



La décharge reçue à la station-service est en train de faire évoluer les regards sur les véhicules électriques (dessin Fabrice Mina), les ventes décollent en ce printemps 2026. PHOTO FRED MARQUET

## « Les chefs d'entreprise ne réfléchissent plus, ils se lancent »

C'est l'un des messages forts de ce printemps sur le marché de l'automobile française : les flottes d'entreprise basculent massivement vers l'électrique. En mars 2026, en France, plus de 40 % des flottes professionnelles ont préféré acheter des véhicules électriques. Sous l'effet des normes environnementales et des contraintes fiscales (la réglementation est devenue plus sévère pour pousser au verdissement), les renouvellements de parcs se font désormais en priorité en véhicules électrifiés. À noter que cette dynamique irrigue aussi le marché de l'occasion (en hausse de 47 %), rendant l'électrique accessible à plus de ménages.

### Un changement spectaculaire

Avec leur société DT Fleet Solutions, les Clermontois Frédéric Fouquet et Christelle Di Febo sont justement spécialisés dans la gestion de parcs automobiles d'entreprises. Ils confirment un changement spectaculaire : « Il y a encore six mois, les chefs d'entreprise envisageaient un

verdissement réfléchi de leur flotte. Aujourd'hui, ils ne réfléchissent plus. Ils se lancent. Ils se posent de moins en moins de questions. Tous nos clients nous parlent d'électrique tous les jours. Le contexte encourage notre travail de sensibilisation et chasse toutes les araignées qui trottaient encore dans les têtes. » L'explosion des prix de l'essence pèse très lourd dans les finances de certains professionnels. Les taxis, par exemple.

« Aujourd'hui, s'il est un bon gestionnaire, un chef d'entreprise passe à l'électrique »

« Je prends 25 euros d'inflation tous les deux jours, à chaque fois que je vais faire le plein », témoigne Hassan Blan, président du Groupement des Taxis 63. Il constate une électrification massive chez ses collègues : « Trois

renouvellements de véhicules sur quatre se font vers l'électrique ou l'hybride. Cela devient beaucoup plus rentable. Même si cela ne sera pas pratique pour tout le monde, notamment dans les zones où il n'y a pas de bornes rapides. »

### Dernier verrou

Les spécialistes de DT Fleet Solutions confirment : « L'électrique n'est peut-être pas encore adapté à tous les métiers, à tous les usages. En attendant, entre une législation qui encourage la transition et des malus qui pénalisent ceux qui traînent des pieds, la hausse des prix des carburants est le dernier verrou qui fait sauter les a priori. Les comptes sont clairs : aujourd'hui, s'il est un bon gestionnaire, un chef d'entreprise passe à l'électrique. »

Dans un contexte mondial chaotique et propice à la crise énergétique, dépendre d'une ressource plus propre et produite en France offre au moins un peu de visibilité à un monde économique qui en manque cruellement. ■ FABRICE MINA

### Les nouveaux convertis

## Ils ne reviendraient pour rien au monde au thermique

Alors que le conflit avec l'Iran fait bondir le prix du litre d'essence vers des sommets historiques, une catégorie d'automobilistes garde le sourire : les propriétaires de véhicules électriques. Entre économies conséquentes et progrès technologiques, témoignages d'un basculement irréversible.

**Tout a commencé par un sentiment d'impuissance. Pour Jean-Baptiste, artisan menuisier, le déclic remonte à l'hiver 2022. « À l'époque, avec le conflit en Ukraine, j'ai vu mes marges fondre à cause de mon vieux fourgon diesel. Je me disais que ça allait passer. » Mais l'histoire s'est répétée.**

Avec l'embrasement actuel des tensions avec l'Iran, le prix du baril a atteint des sommets que personne n'osait prédire.

« Cette fois, ce serait le coup de grâce », explique-t-il devant sa nouvelle camionnette électrique.

« Passer à la pompe devenait un acte douloureux. Aujourd'hui, quand je vois les panneaux d'affichage des prix sur l'autoroute, je ressens une sorte de libération. Je ne suis plus l'otage des crises ou des guerres. » Pour Jean-Baptiste, comme pour beaucoup, l'idylle avec l'électrique n'a pas commencé par conviction écologique, mais par nécessité économique.

« En 2022, j'ai commencé à faire mes calculs. Mais j'hésitais encore, j'avais peur que la technologie soit trop jeune », explique Hervé, cadre commercial dans la banlieue clermontoise. Il a sauté le pas en fin d'année avant la crise actuelle. Aujourd'hui, il regarde les files d'attente aux stations-service avec une pointe de compassion, mais surtout un immense soulagement. « Avant, je dépensais près de 300 € par mois en carburant. Avec la crise actuelle, ce budget aurait explosé pour atteindre 450 ou 500 €. Aujourd'hui, ma recharge à domicile me coûte moins de 100 € par mois. »

Si le prix de l'essence a été le déclencheur, c'est la maturité de l'offre électrique qui a fini par convaincre les plus sceptiques.

L'époque de la « peur de la panne » et des détours de plusieurs kilomètres pour trouver une recharge semble appartenir à la préhistoire automobile.

En 2026, l'autonomie moyenne des nouveaux modèles dépasse désormais largement les 400 km, et les infrastructures de recharge ont suivi la cadence.

Fonctionnaire à Clermont mais installée près de Champeix, Léa, qui parcourt plus de 100 km par jour, témoigne de cette évolution : « J'avais peur de me retrouver en carafe ou de passer mon temps à chercher une borne. Mais aujourd'hui, le réseau est partout. Les nouvelles batteries se rechargent en 15 minutes sur l'autoroute, le temps d'un café. C'est ma deuxième voiture électrique, les progrès ont été hallucinants en trois ans », assure Léa qui apprécie le silence, la réactivité, et surtout la fiabilité par rapport à ses anciennes voitures thermiques.

### Un investissement lourd pour une liberté qui reste un luxe

Au-delà de l'aspect financier (un coût au kilomètre divisé par 4 ou 5 par rapport à l'essence), l'agrément de conduite revient dans tous les témoignages. Le silence de fonctionnement et l'absence de vibrations transforment le trajet domicile-travail, autrefois source de stress, en un moment de calme.

Cependant, les utilisateurs sont unanimes : l'électrique demande une nouvelle discipline. « Sur les longs trajets pour les vacances, c'est encore le point sensible », tempère Pierre, qui circule souvent entre Clermont et Marseille. « On a beaucoup plus de bornes qu'avant, c'est indéniable, mais il faut encore planifier ses arrêts. Si vous avez le pied lourd sur l'autoroute, l'autonomie fond comme neige au soleil. On ne roule pas à 130 km/h de la même manière qu'avec un réservoir de 60 litres de diesel. Mais une chose est sûre, je ne reviendrai jamais en arrière. »

Il reste cependant encore un point crucial : le coût. Pour beaucoup, la voiture électrique reste un « luxe » ou, du moins, un investissement très lourd que tout le monde ne peut pas assumer, même avec le litre à 2,30 €. ■ FRANCK CHARVAIS



Un plaisir de conduire retrouvé et un portefeuille qui ne craint plus la flambée des prix à la pompe. PHOTO FRED MARQUET



## LES PRIX À LA POMPE SOUS HAUTE TENSION BOOSTENT LES VENTES DE VOITURES ÉLECTRIQUES

Des ventes en hausse

# La voiture électrique enclenche la vitesse supérieure

FABRICE MINA  
fabrice.mina@centrefrance.com

**L**es chiffres publiés depuis le début d'année laissent imaginer un joli démarrage en côte. Après un passage à vide en 2024, le marché de la voiture électrique connaît actuellement une accélération assez franche. En mars 2026, selon les dernières données du cabinet AAA Data, près d'une voiture neuve sur trois, vendue en France était électrique : 28,5 % du marché, un record historique. Comme le précédent record datait de janvier, le début d'année semble prometteur pour le secteur et contraste avec le marché du thermique. La tendance est réelle : les immatriculations de véhicules électriques ont bondi de près de 70 % en un an. Le marché automobile global progresse plus modestement. Néanmoins, pour la première fois depuis le mois d'octobre, les ventes totales sont en hausse. Pas besoin de trop faire chauffer le starter pour com-

prendre que si le marché redémarre, c'est l'électrique qui fournit l'élan.

Longtemps, deux freins dominaient les débats : le prix et l'autonomie. Ils restent des sujets, bien sûr, mais ils constituent de moins en moins des obstacles bloquants. Certaines citadines électriques sont désormais plus accessibles à un large public. Avec les aides, les tarifs se rapprochent de l'essence (doucement quand même).

Surtout, le coût d'usage fait clairement pencher la balance : recharger coûte plusieurs fois moins cher qu'un plein de carburant. Particulièrement ces dernières semaines ! Là, on en est moins à se demander si les batteries ne pollueraient pas plus qu'un diesel : on compte ! Il est encore trop tôt pour mesurer les conséquences de l'envolée des prix à la pompe sur les ventes de voitures électriques.

« Cela fait déjà quelque temps qu'il y a de plus en plus de monde qui passe pour se renseigner, constate Grégory Meilhaud, directeur général

de Thiers automobile. Dans le contexte, les gens calculent. Encore plus que d'habitude. Même si les constructeurs sont en train de les retravailler, les prix restent plus chers à l'achat. Mais nos clients sont de plus en plus nombreux à franchir la petite marche qui les sépare de l'électrique. »

**« Ceux qui passent à l'électrique ne reviennent pas en arrière. C'est un peu comme la boîte automatique »**

Une transition souvent définitive : « À moins d'un important changement d'usage, ceux qui passent à l'électrique ne reviennent pas en arrière, poursuit le concessionnaire. C'est un peu comme la boîte auto-

matique. Ils savent aussi que leur voiture aura plus de valeur sur le marché de l'occasion. Idem côté leasing, où les renouvellements se font de plus en plus vers l'électrique. »

Parallèlement, côté recharge, la France et le Puy-de-Dôme continuent leur montée en puissance : les grands axes sont équipés, et même les zones rurales sont mieux couvertes qu'il y a encore deux ou trois ans. Heureusement, la transition électrique ne se limite pas aux grandes métropoles.

Dans le département, près d'un véhicule neuf sur cinq était déjà électrique en 2024, un niveau supérieur à la moyenne nationale. Depuis, la dynamique est enclenchée, dans un territoire rural et périurbain où la voiture reste incontournable au quotidien pour beaucoup de particuliers. Mais aussi pour de plus en plus de professionnels qui portent littéralement le marché vers le haut (*voir ci-contre*).

« La fiscalité est intéressante et les pénalisations plus importantes, souligne Grégory Meilhaud. Forcément,



La voiture électrique change de statut. Ce printemps semble marquer un tournant : en France comme dans le Puy-de-Dôme, l'électrique n'est plus marginal. Il devient un choix de plus en plus majoritaire, avec un coût d'usage qui fait pencher la balance.

pour les entreprises, la période pousse au passage à l'électrique. » Ce spécialiste reste prudent et sait très bien que la conjoncture pèse lourd : « les chiffres à la hausse peuvent aussi être trompeurs car la date butoir pour immatriculer les derniers véhicules bénéficiant du leasing social était au 31 mars. La hausse pourrait être moins importante au deuxième trimestre. »

**Une tendance qui reste encore fragile**

Ce début de basculement n'est donc pas exempt de fragilités. Les aides publiques ou les malus jouent encore un rôle essentiel. La stabilité des dispositifs risque donc d'être déterminante pour confirmer la tendance. Or, la stabilité, en ce moment...

En attendant, la voiture électrique apparaît de moins en moins comme un pari d'avenir. Dans le Puy-de-Dôme comme ailleurs, elle roule déjà allègrement sur l'autoroute du présent. Il reste encore du chemin pour accompagner cette transition. Pour qu'elle soit équilibrée, mieux partagée et donc inclusive. ●