



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

Déploiement des bornes de recharge

La recharge facile pour tous

16 mai 2025

Édito des ministres



Avec près de 2,5 millions de points de recharge partout en France, rouler en véhicule électrique n'a jamais été aussi simple.

Le réseau de bornes est là et il n'a plus rien à voir avec celui qui existait il y a encore 3 ans. Notre pays est déjà sur le podium européen en termes de bornes installées et nous pouvons en être fiers. Le nombre de bornes a triplé et le nombre de points de recharge rapide a été multiplié par six depuis 2022.

Il est aujourd'hui possible de recharger son véhicule électrique dans la plupart des lieux du quotidien : dans son immeuble, dans les stations-service, au supermarché, à proximité de nos collectivités et de nos grandes enseignes et bien sûr sur l'autoroute.

Avec l'ensemble du Gouvernement, nous voulons aller encore plus loin.

Renforcer le réseau des points de recharge est un levier essentiel pour décarboner notre mobilité. L'enjeu est considérable car les bornes sont indispensables à l'essor de la filière des véhicules et batteries électriques.

Nous continuons à investir pour atteindre 400 000 points de recharge ouverts au public d'ici 2030, dont environ 50 000 en recharge rapide (15 à 20 minutes).

Notre engagement est aussi d'améliorer l'expérience utilisateur avec une information de qualité en temps réel et des recharges aux meilleurs prix.

Nous saluons la mobilisation des acteurs de la filière, de la production à l'installation, qui construisent l'infrastructure de mobilité décarbonée dont nous avons besoin pour réussir la transition écologique.

Ensemble, nous allons continuer à nous battre pour rendre le véhicule électrique accessible au plus grand nombre.

Vous pouvez compter sur le soutien de l'État et sur notre engagement à ne rien lâcher pour l'avenir de la recharge électrique en France.

Eric LOMBARD,

ministre de l'Économie, des Finances et
de la Souveraineté industrielle et numérique

Marc FERRACCI,

ministre chargé de l'Industrie et de l'Énergie

Sommaire

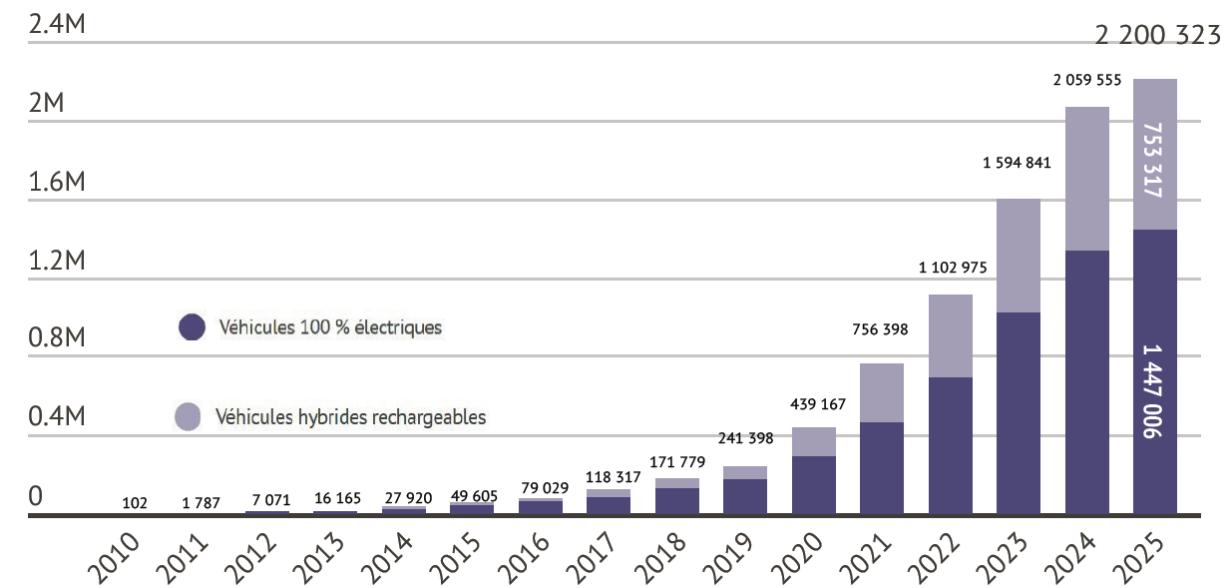
Véhicules électriques et bornes de recharge en France : où en sommes-nous ?	7
Le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables poursuit sa forte dynamique depuis plus de 2 ans	7
Des expériences utilisateurs toujours en progression.	9
Un déploiement des points de recharge rapide, sans précédent, et qui doit se poursuivre dans le temps.....	10
Une recharge facile et de proximité, pour tous, à tout moment..	12
Une information fiable et en temps réel sur la disponibilité des bornes et sur leur prix.....	12
La recharge du quotidien, au domicile.....	14
Une boîte à outils d'aides individuelles.....	15
L'adaptation de la recharge aux capacités du réseau électrique et une tarification plus économique	15
Le développement de la recharge bidirectionnelle	17
La recharge du quotidien, au travail.....	18
La recharge du quotidien, hors du domicile une fois par semaine ou en vacances	19
Pour accompagner les opérateurs de recharge, l'Etat confirme l'attribution de crédits valorisables.....	22
Un engagement du gouvernement	23

Véhicules électriques et bornes de recharge en France : où en sommes-nous ?

Le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables poursuit sa forte dynamique depuis plus de 2 ans

Les voitures électriques et hybrides rechargeables connaissent un essor important depuis quelques années. Le nombre de véhicules légers électrifiés en circulation a dépassé les 2 millions d'unités fin 2024, avec une part de marché de l'ensemble des véhicules électrifiés (100% électriques et hybrides rechargeables) qui représente désormais un quart des ventes (19% pour les pures électriques et 5,4% pour les hybrides rechargeables).

Toutefois cette dynamique s'est stabilisée depuis plus d'un an. L'arrivée de nouveaux modèles dans les prochains mois et années permettra d'augmenter les parts de marché. Le Gouvernement soutient par ailleurs les acquisitions par les particuliers et met en œuvre les obligations de verdissement des flottes professionnelles prévues dans la loi d'orientation des mobilités. Il est aussi important de rappeler que rouler en véhicule électrique n'a jamais été aussi simple et économique, tout en étant écologique.



Nombre de véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables dans le parc roulant au 1^{er} mai 2025

Source : www.avere-france.org/wp-content/uploads/2025/05/barometre-avere-colombus-avril-2025.pdf

CONCERNANT LES ENTREPRISES ET LE VERDISSEMENT DE LEUR FLOTTE

Un dispositif de soutien à l'achat et à la location de véhicules électriques à destination des personnes morales a été intégré au 1er janvier 2025 au dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), via les fiches d'opérations standardisées (révisées ou créées) pour l'achat ou la location longue durée :

- d'une **voiture particulière** pour 500€ en complément du bonus automobile écologique¹ ou d'un **véhicule utilitaire léger (VUL)** pour 2 500 € à 5 000 €;
- d'un **autocar** ou d'un **autobus** électrique neuf pour 45 000 à 80 000 € pour un autocar et 30 000 à 100 000 € pour un autobus) ;
- d'un **poids lourd électrique** neuf pour 6 000 € à 60 000 € suivant le tonnage du véhicule.

Par ailleurs, l'acquisition par les entreprises de véhicules électriques, notamment ceux atteignant le score environnemental minimal, est incitée fiscalement via différents dispositifs : taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions, évaluation forfaitaire de l'avantage en nature lié à la mise à disposition d'un véhicule, etc.

¹ Bonus écologique de 4000€ pour les déciles 1 à 5, 3000€ pour les déciles 6 à 8 et 2000€ pour le reste.

Des expériences utilisateurs toujours en progression.

L'usage des véhicules électriques implique quelques modifications d'usages et d'habitudes, notamment en raison de la capacité de se recharger à son domicile, une répartition de stations de recharge sur différents types de sites comme dans les entreprises, sur les parkings de restaurant ou d'hôtels, et donc un maillage plus dense et plus diffus que les stations essence, mais également d'un temps de recharge actuellement plus long qu'un plein de carburant.

La disponibilité technique des infrastructures de recharge est en nette amélioration : passant de 78% en avril 2024 à 93% en avril 2025. Ce taux correspond à la part du temps où le point de charge fonctionne en n'étant ni en maintenance, ni hors service. Les différentes enquêtes montrent également une amélioration de la disponibilité des infrastructures de recharge, en particulier en ce qui concerne les infrastructures récemment installées.

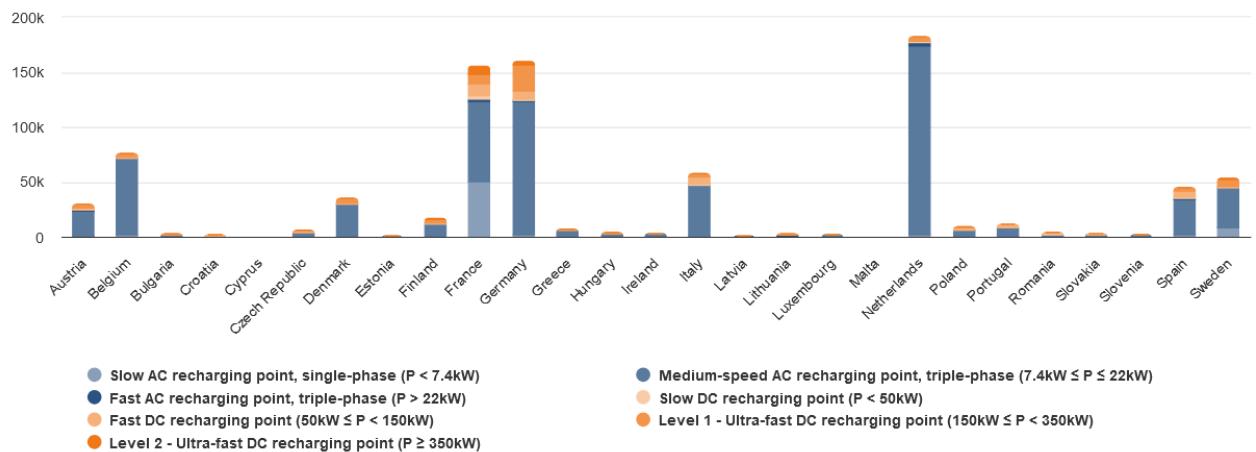
Les freins à l'électrification sont en partie lié au besoin de s'approprier de nouvelles habitudes. Les utilisateurs de véhicule électrique ont une satisfaction très élevée et ne perçoivent pas la complexité de la recharge ou de difficulté de maillage ou de disponibilité des bornes.

BON A SAVOIR

Le site www.je-roule-en-electrique.fr donne des informations, conseils sur le passage au véhicule électrique. Destiné au grand public, il permet d'apporter des réponses concrètes et pratiques aux usagers et surtout futurs usagers de véhicules électriques

Un déploiement des points de recharge rapide, sans précédent, et qui doit se poursuivre dans le temps

Avec près de 2,5 millions de points de recharge dont plus de 168 000 ouverts au public, répartis sur l'ensemble du territoire, la France est l'un des 3 pays les mieux équipés d'Europe avec les Pays-Bas et l'Allemagne.



Répartition des points de charge par pays et par puissance

Source (mai 2025) : <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/country-comparison>

Le nombre de points de recharge ouvert au public a doublé depuis début 2023 et triplé depuis début 2022. Ce déploiement est plus rapide que le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

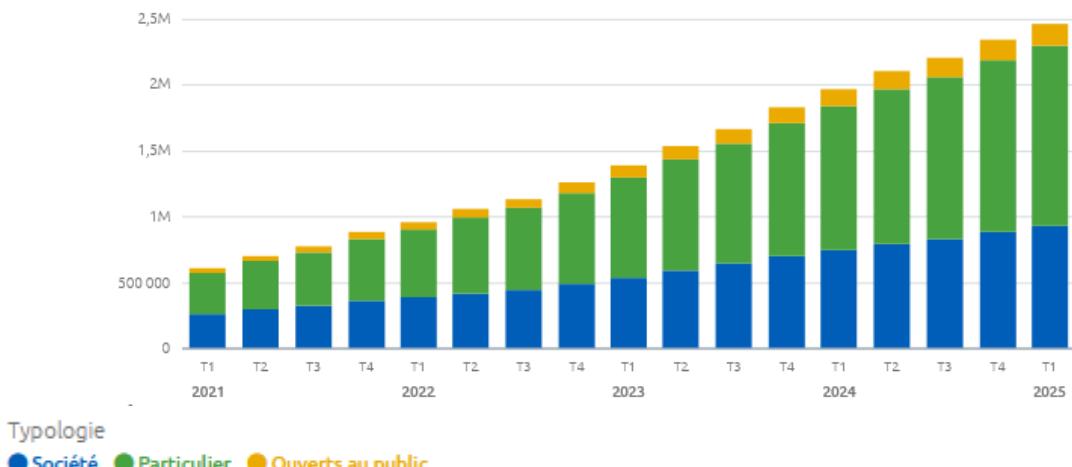
Le 150 000^e point de recharge ouvert au public installé en octobre 2024 (le 100 000 était en mai 2023) représente une étape importante dans le déploiement des bornes pour véhicules électriques.

En complément de ces objectifs, le Gouvernement ambitionne d'atteindre environ 400 000 points de recharge ouverts au public d'ici 2030, dont environ 50 000 en recharge rapide, et plus de 9 GW de puissance cumulés sur l'ensemble des bornes ouvertes au public.

2 466 716 points de charge

au total, au T1 2025

937 964 (38%) / **1 365 096** (55%) / **163 656** (7%)



Typologie

● Société ● Particulier ● Ouverts au public

Déploiement de l'ensemble des points de recharge source <https://data.enedis.fr/pages/points-de-charge/>

Concernant les chiffres clés en résidentiel collectif

Selon le dernier [baromètre des infrastructures de recharge en résidentiel collectif](#) (Avere-France, AFOR, ENEDIS), près de 11 500 immeubles résidentiels collectif en France, soit 4,3% des immeubles disposant de parkings, sont équipés d'infrastructures collectives et disposent de plus de 30 300 de bornes de recharge. Plus de 35 000 immeubles, soit 12%, en ont validé le déploiement et n'attendent plus que les demandes individuelles pour être équipés.

Par ailleurs, la réalisation d'un projet d'infrastructure de recharge collective permet également pour les copropriétés d'identifier et d'anticiper les besoins de recharge électrique des utilisateurs des parkings, facilitant ainsi les futurs branchements de bornes et en diminuant les coûts.

Concernant le logement social, représentant 55 000 immeubles et plus de 1,5 millions de place de stationnement, 18 bailleurs sociaux vont lancer dès cette année des appels d'offres pour équiper leurs immeubles d'infrastructures collectives. En 2026, 11 bailleurs devraient suivre.

AMBITION DES BAILLEURS SOCIAUX

En 2025 : 18 bailleurs prévoient de lancer les équipements de 4 500 immeubles représentant 135 000 places de parking, pour environ 100 M€ d'investissements.

En 2026 : 11 bailleurs prévoient de lancer les équipements de 5 000 immeubles représentant 150 000 places de parking, pour environ pour 120 M€ d'investissements.

Une recharge facile et de proximité, pour tous, à tout moment

Une information fiable et en temps réel sur la disponibilité des bornes et sur leur prix

Pour renforcer l'information la plus juste possible auprès des usagers, les données des opérateurs de bornes, notamment sur la localisation, la disponibilité et les tarifs doivent être disponibles en open data sur <https://transport.data.gouv.fr/>

Actuellement, le dispositif d'open data n'est pas suffisamment fiable ou complet pour garantir une parfaite exploitation, notamment par des applications tierces, et assurer une expérience utilisateur optimale.

Ces données sur les bornes sont largement reprises par différents services qui se généralisent et tendent à devenir incontournables pour les usagers de véhicules électriques. Ainsi les planificateurs d'itinéraires, qui permettent d'optimiser les trajets en fonction des besoins de recharge et des préférences des utilisateurs. De nombreux modèles de véhicules électriques intègrent directement dans leur dispositif d'affichage des informations dans la voiture des dispositifs cartographiant les bornes et gérant directement la planification d'itinéraires - en fonction de l'état de charge de la batterie et de l'autonomie escomptée, notamment en fonction de la vitesse, ou du type de route -.

ACTION 1 – TOUTES LES DONNEES SUR LES BORNES DE RECHARGE EN TEMPS REEL SERONT ACCESSEIBLES EN OPEN DATA

D'ici la fin de l'année 2025 une révision des données en open data en lien avec les opérateurs sera engagée et dès 2026, le Gouvernement réalisera des contrôles pour vérifier que les données en temps réel sont correctement transmises.

ACTION 2 – INFORMER LES USAGERS EN TRANSPARENCE SUR LE COUT DE LEUR PROCHAINE RECHARGE

Une concertation sera lancée avec les représentants des professionnels et des consommateurs pour que, d'ici la fin de l'année 2025, les services de l'Etat disposent de règles harmonisées sur l'information sur les prix. Par ailleurs une réflexion sera engagée pour disposer d'un simulateur de calcul préalable du coût de la recharge², permettant que la structuration du prix payé pour une session de recharge soit clairement transmise aux usagers. Le simulateur de calcul du prix devra pouvoir prendre en compte la structuration de la tarification en fonction des bornes, le prix au kWh (généralement pour les bornes rapides), le prix en fonction du temps (pour certaines bornes en voirie), ou à la session (pour des forfaits nocturnes par exemple).

BON A SAVOIR

Selon l'Observatoire européen et les comparaisons internationales, la tarification des recharges sur les bornes ouvertes au public en France est l'une des moins chère d'Europe.

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/electric-vehicle-recharging-prices>

² Pour la recharge à l'acte mais également pour les recharges via un opérateur de mobilité.

La recharge du quotidien, au domicile

Si tous les véhicules électriques peuvent se recharger sur une simple prise électrique classique, il est fortement recommandé d'installer une borne pilotable à 7,4 kW permettant une recharge d'une durée d'environ 6h sur les heures creuses afin de bénéficier du meilleur tarif. A défaut, une prise renforcée spécialement adaptée à l'usage de la recharge de véhicule électrique permet de se recharger en 12h ou une prise simple en 24h.

Pour information, le coût d'une borne pilotable installée se situe entre 1 500 et 2 500 € (hors crédit d'impôt) et est facilement amortie grâce au pilotage de la recharge sur des horaires où l'électricité est la moins chère, comme en heures creuses. **Le Gouvernement soutient l'installation de bornes de recharge au domicile via un crédit d'impôt de 500€.**

Pour les personnes disposant d'un parking en résidentiel collectif, plusieurs solutions existent. Elles sont présentées et détaillées dans le guide de référence publié par l'Avere-France, association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Ces solutions nécessitent généralement un abonnement spécifique, soit d'un nouveau point de livraison sur sa place de stationnement, soit auprès d'un opérateur de recharge qui gère l'infrastructure collective au sein de l'immeuble.

www.avere-france.org/publication/lancement-de-la-reedition-du-guide-de-reference-pour-faciliter-l-installation-de-bornes-de-recharge-dans-les-coproprietes-en-france/



Des délais encore jugés trop long pour l'équipement d'une borne privative en résidentiel collectif. Après que plusieurs avancées majeures aient pu être mises en œuvre pour faciliter les décisions en assemblée générale, la priorité est d'accélérer les délais d'équipement. **Toute personne devrait pouvoir disposer d'une borne de recharge moins de 6 mois après la décision de sa copropriété.**

ACTION 3 – ACCELERER LES DELAIS DE RACCORDEMENT DANS LES COPROPRIETES

Enedis devra présenter d'ici le 1er septembre 2025 un plan d'action pour réduire les délais et d'ici la fin de l'année. Les délais de réalisation des devis et travaux de raccordement seront accélérés, par exemple sur la base de devis forfaitaires en fonction de la typologie du bâtiment et du parking. La CRE réalisera une évaluation qui permettra de vérifier que les modalités de financement n'avantageant pas indûment l'une ou l'autre solution.

Une boite à outils d'aides individuelles

L'installation d'une borne à domicile permet d'avoir un crédit d'impôt d'une valeur de 75% (avec un plafond de 500 €) du prix de la borne et de son installation, dès lors que son acquisition et son installation ont été réalisées auprès d'un professionnel qualifié et que la borne est pilotée.

Pour mémoire, l'installation et la maintenance des bornes bénéficient déjà d'un taux de TVA réduit.

Enfin, le programme CEE, certificat d'économie d'énergie, Advenir permet d'accompagner l'acquisition d'une borne individuelle en résidentiel collectif <https://advenir.mobi/borne-individuelle/> avec une aide de 50% pouvant aller jusqu'à 600 €. Advenir accompagne également les infrastructures collectives sur lesquels peuvent se raccorder les bornes individuelles <https://advenir.mobi/infrastructure-collective/>

L'adaptation de la recharge aux capacités du réseau électrique et une tarification plus économique

Au niveau national et concernant l'énergie électrique, pour que la consommation coïncide au mieux à la production, le dispositif « Heures Pleines / Heures Creuses » a été mis en place pour inciter les consommateurs à brancher leurs appareils électriques aux meilleures périodes. Les énergies renouvelables dont le développement s'accélère pour se passer des énergies fossiles, ont la caractéristique d'être intermittentes. Il est ainsi nécessaire de pouvoir adapter les périodes de consommation aux périodes de production et non l'inverse.

Sans pilotage de la recharge, la puissance appelée par les véhicules électriques à certain moment de la journée serait significative et se traduirait par une sollicitation de moyens de production d'électricité de pointe (principalement via des centrales à énergie fossile) d'où résultent conjointement des prix plus élevés et une augmentation des émissions de CO₂. Il est estimé qu'un million de véhicules électriques pourraient nécessiter une augmentation de puissance à la pointe, de l'ordre de 700 MW sans pilotage.

Actuellement, 65 % des particuliers utilisateurs de véhicules électriques n'opèrent aucun pilotage de leur recharge : ils branchent leur véhicule, généralement en soirée (période de pointe électrique) et la recharge démarre immédiatement. RTE estime ainsi que 70 à 85 % du volume énergétique des recharges est susceptible d'être piloté, c'est-à-dire placé au meilleur moment pour le système électrique et sans impact pour l'utilisateur.

Ainsi les fournisseurs d'électricité et les opérateurs de bornes publiques ont un rôle clé à jouer afin de garantir que le développement de la mobilité électrique soit gagnante pour le consommateur et gagnante pour le système électrique. Les périodes de forte production d'énergie renouvelable créent des périodes de prix très faibles sur le marché de l'électricité : ces périodes sont une opportunité à saisir par les consommateurs qui peuvent consommer sur

ces périodes dès lors que les fournisseurs d'électricité intègrent ces enjeux en proposant des offres différencierées encourageant le bon pilotage de la recharge des voitures électriques.

ACTION 4 – DEVELOPPER DES OFFRES D'ELECTRICITE PREFERENTIELLES AUX HEURES DE PRODUCTION DES PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES ET LA NUIT OU LE WEEK-END

Encourager les fournisseurs d'électricité à proposer des offres tarifaires préférentielles grâce au développement de nouveaux produits sur le marché de gros de l'électricité adaptés aux « heures solaires », c'est-à-dire les heures à prix bas comprises entre 11h et 17h. Ce travail sera conduit avec la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et les autres Etat membres de l'Union européenne. Le Gouvernement est également favorable au développement d'heures « super creuses », notamment la nuit et le week-end, tant au niveau des tarifs réglementés de vente que, plus globalement, dans les offres des fournisseurs.

Enfin, les fournisseurs d'électricité devraient pouvoir récompenser les consommateurs qui sont prêts à s'engager sur le temps long avec eux en leur offrant des prix plus bas et éventuellement des outils de pilotage ou des bornes de recharge, en échange d'un engagement ferme du client.

ACTION 5 – PROPOSER DES CONTRATS D'ELECTRICITE PLUS AVANTAGEUX AUX UTILISATEURS DE VEHICULE ELECTRIQUES QUI S'ENGAGENT SUR LE LONG TERME AVEC LEUR FOURNISSEUR

Le Gouvernement proposera au Parlement d'analyser la possibilité pour les fournisseurs de proposer des offres à prix fixes et à longue durée avec indemnité de résiliation afin que certains types de clients, comme les clients ayant un véhicule électrique, puissent s'engager sur le long terme avec un fournisseur s'ils le souhaitent. Les fournisseurs pourraient toujours être tenus de proposer des offres à prix fixe sans indemnité de résiliation à l'ensemble des consommateurs résidentiels et aux petites entreprises.

A NOTER

La recharge sur des heures creuses ou via un pilotage plus « intelligent » devra être le principe général de la recharge. En complément d'économies substantielles pour les usagers via des recharges aux meilleurs tarifs, la mobilité électrique et la flexibilité potentielle des périodes de consommation qu'elle autorise permettra de limiter l'impact sur l'adaptation du système électrique à l'électrification des usages, voire d'absorber les pics de production dus au développement des énergies renouvelables non pilotable.

En particulier, les modifications des plages d'heures creuses notamment avec de nouvelles plages les après-midis pour intégrer la production photovoltaïque devront être en œuvre dès novembre 2025.

Le développement de la recharge bidirectionnelle

En complément, et pour optimiser plus encore les gains pour l'usager et le système électrique, la technologie V2G, « vehicle to grid », permet aux véhicules électriques d'utiliser leur batterie pour stabiliser le réseau électrique. En stockant l'électricité aux heures creuses pour la restituer lors des pics de consommation du soir, le véhicule aide le réseau électrique ce qui pourrait permettre de réduire le coût de la recharge ou d'être rémunéré pour ce service.

Les seules batteries des véhicules électriques légers en circulation vont représenter une capacité de stockage cumulée considérable à l'horizon 2035, de l'ordre de 1 200 GWh. Ce volume représente près de douze fois la capacité actuelle de stockage des barrages utilisés en stations de transfert d'énergie par pompage STEP, qui constitue aujourd'hui un des principaux leviers de flexibilité du système électrique. En France, cette technologie est déjà opérationnelle et est commercialisée depuis le début de l'année.

ACTION 6 – DEFINIR UN CADRE REGLEMENTAIRE PERMETTANT DE REDUIRE LE COUT DE LA RECHARGE EN CONTREPARTIE DE SERVICES APPORTES AU RESEAU ELECTRIQUE

Au niveau international, la DGEC, ENEDIS, EDF, Renault et Stellantis ainsi que d'autres industriels français participent aux travaux européens dans une « coalition of the willing » sur la recharge bidirectionnelle tant sur les sujets techniques que réglementaires pour pouvoir généraliser la technologie V2G au niveau européen dès 2026.

La recharge du quotidien, au travail

Le Gouvernement encourage les employeurs à mettre en place des politiques de mobilité électrifiée :

- Les véhicules électriques de fonction sont presque 50% moins chers que leurs homologues thermiques
- Les flottes d'entreprise devront atteindre un taux d'électrification de 18% en 2026
- L'électricité fournie par l'employeur à ses salariés ne compte pas comme un salaire.

Les entreprises ont déjà l'obligation, conformément à la loi d'orientation des mobilités, d'équiper les parkings de plus de 20 places.

Les employeurs ont un rôle à jouer dans la mobilité du quotidien de tous les salariés y compris hors véhicule de fonction et véhicule de service. En effet, une grande partie du parc automobile français n'a pas accès à une place de recharge privée.

De nombreuses entreprises sont déjà équipées et proposent des recharges à leurs collaborateurs à des tarifs au prix du marché.

ACTION 7 –EVALUER L'ETAT DU DEPLOIEMENT DES BORNES CHEZ LES EMPLOYEURS ET LES MOYENS POUR ACCOMPAGNER DE LA MOBILITE ELECTRIQUE DE LEURS SALARIES

Le Gouvernement instruira avec les employeurs la possibilité de proposer aux salariés qui n'ont pas d'option de recharge à domicile un accès à une recharge sur site. Il ne s'agit de ne pas bloquer l'achat d'un véhicule électrique par un salarié parce que celui-ci n'aurait pas de solution de recharge quotidienne. L'État prendra sa part : la direction des achats de l'État a notifié récemment un marché national qui permettra à ses différents services d'accompagner l'ambitieuse électrification de son parc automobile.

La recharge du quotidien, hors du domicile une fois par semaine ou en vacances

De nombreuses collectivités ainsi que de grandes enseignes commerciales ont adopté des plans de déploiement ambitieux qui vont multiplier les occasions de recharger dans les prochaines années.

Les collectivités se sont mobilisées depuis le milieu des années 2010 pour assurer un premier maillage du territoire. Elles poursuivent leurs efforts et se tournent vers la recharge rapide. A titre d'illustration, la Banque des territoires prévoit d'accompagner l'installation de 45 000 points de recharge supplémentaires pour les prochaines années. Les principaux aéroports sont déjà largement équipés ou ont déjà retenu des partenaires opérateurs pour installer à chaque fois plusieurs centaines de points de recharge sur leurs parcs de stationnement. Les gares ont initié de premiers appels d'offre pour équiper des sites pilotes avant d'élargir le déploiement sur les sites pertinents. Ces partenariats prévoient d'apporter des solutions spécifiques pour les loueurs et les taxis qui ont besoin d'un accès dédié à la recharge rapide.

Le secteur tertiaire joue également un rôle important dans ces déploiements. De nouveaux contrats cadres entre opérateurs et grandes surfaces doivent aboutir à l'installation de plusieurs milliers de points de recharge supplémentaires, dont une importante proportion de points de recharge à haute puissance dans les prochaines années. Plusieurs grandes enseignes commerciales, de services et de restauration misent sur la recharge rapide comme argument commercial. À titre d'exemple, les principales chaînes de restauration rapide disposant de place de stationnement (Mc Donald's, Burger King, KFC, etc.) sont aussi en concurrence dans le domaine de la recharge rapide et plusieurs centaines de leurs sites sont déjà équipés sur l'ensemble du territoire, d'autres le seront dans les prochaines années.

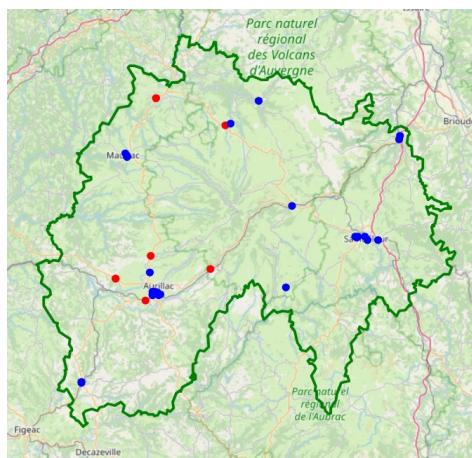
LES GRANDES ENSEIGNES COMMERCIALES S'EQUIPENT RAPIDEMENT.

Ainsi 63% des 12 264 supermarchés en France disposent de points de recharge contre 44% fin 2023. Cette part atteint 73% pour les 2 223 hypermarchés, contre 56% fin 2023. Ces taux vont rapidement augmenter en raison des projets déjà lancés qui vont se concrétiser prochainement.

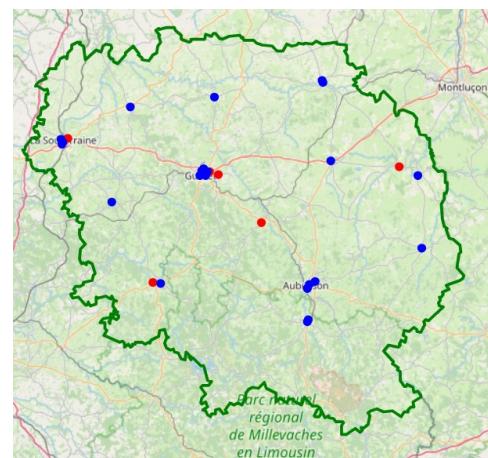
Aujourd’hui les parkings de plus de 20 places doivent être équipés, conformément à la loi d’orientation des mobilités.

Près de deux tiers des supermarchés et 75% des hypermarchés sont équipés en bornes de recharge. Les supermarchés dans les territoires ruraux sont des lieux d’attractivité importante. On peut noter à titre d’exemple sur 5 départements les supermarchés équipés de bornes > 50 kW en bleu et les supermarchés non encore équipés en rouge.

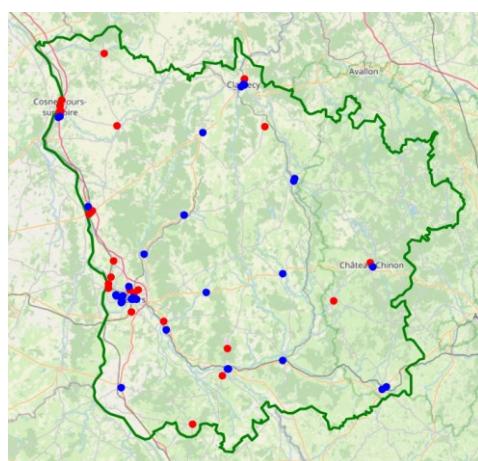
Cantal



Creuse



Nièvre



Toutefois, cette loi ne précise pas la puissance des bornes qui devront être déployés si bien que les entreprises sont encouragées à déployer les bornes les moins chères qui ne correspondent pas forcément au temps passé par les clients sur le parking.

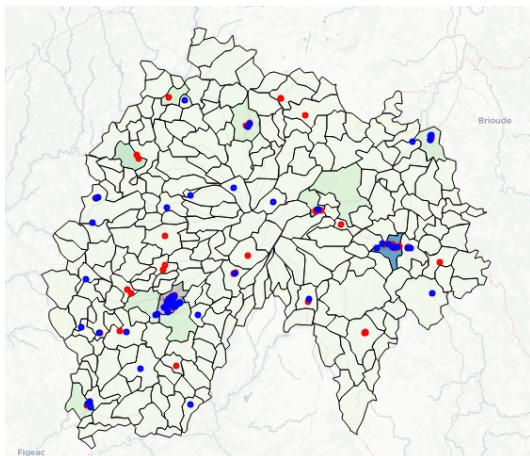
ACTION 8 – INCITER A DEPLOYER DES BORNES PLUS RAPIDES DANS LES LIEUX DE VIE

La directive performance énergétique des bâtiments adoptée début 2024 au niveau européen sera transposée pour adapter les exigences de déploiement aux usages d’ici le 1^{er} semestre 2026. Ainsi, la réglementation nationale prendra en compte les réels besoins et usages des utilisateurs, en incluant les caractéristiques des bornes, leur localisation et le type de bâtiments.

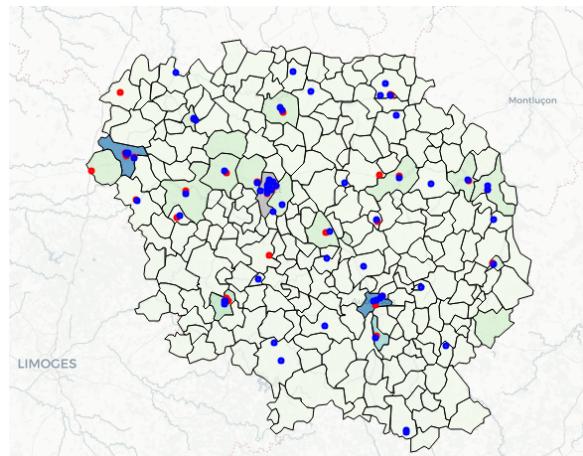
Enfin, le maillage territorial en stations de recharge est désormais plus dense que celui des stations de carburant conventionnel. Il continue de se renforcer via les déploiements prévus dans les schémas directeurs IRVE.

A titre d'exemple situation des répartitions entre stations de recharge en bleu et stations essence en rouge sur quelques départements. Il est normal que les stations essence ne soient pas toutes équipées en borne compte-tenu de la possibilité de se recharger à domicile contrairement au véhicule thermique.

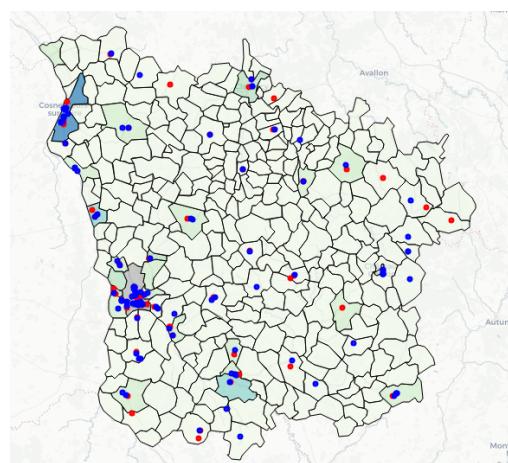
Cantal



Creuse



Nièvre



CONCERNANT LA RECHARGE SUR LES GRANDS TRAJETS

Pour mémoire, depuis 2023, l'intégralité des aires de service du réseau concédé sont équipées de stations de recharge haute puissance permettant des recharges en une vingtaine de minutes.

Les déplacements longue distance sur les grands axes routiers se réalisent sans difficulté.

Pour accompagner les opérateurs de recharge, l'Etat confirme l'attribution de crédits valorisables

Dans le cadre de la loi de finances pour 2021, l'électricité d'origine renouvelable fournie par les infrastructures de recharge ouvertes au public a été intégrée au dispositif de la TIRUERT (taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports). Concrètement depuis 2022, les distributeurs de carburants conventionnels peuvent acheter des certificats aux opérateurs de recharge pour l'atteindre leurs objectifs d'incorporation d'énergies renouvelables. Ceci génère une contribution financière récurrente aux aménageurs d'infrastructures de recharge ouverts au public, qui s'échelonne entre 8 et 10 centimes par kWh selon les prix négociés entre opérateurs de recharge et pétroliers sur le marché des certificats.

ACTION 9 – LE DISPOSITIF D'INCITATION A LA REDUCTION DE L'INTENSITE CARBONE DES CARBURANTS (TIRUERT) SERA POURSUIVI.

En 2025, le dispositif évolue pour les opérateurs de recharge en courant continu (recharge haute puissance très majoritairement). L'octroi des certificats est désormais assorti de strictes exigences concernant l'information en temps réel sur la disponibilité des infrastructures. Ceci doit permettre une meilleure information des automobilistes pour réduire l'incertitude sur l'accès à la recharge pendant les trajets longs. La DGEC, qui pilote ce projet en partenariat avec beta.gouv, utilisera ces données pour établir un bilan du taux d'occupation et de l'éventuelle saturation des infrastructures pendant les grandes vagues de départs.

Un engagement du gouvernement

Le soutien au développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques comporte de nombreux sujets, piloté en interministériel par la DGEC, notamment au sein d'une task force bornes collégiale, en lien avec les acteurs économiques, les représentants des collectivités locales et les usagers.

L'objectif est de lever les freins aux déploiements, accompagner les projets et soutenir l'écosystème de la recharge, en particulier pour faire face aux enjeux énergétiques et climatiques.

Pour tenir ces objectifs, le Gouvernement évaluera avant l'été 2026, les résultats de ces annonces et poursuivra ses actions pour informer l'état des déploiements des infrastructures de recharge par type d'usage en lien avec les acteurs concernés.

Contacts presse

Cabinet d'Eric Lombard

01 53 18 41 20

presse.mefsin@cabinets.finances.gouv.fr

Cabinet de Marc Ferracci

01 53 18 43 57 - 01 53 18 46 19

presse@cabinets.industrie.gouv.fr