

## Fin 2022, près de 20 véhicules légers neufs sur 100 étaient électriques ou hybrides rechargeables et plus de 80 000 points de recharge étaient ouverts au public : quelles perspectives pour 2023 ?

Le 05 Janvier 2023, à Paris

La mobilité électrique a pleinement pris son essor en 2022. Les chiffres sont éloquentes : 1 102 975 véhicules électriques et hybrides rechargeables légers en circulation en France, dont 346 865 immatriculés en 2022. Les véhicules électrifiés rechargeables légers neufs ont ainsi représenté, à l'année, près de 20 % du marché (18,3 % précisément, versus 15 % en 2021, 9,5 % en 2020 et 2,6 % en 2019). En parallèle, le nombre de points de recharge ouverts au public a largement augmenté : nous en annonçons, en janvier dernier, 53 667. Au 31 décembre 2022, la France comptait 82 107 points de recharge ouverts au public, soit une hausse de + 53 % en un an. 2023 promet ainsi de belles perspectives pour la mobilité électrique, avec la nécessité toutefois de garder à l'esprit, entre autres, deux leitmotivs : la qualité du réseau de recharge et le développement du marché de l'occasion.

### Mobilité électrique : les chiffres-clés de l'année 2022

#### **346 865 véhicules électriques et hybrides rechargeables légers neufs immatriculés en 2022**

- 346 865 véhicules électriques et hybrides rechargeables légers neufs immatriculés en 2022, dont 219 755 véhicules électriques (+ 26,1 % par rapport à 2021) et 127 110 (- 10,4 %) hybrides rechargeables (*sources : AAAData, Avere-France et Columbus Consulting*) ;
- 18,3 % de parts de marché à l'année (versus 15 % en 2021, 9,5 % en 2020 et 2,6 % en 2019). Ce sont les voitures électriques particulières qui ont le plus tiré leur épingle du jeu en s'accordant, sur le marché des voitures particulières donc, 13,1 % du marché ;
- 1 102 975 véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation en France (dont 690 093 modèles électriques et 412 882 modèles hybrides rechargeables). L'objectif du Contrat Stratégique de Filière, fixé à 1 000 000 de véhicules (600 000 électriques et 400 000 hybrides rechargeables) en circulation fin 2022, a été largement dépassé.

#### TOP 5 des véhicules électriques légers neufs les plus immatriculés en 2022 (particuliers et utilitaires) :

- Peugeot e-208, avec 20 408 immatriculations (dont 1 189 versions « utilitaires ») ;
- Dacia Spring, avec 18 379 immatriculations (dont 53 versions « utilitaires ») ;
- Tesla Model 3, avec 17 005 immatriculations ;
- Renault Mégane E-Tech 100 % électrique, avec 15 681 immatriculations (dont 101 versions

« utilitaires ») ;

- Fiat 500e, avec 15 186 immatriculations (dont 23 versions « utilitaires »).

#### TOP 5 des véhicules hybrides rechargeables légers neufs les plus immatriculés en 2022 (particuliers et utilitaires) :

- Peugeot 3008, avec 10 775 immatriculations (dont 46 versions « utilitaires »)

- Peugeot 308, avec 6 718 immatriculations (dont 63 versions « utilitaires »)

- Citroën C5 Aircross, avec 6 652 immatriculations (dont 16 versions « utilitaires »)

- Mercedes GLC, avec 5 555 immatriculations

- Hyundai Tucson, avec 4 786 immatriculations (dont 12 versions « utilitaires »)

#### **En 2023, les aides à l'acquisition évoluent**

Le décret modifiant les évolutions des aides à l'acquisition pour 2023 a été publié le 31 décembre 2022 au Journal Officiel. Il diminue de 1 000 euros le montant maximal du bonus écologique pour l'achat ou la location d'une voiture particulière électrique (le faisant ainsi passer de 6 000 à 5 000 euros). Les véhicules dont le prix est supérieur à 47 000 euros et / ou dont le poids excède 2,4 tonnes n'ont plus droit à aucun bonus écologique, tandis que les hybrides rechargeables sortent, comme prévu, du scope.

A l'inverse, la prime à la conversion (octroyée lors de la mise à la casse d'un véhicule Diesel antérieur à 2011 ou d'un véhicule à essence immatriculé avant 2006) voit son montant maximal augmenter de 1 000 euros (5 000 -> 6 000) pour l'achat ou la location d'une voiture particulière « peu polluante ». Les contraintes de prix (inférieur à 47 000 euros) et de poids (en-dessous des 2,4 tonnes) sont en revanche les mêmes que pour le bonus écologique. Toutes les informations (concernant aussi les véhicules utilitaires et les véhicules lourds) sont à retrouver sur le site [avere-france.org](http://avere-france.org).

#### **Quid des deux-roues motorisés électriques et des poids-lourds ?**

Outre les véhicules électriques et hybrides rechargeables légers neufs (particuliers et utilitaires), les autres formes de mobilité électrique ont également connu une poussée de leurs immatriculations en 2022, comme en attestent nos [baromètres mensuels](#). Les immatriculations de deux-roues motorisés électriques ont ainsi continué de croître : 32 330 modèles ont été mis à la route l'an passé, soit + 44 % par rapport à 2021.

De même, les immatriculations de camions électriques ont connu une belle montée en puissance ([les constructeurs se tournant d'ailleurs massivement vers l'électrique, qu'il soit à batteries ou à hydrogène](#)).

Les immatriculations de bus électriques, quant à elle, ont connu un très léger repli :

- Camions : 139 immatriculations (dont 3 véhicules à hydrogène), soit + 190 % versus 2021 ;

- Bus : 549 immatriculations, soit - 5 % versus 2021.

En tant que porte-parole de l'écosystème de la mobilité électrique, l'Avere-France a eu l'occasion, en fin d'année 2021, de publier un [guide dédié aux bus électriques](#). Plus récemment, l'association a sorti, conjointement avec le programme Advenir, une [étude \(réalisée par Columbus-Consulting\) portant sur les besoins en infrastructures de recharge des poids-lourds électriques d'ici à 2030](#).

## **82 107 points de recharge ouverts au public au 31 décembre 2022 : + 53 % en un an**

82 107 points de recharge ouverts au public en France au 31 décembre 2022 (*source : Gireve*), soit une hausse de leur nombre de + 53 % en un an. En ajoutant une estimation des points de recharge privés, la France dénombrait, en fin d'année dernière, environ 1 200 000 points de recharge (*source : Gireve et Enedis*).

« *L'objectif de 100 000 points de recharge (ouverts au public) fixé initialement par le Gouvernement à fin 2022 avait surtout pour ambition de donner un nouvel élan aux déploiements. En ce sens, c'est réussi : nous sommes passés en un an de 53 667 points de recharge ouverts au public à plus de 80 000. Ce sont ainsi plus de 25 000 points de recharge qui sont sortis de terre en un an, soit plus qu'entre 2016 et 2020 ! Autre comparaison pertinente : entre 4 et 5 000 points de recharge étaient installés, par an, entre 2014 et 2020, tandis qu'environ 50 000 points de recharge ont été mis en place entre 2021 et 2022. Mais il nous faut maintenir l'effort afin de répondre aux besoins des utilisateurs. [Nous estimons ainsi qu'en 2030 il faudra entre 330 et 480 000 points de recharge ouverts au publics pour les véhicules légers.](#)* » explique Clément Molizon, Délégué général de l'Avere-France.

2023 devra effectivement marquer la poursuite des efforts de l'Avere-France, de [ses plus de 230 adhérents](#) et des pouvoirs publics pour anticiper les besoins en matière de recharge, notamment (ce ne sont pas les seuls) sur les autoroutes et dans les copropriétés. L'homogénéité des infrastructures au niveau européen et la nécessité que l'AFIR soit en adéquation avec les ambitions de la réglementation CO2, apparaissent également comme primordiales.

### **Le programme Advenir, piloté par l'Avere-France, a aidé au financement de plus de 110 000 points de recharge depuis 2016**

Reconduit pour la troisième fois en décembre 2021, le [programme Advenir](#), piloté par l'Avere-France, s'engage depuis 6 ans à participer à l'accélération du déploiement de la recharge pour véhicules électriques. Le programme propose 12 primes à destination des immeubles collectifs, des entreprises, des collectivités et personnes publiques. Il a passé fin 2022 le cap des 110 000 points de recharge financés.

D'ici à fin 2025, l'objectif du programme est d'atteindre plus de 125 000 points de recharge financés supplémentaires et 50 000 personnes formées à la mobilité électrique dans le cadre du programme Advenir Formations, qui vise à sensibiliser grand-public, professionnels de l'immobilier et de l'automobile et élus et acteurs locaux. Fin 2022, 25 000 personnes avaient déjà été formées.

## **La qualité du réseau de recharge et l'accessibilité du véhicule électrique : les deux grands leitmotifs de la mobilité électrique en 2023**

### **La qualité du réseau de recharge**

Au-delà de la quantité, le bon fonctionnement et la disponibilité des points de recharge sont indispensables pour les utilisateurs. C'est pourquoi l'Avere-France et le Ministère de la Transition énergétique intègrent dorénavant, dans leur [baromètre mensuel](#), des données sur l'usage des points de recharge, fournies par Gireve. Ainsi, au mois de novembre 2022, un point de recharge (toute puissance confondue) était en moyenne disponible 84 % du temps, autrement dit en fonctionnement.

Un point de recharge est, à l'inverse, considéré comme indisponible s'il est en maintenance ou hors d'usage.

*« Le passage massif à l'électromobilité sera notamment conditionné par la qualité du réseau de recharge et la facilité qu'auront les utilisateurs à brancher leurs véhicules électriques. L'autre « condition » sera le développement du marché de l'occasion. Nous rappellerons à ce sujet que pour un véhicule électrique roulant 20 000 km par an, la batterie peut durer entre 10 et 15 ans, soit au-delà de la durée de vie moyenne d'un véhicule »* assure Clément Molizon, Délégué général de l'Avere-France.

## **Rendre le véhicule électrique plus accessible**

Plus le nombre de modèles électriques immatriculés augmente, et plus ces modèles permettent « d'alimenter » le marché de l'occasion, essentiel pour que davantage de particuliers accèdent à la mobilité électrique. Les entreprises, à travers leurs flottes, jouent d'ailleurs un rôle majeur dans ce développement – c'est pourquoi l'Avere-France a récemment sorti un guide intitulé « [Comment électrifier sa flotte de véhicules](#) ». 2023 devrait être le point de départ d'une nouvelle dynamique, avec un décalage de 3 ans par rapport au marché du neuf et malgré les tensions d'approvisionnement qui perturbent, justement, le marché du neuf.

Outre le développement du marché de l'occasion, et en attendant que les prix à l'achat des véhicules électriques ne baissent (fait qui sera notamment permis par la baisse des coûts des batteries et la mise en place de chaînes de production dédiées aux véhicules électriques), il est essentiel que l'Etat maintienne un haut niveau de soutien. Des aides d'autant plus importantes compte-tenu du fort développement des ZFE-m (Zones à Faibles Emissions mobilités). Il est, à ce sujet, absolument nécessaire de renforcer la pédagogie et l'information sur l'intérêt de ce dispositif, comme l'Avere-France le rappelait, début 2022, dans sa [note de position](#) dans le cadre des élections présidentielles.

## **L'innovation au cœur de la stratégie de développement de l'Avere-France**

En tant qu'association nationale pour le développement de la mobilité électrique, l'Avere-France rassemble l'ensemble de l'écosystème, divers acteurs (constructeurs de véhicules, fabricants de bornes de recharge, installateurs, énergéticiens, collectivités locales...) qui préparent d'ores et déjà l'avenir de l'électromobilité. En effet, l'année 2023 sera marquée par des temps forts sur la prospective en matière de décarbonation des transports : feuilles de route automobile et poids-lourds vont ainsi être finalisées en début d'année. L'Avere-France a d'ailleurs été copilote d'un groupe de travail à ce sujet.

En parallèle, la stratégie française Energie Climat, à laquelle l'Avere-France participe, devrait voir le jour durant l'été 2023. C'est pourquoi l'association développera ses réflexions avec ses adhérents sur la décarbonation, mais aussi sur le maillage de la recharge publique et privée (tarifs de la recharge, recharge en copropriété...) et sur les innovations pour la ville de demain (*smartcharging*, recharge par induction...).

## **La formation des professionnels de la mobilité électrique et l'information du grand-public, aussi nécessaires**

Engager des travaux sur les besoins en personnel et en compétences, notamment en matière de recharge des véhicules électriques pour les années à venir sera aussi primordial. Effectivement, au regard de l'accroissement du nombre de véhicules électriques en circulation et des directives nationales et européennes, il faudra accompagner les sujets de conversion et de reconversion de la filière automobile, tout en continuant d'en (re)travailler l'attrait.

La croissance des volumes des véhicules électriques et le démarrage de l'offre sur le marché de l'occasion ne se feront qu'en allant au-devant des acheteurs potentiels pour clarifier les impacts du « VE » sur le climat, démystifier les aspects liés à la batterie, et répondre aux craintes sur l'autonomie et la recharge. L'Avere-France s'attache à mettre en place les actions et les outils nécessaires tant à travers, par exemple, le site pédagogique [je-roule-en-electrique.fr](http://je-roule-en-electrique.fr) que par la participation à des évènements grand-public.

**A propos de l'Avere-France**

*L'Avere-France est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Créée en 1978 pour représenter l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif, elle a pour objectif de faire la promotion de l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Elle rassemble aujourd'hui plus de 230 adhérents.*

**CONTACT PRESSE**

Martin Kolle : [martin.kolle@lobbycom.fr](mailto:martin.kolle@lobbycom.fr) / 06 89 70 17 51