GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

POUR UNE ÉNERGIE MOINS CHÈRE, PLUS SOUVERAINE ET PLUS DURABLE

DOSSIER DE PRESSE

Avril 2026

Chiffres clés

600 000
emplois en France dans des industries liées à l'électrification

Plus de **150 usines** produisent en France, avec tous leurs sous-traitants, les biens et équipements pour l'électrification des usages

Atteindre
1 000 000
pompes à chaleur installées en 2030

50 000
véhicules électriques neufs supplémentaires loués en 2026 à des ménages modestes

Soutien à l'achat en 2026 pour
50 000
véhicules électriques additionnels à destination des « gros rouleurs »

Soutien à
1 000
engins de chantiers
et **150**
engins agricoles électriques

Multiplier par cinq le nombre de points de recharge pour les véhicules électriques légers sur le réseau routier national d'ici 2035

Des soutiens aux **véhicules utilitaires légers électriques** jusqu'à
9 500 €
et aux poids lourds électriques jusqu'à
100 000 €

Sommaire

Chiffres clés 2

Sommaire 3

Plan d'électrification : pour une énergie moins chère, plus souveraine et plus durable 4

La fin de notre dépendance aux énergies fossiles : un cap clair, un rythme à accélérer 4

La France est prête pour l'électrification 6

Une démarche collective pour électrifier la France 8

L'électrification nécessite l'engagement de tous, des ménages comme des entreprises 9

Mesures transversales 11

MESURE 1 : Lancer 100 territoires d'électrification 11

MESURE 2 : Faciliter l'accès au réseau électrique 11

MESURE 3 : Interdire la publicité pour les énergies fossiles 12

Axe 1 Électrifier les bâtiments 13

OBJECTIF 1 Électrifier nos modes de chauffage 15

MESURE 4 : Une offre « clés en main » de pompes à chaleur, pour baisser les factures de chauffage 15

MESURE 5 : Fin du gaz dans la construction neuve 16

OBJECTIF 2 Orienter les outils d'accompagnement de la transition énergétique vers l'électrification 17

MESURE 6 : Flécher les aides à la rénovation vers l'électrification 17

MESURE 7 : Rendre les bâtiments de l'État exemplaires 17

MESURE 8 : Limiter les nouveaux raccordements au gaz pour les bâtiments 18

Axe 2 Électrifier nos mobilités 19

OBJECTIF 1 Concilier électrification des transports et pouvoir d'achat des ménages 21

MESURE 9 : 50 000 nouveaux véhicules électriques en location sociale (« leasing ») 21

MESURE 10 : Soutenir l'achat de véhicules électriques pour les « gros rouleurs » 22

OBJECTIF 2 Accompagner l'électrification des flottes professionnelles, de la camionnette au poids lourd 23

MESURE 11 : Renforcer le soutien à l'achat de véhicules utilitaires légers (camionnettes) électriques 23

MESURE 12 : Renforcer le soutien à l'achat de poids lourds électriques 23

MESURE 13 : Rendre les flottes de véhicules de l'État exemplaires 24

MESURE 14 : Planifier le déploiement des bornes de recharge sur le réseau routier national 24

Axe 3 Électrifier l'industrie, l'artisanat et l'agriculture 26

OBJECTIF 1 Soutenir nos artisans dans l'électrification de leurs usages et face à la montée des prix de l'énergie 28

MESURE 15 : Soutenir l'électrification des artisans (fours, rôtisseries, cabines de peinture) 28

MESURE 16 : Accompagner l'électrification des engins de chantier 28

OBJECTIF 2 Électrifier notre agriculture et notre pêche pour protéger la filière de la volatilité des prix des hydrocarbures 29

MESURE 17 : Développer l'offre d'engins agricoles électriques 29

MESURE 18 : Renforcer l'accès aux pompes à chaleur pour les serres maraîchères et horticoles 29

MESURE 19 : Favoriser l'électrification des navires de pêche 29

OBJECTIF 3 Électrifier nos filières industrielles pour que notre production gagne en souveraineté 30

MESURE 20 : Renforcer l'aide aux pompes à chaleur, aux chaudières électriques et aux compresseurs mécaniques de vapeur 30

MESURE 21 : Décarboner et électrifier les grands sites industriels 30

MESURE 22 : Proposer aux entreprises de nouveaux contrats d'électricité de long terme (8 à 10 ans) 31

Plan d'électrification : pour une énergie moins chère, plus souveraine et plus durable

La guerre au Proche et au Moyen-Orient nous rappelle, une fois de plus, la dépendance de l'économie française aux importations de pétrole et de gaz. Ces importations nous coûtent plus de 60 milliards d'euros par an. Et quand la crise survient, elle frappe directement au portefeuille des ménages, des industriels et des artisans, et affecte l'ensemble de notre économie.

Cette dépendance aux énergies fossiles importées porte atteinte à notre souveraineté. Elle importe en France les crises de l'autre bout du monde, elle est un levier pour des pays étrangers, utilisé en tant que tel. La crise actuelle montre à nouveau l'urgence à accélérer, dès aujourd'hui, l'électrification de nos usages, c'est-à-dire le fait de consommer une énergie que nous produisons. C'est la seule réponse structurelle et durable contre des crises qui deviennent récurrentes.

Ce plan d'électrification a été construit avec l'ensemble des parties prenantes. Les 22 mesures présentées sont issues de ces échanges et ciblent les secteurs les plus dépendants des énergies fossiles : **les transports, le bâtiment, l'industrie et l'artisanat. Ce plan doit permettre une mobilisation collective et constituer un tournant dans notre rythme de sortie des énergies fossiles.**

La fin de notre dépendance aux énergies fossiles : un cap clair, un rythme à accélérer

Nous dépendons encore trop des énergies fossiles importées. Le pétrole et le gaz, et dans une moindre mesure le charbon, restent aujourd'hui prédominants dans la consommation d'énergie finale en France : en 2024, ces énergies fossiles représentaient environ 58 % de la consommation finale en France hexagonale, tandis que l'électricité ne comptait que pour 27 %[1]. Cette consommation d'énergies fossiles, à l'origine de l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre du pays, pèse lourd sur notre balance commerciale et notre souveraineté.

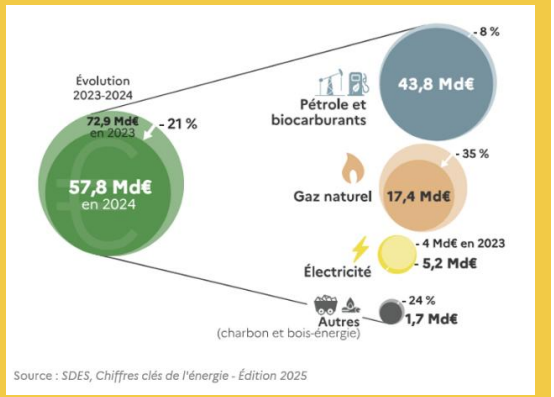
LES ÉNERGIES FOSSILES COÛTENT TRÈS CHER

La facture énergétique de la France s'élève à 57,8 Md€ en 2024, coût de la dépendance aux pays exportateurs, dans un contexte géopolitique mouvant. L'électricité que nous produisons en France est quant à elle vendue à nos voisins européens et permet de réduire notre facture à hauteur de 5,2 Md€.

Les énergies fossiles pèsent pour l'essentiel de notre facture énergétique, en particulier le pétrole pour 43,8 Md€ et le gaz naturel pour 17,4 Md€. Électrifier la France permet de baisser cette facture et de faire fonctionner notre économie, plutôt que de financer d'autres pays.

S'électrifier constitue un facteur essentiel de souveraineté économique.

Facture énergétique de la France en 2024 (en Md€ 2024)



Source : *SDES, Chiffres clés de l'énergie - Édition 2025*

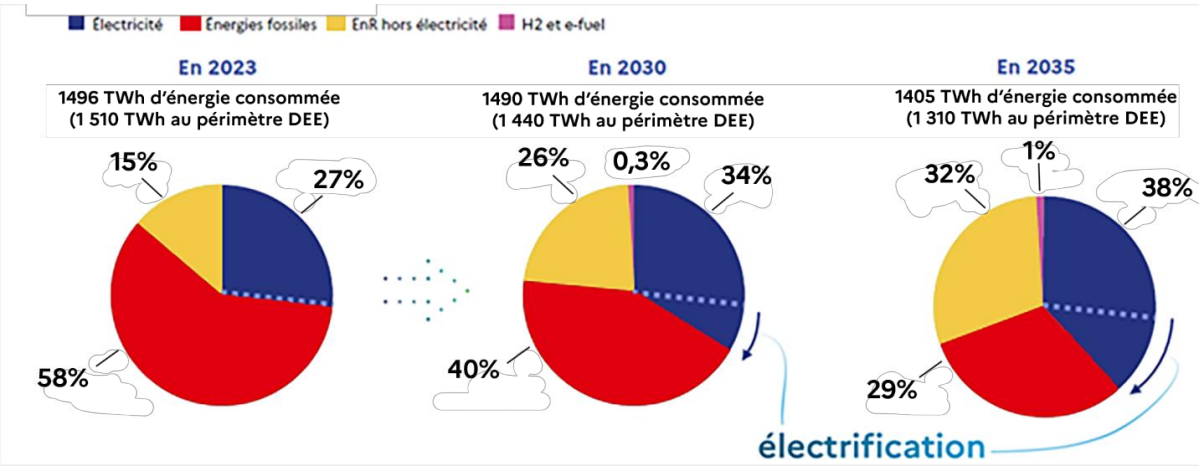
[1] Source RTE

La Stratégie nationale bas-carbone et la Programmation pluriannuelle de l'énergie fixent un cap clair : **sortir progressivement des énergies fossiles, électrifier nos usages et faire de notre mix électrique décarboné le socle de notre compétitivité, de notre souveraineté et de notre réindustrialisation.** Ce cap, nous ne le découvrons pas aujourd'hui. Il est le fruit d'une politique énergétique et climatique engagée depuis plusieurs années. Il prolonge un pari sur la production électrique lancé depuis les années 1970 avec le plan Messmer et la construction des centrales nucléaires. Et c'est précisément ce qui fait aujourd'hui notre force.

Nos stratégies prévoient ainsi que la part des énergies fossiles dans notre consommation doit passer d'environ 60 % en 2023 à 40 % en 2030 et moins de 30 % en 2035. **La part de l'électricité doit quant à elle passer de 27 % actuellement à 38 % en 2035.** En 2050, l'électricité devrait représenter plus de la moitié de notre consommation énergétique.

Consommation finale énergétique

(Dernière version à date du scénario de référence de la Stratégie française énergie-climat)



Infographie n°1 : Consommation finale énergétique (PPE3)

ET DANS LES OUTRE-MER ?

L'électricité est encore en partie produite à partir de sources fossiles dans la plupart des territoires ultramarins (à l'exception de La Réunion). Néanmoins, l'électrification y est également nécessaire afin de réduire nos dépendances et nos émissions de gaz à effet de serre. Comme pour l'hexagone, les trajectoires locales de décarbonation des mix électriques de chaque zone sont prévues dans les Programmations pluriannuelles de l'énergie locales.

Vue des puits, centrale géothermique de Bouillante

© BRGM

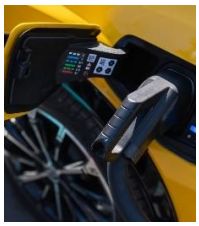
La France est prête pour l'électrification

Pour nous désensibiliser structurellement des énergies fossiles importées, la production électrique est là. L'électricité décarbonée est produite de manière abondante et abordable sur le sol français. Le nucléaire a retrouvé des niveaux de production élevés, les énergies renouvelables se sont développées ces dernières années. La programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit de poursuivre cette dynamique. Ces atouts fournissent une marge permettant d'absorber une demande électrique supplémentaire dès aujourd'hui, tout en conservant une production très largement décarbonée.

Du côté des usages, les technologies sont désormais matures. C'est le cas des véhicules électriques, dont le coût et l'autonomie se sont significativement améliorés ces dernières années. Avec les aides de l'État, un ménage modeste qui doit beaucoup rouler peut facilement recharger son véhicule à domicile. Il rentabilise désormais le véhicule électrique en moins d'une année, le gain entre la facture d'électricité et celle de l'essence atteignant de 800 à 1 500 euros par an. Les premières réussites sur le véhicule électrique destiné aux particuliers doivent désormais être étendues aux camionnettes pour les artisans, aux poids lourds pour les transporteurs, et aux pompes à chaleur pour le chauffage des bâtiments.

La voiture électrique, un gain majeur de pouvoir d'achat en utilisation

Prix du gazole	1,75 €/L	2,00 €/L	2,25 €/L
Coût du carburant d'un véhicule diesel pour 100 km [2]	9,6 €	11,0 €	12,4 €
Coût annuel pour 12 000 km [3]	1 155 €	1 320 €	1 485 €
Coût de l'énergie d'un véhicule électrique pour 100 km [4]	3 €		
Coût annuel pour 12 000 km	360 €		
Économie annuelle en passant à l'électrique	**795 €**	**960 €**	**1 125 €**



Comparaison du coût annuel d'utilisation d'un véhicule thermique et d'un véhicule électrique

Ces technologies ont des retombées industrielles en France, que ce soit pour les pompes à chaleur avec le groupe Atlantic ou Saunier Duval, les véhicules électriques avec notamment l'usine Renault ElectriCity de Douai, les giga-usines de batteries Envision, ACC et Verkor ou les équipements électriques avec par exemple Schneider Electric à Mâcon. **L'industrie de l'électrification existe en France, à prix compétitif et avec des filières complètes. Au total, près de 600 000 salariés en France travaillent dans des industries qui peuvent être mobilisées pour le plan d'électrification, dans au moins 50 usines sur tout le territoire, sans compter un vaste tissu de sous-traitants.**

2 Calcul pour une consommation de 5,5 L/100 km

3 Kilométrage annuel moyen en France

4 Calcul pour une consommation de 15 kWh/100 km et une recharge à domicile à 0,2 €/kWh.

La France est prête à électrifier massivement son économie et à concilier ainsi souveraineté, décarbonation et protection à la fois du pouvoir d'achat des ménages mais aussi de la compétitivité des entreprises.

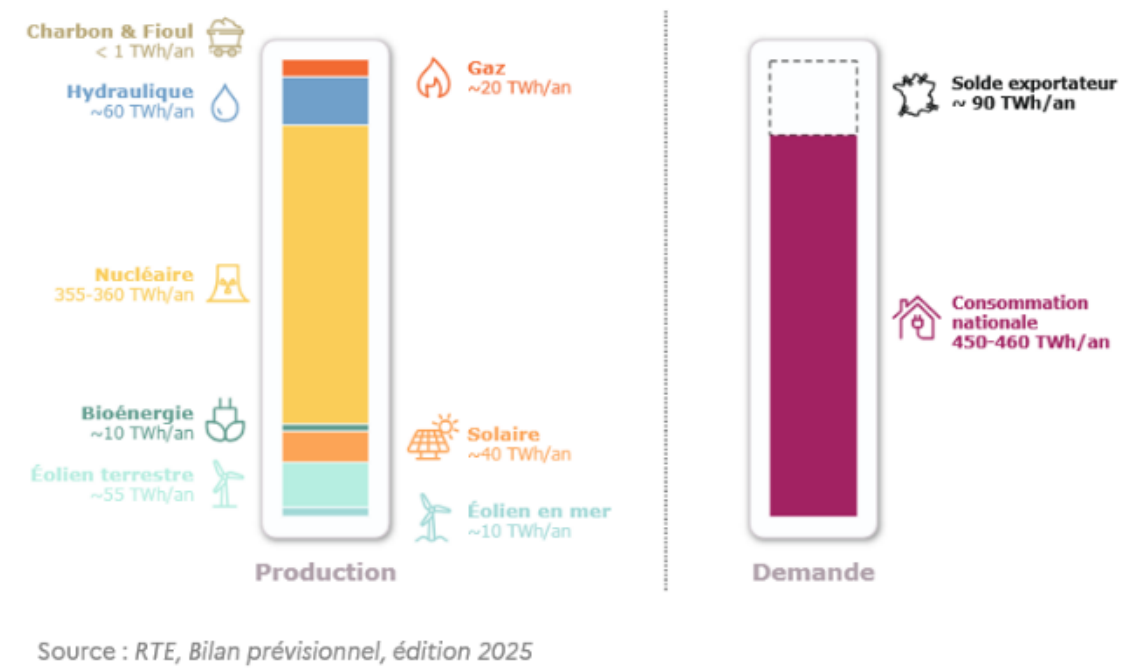
UN ATOUT MAJEUR DE LA FRANCE : UN PARC DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ DÉJÀ PRÊT

La production électrique en France est dès aujourd'hui excédentaire et à 95 % décarbonée : les exportations représentent 20 % de la consommation nationale.

La 3e programmation pluriannuelle de l'énergie publiée le 13 février 2026 donne les tendances pour que la production électrique reste suffisante pour la prochaine décennie et au-delà.

Le réseau actuel est prêt à accueillir les nouvelles consommations électriques des véhicules, des modes de chauffage et des industries.

Équilibre offre demande en 2026-2027 (anticipé par RTE)



Production et consommation électriques selon RTE. La France devrait exporter environ 90 TWh dans les prochaines années.

Une démarche collective pour électrifier la France

Le plan d'électrification est issu d'une large concertation, lancée à la suite de la publication de la 3ème programmation pluriannuelle de l'énergie : si la tendance pour la production d'énergie peut être pilotée, la consommation d'électricité doit également être accélérée. Plusieurs groupes de travail thématiques ont proposé des leviers à cette fin. La richesse de ces contributions et l'implication des présidents des groupes de travail et des participants mobilisés ont permis le plan d'électrification pour la France.

Les quatre groupes thématiques étaient respectivement focalisés sur les Transports, le Bâtiment, l'Industrie et Artisanat et enfin le Numérique. Pilotés par les ministres concernés et associant des parlementaires, ces groupes ont recueilli les contributions d'acteurs associatifs, industriels ou institutionnels. Leurs travaux ont vocation à se poursuivre dans les semaines à venir pour accompagner la mise en œuvre des mesures, et les étendre autant que possible avec de nouvelles propositions.

→ Groupe de travail Transport

Lancé le 4 mars sous la présidence de Luc Marbach, administrateur de la Société des ingénieurs de l'automobile, le groupe de travail a présenté de premières contributions le 2 avril pour le transport routier, avec notamment une demande de renforcement des soutiens à l'acquisition pour différents segments, le besoin de développer les réseaux de recharge, l'enjeu de travailler sur la capacité de financement pour les TPE/PME, les freins à lever sur le développement des réseaux et le besoin de renforcer la communication autour du véhicule électrique. Le travail sur le transport non routier (ferroviaire, fluvial) sera poursuivi.

→ Groupe de travail Logement

Lancé le 12 mars sous la présidence d'Emmanuelle Cosse, ancienne ministre et Présidente de L'Union sociale pour l'habitat, le groupe de travail a restitué des premières contributions le 10 avril avec notamment la proposition d'une offre intégrée pour les pompes à chaleur (PAC), la possibilité d'accélérer le déploiement des PAC dans le parc des maisons individuelles et le besoin de créer un pacte de confiance avec les fournisseurs pour en assurer la massification. Le groupe a également souligné la nécessité de fiabiliser l'information sur les réseaux et de favoriser, en complément de la PAC, les réseaux de chaleur, la géothermie et l'autoconsommation.

→ Groupe de travail Industrie et Artisanat

Lancé le 3 mars sous la présidence d'Aymeric Renaud, président de Schneider Electric France, le groupe de travail, réunissant industriels, artisans et acteurs de la chaîne de valeur électrique, a finalisé une contribution le 15 avril. Les échanges ont mis en évidence les enjeux d'accès au financement et à un accompagnement adapté pour les artisans et l'industrie diffuse, auxquels répondent certaines des mesures proposées. Le groupe a également proposé de réduire les délais de raccordement et de renforcer la stabilité et la prévisibilité des prix de l'électricité.

→ Groupe de travail Numérique

Lancé le 3 mars sous la coprésidence de Michaël Reffay, délégué général de France Data Center, et d'Ombeline Bartin, directrice des relations extérieures, le groupe de travail numérique a proposé d'accélérer le raccordement électrique des centres de données. Dans un secteur déjà largement électrifié, les mesures envisagées renforcent notre souveraineté numérique et énergétique. Faciliter l'implantation d'infrastructures numériques en France permet à la fois d'électrifier les usages, de soutenir la production d'énergie nucléaire et renouvelable en lui assurant des débouchés stables, et de renforcer l'attractivité du pays, notamment dans le domaine de l'intelligence artificielle.

L'électrification nécessite l'engagement de tous, des ménages comme des entreprises

L'électrification n'est pas une évidence : elle requiert des changements de technologies, de comportements, d'organisations. Elle implique parfois des investissements initiaux, compensés par les gains ultérieurs. Et bien sûr, tout ne sera pas possible immédiatement. Certains usages ne disposent pas encore de solutions d'électrification suffisamment matures ou rentables. Des énergies complémentaires, comme la chaleur renouvelable et les réseaux de chaleur, sont par exemple des alternatives.

Pour réussir, l'électrification doit être accompagnée et relayée largement. Chacun peut y contribuer. Les élus locaux sont des relais clés pour faire vivre l'électrification dans les territoires. Les fournisseurs d'énergie et de services énergétiques peuvent amplifier les dynamiques et les mesures sur lesquelles l'État s'engage aujourd'hui. Enfin, les citoyens et les entreprises doivent être informés et accompagnés, pour se saisir concrètement de ces mesures.

Le Gouvernement salue l'engagement que certains acteurs économiques ou institutionnels ont déjà formalisé pour soutenir la dynamique d'électrification et y contribuer activement.

POUR SES 80 ANS, EDF S'ENGAGE POUR ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION AUX CÔTÉS DE L'ÉTAT

À l'occasion de son 80e anniversaire, EDF a annoncé un soutien de 3 fois 80 M€, soit 240 M€ au total, pour accélérer l'électrification, en complément des mesures du Gouvernement :

- ➔ **80 M€ pour permettre le versement d'une prime forfaitaire de 1 000 € à 80 000 ménages modestes ou très modestes pour installer une pompe à chaleur (PAC).**
- ➔ **80 M€ pour l'électrification des poids lourds :** 30 M€ seront versés aux transporteurs passant de poids lourds diesel à des poids lourds électriques (dans un maximum de deux véhicules par TPE/PME), et 50 M€ financeront l'installation de hubs de recharge pour les poids lourds en itinérance.
- ➔ **80 M€ permettront d'accompagner des projets d'installation de nouveaux consommateurs d'électricité sur le sol français,** en proposant des terrains clés en main disposant d'une connexion au réseau électrique.

L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT (USH) S'ENGAGE SUR LA SORTIE DU GAZ DU PARC SOCIAL

L'Union sociale pour l'habitat (USH) a publié récemment une trajectoire de décarbonation du parc social[5] : sur trois millions de logements aujourd'hui chauffés au gaz, un million présentent un fort potentiel de raccordement à un réseau de chaleur et un million un fort potentiel d'électrification.

Le parc social représente 16 % des logements. Sa structure diffère du parc privé : il est composé à 84 % de bâtiments collectifs[6], comporte peu de logements chauffés au fioul et moins de passoires thermiques, mais la part de logements chauffés au gaz y est plus élevée. Les bailleurs sociaux assurent une programmation des interventions sur leur parc, ce qui constitue une opportunité pour planifier efficacement la sortie des énergies fossiles.

Un travail sera conduit avec les bailleurs et l'ensemble des parties prenantes (gestionnaires de réseaux énergétiques, fournisseurs d'équipements et d'énergie, etc.) pour décliner cette trajectoire.

➔ **Les bailleurs sociaux prennent l'engagement de ne plus installer de nouvelles chaudières au gaz en maison individuelle.** Ils s'engagent plus généralement à décliner la trajectoire prévue par l'USH.

➔ **Pour qui ?** Pour les ménages locataires dans le parc social.

➔ **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Cette mesure vise à éviter de financer des rénovations qui perpétuent une dépendance des ménages au gaz, et les exposent toujours aux variations futures des prix du gaz. L'installation d'une pompe à chaleur permettra de diviser par deux les factures énergétiques par rapport au maintien de la chaudière fossile, en plus des économies permises par l'isolation.

➔ **Quand ?** Les bailleurs sociaux s'engagent à mettre en œuvre cette mesure immédiatement pour tous les nouveaux projets de rénovation de maisons.

[5] https://www.union-habitat.org/sites/default/files/articles/pdf/2025-11/ush_brochure_alliance_energies_renouvelables_2025-12-04.pdf

[6] Source : Chiffres clés du logement social - Édition nationale 2025 (USH)

LA CAISSE DES DÉPÔTS S'ENGAGE POUR L'INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGE DANS LES COPROPRIÉTÉS AU TRAVERS DE LOGIVOLT

L'absence de bornes de recharge dans le parking de leur copropriété peut souvent être évoquée comme un frein par les ménages désireux d'acquérir un véhicule électrique. Or, les copropriétés sont parfois inquiètes du coût et des modalités techniques pour l'ensemble de la copropriété, liés à l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Logivolt, filiale à 100% de la Banque des Territoires (groupe Caisse des dépôts), est une entreprise permettant de préfinancer, sans reste à charge pour les copropriétés, l'équipement en infrastructure électrique commune des parkings souterrains. Cette installation est préfinancée : seuls les résidents souhaitant l'installation d'une borne sur leur place de parking s'acquittent ensuite d'un droit d'usage (sous un format « abonnement »), sans augmentation des charges collectives. Le programme est disponible depuis 2020 et continue de monter en puissance. La solution de financement proposée par Logivolt, distribuée par une douzaine d'opérateurs de bornes de recharge référencés, a déjà été retenue par plus de 6 000 copropriétés, pour plus de 460 000 places de parking prééquipées et 112 000 places raccordables.

Logivolt souhaite accélérer, en déployant son offre au-delà des ambitions initiales pour environ 26 000 immeubles collectifs et 1,7 million de places de stationnement.

Mesures transversales

MESURE 1 : Lancer 100 territoires d'électrification

Les collectivités territoriales jouent un rôle majeur pour l'électrification, pour les usages dont elles sont responsables (bâtiments publics, transports en commun, réseaux de chaleur, etc.), et plus généralement pour animer leurs territoires et créer des dynamiques collectives. Afin d'accompagner leur mobilisation, 100 territoires d'électrification seront accompagnés pour accélérer notamment sur les axes suivants :

- L'électrification des transports routiers et le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, en voirie, à domicile ou chez les employeurs ;
- L'accompagnement ciblé des ménages pour la sortie du fioul, en capitalisant sur les données existantes et le réseau d'accompagnement à la rénovation (France Rénov') ;
- La planification de la sortie accélérée du gaz, incluant l'accompagnement financier des ménages concernés.

Toutes les mesures du plan qui pourront être mises en œuvre à l'échelle d'un territoire d'électrification le seront. Ces territoires d'électrification démontreront qu'une France qui se passe des énergies fossiles est possible et souhaitable.

→ **Que faisons-nous ?** 100 territoires d'électrification seront sélectionnés d'ici l'été 2026. Ces territoires seront accompagnés pour faciliter leur accès aux dispositifs nationaux existants, et leur offrir des services d'ingénierie et d'accompagnement, ainsi qu'un appui à la communication et à la sensibilisation. Les territoires s'engageront en retour à porter localement la politique d'accélération de l'électrification, avec des objectifs chiffrés et des projets permettant de les concrétiser.

→ **Pour qui ?** Les communes et les EPCI[7] volontaires pour s'engager avec l'État.

→ **Quand ?** Lancement des 100 territoires pionniers d'ici l'été 2026.

→ **Quel objectif ?** Suivi et mise en œuvre selon l'ambition et les délais définis localement des projets portés par les 100 territoires d'électrification.

MESURE 2 : Faciliter l'accès au réseau électrique

Le taux d'électrification de l'industrie est stable et la demande de contractualisation très élevée pour l'accès aux réseaux publics d'électricité (plus de 30 GW de demandes exprimées auprès de RTE, soit trois fois la consommation actuelle de l'industrie). Cet écart se traduit par une hausse des délais de raccordement. L'État accompagne les gestionnaires de réseau dans leur gestion de la file d'attente.

→ **Que faisons-nous ?** En premier lieu, la mise en place d'une surréservation, reflétant l'hypothèse que tous les projets n'aboutiront probablement pas, afin de détendre la contrainte de puissance. Ensuite, un changement de paradigme sur la gestion de la file d'attente pour passer de la logique du « premier arrivé, premier servi » vers celle du « premier prêt, premier servi » est en cours d'étude et permettrait une électrification facilitée en cohérence avec la maturité des projets des demandeurs. Enfin, le Gouvernement entend ouvrir la possibilité d'un raccordement temporaire dit « en piquage », sur le réseau à 400 kV, pour accélérer l'accès au réseau électrique, lorsque les délais de création d'un poste dédié sont incompatibles avec le calendrier des projets. Une instruction au cas par cas sera conduite par RTE, sous réserve de l'absence de risque pour la sécurité du système électrique.

[7] Établissement public de coopération intercommunale

- **Pour qui ?** Concernant le piquage, les projets industriels et les projets numériques, comme les centres de données, souhaitant se raccorder au réseau électrique à 400 kV. La surréservation bénéficiera à tous les nouveaux demandeurs en réduisant globalement les coûts et délais de raccordement pour l'accès au réseau. Enfin, la refonte de la gestion de la file d'attente est encore à l'étude mais devrait concerner l'ensemble des demandeurs.
- **Quand ?** Concernant le piquage, le règlement peut être modifié dès le mois d'avril 2026. Deux demandes sont déjà identifiées par RTE pour des projets de *data centers*. Concernant la mesure de surréservation, sa mise en œuvre aura lieu dans les prochains mois. Concernant le mécanisme « premier prêt, premier servi », une consultation en début d'année a permis aux parties prenantes de se positionner. Elle sera suivie d'ateliers de travail de mai à septembre 2026, devant aboutir à des propositions finales soumises à la CRE, et à une délibération avant la fin de l'année.
- **Quel objectif ?** Améliorer l'attractivité de la France pour les projets industriels consommateurs d'électricité, baisser les coûts et les délais du raccordement.

MESURE 3 : Interdire la publicité pour les énergies fossiles

La promotion commerciale des énergies fossiles dissuade la transition vers l'électrification. Votée en 2021 dans la loi Climat et Résilience, l'interdiction d'une telle promotion doit être désormais appliquée.

- **Que faisons-nous ?** Interdiction de la publicité relative à la commercialisation ou faisant la promotion des énergies fossiles.
- **Pour qui ?** Les annonceurs et les consommateurs.
- **Quand ?** Le décret sera publié avant la fin 2026.
- **Quel objectif ?** Éviter de conforter des habitudes de consommation qui entretiennent notre dépendance et notre exposition aux énergies fossiles.

FINANCEMENT DU PLAN D'ÉLECTRIFICATION

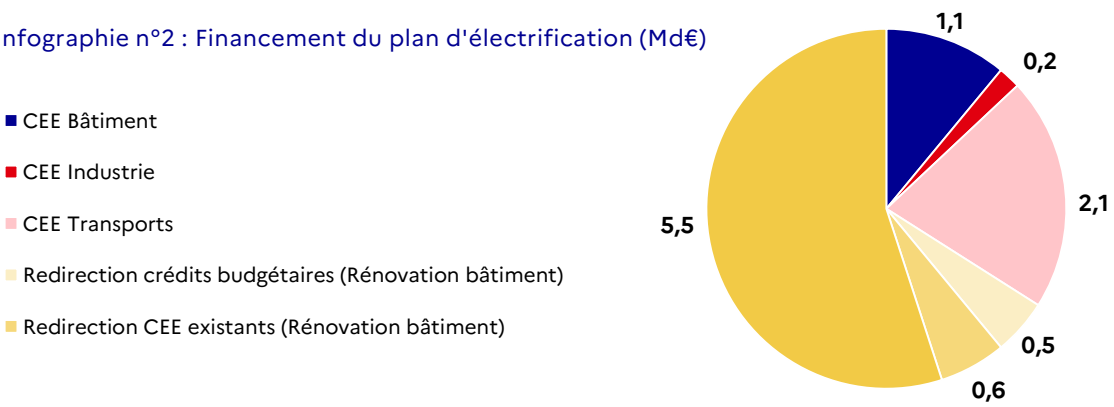
La hausse du soutien à l'électrification des usages viendra en premier lieu d'une réorientation des certificats d'économie d'énergie (CEE) : 1,1 Md€ dans le secteur du bâtiment, 0,2 Md€ dans l'industrie, et 2,1 Md€ dans les transports.

Par ailleurs, le conditionnement des aides à la rénovation d'ampleur à l'électrification et la redirection des aides à la rénovation par gestes, permettra d'« électrifier » une partie des dépenses budgétaires (0,5 Md€) et des CEE (0,6 Md€) existants.

Ainsi ce seront près de 4,5 Md€/an de financements qui iront vers l'électrification d'ici 2030, s'ajoutant aux près de 5,5 Md€/an déjà existants[8].

Une attention particulière sera portée à l'efficience de ces dépenses pour éviter toute rente ou tout effet d'aubaine. Ces financements doivent pleinement concourir à l'électrification.

Infographie n°2 : Financement du plan d'électrification (Md€)



[8] Ces chiffrages sont des estimations basées sur les dynamiques actuelles du marché des certificats d'économies d'énergie à la fois en gisement disponible et en niveau du cours des certificats.

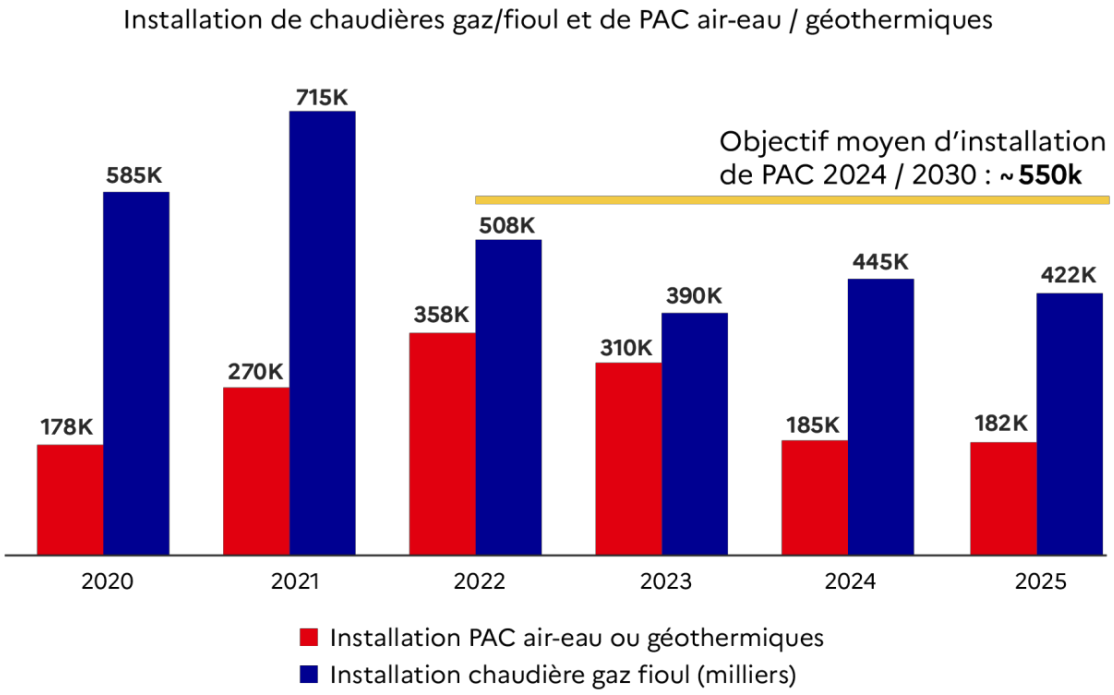
Axe 1

Électrifier les bâtiments

Nous restons encore largement dépendants des énergies fossiles pour nos bâtiments. Elles couvrent 34 % de la consommation énergétique du secteur résidentiel, principalement pour le chauffage ainsi que pour l'eau chaude sanitaire et la cuisson[9]. Pourtant, des solutions techniques matures existent. Les pompes à chaleur (PAC), aérothermiques et géothermiques, peuvent remplacer les chaudières fossiles dans une majorité de cas.

Leur qualité en opération réelle est démontrée[10] et d'autres pays européens ont des taux d'équipements largement supérieurs au nôtre, y compris dans des pays froids (les ventes par habitant dans les pays scandinaves sont 2 à 3 fois plus élevées qu'en France[11]). **La PAC constitue désormais la technologie de référence pour le chauffage principal en maison individuelle. Dans les immeubles, les PAC collectives se développent et peuvent remplacer les chaudières fossiles dans les zones où les réseaux de chaleur sont absents. Sans prendre en compte l'augmentation récente des prix du gaz et du fioul, une PAC peut permettre de diviser par deux la facture énergétique (voire plus dans le cas du fioul ou en combinant son installation avec des travaux d'isolation).** Les réseaux de chaleur, notamment pour les zones urbaines et les bâtiments collectifs, sont une solution complémentaire. Les réseaux de chaleur permettent de mobiliser différentes sources d'énergies décarbonées, dont la géothermie mais également les pompes à chaleur qui peuvent apporter des appoints ou permettre des relèvements de températures sur le réseau. Le Gouvernement soutient cette filière, notamment grâce au Fonds chaleur, dont le budget a augmenté pour atteindre 800 millions d'euros en 2026.

Ce qui est déjà fait : La décarbonation du secteur du bâtiment est principalement soutenue par l'ANAH et les CEE pour les propriétaires et par les engagements des bailleurs sociaux. Par ailleurs, la règlementation énergétique pour les constructions neuves (RE2020) exige déjà des niveaux de performances limitant l'installation de chaudières fossiles.



Infographie n° 3 : trajectoire et cible sur les PAC (hors air/air)

[9] Bilan énergétique 2025 RTE
[10] Mesure des performances de 100 PAC air/eau et eau/eau installées en maisons individuelles, Ademe, octobre 2025
[11] https://www.ehpa.org/wp-content/uploads/2025/07/EHPA-Market-Report-2025-executive-summary.pdf

OBJECTIF 1 Électrifier nos modes de chauffage

MESURE 4 : Une offre « clés en main » de pompes à chaleur, pour baisser les factures de chauffage

La dynamique d'installation de pompes à chaleur (PAC) reste aujourd'hui trop faible. Seules 180 000 PAC air-eau ont été installées en 2024, contre près de 350 000 en 2022 au moment de la précédente crise énergétique[12]. Le coût d'investissement initial demeure significatif malgré les aides à l'acquisition et les économies d'énergie réalisées, et certains ménages peuvent craindre la fraude, la malfaçon ou une installation bâclée.

- **Que faisons-nous ?** Afin de relancer cette dynamique, l'État souhaite faire émerger une offre commerciale sécurisante pour l'installation de PAC. Cette offre, qui intégrera l'installation, la maintenance, le financement de la PAC ainsi qu'éventuellement la fourniture d'électricité, sera payée sous forme de mensualités sur une durée de l'ordre de 3 ans, en appliquant d'emblée les aides existantes. L'objectif est que le coût mensuel soit plus faible que les factures d'énergie précédentes. Ce dispositif évite de devoir avancer le coût d'investissement.
- **Pour qui ?** Pour tous les ménages modestes disposant d'un chauffage carboné et souhaitant en sortir. Seules les PAC qui bénéficieront de l'agrément en matière de qualité et de résilience industrielle seront éligibles aux aides, afin de garantir les retombées économiques.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** En prenant en compte les aides (MaPrimeRénov' + Certificats d'Economie d'Energie) et le lissage sous forme de mensualités, la transition vers la pompe à chaleur se fera sans apport. Le ménage sera ainsi protégé des variations des cours du fioul ou du gaz, et fera des économies significatives une fois le remboursement de l'investissement terminé.
- **Quand ?** L'État lancera dans les prochains jours une consultation pour établir un appel à projets fixant la liste des critères correspondant à cette offre intégrée. L'objectif est de labelliser de premiers acteurs dès l'automne, afin que l'offre puisse bénéficier aux ménages souhaitant changer de chauffage avant l'hiver.
- **Quel objectif ?** Nous visons dans un premier temps qu'environ 25 000 ménages bénéficient de cette offre labellisée. À terme, elle doit se normaliser parmi les offres de marché et contribuer à atteindre l'objectif d'un million de PAC installées en 2030.

La pompe à chaleur, un gain majeur de pouvoir d'achat en utilisation

Surface du logement	50 m²	100 m²	150 m²
Pompe à chaleur (électricité à 200 €/MWh)	600 €	1 200 €	1 800 €
Gaz (100 €/MWh)	1 000 €	2 000 €	3 000 €
Gaz (130 €/MWh)	1 300 €	2 600 €	3 900 €
Gaz (160 €/MWh)	1 600 €	3 200 €	4 800 €
Économie annuelle en passant à la pompe à chaleur	**400 € - 1 000 €**	**800 € - 2 000 €**	**1 200 € - 3 000 €**

Comparaison en ordre de grandeur du coût de fonctionnement annuel pour le chauffage d'un logement de classe D (Diagnostic de performance énergétique) entre une pompe à chaleur et un chauffage au gaz [13]

[12] Source : Observ'ER

[13] Hypothèses : consommation d'un logement de classe D de 180 kWh/m2/an, chaudière au gaz d'un rendement de 90 % et PAC avec un SCOP de 3

MESURE 5 : Fin du gaz dans la construction neuve

La réglementation sur les bâtiments neufs (RE2020) assure un haut niveau de performance énergétique pour les bâtiments les plus récents. L'usage du gaz comme chauffage principal est limité pour les maisons individuelles depuis 2021, et pour les immeubles collectifs depuis 2025. Toutefois, les critères actuels permettent encore que de nouveaux bâtiments collectifs comportent une installation au gaz en appoint ou en hybridation. Afin de ne plus créer de nouvelles dépendances aux énergies fossiles, les solutions techniques alternatives (pompes à chaleur, géothermie, réseaux de chaleur, chauffe-eaux thermodynamiques, etc.) doivent être privilégiées.

- **Que faisons-nous ?** Le cadre réglementaire ne permettra plus aucun nouveau bâtiment qui utilise du gaz, y compris en appoint.
- **Pour qui ?** Ménages propriétaires ou locataires de logements neufs, collectivités territoriales, entreprises occupant des bureaux.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Cette mesure protège les ménages qui résideront dans des logements neufs des variations futures des prix du gaz.
- **Quand ?** Ces modifications seront intégrées dans un texte réglementaire spécifique. Il entrera en vigueur au 1er janvier 2027 pour les logements, et dans les années suivantes concernant les bâtiments tertiaires.
- **Quel objectif ?** Aucun bâtiment neuf ne doit consommer de gaz à compter de 2030.

OBJECTIF 2 Orienter les outils d'accompagnement de la transition énergétique vers l'électrification

MESURE 6 : Flécher les aides à la rénovation vers l'électrification

Afin de sortir au plus vite de la dépendance aux énergies fossiles, les aides publiques doivent envoyer un message clair, et ce d'autant plus dans un contexte de contrainte budgétaire. Les aides aux chaudières à gaz ont été progressivement supprimées (MaPrimeRénov', Coup de pouce CEE, TVA réduite).

- **Que faisons-nous ?** Pour aller plus loin, les rénovations d'ampleur aidées par MaPrimeRenov' (MPR) pour les maisons individuelles ne pourront plus conduire à conserver un chauffage au gaz à l'issue des travaux. Cela reviendra à prioriser les projets les plus vertueux pour sortir des énergies fossiles. Le dispositif éco-PLS qui est destiné aux bailleurs sociaux sera également adapté afin qu'il ne bénéficie plus aux maisons individuelles gardant un système au gaz et qu'il incite les logements collectifs à sortir du gaz. Dans les logements sociaux individuels comme collectifs, l'éco-PLS ne financera plus aucune nouvelle installation au gaz.
- **Pour qui ?** Tous les ménages bénéficiaires de MaPrimeRénov', tous les occupants de logements sociaux.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Cette mesure vise à éviter de financer des rénovations qui perpétuent une dépendance des ménages au gaz, et donc les expose aux variations futures des prix du gaz. L'installation d'une PAC permettra par exemple de diviser par deux les factures énergétiques par rapport au maintien de la chaudière fossile, et même davantage grâce aux économies permises par l'isolation le cas échéant.
- **Quand ?** À compter du 1er septembre 2026 pour MaPrimeRénov', à partir du 1er janvier 2027 pour l'éco-PLS.

VEILLER À LA TRANSPARENCE DES PRIX DE RÉNOVATION POUR MIEUX MAÎTRISER LES COÛTS

La massification de l'installation des pompes à chaleur et des rénovations d'ampleur doit aller de pair avec une maîtrise des prix, voire une baisse dans certains cas grâce aux effets d'échelle et de maturité technologique. Cet enjeu est d'autant plus fort que ces équipements font l'objet d'aides importantes.

L'État publiera d'ici mai 2026 un premier référentiel des prix d'installation constatés, décliné selon les caractéristiques du logement, sur la base notamment des prix remontés *via* les dispositifs d'aides de l'ANAH. Ce suivi permettra de mieux maîtriser les coûts et de donner de la visibilité aux ménages.

De façon plus générale, un suivi plus détaillé des prix de la rénovation sera progressivement mis en place, et nourrira les échanges avec les fédérations professionnelles et les associations de consommateurs.

MESURE 7 : Rendre les bâtiments de l'État exemplaires

Le parc des bâtiments de l'État représente 97 millions de m^2 et près de 200 000 bâtiments, et reste dépendant des énergies fossiles puisqu'environ 40 % sont encore chauffés au gaz ou au fioul.

- **Que faisons-nous ?** Pour accélérer les travaux de décarbonation et tout particulièrement de rénovation embarquant l'installation de pompes à chaleur en substitution d'énergies fossiles ou de raccordement au réseau de chaleur, le seuil de procédure formalisée de marché public va être relevé à 140 k€ pour ce type de travaux (contre 100 k€ actuellement). Ce relèvement permettra, en gagnant plusieurs mois de procédure, de réaliser des travaux de remplacement de chaudières gaz avant la période de chauffe 2026-2027. Par ailleurs, l'État va poursuivre son action consistant à prioriser les opérations les plus efficaces, en lançant immédiatement des études sur les options de décarbonation pour les 20 sites les plus consommateurs de gaz.

- **Pour qui ?** Gestionnaires et occupants des bâtiments de l'État.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Cette mesure impliquera des investissements supplémentaires à court terme pour l'État, mais permettra d'économiser en dépenses énergétiques sur la durée de vie des équipements.
- **Quand ?** Un décret sera publié d'ici l'été 2026 concernant le seuil pour les travaux. Concernant les études, elles seront lancées dans les prochains mois en lien avec le programme CEE d'accompagnement du parc de l'État (PEPITE).
- **Quel objectif ?** Le relèvement du seuil concernera les bâtiments de taille intermédiaire et pourrait permettre d'économiser près de 5 % des achats de gaz de l'État (soit environ 80 GWh/an). Par ailleurs, à ce jour, les 20 sites les plus consommateurs de gaz représentent encore 45 GWh/an, soit la consommation annuelle de gaz de l'équivalent de plus de 4 000 foyers. Les accompagner en priorité dans leur sortie des énergies fossiles pour le chauffage permettra de réduire d'environ 3,5 % des achats de gaz de l'État.

MESURE 8 : Limiter les nouveaux raccordements au gaz pour les bâtiments

Aujourd'hui, dans le cas général, les bâtiments demandant un raccordement au réseau de distribution de gaz ne paient pas l'ensemble des coûts associés. Ces coûts sont mutualisés sur les coûts du réseau, et donc sur l'ensemble des consommateurs de gaz.

- **Que faisons-nous ?** Un décret disposera que les bâtiments demandant un raccordement au réseau de gaz en supportent le coût. Cette mesure améliorera par ailleurs la compétitivité des solutions plus vertueuses, comme l'électrification ou le raccordement aux réseaux de chaleur.
- **Pour qui ?** Gestionnaires et propriétaires de bâtiments.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Cette mesure vise à protéger les occupants des bâtiments des variations futures des prix du gaz.
- **Quand ?** À partir du 1er janvier 2027.
- **Quel objectif ?** En lien avec la mesure 5, l'objectif est qu'aucun bâtiment neuf ou existant ne génère de nouvelle consommation de gaz.

ÉTUDIER UN RÉÉQUILIBRAGE DU DIAGNOSTIC DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE POUR LES LOGEMENTS CHAUFFÉS À L'ÉLECTRICITÉ

Aujourd'hui, le diagnostic de performance énergétique (DPE) d'un logement chauffé à l'électrique est pénalisé par un facteur de conversion dit « d'énergie primaire » de 1,9. Cela signifie que dans le DPE, chaque kWh d'électricité consommé compte pour 1,9 kWh, ce qui dégrade la performance du logement. Le cadre européen permet d'abaisser ce facteur de conversion jusqu'à environ 1,7. Une telle évolution améliorerait l'étiquette DPE des millions de logements chauffés à l'électrique.

Le Gouvernement souhaite aller plus loin et proposer des évolutions du cadre européen applicable à la Commission européenne, afin d'aligner les énergies fossiles et l'électricité dans le DPE.

@ Milence

Axe 2

Électrifier nos mobilités

Le secteur des transports incarne aujourd'hui un paradoxe : alors qu'il est le premier poste de consommation d'énergie fossile en France, il est aussi celui pour lequel les solutions permettant de s'en affranchir sont les plus matures et les plus compétitives. L'électrification des véhicules est désormais une réalité industrielle, un levier de protection du pouvoir d'achat des ménages et de la compétitivité des entreprises face aux crises récurrentes.

L'électrification des transports représente une opportunité économique sans précédent. En réduisant la facture énergétique des ménages et des entreprises, en rééquilibrant notre balance commerciale, en dynamisant une filière industrielle française en pleine expansion et en créant des emplois, l'électrification des transports dessine les contours d'une mobilité plus propre, plus abordable et résolument ancrée dans nos territoires.

Si les particuliers, y compris des foyers modestes, ont largement franchi le pas grâce aux aides mises en place depuis 2018, les professionnels – artisans, livreurs, transporteurs – font face à des défis spécifiques qui appellent à un accompagnement sur mesure pour électrifier les véhicules utilitaires et les poids lourds. Amortissement accéléré, économies substantielles sur le carburant et l'entretien, avantages fiscaux : l'équation économique est aujourd'hui convaincante pour les professionnels.

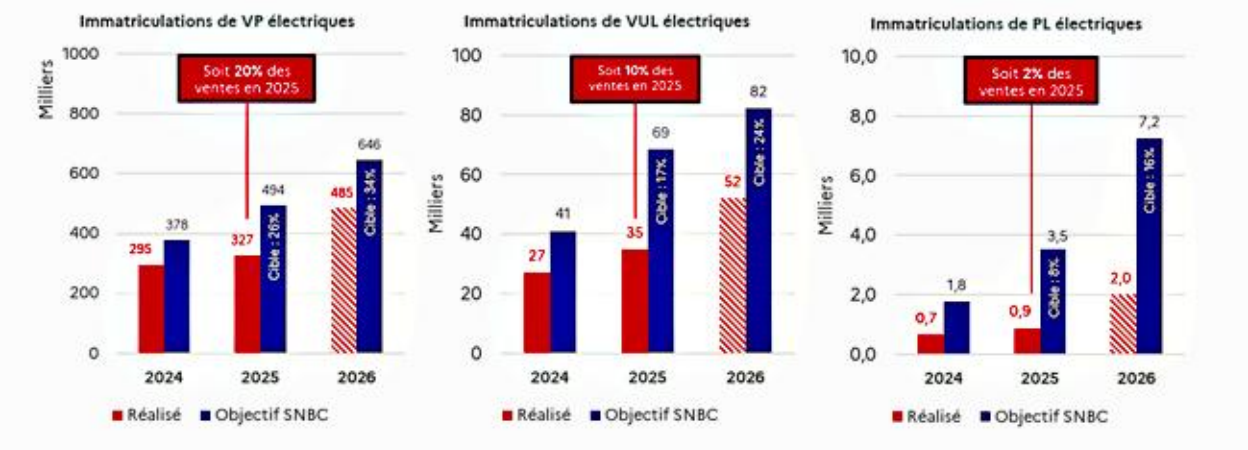
Ce qui est déjà fait : Les aides à l'acquisition des véhicules particuliers ont été maintenues et orientées vers des véhicules électriques produits en Europe. Les évolutions récentes (aide à l'achat, location sociale) ont par ailleurs permis de mieux cibler les ménages modestes, puisque la moitié des bénéficiaires des aides en 2024 appartenaient aux 5 premiers déciles de revenus (contre moins de 20 % en 2023). Pour les entreprises, les mesures prises récemment ont permis d'accélérer le verdissement des flottes d'entreprises. La France dispose déjà d'un des plus importants réseaux de bornes de recharge en Europe.

PRODUIRE NOS VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN FRANCE

Afin de cibler les aides sur les véhicules électriques les plus vertueux d'un point de vue environnemental, le Gouvernement a mis en place depuis fin 2023 une conditionnalité des aides à l'achat des voitures particulières sur la base d'un score environnemental. Plus récemment, depuis octobre 2025, une sur-bonification pour l'achat de toute voiture particulière a été définie pour soutenir la fabrication du véhicule et de la batterie en Europe. Ce soutien renforcé à l'achat sera étendu à la location sociale en 2026 et s'élargira aux moteurs électriques européens.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires et poids lourds et à partir de la mi-année 2026, les évolutions de soutien à l'achat pour les véhicules à motorisation électrique privilégieront les véhicules fabriqués en Europe.

Part des ventes de véhicules électriques dans les catégories VP, VUL et PL



Infographie n° 4 : VP : véhicules particuliers, VUL : véhicules utilitaires, PL : poids lourds

OBJECTIF 1 Concilier électrification des transports et pouvoir d'achat des ménages

MESURE 9 : 50 000 nouveaux véhicules électriques en location sociale (« leasing »)

La location sociale a déjà fait l'objet de deux programmes lancés par l'État, et a permis à 100 000 ménages modestes de disposer d'un véhicule électrique. Ces ménages sont aujourd'hui protégés des variations des prix des carburants. Le dispositif a démontré son efficacité par l'accès des ménages modestes à une voiture électrique, à un loyer inférieur au prix du marché. Ces derniers font en outre une économie par rapport aux frais de carburant d'un véhicule thermique.

- **Que faisons-nous ?** Dans le contexte de crise actuelle, la 3ème édition de la location sociale (« leasing ») de voitures électriques est lancée, pour 50 000 nouveaux ménages modestes. L'aide est renforcée pour les voitures, batteries, et moteurs fabriqués en Europe.
- **Pour qui ?** Ce dispositif s'inscrira dans la continuité des éditions précédentes et s'adressera aux ménages modestes actifs des cinq premiers déciles de revenus. Au moins un quart des offres des concessionnaires devra proposer des loyers mensuels qui ne devront pas dépasser 140 € et certaines offres débuteront à moins de 100 € par mois. Le loyer maximal est fixé à 200 € par mois.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** Un ménage passant d'un véhicule diesel ancien à un véhicule électrique neuf dépensera 3 fois moins chaque mois pour le coût de l'énergie. En effet, une recharge à domicile pour 100 km d'autonomie se fait à environ 3 € (contre 8 € en équivalent diesel, et plus de 10 € actuellement). Au global, pour un ménage l'économie peut atteindre environ 1 000 euros par an. En budget total mobilité (coût de la location, assurances, énergie…), le coût net reste à l'avantage du véhicule électrique. Le ménage est aussi durablement protégé des fluctuations de prix des carburants fossiles.
- **Quand ?** Ouverture des commandes et livraison des premiers véhicules à partir de mi-juillet 2026.
- **Quel objectif ?** 50 000 véhicules électriques neufs supplémentaires loués à des ménages modestes en 2026.

@Adobe Stock

MESURE 10 : Soutenir l'achat de véhicules électriques pour les « gros rouleurs »

Au quotidien, les travailleurs en milieu rural peuvent parcourir 200 km par jour. Les aides-soignants, sage-femmes ou encore les infirmiers par exemple doivent multiplier les déplacements pour se rendre au domicile de leurs patients, souvent espacés les uns des autres. La voiture devient un bureau, un centre téléphonique, un lieu de repos.

Pour ceux qui utilisent leur véhicule personnel, et qui n'ont pas accès à la location sociale, l'écart de coût entre l'électrique et le thermique doit être compensé.

- **Que faisons-nous ?** Jusqu'au 31 décembre 2026, les aides à l'achat seront augmentées jusqu'à 7 700 € pour les ménages dits « gros rouleurs » pour un véhicule éco-scoré et dont la batterie est fabriquée en Europe.
- **Pour qui ?** Pour les ménages « gros rouleurs » des 6es au 8es déciles de revenus, dépendant de leur véhicule pour leur activité professionnelle qui ne peuvent par ailleurs pas bénéficier de la location sociale. Le seuil d'éligibilité est une distance annuelle minimale fixée à 12 000 km/an.
- **Quel gain de pouvoir d'achat ?** L'aide à l'achat efface l'écart de prix entre un véhicule électrique et son équivalent thermique. À l'usage, les gains économiques (recharge à domicile 3 fois moins chère qu'un plein en station-service) reviennent intégralement à l'utilisateur du véhicule.
- **Quand ?** Disponibilité des véhicules au plus tard début septembre 2026 et mesure effective jusqu'au 31 décembre 2026.
- **Quel objectif ?** Permettre aux travailleurs des classes moyennes qui parcourent avec leur véhicule plus de 12 000 km/an pour travailler, d'acquérir un véhicule électrique neuf à un prix au plus équivalent au véhicule thermique. La cible est de déclencher l'achat de 50 000 véhicules électriques additionnels d'ici à fin 2026.

OBJECTIF 2 Accompagner l'électrification des flottes professionnelles, de la camionnette au poids lourd

MESURE 11 : Renforcer le soutien à l'achat de véhicules utilitaires légers (camionnettes) électriques

Les véhicules utilitaires légers (VUL) électriques connaissent une croissance remarquable, passant de 3 % du marché en 2023 à 10 % en 2026. Cette progression s'explique par des autonomies désormais adaptées aux besoins des professionnels : avec 250 à 300 kilomètres en conditions réelles, les camionnettes électriques couvrent aujourd'hui 90 % des trajets quotidiens des artisans, qu'il s'agisse de livraisons en ville ou d'interventions en zone périurbaine. Toutefois, le taux d'électrification des VUL reste bien en dessous des objectifs fixés par la Stratégie nationale bas-carbone (51 % en 2030) et des freins subsistent, notamment la différence de coûts d'acquisition des VUL électriques par rapport à leurs équivalents thermiques.

- **Que faisons-nous ?** Les aides à l'achat seront fortement revalorisées, avec un soutien par fiche CEE porté jusqu'à 9 500 € pour les très grands VUL électriques. Ce niveau de soutien à l'achat sera conditionné à une fabrication des véhicules en Europe.
- **Pour qui ?** Cette mesure concerne les artisans et professionnels pour l'achat en propre ou en location d'un véhicule utilitaire neuf électrique.
- **Quel gain de compétitivité ?** À titre d'exemple, un électricien ou un plombier parcourant 22 000 km par an, et équipé d'un grand utilitaire électrique, pourra ainsi diviser par deux à trois son coût de l'énergie chaque année. Les aides à l'achat renforcées permettront de prendre en charge environ 60 % du surcoût initial du véhicule, rendant la solution électrique plus économique après quelques années d'utilisation. Ces gains, combinés à une fiabilité mécanique accrue et à un moindre entretien, vont permettre de faire de l'électrique un choix de plus en plus naturel pour la compétitivité et la résilience des PME et TPE françaises.
- **Quand ?** Mise en place effective des nouvelles fiches bonifiées au 1er juin 2026, les nouvelles bonifications s'appliqueront aux véhicules commandés à partir de cette date.
- **Quel objectif ?** Au moins 50 000 VUL neufs électriques en 2026 et au moins 70 000 unités en 2027.

MESURE 12 : Renforcer le soutien à l'achat de poids lourds électriques

Les poids lourds électriques ne représentent que 2 % des immatriculations neuves en France en 2025. Pourtant, les progrès sont incontestables : les nouveaux camions 40 tonnes affichent désormais des autonomies réelles de près de 600 kilomètres, compatibles avec les trajets régionaux et la logistique du dernier kilomètre. Leur coût reste un obstacle, avec un prix d'achat deux à trois fois supérieur à celui d'un diesel, mais leur coût total de possession devient compétitif au-delà de 130 000 kilomètres par an avec les aides existantes.

- **Que faisons-nous ?** Les aides à l'achat seront fortement revalorisées, avec un soutien porté à plus de 100 000 euros pour les poids lourds "tracteurs routiers", contre 60 000 euros en 2025. Les camions "porteurs" qui opèrent plus fortement en milieu urbain avec des enjeux élevés de qualité de l'air seront également soutenus bien plus significativement que précédemment, avec le quasi doublement de leurs aides spécifiques à l'électrification. Ce niveau de soutien à l'achat sera conditionné à une fabrication des véhicules en Europe.
- **Pour qui ?** Entreprises de transport routier de marchandises et entreprises opérant des poids lourds en compte propre.

- **Quel gain de compétitivité ?** La mesure vise à étendre la plage d'usage pour laquelle la solution électrique sera compétitive sur moins de 5 années d'opération du point de vue du détenteur du véhicule. Le renforcement des aides à l'achat portera le kilométrage pivot de compétitivité par rapport au diesel à 85 000 km par an pour un tracteur routier, soit le kilométrage moyen observé en France pour ce type de véhicule. Les économies annuelles d'exploitation pourront alors atteindre rapidement 15 000 euros sur le carburant et la maintenance chaque année dans un scénario conservateur.
- **Quand ?** Mise en place effective des nouvelles fiches bonifiées au 1er juin 2026, les nouvelles bonifications s'appliqueront aux véhicules commandés à partir de cette date.
- **Quel objectif ?** 2 000 poids lourds neufs électriques en 2026 et 4 000 en 2027.

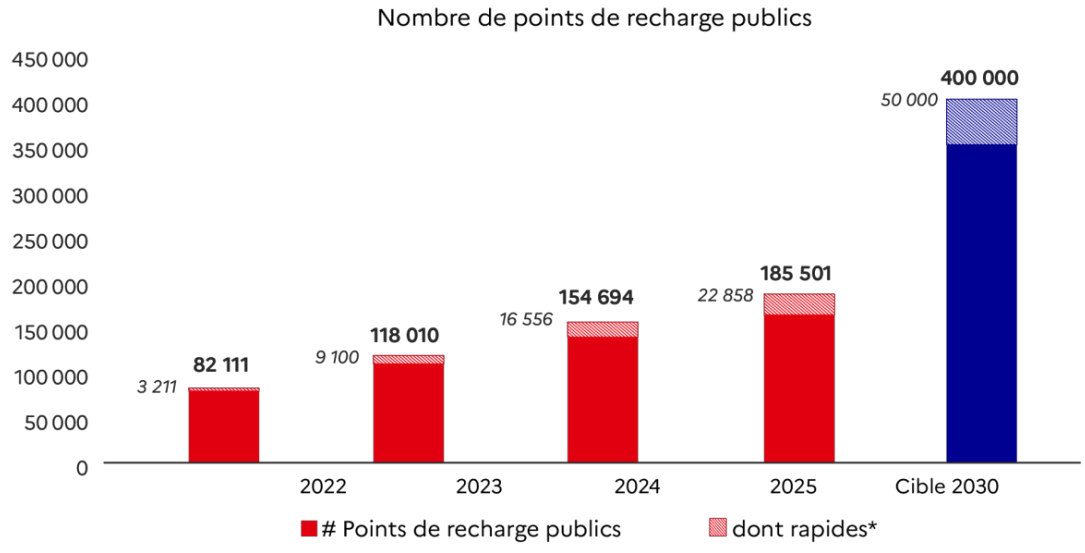
MESURE 13 : Rendre les flottes de véhicules de l'État exemplaires

En 2025, seuls 18,6 % des achats de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers de l'État et des administrations publiques étaient électriques pour une cible d'environ 37 % en 2026.

- **Que faisons-nous ?** 100 % des véhicules acquis lors des renouvellements annuels du parc de l'État seront électriques dès que les conditions d'opérations le permettent.
- **Pour qui ?** Cette mesure s'applique à l'État (incluant les véhicules des membres du Gouvernement et des Préfets) mais aussi aux établissements publics de l'État.
- **Quand ?** Une circulaire sera rédigée pour mise en application au 1er janvier 2027.
- **Quel objectif ?** Électrification d'un parc éligible estimé à environ 60 000 véhicules en 2026 (environ 6 000 renouvellements par an) et respect puis dépassement par l'État des obligations de verdissement fixées par la loi Climat et Résilience.

MESURE 14 : Planifier le déploiement des bornes de recharge sur le réseau routier national

Le réseau routier national représente seulement 2 % des routes mais un tiers de toute la circulation annuelle des véhicules en France. Son équipement en bornes de recharge à haute puissance est donc primordial pour garantir aux Français et aux entreprises de transport de marchandises la capacité de se recharger lors de leurs déplacements de moyenne et de longue distance.



*Points de recharge dont la puissance est supérieure ou égale à 150kW

Infographie n°5 : Evolution du nombre de points de recharge publics et objectif 2030

Le nombre de bornes de recharge est en constante augmentation, et atteint désormais **2,8 millions de points de charge sur le territoire**, dont plus de 185 000 dans l'espace public.

Des mesures sont déjà en place. Les avantages sociaux liés aux bornes de recharge installées par l'employeur, au domicile du salarié ou sur le lieu de travail ont été prolongés jusqu'au 31 décembre 2027. Par ailleurs, le programme Advenir, piloté par l'Avere-France et créé en 2016, accompagne l'installation de bornes de recharge de véhicule électrique. Doté d'un budget de 520 M€, l'objectif d'Advenir est de financer 250 000 points de recharge d'ici 2027 à destination des particuliers en immeuble collectif, des syndics de copropriété, des entreprises, des collectivités et des personnes publiques. 140 000 points de charge ont déjà été financés.

- **Que faisons-nous ?** Le Gouvernement se dote d'un schéma directeur de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicule électrique le long du réseau routier national élaboré avec l'ensemble des acteurs concernés pour fixer les besoins de déploiement. À date, le réseau est équipé d'environ 4 500 points de charge sur plus de 420 aires du réseau. Quelques centaines de points de charge seulement existaient en 2021.
- **Quel objectif ?** Le schéma directeur prévoit de multiplier par cinq le nombre de points de recharge pour les véhicules électriques légers sur le réseau routier national d'ici 2035 avec un besoin estimé d'environ 22 000 points de charge qui seront répartis sur environ 900 aires et de porter le nombre de points de recharge poids-lourds à environ 8 000 mixant de la recharge ultra-rapide pour les pauses courtes des chauffeurs avec de la recharge plus lente pour les pauses nocturnes qui seront répartis sur environ 560 aires.
- **Quand ?** Le schéma directeur constitue dès à présent la feuille de route des gestionnaires routiers du réseau routier national.
- **Pour qui ?** Les points de recharge concernent l'ensemble des usagers des autoroutes et routes nationales, permettant notamment le développement du transport routier de marchandises avec des poids lourds électriques mais aussi le développement du transport de voyageurs par autocars électriques d'ici quelques années.
- **Quel gain de compétitivité ?** La France se dote d'une des stratégies les plus ambitieuses d'installation de points de recharge sur son réseau structurant, donnant ainsi un avantage décisif aux acteurs du transport routier de marchandises qui basculeront vers des poids lourds électriques, moins coûteux à l'usage que les modèles thermiques.

AIDES AU DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Afin de continuer à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge, le programme Advenir sera ré-abondé courant d'année 2026 avec une visibilité portée à 2030. Les fonds alloués permettront de soutenir préférentiellement le déploiement d'infrastructures de recharge pour la mobilité lourde (poids-lourds, autocars, autobus) et les segments des infrastructures de recharge nécessitant encore un accompagnement comme le résidentiel collectif. Des fonds spécifiques seront créés pour accompagner les 100 territoires pilotes sur l'électrification.

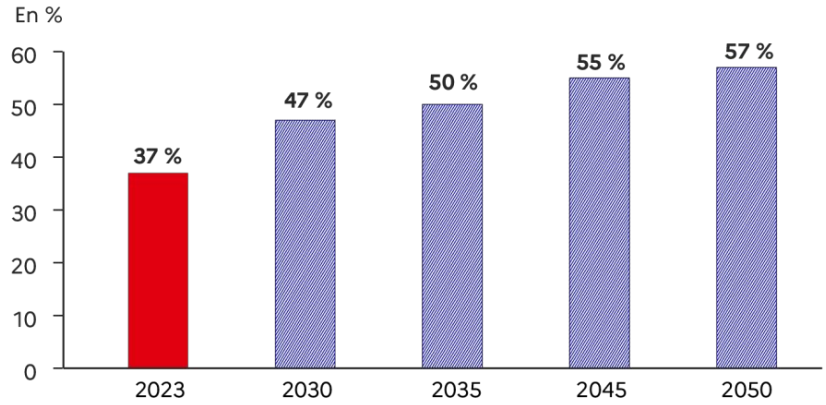
AMÉLIORER LA TRANSPARENCE DE L'INFORMATION POUR LES RECHARGES

À l'instar de ce qui existe pour les carburants, une transparence accrue sera recherchée pour la facturation des recharges de véhicule électrique. En particulier, les modalités de facturation d'une recharge (en fonction de la puissance et du temps de recharge) devront être standardisées et le prix de la recharge plus simple à anticiper. Les données publiques sur la localisation des bornes de recharge et leur tarif seront également fiabilisées.

Axe 3

Électrifier l'industrie, l'artisanat et l'agriculture

Part de l'électricité dans les consommations finales énergétiques de l'industrie (scénario SNBC)



Infographie n°6 : La SNBC 3 en cours de finalisation se base sur une forte électrification du secteur industriel, l'électricité passant de 37% des consommations finales énergétiques en 2023 à près de 47% dès 2030 et jusqu'à 57% à l'horizon 2050.

L'industrie représente le tiers de l'effort d'électrification à fournir. Dans l'industrie, près de la moitié de la consommation d'énergie finale provient des énergies fossiles[14]. Surtout, 70 % des usages énergétiques de l'industrie sont liés à la production de chaleur pour cuire, sécher, distiller, etc. Dans une majorité des cas, ces usages peuvent être électrifiés par des technologies matures, produites en Europe, le plus souvent à des prix compétitifs. Cela vaut pour les PME et TPE industrielles, comme pour les grands sites, qui sont alors accompagnés dans le cadre de programmes plus larges de décarbonation, sur le long terme.

Tout comme les industriels, les artisans et les agriculteurs sont parmi les plus touchés par la hausse des prix des énergies fossiles. Le Gouvernement entend accélérer l'électrification partout où elle est possible, et en particulier au bénéfice de notre économie de proximité. Ce sont notamment nos agriculteurs, nos boulangers, nos bouchers, nos garagistes, nos peintres ou encore nos paysagistes qui pourront accéder plus facilement et rapidement à des équipements électriques. Cette évolution des usages et des équipements artisanaux rendra nos entreprises moins dépendantes des fluctuations des prix de l'énergie. Électrifier nos artisans, nos entreprises, des plus petites aux plus grandes, rendra notre production plus souveraine et plus résiliente aux prochaines crises énergétiques.

[14] *Bilan énergétique 2025 RTE.*

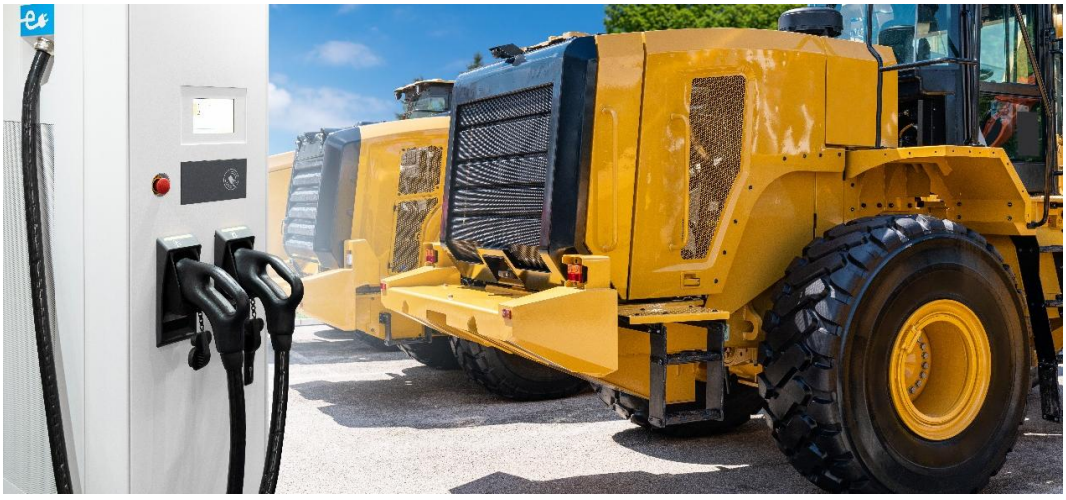
OBJECTIF 1 Soutenir nos artisans dans l'électrification de leurs usages et face à la montée des prix de l'énergie

MESURE 15 : Soutenir l'électrification des artisans (fours, rôtisseries, cabines de peinture)

- **Que faisons-nous ?** Une session dédiée de l'appel à projets DECARB FLASH sera lancée et pourra financer les projets d'électrification des entreprises artisanales partout en France, pour une enveloppe totale de 16 M€. L'acquisition de fours de boulangers électriques, de rôtisseries électriques ou de cabines de peintures électriques pour carrosseries y seront éligibles. Par ailleurs, Bpifrance lancera un prêt « Action élec ta boîte », basé sur le prêt action climat, qui permettra de financer l'achat d'équipements électriques pour les artisans. Le prêt est sans garantie et remboursable sur une durée de 3 à 7 ans, avec jusqu'à 2 ans de différé.
- **Quand ?** D'ici le 1er mai pour le prêt, d'ici l'été 2026 pour l'ouverture du guichet de l'appel à projets.
- **Pour qui ?** La mesure est destinée aux artisans, avec les critères prévus pour chacun de ces deux dispositifs.
- **Quel objectif ?** 1 000 projets financés *via* l'appel à projets.

MESURE 16 : Accompagner l'électrification des engins de chantier

- **Que faisons-nous ?** Un appel à projets piloté par l'Ademe est destiné à soutenir à hauteur de 50 M€ de certificats d'économie d'énergie l'achat d'engins électriques de chantier, en centrant le soutien sur la production française et européenne. Il comprendra également un accompagnement technique au déploiement. Cette démarche répond à l'enjeu d'accélérer la décarbonation des équipements professionnels lourds, dans l'ensemble des secteurs, et de soutenir les filières d'électrification de véhicules hors route, encore émergentes aujourd'hui.
- **Quand ?** Une première relève de 10 M€ sera lancée dès le mois de juin 2026. Une seconde relève de 40 M€ sera lancée d'ici fin 2026.
- **Pour qui ?** Ce dispositif est destiné aux entreprises de travaux publics. À la suite de la première relève, une cartographie des bénéficiaires sera réalisée pour orienter le dispositif vers des territoires d'électrification prioritaires et à fort potentiel.
- **Quel objectif ?** L'objectif est de permettre l'acquisition d'au moins 1 000 engins de chantier électriques fabriqués en Europe. Cet objectif est cohérent avec la capacité de production française disponible d'engins de chantier électriques.



@Adobe Stock

OBJECTIF 2 Électrifier notre agriculture et notre pêche pour protéger la filière de la volatilité des prix des hydrocarbures

MESURE 17 : Développer l'offre d'engins agricoles électriques

Initialement créé pour soutenir l'électrification des véhicules lourds de transport routier, le programme « E-Trans » piloté par l'Ademe et financé par les certificats d'économie d'énergie couvre maintenant les engins de chantier et les engins agricoles.

- **Que faisons-nous ?** Pour accélérer l'électrification du secteur agricole, une seconde relève de l'appel à projets dédié aux engins agricoles, qui a ouvert en janvier 2026, sera lancée pour atteindre un total de 10 M€ (contre 1 M€ auparavant) : cette extension permettra de soutenir l'achat d'engins agricoles électriques légers, au besoin remotorisés et des infrastructures de recharge associées. Ce dispositif facilitera le suivi de leur adoption technologique sur le terrain, et permettra de capitaliser sur les évolutions d'usages et de pratiques associées puis d'en diffuser largement les enseignements auprès des acteurs de la filière agricole.
- **Quand ?** Appel à projets en cours jusqu'à juin, et seconde relève d'ici à la fin de l'année.
- **Pour qui ?** Ce dispositif bénéficie aux agriculteurs utilisant des machines agricoles de faible puissance. À la suite de la première relève, une cartographie des bénéficiaires sera réalisée pour orienter le dispositif vers des territoires d'électrification prioritaires et à fort potentiel.
- **Quel objectif ?** L'objectif est de soutenir 150 engins agricoles électriques fabriqués en Europe dans cette première phase exploratoire.

MESURE 18 : Renforcer l'accès aux pompes à chaleur pour les serres maraîchères et horticoles

Aujourd'hui, 80 % des serres sont chauffées au gaz naturel (en maraîchage 97 %, en horticulture 44 %). Le dispositif des certificats d'économie d'énergie soutient déjà l'installation de pompes à chaleur (PAC) dans le monde agricole.

- **Que faisons-nous ?** Le soutien au travers des certificats d'économie d'énergie sera renforcé, avec un alignement avec les évolutions techniques comparables dans le secteur du bâtiment.
- **Quand ?** La fiche CEE applicable pour l'installation des PAC en serres maraîchères et horticoles sera révisée d'ici septembre 2026.
- **Pour qui ?** La mesure est destinée aux maraîchers et aux horticulteurs.
- **Quel objectif ?** 400 ha de serres maraîchères et horticoles équipées de PAC d'ici 2030 (20 % du potentiel identifié).

MESURE 19 : Favoriser l'électrification des navires de pêche

Le secteur de la pêche est fortement dépendant des énergies fossiles, au point que le carburant peut représenter dans la période actuelle jusqu'à 50 % des charges d'exploitation de certains navires. **Les certificats d'économies d'énergie, levier de financement privé encore largement inexploité dans la pêche, méritent d'être déployés en soutien au secteur.**

- **Que faisons-nous ?** Le soutien au travers des certificats d'économie d'énergie sera renforcé, via **l'électrification des navires lorsqu'elle est possible**.
- **Quand ?** La fiche CEE applicable sera déployée fin 2026.
- **Pour qui ?** La mesure est destinée à l'ensemble des navires compatibles.
- **Quel objectif ?** 500 navires équipés d'ici 2030.

OBJECTIF 3 Électrifier nos filières industrielles pour que notre production gagne en souveraineté

MESURE 20 : Renforcer l'aide aux pompes à chaleur, aux chaudières électriques et aux compresseurs mécaniques de vapeur

Les certificats d'économie d'énergie sont déjà un outil au service de l'électrification dans l'industrie. Le calcul des économies d'énergie utilise à présent l'énergie finale intégrale, permettant de mieux prendre en considération les enjeux d'électrification.

- **Que faisons-nous ?** Les aides seront révisées afin d'apporter un soutien accru aux pompes à chaleur industrielles, aux chaudières électriques et aux compresseurs mécaniques de vapeur. Des fiches d'opération standardisées seront établies avec l'aide des filières.
- **Quand ?** Dès mai 2026 pour la publication de la révision de la fiche relative aux pompes à chaleur. Dès juillet 2026 pour la fiche d'opération standardisée concernant les chaudières électriques et à partir d'octobre pour celles relatives aux compresseurs mécaniques de vapeur.
- **Pour qui ?** Les industriels de toutes tailles.
- **Quel objectif ?** Atteindre environ 10 TWhc/an pour les PAC industrielles.

MESURE 21 : Décarboner et électrifier les grands sites industriels

- **Que faisons-nous ?** Plusieurs dispositifs publics ont permis de soutenir la décarbonation de l'industrie en 2025, et sont relancés pour accélérer l'électrification de notre économie.
    - **L'Appel d'Offres pour les Grands Projets Industriels de Décarbonation (AO GPID)** cible les projets majeurs de décarbonation de l'industrie (aide supérieure à 20 M€) portés notamment par les sites les plus émetteurs. Grâce à un soutien sur 15 ans, il accompagne l'adaptation de nos industries à l'économie de demain. La première relève, dont les résultats ont été annoncés en février 2026, permettra à terme d'électrifier jusqu'à 2 TWh par an. Une seconde relève est lancée : les lauréats seront désignés d'ici la fin de l'année 2026. Cet appel à projets permettra de poursuivre la dynamique de décarbonation de notre industrie, notamment pour les 50 sites les plus carbonés.
    - **Le dispositif DECARB-IND** s'adresse aux sites industriels de taille intermédiaire souhaitant engager des projets de décarbonation d'ampleur (entre 3 et 30 M€ d'aide). Ce dispositif accompagne avec succès des projets ambitieux depuis 2020, notamment *via* l'électrification. Pour capitaliser sur la dynamique enclenchée, une nouvelle relève est également lancée en 2026.
- **Quand ?** Le lancement de ces appels à projets interviendra d'ici l'été, avec une annonce des lauréats dès la fin de l'année 2026.
- **Pour qui ?** Sites industriels de moyenne et grande taille.
- **Quel objectif ?** Ces dispositifs permettront d'électrifier environ 2 TWh d'ici 2030.

MESURE 22 : Proposer aux entreprises de nouveaux contrats d'électricité de long terme (8 à 10 ans)

- **Que faisons-nous ?** Certains consommateurs d'électricité ont des besoins de contrats sur des durées longues. En complément des produits de long terme existants (contrats d'allocation de production nucléaire notamment), des offres sur un horizon de long terme peuvent être proposées en s'appuyant sur le parc d'installations renouvelables soutenues par l'État. Concrètement, une partie du volume d'énergie renouvelable soutenue par l'État serait mise en vente sur les marchés très en avance (entre 8 et 10 ans).
- **Quand ?** Mise en vente des premiers volumes en 2027.
- **Pour qui ?** Tous les consommateurs, en particulier les entreprises des secteurs de l'agriculture, de l'industrie et du numérique.
- **Quel objectif ?** D'abord la mise en vente de quelques dizaines de MW puis un objectif d'atteindre 1 GW dans les prochaines années.

SOUTENIR LA FILIÈRE HYDROGÈNE

Le développement de l'hydrogène est aidé pour les usages identifiés dans la stratégie nationale hydrogène révisée en avril 2025. L'un des outils clés est le dispositif de soutien à la production d'hydrogène pour la décarbonation de l'industrie, dont les offres relevées fin février sont en cours d'instruction. Les premiers lauréats seront annoncés d'ici un mois.

L'ambition est de décarboner les processus industriels grâce à l'électrification *via* les électrolyseurs qui produiront l'hydrogène. Les secteurs ciblés sont notamment la production d'engrais décarbonés pour les agriculteurs, qui subissent aujourd'hui l'augmentation du prix des engrais produits à partir de gaz naturel fossile, la sidérurgie ou encore la chimie. La mise en œuvre du dispositif IRICC (Incitation à la Réduction d'Intensité Carbone des Carburants) contribuera à soutenir la filière de production d'hydrogène décarboné notamment dans les raffineries, et à réduire le recours à des carburants conventionnels. Cette trajectoire pluriannuelle sécurisera les décisions d'investissements.

Par ailleurs, l'hydrogène jouera un rôle clef dans la décarbonation des secteurs aérien et maritime à travers la production de carburants de synthèse durables (e-kérosène, e-méthanol). La France a pour ambition d'être un pays pionnier dans la production de carburants d'aviation durables de synthèse. Les études des quatre projets lauréats de Carb'Aero (annoncés en avril 2025) sont financées dans le cadre de France 2030. L'objectif affiché dans la stratégie nationale hydrogène est de permettre à la France de disposer sur son sol des capacités de production de carburants durables de synthèse permettant de satisfaire les mandats d'incorporation prévus par le règlement européen Refuel EU en 2030, 2032 et 2035. La France dispose de plusieurs avantages compétitifs dans les carburants d'aviation durables de synthèse en Europe : une électricité décarbonée, abondante et compétitive, du CO_2 biogénique, des projets innovants d'excellence, de grands centres de consommation de kérosène (nœuds aéroportuaires en région Ile-de-France notamment) et un système logistique performant.