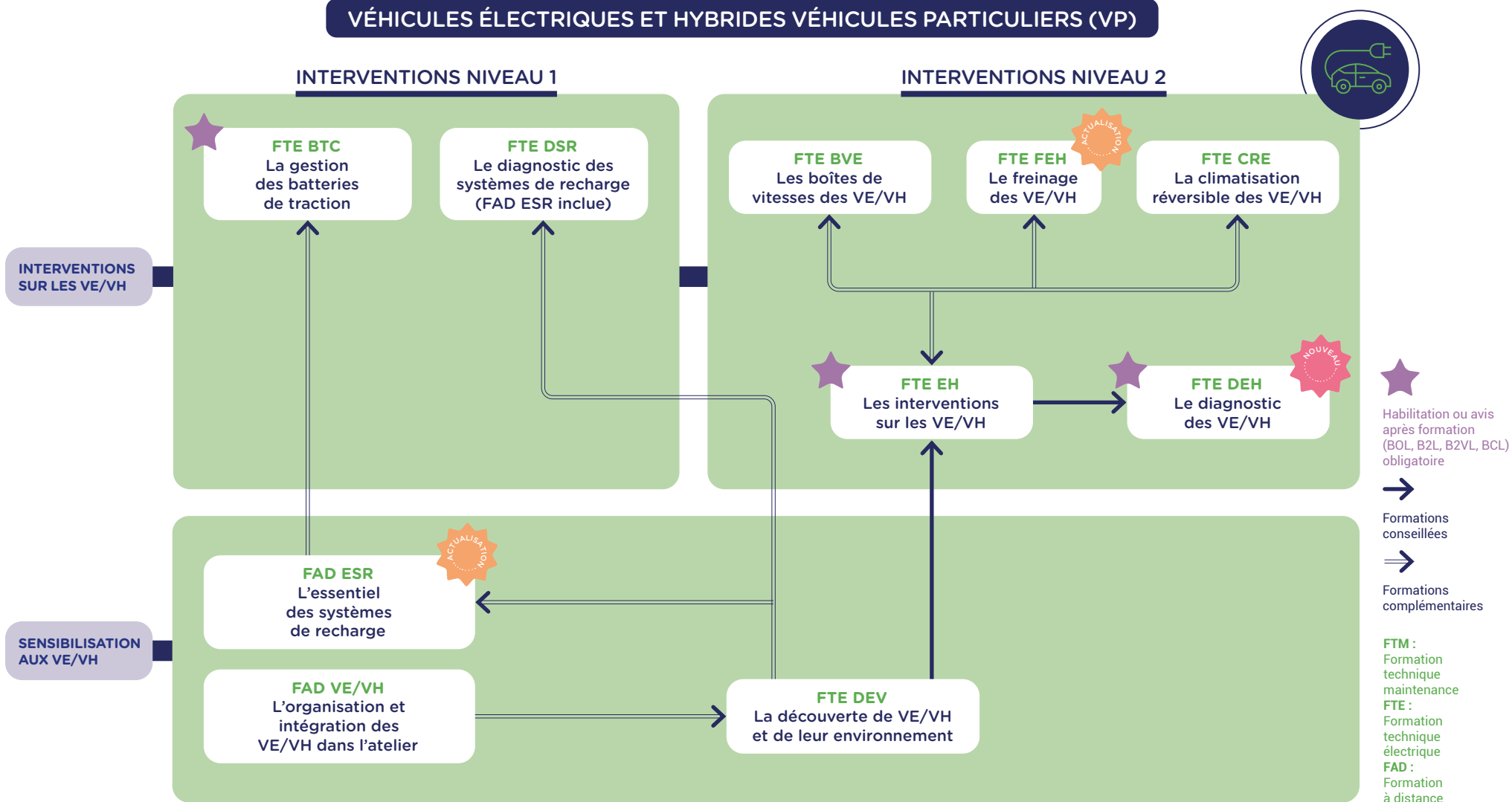


→ Formations obligatoires
FTE : Formation technique électrique



PARCOURS CONSEILLÉ

VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES VÉHICULES PARTICULIERS (VP)





MAINTENANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES ET INDUSTRIELS (VUI)

INTERVENTIONS SUR LE VE/VH

Les interventions sur les VI électriques
FTV VE



HABILITATIONS ÉLECTRIQUES

La prévention des risques d'origine électrique sur VUI (BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTV PEI *

La préparation à l'habilitation B2XL « opération batterie »
FTV HOB



MAINTENANCE DES VÉLOS ET MOTOS

SENSIBILISATION AUX VE/VH

VÉLO

VÉLO ET MOTO

MOTO

Le vélo à assistance électrique
FTY VAE

Sensibilisation aux batteries Lithium
FAD SBL

Les systèmes deux roues électriques
FTY VE



HABILITATIONS ÉLECTRIQUES

Maintien des compétences (BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTE MPE

La prévention des risques d'origine électrique (BOL, B2L, B2VL, BCL)
FTE PE

FTV : Formation technique VI
FTE : Formation technique électrique
FTY : Formation technique deux-roues

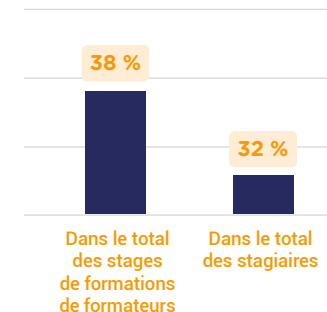
LA FORMATION DE FORMATEURS



LES RÉALISATIONS FORMATION DE FORMATEURS VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES DEPUIS 2019

RÉFÉRENCES	2019-2023	2024	2025
FTE PE La prévention des risques d'origine électrique sur véhicules automobiles	100 stages 785 stagiaires	41 stages 368 stagiaires	27 stages 219 stagiaires
FTE MPE Le maintien des compétences de prévention des risques électriques	67 stages 447 stagiaires	10 stages 51 stagiaires	12 stages 88 stagiaires
FTV HOB La préparation à l'habilitation "B2XL opération batterie"	6 stages 41 stagiaires	2 stages 17 stagiaires	2 stages 10 stagiaires
FTV B2TL La prévention des risques lors des travaux sous tension			2 stages 8 stagiaires
FAD VEVH Organisation liée à l'intégration de VE-VH dans l'atelier	111 stagiaires	30 stagiaires	29 stagiaires
FTE DVE La découverte des véhicules électriques et hybrides et de leur environnement		6 stages 45 stagiaires	4 stages 33 stagiaires
FTE EH Les interventions sur véhicules électriques et hybrides	40 stages 298 stagiaires	10 stages 63 stagiaires	5 stages 32 stagiaires
FTE BTC La gestion des batteries de traction et la charge des véhicules électrifiés	10 stages 76 stagiaires	5 stages 34 stagiaires	7 stages 43 stagiaires
FTM BVE Les boîtes de vitesses des véhicules électriques et hybrides	12 stages 101 stagiaires	5 stages 37 stagiaires	10 stages 85 stagiaires
FTM CRE La climatisation réversible des véhicules électriques et hybrides		14 stages 117 stagiaires	10 stages 77 stagiaires
FTM FEH Le freinage des véhicules électriques et hybrides		11 stages 78 stagiaires	6 stages 47 stagiaires
FAD SBL La sensibilisation aux batteries lithium			29 stagiaires
FTY VE Les systèmes deux roues électriques	11 stages 75 stagiaires	1 stages 6 stagiaires	2 stage 12 stagiaires
FTY VAE Le vélo à assistance électrique	2 stages 14 stagiaires		
FTV VEH Les interventions sur les VUI électriques et hybrides	1 stage 6 stagiaires	1 stage 7 stagiaires	1 stage 5 stagiaires

PART DU VE/VH EN 2025



Source : Anfa



Entre 2019 et 2025, plus de 3 500 formations de formateurs ont été réalisées dans le domaine du VE - VH.



En 2025, ces stages représentent 38 % de l'ensemble des stages formations de formateurs.



CCB ELECTROMOBILITÉ «LANCEMENT DE LA PREMIÈRE EXPÉRIMENTATION»

Le CCB « Conseils en électromobilité » a été développé en réponse aux évolutions du secteur automobile liées à la transition écologique, à l'électrification croissante du parc de véhicules et au déploiement des bornes de recharge électrique. Une première expérimentation aura lieu courant 2026 pour permettre aux futurs titulaires d'accompagner leur clientèle aux mobilités durables, présenter une solution d'électromobilité et son écosystème ou encore apporter des conseils liés à l'utilisation des véhicules électriques et hybrides et à leur écosystème.



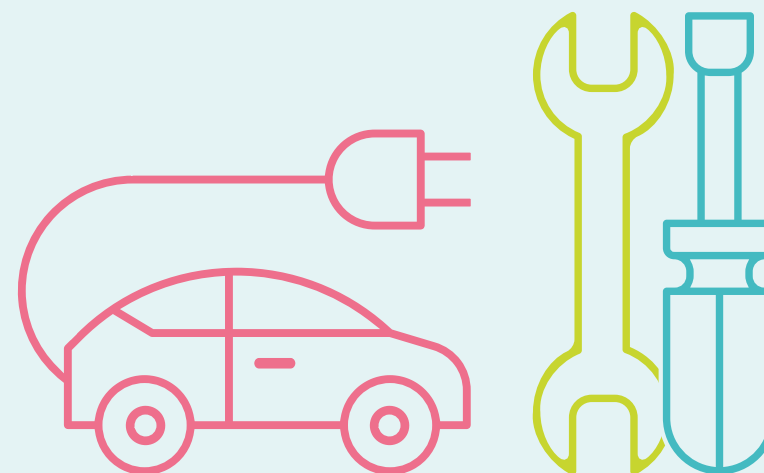
CCB REMVEH «UN DÉPLOIEMENT NATIONAL À VENIR AVEC DÉJÀ DEUX PROMOTIONS»

Le CCB « Réaliser l'entretien et la maintenance d'un véhicule électrique et hybride » a été créé afin de permettre à ses titulaires de réaliser toutes activités de maintenance préventive et corrective hors tension spécifiques aux véhicules électriques ou hybrides. Après une première expérimentation et un enregistrement au Répertoire Spécifique de France Compétence en décembre 2024 (RS6942), la certification va être déployée sur l'ensemble du territoire dès septembre 2026. Cela permettra d'accompagner la montée en compétences des salariés de la branche aux particularités de l'entretien et de la maintenance des véhicules électriques et hybrides. Cette certification est ouverte à tout profil de salariés et de demandeurs d'emplois dès lors qu'il dispose d'une expérience préalable dans la maintenance préventive et corrective des véhicules thermiques et d'une certification de niveau 3 dans le domaine.

DÉPLOIEMENT DES CQP DÉDIÉS À LA MAINTENANCE ET AU DÉMONTAGE DES BATTERIES DE VE «DES PREMIÈRES PROMOTIONS ATTENDUES POUR L'ANNÉE 2027 !»

3 CQP dédiés à la maintenance et au démontage des batteries de traction des véhicules électriques ont été enregistrés au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) en décembre 2024. Pour la filière «maintenance» les CQP Technicien de maintenance de batteries de véhicules électriques (RNCP 39979) et Technicien Expert de maintenance de batteries de véhicules électriques (RNCP 39952) et pour la filière «démontage» le «Technicien démonteur de batteries de véhicules électriques» (RNCP 39984).

Une première ouverture d'action est attendue pour le second semestre 2026. Dès 2027, des déploiements successifs sont attendus sur l'ensemble du territoire pour permettre de former aux nouvelles compétences liées à la réparation et au démontage des batteries. La première promotion sortante sera attendue pour l'année 2027 !





LES HABILITATIONS VE/VH

AVERTI

Permet de faire tous les travaux non électriques (pneumatiques, carrosserie...) sur un véhicule électrique dès lors qu'il est conforme. Il ne s'agit pas d'une habilitation, uniquement d'une formation.



B2L

Concerne les activités électriques sur un véhicule préalablement consigné (donc hors tension).

B2VL

Permet d'isoler les pièces nues sous tension avant la consignation du véhicule.

BOL

Concerne les activités non électriques (carrosserie, pneumatiques, etc) sur un véhicule préalablement consigné (donc hors tension).

BCL

Permet de réaliser la consignation.

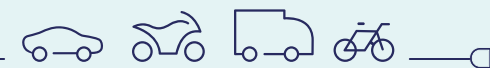
B2TL

Permet le travail sous tension (ouverture des pack batteries par exemple).

B2XL

Concerne des opérations particulières pour certains métiers.

LA FORMATION AUX HABILITATIONS



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS MAINTENANCE VL

	BOL	B2L	B2VL	BCL	B2TL
MMA (Mécanicien de Maintenance Automobile)	×				
MA (Mécanicien Automobile)	×	×	×	×	
TE SMAVA (Technicien Expert SMAVA)	×	×	×	×	
TAVA (Technicien Après-Vente Automobile)	×	×	×	×	
TEAVA (Technicien Expert Après-Vente Automobile)	×	×	×	×	
OMBVE (Opérateur de Maintenance de Batteries de VE)					×
TMBVE (Technicien de Maintenance de Batteries de VE)					×
TEMBVE (Technicien Expert de Maintenance de Batteries de VE)					×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS CONTRÔLE TECHNIQUE

	B2XL Contrôleur Technique
CT VL (Contrôleur Technique VL)	×
CT PL (Contrôleur Technique PL)	×
CTC VL (Contrôleur Technique Confirmé VL)	×
CTC PL (Contrôleur Technique Confirmé PL)	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS MAINTENANCE VUI

	BOL	B2L	B2VL	BCL	B2XL Opération Batterie
OVDE (Opérateur Vérification Dispositifs Embarqués)	×				
MMVUI (Mécanicien Maintenance VUI)	×	×	×	×	×
MVUI (Mécanicien VUI)	×	×	×	×	×
ES VUI (Electricien Spécialiste VUI)	×	×	×	×	×
TC VUI (Technicien Confirmé VUI)	×	×	×	×	×
TCM VUI (Technicien Confirmé Mécanique VUI)	×	×	×	×	×
TEAVVUI (Technicien Expert Après-Vente VUI)	×	×	×	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS DÉPANNAGE REMORQUAGE

	B2XL Dépannage	B2XL Opération Batteries
DRVL (Dépanneur Remorqueur VL)	×	
DRPL (Dépanneur Remorqueur PL)	×	×



L'ensemble des certifications de branche (CQP et TFP) préparent au minimum au niveau averti depuis septembre 2024.



LA FORMATION AUX HABILITATIONS



PRÉPARATIONS AUX HABILITATION DANS LES CERTIFICATIONS MOTOCYCLES

	BOL	B2L	B2VL	BCL
MMM (Mécanicien de Maintenance Motocycles)	×			
TM (Technicien Motocycles)	×	×	×	×
TEAVM (Technicien Expert Après-Vente Motocycles)	×	×	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES CERTIFICATIONS DU DÉMONTAGE RECYCLAGE

	BOL	B2L	B2VL	BCL	B2TL
TDBVE (Technicien Démonteur de Batteries de VE)	×	×	×	×	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATION DANS LES CERTIFICATIONS DU VÉHICULE ANCIEN ET HISTORIQUE

	BOL
MRVAH (Mécanicien Réparateur de Véhicules Anciens et Historiques)	×
TEVAH (Tolier Expert Véhicules Anciens et Historiques)	×
TER VAH (Technicien Expert réparateur Véhicules Anciens et Historiques)	×
TVAH (Tolier Véhicules Anciens et Historiques)	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATION DANS LES CERTIFICATIONS DE LA CARROSSERIE-PEINTURE

	BOL
DSP (Débosseleur Sans Peinture)	×
DSPS (Débosseleur Sans Peinture Spécialiste)	×



PRÉPARATIONS AUX HABILITATIONS DANS LES DIPLÔMES DES SERVICES AUTO

	BOL	B2L	B1VL	B2VL	BCL
CAP Maintenance des véhicules (option VL, VTR ou Moto)			×		
BAC PRO Maintenance des véhicules (option VL, VTR ou Moto)				×	×
BTS Maintenance des véhicules (option VL, VTR ou Moto)				×	×
CAP Carrossier Automobile	×				
CAP Peintre Automobile	×				
BAC PRO Carrossier Peintre Automobile	×				



LA FORMATION AUX HABILITATIONS



NOMBRE DE FORMATIONS AUX HABILITATIONS EN FORMATION INITIALE

	CERTIFICATIONS (uniquement alternants)		DIPLÔMES		TOTAL (certifications + diplômes)	
	2025/2026	Cumul 20/21 - 25/26	2025/2026	Cumul 20/21 - 25/26	2025/2026	Cumul 20/21 - 25/26
Averti	2 616	7 270			2 616	7 270
B0L	1 266	5 532	7 729	34 230	8 995	39 762
B2L	1 192	5 233			1 192	5 233
B1VL			7 518	41 204	7 518	41 204
B2VL	1 192	5 233	13 413	74 724	14 605	79 957
BCL	1 192	5 233	13 413	74 724	14 605	79 957
B2XL Opération Batterie	78	621			78	621
B2XL Contrôleur Technique	26	195			26	195
B2XL Dépannage	15	54			15	54
B1L	8	8			8	8



La formation aux habilitations ne garantit pas que la personne formée sera bel et bien habilitée à l'issue de sa formation. L'habilitation est la reconnaissance par l'employeur de la capacité d'une personne placée sous son autorité à accomplir en sécurité, vis-à-vis du risque électrique, les tâches confiées. Le recyclage des habilitations est préconisé selon une périodicité (3 ans maximum) ou dès lors que les activités évoluent.



RÈGLEMENTATIONS

- **Les accords de Paris (COP 21) de 2015 ont été déclinés en un "pacte vert européen (ou "Green Deal") qui se décline lui-même en plusieurs règlements.**
- **Le règlement UE 2019/631 modifié le 19 avril 2023 (réglementation Fit for 55) impose :**
 - De 2020 à 2024 : une moyenne de 110 grammes de CO₂/km pour l'ensemble des VP neufs vendus par constructeur en Europe (nouveau cycle WLTP).
 - De 2025 à 2029 : Une moyenne de 93,6 grammes de CO₂/km (cycle WLTP) pour l'ensemble des VP neufs et une moyenne de 153,9 grammes de CO₂ pour l'ensemble des VUL neufs vendus
 - A partir de 2030 : une moyenne de 49,5 grammes de CO₂/km pour l'ensemble des VP neufs (-55% par rapport à la moyenne d'émission de 2021) et une moyenne de 90,6 grammes de CO₂ pour l'ensemble des VUL neufs vendus
 - A partir de 2035 : un objectif de 0g de CO₂/km sur l'ensemble des véhicules neufs vendus en Europe.

La Commission Européenne a introduit de la flexibilité en lissant l'objectif demandé pour 2025 sur trois ans afin de permettre aux constructeurs de compenser un dépassement de l'objectif la première année par des résultats plus bas les années suivantes. Le parlement européen envisage le lissage des objectifs de 2030 sur 2030-2032.

Une procédure de révision de cette réglementation a démarré le 16 décembre 2025 par une proposition de « Paquet automobile » par la commission européenne. Celle-ci doit encore être révisée par le parlement européen et décidée par le conseil européen. Le paquet automobile prévoit à ce jour :

- -90 % de rejet de CO₂ par rapport à 2019 des VP neufs en 2035 au lieu de -100 % sous réserve de compensation des rejets émis par les véhicules (Aciers à faible teneur en carbone, bio-carburants...) - soit un objectif d'un peu moins de 10g de CO₂/km en 2035
- -40 % de rejet de CO₂ par rapport à 2019 des VUL Neufs en 2035
- Une bonification des petits véhicules abordables fabriqués en UE ;
- Une directive relative au verdissement des flottes automobiles ;
- Une directive relative à l'étiquetage des véhicules ;
- **Le règlement UE 2019/1242** établit les standards d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds immatriculés : l'objectif de réduction de 15 % des émissions de CO₂ à partir de 2025 (par rapport à 2019) est porté à 45 % pour les véhicules qui sortiront des usines en 2030, 65 % pour la génération 2035 et 90 % pour celle de 2040.

L'objectif « zéro émission » est visé pour l'ensemble des bus urbains neufs qui seront mis en circulation en 2035 (avec un objectif intermédiaire de 90% dès 2030).

- **La loi de finance de 2025 maintenue en 2026** a renforcé les obligations des entreprises à verdir leurs flottes avec :
 - Une taxe incitative progressive pour les flottes privées de plus de 100 véhicules qui ne respectent pas le calendrier d'intégration des véhicules à faible émission fixé par l'article L. 224-6 du code de l'environnement. (l'Etat et les collectivités disposent de leur propre calendrier de verdissement)
 - Une réforme des avantages en nature qui augmente sensiblement le forfait sur lesquels sont calculées les impôts sur le revenu et les taxes annuelles de l'entreprise pour les véhicules thermiques (a contrario des VE).
- **Les aides à l'acquisition de véhicules propres** sont inscrits dans la Loi d'Orientation des mobilités de 2019 mais ses modalités varient chaque année en fonction des lois de finance :
 - Les bonus : en 2026, la prime «coup de pouce véhicules particuliers électriques» remplace les bonus, financée dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) pour l'achat d'un VP électrique est fonction des conditions de ressources des ménages (trois tranches de revenus permettent d'accéder à un bonus compris entre 3 500€ et 5 700€). Le bonus dépend du prix du véhicule (inférieur à 47 000€), de son poids (inférieur à 2,4T) et conditionné à un kilométrage minimum (6 000km par an) et dépendant de l'éco-score de l'Ademe depuis 2023.
 - Un surbonus de 2 000€ en 2026 s'applique aux véhicules équipés d'une batterie de traction fabriquée en UE.
 - Une aide supplémentaire à l'acquisition jusqu'à 2 000 € pour un véhicule éco-scoré pour les gros rouleurs a été annoncée le 23 avril 2026 dans le cadre du plan d'électrification des usages.
 - Les malus : En 2026, le seuil de déclenchement est abaissé à 108g Co₂/km et le malus maximal est porté à 80 000 €.

- Un malus rétroactif sur les véhicules d'occasion se mettra en place à partir de 2027 (report de la mesure prévue en 2026).
- Les primes à la conversion : elles sont supprimées en 2025 et 2026.
- Le leasing social : il devrait être maintenu en 2026 pour les revenus inférieurs à 2 000€ net/mois sur une enveloppe légèrement plus importante que 2025 pour l'acquisition de véhicules conditionnés par le score environnemental.
- Pour les VUL et les poids-lourds électriques, les fiches CEE, mises en place en 2025, permettent de récupérer des crédits CO₂ d'entreprises émettrices pour financer l'achat d'un VUL électrique (de 5 000 à 9 500€) ou d'un poids- lourd électrique (de 60 à 100k€).
- Pour répondre à la directive européenne n° 2008/50/CE du 21 mai 2008, la loi Climat et Résilience de 2021 prévoyait l'instauration de ZFE (zones à faibles émissions) dans les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants avant la fin de l'année 2024. La loi de simplification du 15 avril 2026 a abrogé ces articles : les ZFE ont donc été supprimées. Deux recours ont été déposés au conseil constitutionnel pour non-respect de la hiérarchie des normes.
- Depuis le 1er janvier 2025, l'article 64 de la Loi d'Orientation des Mobilités, modifié par l'article 118 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit l'obligation d'un point de recharge pour les véhicules électriques pour tous les bâtiments ouverts au public existants (dont parkings gérés en DSP, régie ou via un marché public) disposant d'un parking de plus de 20 places. Cet emplacement doit également permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. En outre, ces parcs de stationnement doivent disposer d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires mais l'obligation peut être assouplie si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires.

EN 2024, LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS ATTEIGNAIENT 124,9 MILLIONS DE TONNES ÉQUIVALENT CO₂ (dont 90 % imputables aux voitures, poids lourds et véhicules utilitaires légers).



CE CHIFFRE EST EN BAISSÉ DE 1,5 % PAR RAPPORT À 2023, NOTAMMENT GRÂCE À L'ÉLECTRIFICATION DU PARC ROULANT.

Source : SDES, Bilan annuel des transports en 2024

L'OBJECTIF 2050 EST LA DÉCARBONATION TOTALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS, SOIT 0 TONNE ÉQUIVALENT CO₂ ÉMISE.






L'ESSENTIEL

Le baromètre du véhicule électrique, créé par l'Observatoire des métiers des services de l'automobile, regroupe les données statistiques concernant le déploiement de cette nouvelle technologie, aussi bien en termes de marchés (immatriculations, parcs roulants), qu'en termes d'infrastructures, d'activités de maintenance et réparation et enfin de formation. Il vise à aider les acteurs de la branche des services de l'automobile à mieux évaluer et anticiper les besoins en compétences qui émergent en même temps que cette nouvelle motorisation se développe. Il présente également l'effort de formation de la branche pour répondre à ces nouveaux besoins, en particulier pour préparer les compétences de demain en adaptant les certifications (via les habilitations nécessaires) mais aussi pour former les formateurs des lycées et CFA à ces nouvelles technologies. Les ventes de véhicules électriques ont repris leur progression en 2025 et représentent une part importante du mix énergétique. Le parc roulant met du temps à se renouveler mais ce dernier pourrait être constitué pour près de la moitié de véhicules à motorisation électrique (ou hybride) dès 2036, selon un de nos scénarios. Il est donc primordial d'anticiper les besoins en compétences qui sont et seront à l'œuvre pour vendre, louer, maintenir, réparer, contrôler et recycler ces véhicules, en toute sécurité.



NOUVEAUTÉ !

Toutes les données clés des services de l'automobile disponibles en ligne ! 

Retrouvez tous les chiffres en tableaux dynamiques sur Dataviz auto [en cliquant ici](#) 

➔ À PROPOS DE L'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en œuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et des Lycées professionnels partenaires.

Directeur de la publication : Guillaume Faurie

Directrice de rédaction : Valérie Chiron

Rédaction : Marie-Sophie Girardin, Niluphar Ahmadi, Sophie Doste et Jocelyn Gombault

Édition et création : Service Communication ANFA

Observatoire ANFA

2, rue Capella - 44470 Carquefou

Tél. : 02 44 76 21 50

observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

