

Propositions de l'UFE pour stimuler le marché du véhicule électrique léger d'occasion

Mesures prioritaires

1. Mobiliser les CEE pour réduire le coût d'acquisition des véhicules électriques d'occasion

Créer une fiche d'opération standardisée CEE dédiée à l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion, et bonifier cette fiche en cas de remise d'un véhicule thermique afin de mettre en place une « prime à la conversion » ouverte aux véhicules d'occasion.

2. Communiquer sur l'état de santé de la batterie des véhicules électriques

Rendre obligatoire l'affichage du score relatif à l'état de santé de la batterie sur le procès-verbal de contrôle remis par le centre qui réalise le contrôle technique, et l'afficher sur le pare-brise de tous les véhicules électriques d'occasion proposés à la vente chez un concessionnaire.

Former les professionnels de la mobilité à l'utilisation du « passeport numérique des batteries » et rendre obligatoire la communication à ce sujet auprès des clients.

3. Adapter la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-114 pour les véhicules loués en courte durée

Adapter la fiche CEE TRA-EQ-114 afin de tenir compte du modèle économique des loueurs de courte durée, qui achètent près de 200 000 véhicules par an mais électrifient moins de 10 % de leurs flottes en raison de critères de détention inadaptés dans la fiche CEE. La mesure consisterait à ramener la durée minimale de détention de 24 à 8 mois, afin de l'aligner sur les cycles de renouvellement des flottes de la location de courte durée. Elle prévoirait également une bonification de 2 000 € à 4 000 € par véhicule électrique (sous condition d'éco-score), destinée à compenser le surcoût d'acquisition des véhicules électriques, dont le modèle économique demeure moins favorable que celui des véhicules thermiques sur des durées de détention courtes. Cette évolution permettrait de soutenir 20 000 véhicules par an pour un coût estimé à 40 M€, tout en accélérant l'électrification des flottes et ainsi l'alimentation du marché de l'occasion.

4. Dans le cadre de l'avantage en nature (AEN), créer un régime spécifique avec abattement intermédiaire pour les véhicules électriques non éco-scorés assemblés en Europe

Ajuster le régime des avantages en nature afin de préserver la dynamique d'électrification et de favoriser une diffusion plus équilibrée des véhicules électriques sur le marché de l'occasion. En ce sens, la mise en place d'un abattement intermédiaire de 50 %, plafonné à 3 500 €, pour les véhicules électriques non éco-scorés assemblés en Europe contribuerait à réduire les effets de distorsion et de concentration du marché, et ainsi à faire baisser le risque sur la valeur résiduelle des véhicules électriques d'occasion. En effet, la concentration des achats augmente le risque de déséquilibre offre-demande à la revente, ce qui accroît la volatilité et la baisse anticipée des prix d'occasion, et donc dégrade la valeur résiduelle intégrée dans les modèles de financement.

5. Créer un parc social constitué des véhicules en fin de leasing social

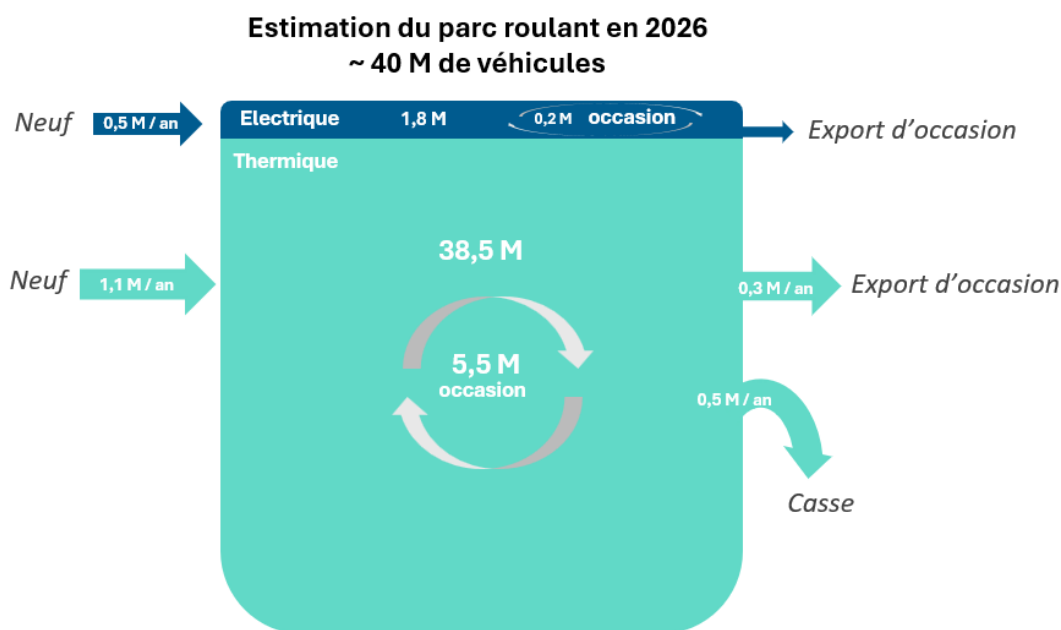
Prolonger l'utilité sociale des véhicules issus du leasing social en fin de contrat, en les intégrant dans un parc social de mobilité. Les véhicules électriques restitués seraient reconditionnés puis remis à disposition via des structures publiques, des collectivités territoriales ou des opérateurs de mobilité solidaire, associés aux acteurs de l'économie sociale et solidaire, aux régies de transport et aux plateformes de mobilité partagée.

Pourquoi dynamiser le marché du véhicule électrique léger d'occasion ?

Le développement de la mobilité électrique s'inscrit dans un double objectif de décarbonation des transports et de maîtrise des coûts de la mobilité pour les ménages. Dans ce cadre, le véhicule électrique d'occasion (VEO) joue un rôle de plus en plus structurant dans la démocratisation de l'accès à l'électromobilité et garantit indirectement un meilleur fonctionnement du marché du neuf car il soutient les valeurs résiduelles des véhicules électriques et offre des perspectives de revente plus favorables.

Le marché du véhicule électrique d'occasion est encore dans une phase initiale de développement avec plusieurs années de retard sur celui du véhicule neuf. En 2025, les véhicules électriques ne représentent que 3,3 % des immatriculations du marché de l'occasion, une part qui atteint seulement 4,5 % au premier trimestre 2026ⁱ. À l'inverse, le marché du véhicule thermique est largement porté par l'occasion : avec 5,5 millions d'immatriculations, il est cinq fois plus important que le marché du neuf. Pour les véhicules électriques, la situation est encore inversée, le marché de l'occasion au 2^e trimestre 2026 représente environ 75 % de celui du neuf. Ce retard s'explique notamment par une offre encore limitée, liée au faible nombre de véhicules arrivant en seconde vie, à l'allongement des contrats de location longue durée et au risque d'exportation d'une partie des véhicules en fin de contrat vers d'autres marchés européens. **Pourtant, c'est bien le marché de l'occasion qui permettra de massifier l'électrification du parc automobile, en proposant des véhicules à des prix accessibles au plus grand nombre.**

Le schéma ci-dessous compare la taille des marchés avec une projection à 2026.



Source : PFA, NGC Data, SDES, Analyse EDF

Depuis février 2026, dans un contexte marqué par les répercussions du conflit au Moyen-Orient sur les prix des énergies fossiles, les indicateurs de marché témoignent d'un d'intérêt pour le VEO. Cette dynamique se traduit par une augmentation des transactions et une contraction des stocks disponibles. À titre d'exemple, le volume d'annonces de véhicules électriques sur le site La Centrale est ainsi passé d'environ 40 000 unités en début d'année à près de 20 000 aujourd'hui. Parallèlement, les immatriculations de véhicules électriques consécutives à un changement de propriétaire ont progressé de 60 %, confirmant l'intérêt pour le marché de l'électrique d'occasion. Pour rappel, en 2025, près de 178 000 véhicules électriques d'occasion ont été vendus en France, soit un volume représentant plus de la moitié des immatriculations de véhicules électriques neufs enregistrées sur la même périodeⁱⁱ. Cette tendance se poursuit en 2026 : au deuxième trimestre, 116 519 VEO ont été immatriculés, en hausse de 43 % par rapport au deuxième trimestre 2025.

Pour autant, et malgré ses nombreux bénéfices économiques et environnementaux, l'adoption du véhicule électrique reste freinée par son coût d'acquisition et le manque de confiance dans l'état des batteries. Le prix moyen d'un véhicule électrique neuf s'établit aujourd'hui autour de 40 000 €, et son surcoût à l'achat demeure compris entre 5 000 € et 6 000 € par rapport à un modèle thermique équivalent, même après déduction des aides publiques. Or, le marché du véhicule neuf ne reflète qu'une part limitée des comportements d'achat : trois voitures achetées sur quatre sont des véhicules d'occasion, une proportion qui atteint près de sept sur huit pour les ménages n'appartenant pas au dernier décile de revenus, soit 90 % des ménages. Cette situation limite l'accès à l'électromobilité pour une large partie des Français, alors même que le prix médian qu'un Français serait prêt à payer pour l'achat d'un véhicule électrique est de 20 000 €ⁱⁱⁱ, soit précisément le prix moyen d'un véhicule thermique d'occasion. En comparaison, le prix moyen des VEO de moins de trois ans est d'environ 33 000 €, un montant seulement inférieur d'environ 10 % à celui du neuf. Ainsi, selon un sondage réalisé par La Centrale, **pour 58 % des ménages, le prix du VEO est encore jugé trop élevé par rapport à celui des voitures thermiques d'occasion^{iv}**, ce qui souligne les difficultés d'accès au financement pour les ménages modestes, alors même que les dispositifs de soutien public bénéficient encore insuffisamment aux publics les plus fragiles. Les consommateurs expriment également des craintes persistantes concernant la durée de vie des batteries, leur réparabilité et la fiabilité des autonomies annoncées. À cela s'ajoute une offre de véhicules électriques d'occasion encore limitée et concentrée sur une dizaine de modèles, contrairement à celle des véhicules thermiques.

Dans ce contexte, l'UFE juge indispensable de mettre en place des mesures supplémentaires visant à soutenir le marché de la voiture électrique d'occasion.

1. Réduire le coût d'acquisition des véhicules électriques d'occasion

1.1 Mobiliser les CEE pour réduire le coût d'acquisition des véhicules électriques d'occasion

Créer une fiche d'opération standardisée (FOS) CEE dédiée à l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion. La création d'une fiche, ou à défaut d'un segment spécifique à l'occasion dans les fiches existantes, devrait permettre de couvrir une partie du surcoût des véhicules électriques d'occasion, avec **une aide à l'achat de l'ordre de 1 000 € à 2 000 €**.

Afin de limiter le risque de double valorisation au titre des CEE, le dispositif serait réservé aux véhicules électriques à batterie (BEV) immatriculés avant décembre 2024. Ce choix se justifie par le fait que les fiches d'opérations standardisées spécifiquement dédiées aux véhicules électriques n'ont été créées qu'à compter de décembre 2024. En outre, les véhicules mis à disposition dans le cadre de la première édition du *leasing* social ont été financés par des crédits budgétaires de l'État et non par les CEE. Les véhicules immatriculés avant cette date n'ont donc, en principe, pas bénéficié d'un soutien au titre des CEE lors de leur première mise sur le marché. Cette restriction permettrait également de cibler les stocks récents de véhicules d'occasion, conformément au caractère temporaire de la mesure envisagée pour les années 2027 et 2028. Toutefois, un risque résiduel de double soutien demeure pour un nombre limité de véhicules. En effet, les fiches TRA-EQ-114 et TRA-EQ-117, applicables aux véhicules à faibles émissions depuis 2015, ont pu être mobilisées pour certains véhicules électriques avant la création des fiches dédiées. Afin de sécuriser pleinement le dispositif, un mécanisme de traçabilité fondé sur le numéro d'identification du véhicule (VIN) pourrait être mis en place afin de vérifier qu'un véhicule n'a pas déjà bénéficié d'un soutien au titre des CEE. Ce contrôle pourrait être instauré dès l'entrée en vigueur du dispositif ou, à tout le moins, devenir un préalable en cas d'extension de l'éligibilité aux véhicules immatriculés à compter de décembre 2024.

Cette mesure pourrait concerner jusqu'à 100 000 véhicules en 2027, avec une enveloppe CEE de 200 M€ pour une prime de 2 000 € par véhicule (23,5 TWhc, avec une valorisation de 8,5 €/MWhc).

De plus, cette fiche pourrait faire l'objet d'une bonification en cas de remise d'un véhicule thermique afin de **mettre en place une « prime à la conversion » ouverte aux véhicules d'occasion** et financée par les CEE. Une telle mesure accélérerait le remplacement du parc automobile de véhicules thermiques vers des véhicules électriques et pourrait se traduire concrètement par une bonification de la FOS susmentionnée. Une telle prime pourrait s'élever à 1 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion immatriculé en 2024 ou après.

1.2 Supprimer les frais d'immatriculations pour les VE d'occasion

L'UFE appelle à la suppression des frais d'immatriculations pour les véhicules électriques, et en particulier pour les véhicules électriques d'occasion. En effet, la carte grise d'une voiture électrique était gratuite jusqu'au 30 avril 2025. Or, depuis le 1^{er} mai 2025, la loi de finances laisse aux conseil régionaux la possibilité d'exonérer ou non de cette taxe régionale les véhicules zéro-émission. Ainsi, en 2026, la quasi-totalité des régions appliquent cette taxe et les frais peuvent aller jusqu'à 500 € selon le modèle et la région d'immatriculation.

1.3 Faciliter l'accès au financement d'un véhicule électrique : mettre en place un PTZ-mobilité

Un prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m) permettrait de faciliter le financement de l'achat ou de la location d'un véhicule électrique, neuf ou d'occasion, pour les particuliers comme pour les PME. Un tel dispositif pourrait être déployé sur l'ensemble du territoire afin d'associer plus largement les établissements de crédit et les sociétés de financement à sa mise en œuvre, aucun n'ayant signé de convention lors de l'expérimentation précédente. Pour rappel, le PTZ-m, prévu par la loi « Climat et Résilience » de 2021, a été mis en place à titre expérimental jusqu'au 31 décembre 2025. Il permettait de financer, sans intérêts, l'achat ou la location d'un véhicule électrique et était réservé aux personnes physiques ou morales résidant ou travaillant dans ou à proximité d'une zone à faibles émissions (ZFE).

1.4 Étendre les dispositifs de « leasing social » et le « leasing gros rouleurs » aux véhicules électriques d'occasion

Afin d'accroître l'accessibilité des dispositifs de leasing social et de leasing « gros rouleurs » aux ménages les plus modestes, l'UFE propose d'étendre leur périmètre aux véhicules électriques d'occasion éligibles. Cette évolution permettrait de diminuer le montant des loyers proposés aux bénéficiaires tout en favorisant une diffusion plus large de la mobilité électrique à moindre coût.

Une telle extension doit toutefois s'accompagner de garanties visant à prévenir tout double financement au titre des CEE. À ce titre, en cohérence avec la proposition 1.1 précédente, l'UFE propose de mettre en place un système de traçabilité des véhicules aidés reposant sur leur numéro de châssis (VIN). Ce dispositif permettrait de vérifier qu'un véhicule n'a pas déjà bénéficié d'un soutien au titre des CEE et d'assurer une gestion plus transparente des financements CEE.

2. Améliorer l'offre de véhicules électriques d'occasion

2.1 Donner confiance dans le véhicule d'occasion

a. Communiquer sur l'état de santé de la batterie des véhicules électriques

- Rendre obligatoire l'affichage du score relatif à l'état de santé de la batterie sur le procès-verbal de contrôle remis par le centre qui réalise le contrôle technique et l'afficher sur le pare-brise de tous les véhicules électriques d'occasion proposés à la vente chez un concessionnaire. En ligne avec la mise en place du « passeport numérique des batteries », rendue obligatoire à partir de février 2027 dans l'Union européenne pour toutes les nouvelles immatriculations avec des batteries rechargeables de plus de 2 kWh (UE 2023/1542), il s'agirait de rassurer les usagers sur l'état de santé de la batterie des véhicules électriques afin de sécuriser le développement du marché d'occasion de l'électromobilité. Afin que cet objectif bénéficie également au parc déjà en circulation, cette obligation devrait être étendue aux véhicules immatriculés avant 2027, en imposant l'évaluation et l'affichage de l'état de santé de leur batterie lors du contrôle technique ou préalablement à leur mise en vente. Pour rappel, le « passeport numérique des batteries » prendra la forme d'un QR code placé sur la batterie documentant l'origine et la nature des matières premières utilisées dans la batterie, les conditions de fabrication, les caractéristiques techniques de la batterie, son historique d'usage et de maintenance, son état de santé, sa réparabilité, sa réutilisation et son recyclage en fin de vie.
- Former les professionnels de la mobilité à l'utilisation du « passeport numérique des batteries » et rendre obligatoire la communication à ce sujet auprès des clients. Les principaux professionnels concernés seraient les professionnels du marché de l'occasion (concessionnaires, garagistes, loueurs de longue et courte durée, etc.).

b. Inciter les distributeurs à afficher une comparaison standardisée entre un véhicule thermique et un véhicule électrique

Afin de renforcer la visibilité des véhicules électriques et d'éclairer le choix des consommateurs, les distributeurs pourraient être incités à présenter systématiquement une comparaison avec un véhicule électrique lorsqu'ils proposent un véhicule thermique équivalent. Une telle approche permettrait de faciliter la comparaison des différentes motorisations, notamment au regard du coût total de possession, des coûts d'usage et des émissions associées. En réduisant les asymétries d'information et en intégrant l'électrique dans le parcours d'achat standard, cette mesure contribuerait à accélérer l'électrification du parc sans restreindre la liberté de choix des

consommateurs.

Généraliser une comparaison standardisée entre véhicules thermiques et électriques permettrait ainsi de mieux informer les acheteurs et de soutenir le développement du marché de l'occasion électrique, condition indispensable à la diffusion de l'électromobilité à grande échelle.

c. Élargir l'étiquetage CO₂ aux véhicules d'occasion

L'étiquette relative à la classe d'émission de dioxyde de carbone des voitures est un outil de sensibilisation indispensable pour orienter les achats des consommateurs vers les véhicules 100 % électriques. Or, l'étiquetage actuel en France permet d'accéder à la meilleure note A sous réserve d'émission inférieure ou égale à 100 gCO₂/km. Ce seuil, respecté par environ 80 % des véhicules vendus, est aujourd'hui en décalage avec l'objectif d'électrification du parc automobile. Il est donc nécessaire de faire évoluer l'échelle pour restreindre dès maintenant l'accès à l'étiquette A exclusivement aux véhicules zéro émission (c'est-à-dire aux véhicules à très faible émission tels que définis par l'article L224-6-4 du code de l'environnement), et par conséquent de baisser les seuils pour les étiquettes suivantes.

De façon complémentaire, ce nouvel étiquetage CO₂ devrait être accessible via une base de données accessible en ligne et être élargi à la vente des véhicules d'occasion. Alors que les politiques publiques visent à accélérer l'électrification du parc automobile, il apparaît incohérent que les consommateurs bénéficient d'une information environnementale détaillée lors de l'achat d'un véhicule neuf mais pas lors de l'acquisition d'un véhicule d'occasion, alors même que ce marché représente la principale porte d'entrée dans la mobilité individuelle pour de nombreux ménages.

2.2 Faciliter l'électrification des flottes de loueurs de courte durée

a. Modifier la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-114 pour y inclure les véhicules partagés

Cette mesure vise à renforcer les aides à l'achat de véhicules neufs pour les loueurs de courte durée, qui acquièrent environ 200 000 voitures par an, mais en électrifient moins de 10 %. Ces véhicules sont fortement utilisés, jusqu'à deux à trois fois plus que la moyenne du parc, puis revendus rapidement sur le marché de l'occasion. Avec une durée de détention entre 6 et 8 mois généralement pour les véhicules légers, ces acteurs sont exclus du dispositif des certificats d'économies d'énergies. En effet, la fiche CEE TRA-EQ-114 impose des critères de détention inférieure à 24 mois, ce qui n'est pas adapté à un modèle fondé sur une rotation rapide des flottes. Il est donc proposé de les ajuster afin de permettre une meilleure prise en compte de ce segment. Le dispositif consiste à introduire une bonification spécifique dans la fiche TRA-EQ-114 pour les personnes morales loueurs de courte durée, par exemple *via* le code NAF, afin de leur accorder une dérogation de durée de

détention minimale du véhicule avec un forfait cumac adapté. Concrètement, cela constituerait une aide comprise entre 2 000 € et 4 000€ par véhicule, conditionnée à un critère d'éco-score, et assouplirait la durée minimale de détention, ramenée de 24 à 8 mois, pour ces bénéficiaires. Une telle mesure permettrait de soutenir environ 20 000 véhicules par an sur 2026-2027, pour un coût estimé à 40 M€. Elle serait mise en œuvre par les loueurs de courte durée, en lien avec les obligés CEE, elle viserait ainsi à accélérer l'électrification des flottes d'un segment à fort usage, mais aussi à alimenter le marché du véhicule électrique d'occasion.

b. Lancer un programme CEE d'initiation à la mobilité électrique : 500 000 journées de location de véhicules électriques

La mesure proposée consiste à déployer, dans le cadre du dispositif des CEE, un programme national d'initiation à la mobilité électrique reposant sur la mise à disposition de 500 000 journées gratuites de location de véhicules électriques. L'objectif est de permettre à des conducteurs n'ayant pas encore expérimenté l'électromobilité, dans un contexte où environ 97 % du parc reste non électrifié, de tester un véhicule électrique en conditions réelles, sur une durée courte de 1 à 2 jours, dans la limite de 1 à 2 expériences par conducteur et par an. Les loueurs de courte durée sont spécifiquement ciblés afin de répondre aux besoins de mobilité occasionnelle et de rattraper le retard d'électrification de leurs flottes. Celles-ci affichent un taux d'électrification de seulement 8 %, contre près de 20 % pour l'ensemble des flottes de véhicules. Chaque mise à disposition serait accompagnée d'une brève sensibilisation des bénéficiaires aux bonnes pratiques de conduite et aux modalités de recharge d'un véhicule électrique. Le financement serait assuré via un programme CEE, pour un coût estimé à environ 25 M€, sur la base de 50 € par journée de location.

c. Renforcer le recours à la location de courte durée de véhicules électriques dans la commande publique

En ligne avec la publication de la circulaire du 9 juin sur l'exemplarité de l'État et de ses établissements publics dans la transition vers un parc automobile 100 % électrique, l'UFE propose de mieux intégrer la location de longue et de courte durée de véhicules électriques dans la commande publique, en cohérence avec les objectifs fixés par le cadre européen.

La directive européenne 2023/1791 relative à l'efficacité énergétique impose aux organismes publics un objectif de réduction annuelle de la consommation d'énergie finale d'au moins 1,9 % par rapport à 2021. Dans le même temps, la directive « Véhicules propres II » reconnaît la location de courte durée comme un levier efficace pour accélérer le verdissement des flottes publiques. Pourtant, aujourd'hui, **l'État et les collectivités territoriales louent moins de 1 % de véhicules électriques** lorsqu'ils recourent à la location courte durée pour les déplacements ponctuels de leurs agents alors qu'elle permet un accès immédiat à des véhicules électriques récents, adapte la taille des flottes aux besoins réels et contribue à l'alimentation du marché de l'occasion en véhicules électriques.

Dans ce contexte, l'UFE propose ainsi de :

- Publier une circulaire précisant explicitement que les entités publiques peuvent recourir à la location de courte durée de véhicules électriques pour atteindre leurs objectifs de décarbonation et d'efficacité énergétique ;
- Créer un contrat-cadre national de location de véhicules électriques afin de faciliter le recours à cette solution par les acheteurs publics, de simplifier les procédures de commande publique et d'accélérer l'électrification des usages.

2.3 Diversifier l'offre de véhicules électriques d'occasion

a. Dans le cadre de l'avantage en nature, créer un régime spécifique avec abattement intermédiaire pour les véhicules électriques non éco-scorés assemblés en Europe

Le régime des avantages en nature devrait être ajusté afin de préserver la dynamique d'électrification et de favoriser une diffusion plus équilibrée des véhicules électriques sur le marché de l'occasion. **La mise en place d'un abattement intermédiaire de 50 %, plafonné à 3 500 €, pour les véhicules électriques non éco-scorés assemblés en Europe contribuerait à réduire les effets de distorsion et de concentration du marché engendrés par la réforme du 25 février 2025.** En l'absence d'un tel dispositif, ces effets pourraient freiner l'électrification des flottes d'entreprises. En effet, 10 modèles représentent aujourd'hui environ 75 % des commandes réalisées par les loueurs. Ces véhicules alimentant majoritairement le marché de l'occasion, une telle concentration renforce les risques d'un marché secondaire déséquilibré, susceptible à terme de dégrader les valeurs résiduelles des véhicules électriques d'occasion, du fait d'une concurrence accrue entre vendeurs.

La réforme de 2025 a relevé l'abattement des véhicules électriques de 50 % à 70 % pour les seuls véhicules disposant d'un éco-score favorable, tandis que les véhicules électriques non éco-scorés ne bénéficient plus d'aucun abattement, contre 50 % auparavant, et sont désormais assimilés aux véhicules thermiques. Cette évolution exclut ainsi 64 % de l'offre de véhicules électriques des conditions fiscales avantageuses, alors même que l'éco-score n'est pas toujours disponible lors de la mise à disposition, ce qui crée des incohérences d'application.

b. Créer un parc social constitué des véhicules en fin de leasing social

Cette mesure viserait à prolonger l'utilité sociale des véhicules issus du *leasing* social en fin de contrat, en les intégrant dans un parc social de mobilité électrique. Les véhicules électriques restitués seraient reconditionnés puis remis à disposition *via* des structures publiques, des collectivités

territoriales ou des opérateurs de mobilité solidaire, associés aux acteurs de l'économie sociale et solidaire, aux régies de transport et aux plateformes de mobilité partagée. Le dispositif ciblerait en priorité les près de 13 000 Français exposés à la précarité mobilité (ménages à faibles revenus, personnes sans emploi, habitants de zones mal desservies), en complément du *leasing social*/initial.

2.4 Rendre les solutions de location de véhicules électriques plus attractives pour accélérer l'électrification de la mobilité des services de l'État

a. Permettre aux collectivités territoriales et à leurs groupements de bénéficier du FCTVA dans le cadre de location de véhicules électriques

La mesure proposée vise à rééquilibrer le cadre budgétaire applicable au financement des flottes des collectivités territoriales en corrigeant l'asymétrie actuelle entre l'acquisition et la location de véhicules au regard du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA). En effet, si l'acquisition de véhicules ouvre droit au bénéfice du FCTVA au titre des dépenses d'investissement, les loyers versés dans le cadre d'une location en sont aujourd'hui exclus, alors même qu'ils intègrent une part correspondant à l'amortissement de l'investissement réalisé par le loueur. La mesure consisterait donc à rendre éligible au FCTVA cette fraction des loyers afférente aux véhicules des catégories M1 et N1, dans la limite de la dotation aux amortissements.

En réduisant le différentiel de traitement entre l'achat et la location, cette évolution rendrait le recours au leasing plus attractif pour les collectivités territoriales, notamment dans un contexte de fortes contraintes budgétaires. Elle leur offrirait une plus grande souplesse pour renouveler leurs flottes et accélérer leur électrification, sans accroître le coût budgétaire immédiat des investissements. À plus long terme, en favorisant la diffusion de véhicules électriques issus de contrats de location, cette mesure contribuerait également à alimenter le marché de l'occasion et à améliorer l'accessibilité de ces véhicules pour un plus large public.

b. Intégrer davantage les pôles de mobilité dans les politiques de déploiement des IRVE

Afin de favoriser l'électrification des flottes des loueurs de courte durée, il est indispensable de déployer des infrastructures de recharge performantes dans les pôles de mobilité, qui constituent le cœur de leur activité commerciale. Compte tenu du caractère facultatif de la réalisation de schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), prévue par la loi LOM et à la main du bloc communal, l'UFE estime nécessaire de s'appuyer sur les outils régionaux

existants afin de permettre une meilleure articulation entre les SDIRVE et la planification régionale, d'assurer une meilleure cohérence des déploiements, d'identifier les zones non couvertes et de garantir la lisibilité des investissements. Ainsi, **un volet dédié à la cohérence du déploiement des IRVE pourrait être intégré au sein des SRADDET afin de réaliser un diagnostic partagé, d'identifier les besoins non couverts et de définir des orientations à l'échelle régionale.** Ce volet doit assurer la prise en compte des enjeux liés à la mobilité électrique dans les politiques de transport, d'intermodalité et de logistique, notamment pour les pôles de mobilités comme les gares, gares routières, parcs-relais mais également les aéroports. En particulier, il devrait veiller à intégrer des dispositions dédiées aux infrastructures de recharge en itinérance pour les poids lourds, les autocars, les autobus électriques, les véhicules partagés et les véhicules en location courte durée. En effet, le développement de la recharge en itinérance constitue une condition essentielle à l'électrification de ces usages, aujourd'hui freinée par l'insuffisance des infrastructures. Dans la perspective de la publication annoncée par le ministre des Transports d'un schéma directeur national de déploiement des IRVE, il apparaît essentiel d'assurer l'articulation entre cette planification nationale et les dynamiques territoriales. À défaut d'une obligation immédiate, une forte incitation au regroupement des communes, métropoles et intercommunalités pour l'élaboration de SDIRVE mutualisés permettrait d'assurer la cohérence des investissements.

Références

ⁱ AAA Data

ⁱⁱ L'Avere-France et Mobilians publient la huitième édition du baromètre du marché des voitures électriques d'occasion, janvier 2026

ⁱⁱⁱ European Alternative Fuels Observatory (EAFO), 2024. 2023 EAFO Consumer Monitor – France. Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports.

<https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/system/files/documents/2024-06/2023%20EAFO%20Consumer%20Monitor%20-%20FR.pdf>

^{iv} Avere-France. Étude du marché du véhicule électrique d'occasion (VEO), juillet 2025. Disponible à l'adresse : https://www.aver-france.org/wp-content/uploads/2025/07/Etude_marche_VEO_VF.pdf