

Note de synthèse sur les indicateurs d'attractivité du véhicule électrique en France



En présentant les axes de la planification écologique pour atteindre la neutralité carbone en 2050, le 25 septembre 2023, le Président de la République s'est engagé à bâtir une « écologie accessible et juste qui ne laisse personne sans solution ». Dans cette démarche, la voiture électrique a été identifiée comme l'un des principaux moyens de décarboner le secteur des transports. La mesure phare, le leasing social permettant aux ménages les plus modestes d'acquérir une voiture électrique neuve à 100 euros par mois, s'accompagne de mesures plus contraignantes¹ à l'encontre des autres motorisations avec un objectif clair : encourager un nombre croissant de citoyens français à opérer la transition vers la voiture électrique.

Il est vrai que l'objectif fixé en 2050 d'avoir un parc automobile neutre en carbone pourrait sembler encore loin quand seul 1,5% des 41 millions de voitures particulières est électrique au 1er janvier 2023. D'après les données analysées par AAA DATA, une dynamique positive émerge caractérisée par une demande croissante et une offre de voitures électriques qui s'étoffe.

La confiance des Français dans l'électrique est en hausse depuis 2021.

- **L'augmentation du nombre de voitures électriques achetées directement par des particuliers est constante.** Entre 2020 et 2022, le taux de croissance annuel moyen est de 35% pour le marché de l'électrique dû probablement à la prolongation des politiques menées en France depuis 2019².
- **Les sociétés privilégient l'électrique aux dépens des autres motorisations pour se constituer une flotte « verte »³.**
- **Des signaux illustrent la hausse de la demande sur le marché de l'occasion :**
 - Le taux de rotation des voitures électriques s'accélère sur ce marché. Les voitures immatriculées en 2017, se revendent, en moyenne, en moins de 60 jours en 2023.
 - Les voitures électriques restent de moins en moins de temps dans les stocks des professionnels de l'occasion. De 140 jours pour une voiture achetée par un professionnel en 2017, le temps de revente descend à 70 jours pour une voiture achetée en 2022 (80 jours pour une voiture thermique de la même année).

¹ Intégrées dans le projet de loi de Finances pour 2024, les propositions incluent des critères d'éligibilité plus stricts pour obtenir le bonus écologique, un renforcement des pénalités à l'achat de la voiture traditionnelle et une augmentation de la TVS utilisant d'autres types de motorisations.

² Les incitations fiscales (bonus écologique, prime à la conversion), les restrictions de circulation strictes (Zones à faibles émissions Mobilité) fixées par la loi d'Orientation des Mobilités (2019) et la loi Climat et Résilience (2021)

³ Elles s'engagent à respecter les quotas de verdissement des flottes automobiles fixés par la loi d'Orientation des mobilités (pour les entreprises de plus 100 véhicules, PTAC <3,5 T). Fixé à 10% au 1er janvier 2022, le quota sera de 20% au 01/01/2024 avec un objectif de 70% en 2030.

Attention, cependant à l'évolution du marché de l'occasion du véhicule électrique. Bien qu'il soit dynamique en 2023, il est fort probable que la voiture électrique de seconde main reste encore à des prix difficilement accessibles au plus grand nombre dans les prochaines années.

➤ Les entreprises qui alimentent historiquement le marché de l'occasion, y sont moins présentes. Elles gardent en service plus longtemps leurs voitures électriques et privilégient l'achat direct d'un véhicule électrique au leasing. Ce sont autant de voitures électriques qui ne se retrouveront pas sur le marché d'occasion d'ici 3 à 4 ans, faute de contrat de leasing arrivant à échéance.

➤ Les propriétaires de voiture électrique adoptent le même comportement que les propriétaires de voiture thermique ; ils les gardent plus longtemps confirmant la tendance actuelle⁴.

➤ La crise sanitaire et ses conséquences sur la production automobile ont créé un trou d'air sur le marché de l'occasion. De 2020 à 2022, le nombre de voitures électriques immatriculées était bien en deçà de la demande actuelle.

⁴ La durée de possession moyenne d'un véhicule entre 2018 et 2022 : 7,1 ans pour un véhicule de première main et 4,9 ans pour un véhicule d'occasion (AAA DATA, septembre 2023)

⚡ Les constructeurs encouragent le passage à l'électrique en diversifiant l'offre.

- **Le leasing, mis à la disposition des Français pour soutenir l'acquisition et atténuer le coût d'achat relativement élevé**, se popularise chez les particuliers. Le recours au leasing est en croissance d'année en année : en 2023, 55% des voitures électriques acquises par des particuliers l'ont été en leasing contre 51% des voitures thermiques et hybrides non rechargeables.
- **L'écart du prix du neuf⁵ se réduit progressivement entre les voitures électriques et thermiques.** Malgré l'augmentation des prix des voitures (toutes motorisations confondues) constatée au 1er semestre 2023 (AAA DATA, août 2023), ces quatre segments sont les seuls à avoir bénéficié d'une baisse significative des prix des voitures électriques, allant de 3 000 à 8 000 euros en moyenne. Paradoxalement, l'écart reste plus significatif sur le segment B (small cars), le segment le plus populaire en France : 14 000 € en moyenne.
- **Une couverture quasiment totale des segments du marché, avec la présence de voitures électriques dans la majorité d'entre eux.** La polyvalence des voitures des segments C et au-dessus est réelle, celle des segments B et B-SUV reste encore à compléter.
- **Les voitures électriques gagnent du terrain chez les Français confirmant la tendance amorcée depuis 2021.** La part des voitures électriques acquises par des particuliers en 2023 est supérieure à celle de 2022 sur les segments A, C, D et D-SUV. L'achat de la voiture électrique est intrinsèquement lié au bonus écologique. En 2023, la part des voitures électriques acquises par des particuliers est supérieure à celle de 2022 sur plusieurs modèles affichés sous la barre de 47 000€, le seuil fixé pour obtenir le bonus écologique. Enfin, le lieu d'habitation ne diffère en rien dans ce choix vers l'électrique : la voiture électrique n'a plus la préférence d'une typologie citadine-urbaine et pénètre le milieu rural.

➤ Expertise AVERE

« La polyvalence d'un véhicule est une notion subjective, dépendant des besoins individuels de chaque conducteur ; elle est difficile à appréhender. Si on la définit par, d'une part, la capacité de répondre aux besoins des trajets quotidiens, couvrant des distances allant de 30 à 100 km, et d'autre part de réaliser des déplacements plus longs, tels que les voyages en famille dans un temps comparable aux performances actuelles des véhicules électriques (en y intégrant des temps de pause de 15 à 20 minutes toutes les 2-3 heures ainsi que recommandés par la sécurité routière et affichés sur le tableau de bord des véhicules), les véhicules électriques des segments C et au-dessus offrent tous cette prestation, le temps de pause servant à charger la batterie. S'agissant des segments B et B-SUV, l'évolution est notable mais pas encore complète. Les annonces des constructeurs en matière de consommation/capacité de batterie/vitesse de recharge réelle de leurs futurs modèles laissent imaginer que ce sera réalisé dans les prochaines années. »

⁵ Prix catalogue sans remise sans bonus

⁶ AAADATA, Août 2023

La dynamique est enclenchée : l'attrait pour la voiture électrique à un prix « raisonnable » se confirme en 2023.

La rapidité des ventes de voitures électriques sur le marché de l'occasion, l'achat vers des modèles affichés sous la barre des 47000€ pour obtenir le bonus écologique en sont des indices flagrants. Jusqu'à quand cette dynamique va-t-elle persister ? La question mérite d'être posée à mesure que la demande de voitures électriques prend forme.

- Si cette demande semble pour le moment soutenue par le maintien du bonus écologique, elle pourrait être mise à l'épreuve face à la nouvelle version du bonus écologique en 2024⁷.
- Le manque de voitures électriques pourrait s'accroître sur le marché de l'occasion quand les entreprises qui sont les principales contributrices de ce marché, achètent moins de voitures électriques comparés aux particuliers et les gardent plus longtemps comme les particuliers.
- L'offre pourrait être renforcée avec des prix plus compétitifs et une plus grande polyvalence d'usage sur le segment B, le segment le plus populaire en France. Alors que 30,3% des voitures acquises en 2022 en France étaient des voitures du segment B, le taux de pénétration de l'électrique sur ce segment n'était que de 3%.

La voiture électrique se démocratise au fur et à mesure que l'offre de modèles s'étoffe sur chacun des segments automobiles. Cependant, le différentiel de prix entre électrique et thermique demeure un obstacle. L'offre de leasing social proposée par le gouvernement sera-t-elle suffisante pour mettre un coup d'accélérateur ? L'enjeu est de taille, ne pas aggraver les fractures sociales, faire de la mobilité un objet de crise.

⁷ Nouveau conditionnement de l'éligibilité au bonus écologique : l'atteinte d'un score environnemental du véhicule via le décret n° 2023-886 du 19/09/2023 (JO du 20) et son arrêté (JO du 20)