

## LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

En 2024, les ventes de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur repli (-27,2 %) et ne représentent plus que 7 % du total. Cette part, qui avait atteint un pic de 73 % en 2012, a donc été divisée par dix en moins de quinze ans. Par ailleurs, les ventes de voitures à essence, qui avaient légèrement rebondi en 2023, ont baissé de 20 % en 2024. Elles ne représentent plus qu'un tiers des immatriculations, contre 40 % l'an dernier.

Pour la première fois depuis leur apparition sur le marché, les voitures électriques ont vu leurs ventes reculer en 2024 (-2,6 % et 290 614 unités) en raison d'un contexte économique défavorable à l'ensemble du marché, mais aussi d'une méfiance vis-à-vis de l'électrique qui perdure malgré le développement du réseau de recharge et de l'offre de véhicules. Le coût

toujours élevé des voitures électriques, conjugué à la baisse des aides publiques, découragent les potentiels acheteurs. Par ailleurs, concernant la recharge, la peur de la panne et l'incertitude sur l'évolution des prix de l'électricité, constituent toujours des freins à l'achat.

Les voitures à motorisations hybrides profitent de cette tendance et, même si elles ne bénéficient plus d'aucune aide depuis 2022, elles continuent de gagner des parts de marché en s'octroyant 43 % des ventes, en hausse de 23,5 % par rapport à 2023. Les hybrides non rechargeables, en hausse de 36,2 % en 2024, dominent le marché et représentent désormais 80 % des hybrides vendues. Les motorisations hybrides rechargeables, après un rebond en 2023, baissent de 10,2 % et perdent 0,7 point de part de marché (8,5 % du total).

Au niveau du parc, au 31 décembre 2024, les motorisations à énergies alternatives représentent 10,4 % du total, dont 2,9 % pour les voitures électriques. Le diesel poursuit sa baisse régulière (48 % du total), tandis que le parc des voitures essence, même s'il croît en volume depuis 2015, recule en part de marché mais à un rythme de plus en plus faible. La transformation du parc reste très lente avec un parc de voitures diesel qui représente toujours près de la moitié du total, contre moins de 10 % dans les immatriculations neuves. De même pour les voitures électriques, si elles représentent 17 % des immatriculations neuves, elles ne représentent encore que 2,9 % du parc.

# 43 %

**Part des voitures particulières neuves hybrides immatriculées en France en 2024**

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE	2000	2015	2019	2020	2022	2023	2024	Variation 2024/2023 en %
<b>IMMATRICULATIONS</b>								
<b>Essence (1)</b>								
En unités	-	741 215	1 290 560	791 559	627 785	709 528	567 561	-20,0
En % des immatriculations totales	51%	39%	58%	48%	41%	40%	33%	-7,0 points
<b>Diesel</b>								
En unités	1 046 485	1 097 124	755 583	504 178	239 105	171 728	124 952	-27,2
En % des immatriculations totales	49%	57%	34%	31%	16%	10%	7%	-2,4 points
<b>Électrique</b>								
En unités	-	17 268	42 764	110 917	202 929	298 219	290 614	-2,6
En % des immatriculations totales	-	0,9%	2%	7%	13%	17%	17%	+0,1 point
<b>Hybride</b>								
En unités	-	61 619	125 372	243 464	459 216	595 252	735 289	+23,5
En % des immatriculations totales	-	3,2%	6%	15%	30%	34%	43%	+9,2 points
<b>dont non rechargeables</b>								
En unités	-	56 030	106 780	168 872	332 669	432 302	588 897	+36,2
En % des immatriculations totales	-	2,9%	5%	10%	22%	24%	34%	+9,9 points
<b>dont rechargeables</b>								
En unités	-	5 589	18 592	74 592	126 547	162 950	146 392	-10,2
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,8%	5%	8%	9,2%	8,5%	-0,7 point
Immatriculations totales	-	1 917 226	2 214 279	1 650 118	1 529 035	1 774 727	1 718 416	-3,2
<b>PARC AU 31 DÉCEMBRE</b>								
<b>Essence</b>								
En milliers d'unités	18 080	13 192	15 106	15 396	15 997	16 319	16 407	+0,5
En % du parc total	64%	35%	39%	40%	41%	41%	41%	-0,2 point
<b>Diesel</b>								
En milliers d'unités	9 980	23 718	22 611	22 024	20 665	19 885	19 201	-3,4
En % du parc total	36%	64%	59%	57%	53%	51%	48%	-2,2 points
<b>Électrique</b>								
En milliers d'unités	-	42	141	245	596	868	1 134	+30,6
En % du parc total	-	0,1%	0,4%	0,6%	1,5%	2,2%	2,9%	0,6 point
<b>Hybride</b>								
En milliers d'unités	-	212	565	805	1 715	2 286	2 998	+31,1
En % du parc total	-	0,6%	1,5%	2,1%	4,4%	5,8%	7,5%	1,7 point
<b>dont non rechargeables</b>								
En milliers d'unités	-	176	480	647	1 290	1 709	2 287	+33,8
En % du parc total	-	0,5%	1,3%	1,7%	3,3%	4,3%	5,8%	1,4 point
<b>dont rechargeables</b>								
En milliers d'unités	-	36	85	158	425	577	711	+23,3
En % du parc total	-	0,1%	0,2%	0,4%	1,1%	1,5%	1,8%	0,3 point
<b>Parc total</b>	<b>28 060</b>	<b>37 165</b>	<b>38 424</b>	<b>38 470</b>	<b>38 973</b>	<b>39 358</b>	<b>39 739</b>	<b>+1,0</b>

(1) Y compris superéthanol et essence/GPL.

Sources : CCFA, MTE/SDES (ministère de la Transition écologique)

En 2024, la France reste à la troisième place du marché européen pour le nombre de voitures diesel vendues, avec 124 952 immatriculations, derrière l'Allemagne (483 261 unités) et l'Italie (215 294 unités). La motorisation diesel ne représente plus que 10 % des achats des « non particuliers » en 2024, contre 23 % en 2022. Chez les particuliers, le diesel est désormais marginal avec 4 % des ventes. L'essence est toujours en tête chez les particuliers avec 35 % des ventes, mais est rattrapée par l'hybride non rechargeable (34,6 % des ventes), et même dépassée si on ajoute l'hybride rechargeable (3,6 % des ventes). Chez les clients « non particuliers », l'hybride non rechargeable est désormais

en tête des ventes devant l'essence (31 %), avec 34 % de part de marché. Les hybrides rechargeables sont également davantage plébiscités que sur le marché des particuliers avec 12,8 % des ventes.

Au total, il s'est vendu 735 289 voitures particulières neuves hybrides en 2024, plaçant désormais la France en troisième position sur ce marché, derrière l'Allemagne (947 398), le Royaume-Uni (857 151), mais devant l'Italie (675 457). Avec une croissance de 23 % en 2024, la France est un des grands pays européens dans lequel les hybrides ont le plus progressé.

Au niveau du parc en France, 48 % des voitures en circulation au 31 décembre 2024 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de 16 points depuis le point haut de 2015 et de 2,2 points en un an. La part des voitures essence dans le parc était en croissance depuis 2015, mais se stabilise à 41 % du total depuis 2020. Les voitures à énergies alternatives représentent, quant à elles, 10,4 % du parc total. La part des voitures électriques s'élève à 2,9 % (+0,6 point en un an), celle des voitures hybrides non rechargeables à 5,8 % (+1,4 point) et celle des voitures hybrides rechargeables à 1,8 % (+0,3 point).

## LES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES

En 2024, les immatriculations de voitures particulières électriques ont reculé pour la première fois depuis l'émergence de cette motorisation au début des années 2010. Sur un marché en baisse de 3,2 %, le marché des voitures électriques recule de 2,6 % à 290 614 unités. La part de marché de ces véhicules stagne à 16,9 %, alors que la France figure parmi les pays en dessous des 20 % requis au minimum pour atteindre les objectifs CO<sub>2</sub> européens des constructeurs en 2025.

En France, l'État a continué de soutenir le développement de l'électromobilité à travers le versement du bonus automobile et de la prime à la conversion, mais les montants et les conditions d'attribution ont été revus à la baisse. Si le montant maximal du bonus pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence en dessous de 15 400 euros reste à 7 000 euros, les autres tranches de revenu ont vu leur montant abaissé de 1 000 euros,

passant de 5 000 euros à 4 000 euros. Les critères d'éligibilité liés à la masse (moins de 2,4 tonnes) et au coût d'acquisition du véhicule (moins de 47 000 € TTC) restent des conditions nécessaires pour pouvoir bénéficier du bonus écologique, mais l'atteinte d'un score environnemental minimum vient s'ajouter à ces conditions. Ce « score environnemental » repose sur le calcul de l'empreinte carbone du véhicule, de sa production, de son acheminement depuis son site de fabrication jusqu'à son site de distribution en France. Il vise à soutenir uniquement les véhicules produits au plus près du marché français, c'est-à-dire principalement en Europe. Enfin, les personnes morales qui achètent une voiture particulière neuve ne bénéficient plus du bonus de 3 000 euros octroyé en 2023.

Néanmoins, en 2024, le gouvernement a mis

en place un « leasing social » qui a permis de financer l'acquisition d'environ 50 000 voitures électriques par des ménages modestes. Cette offre de location longue durée réservée aux ménages avec un revenu de référence inférieur à 16 300 euros leur permettait de disposer d'une voiture électrique à partir de 100 euros par mois (jusqu'à 200 euros) parmi une sélection de modèles respectant certains critères (prix, éco-score). Le dispositif lancé en janvier 2024 a été suspendu en février en raison de son succès et doit être reconduit en 2025.

Au niveau des infrastructures de recharge, leur déploiement sur le territoire français se poursuit et on compte 154 694 points de recharge ouverts au public fin 2024. Le programme Advenir à destination des immeubles collectifs, des entreprises et collectivités a déjà financé plus de 150 000 points de recharge.

# 23 %

**Part de marché des immatriculations de voitures électriques sur le marché des particuliers en 2024**

### ► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES DE VOITURES ÉLECTRIQUES LES PLUS VENDUS EN 2024

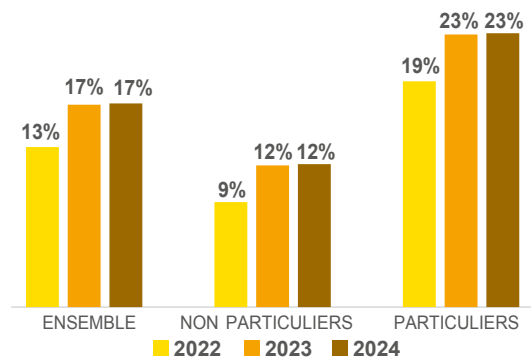
RANG	MARQUE	MODÈLE	VOLUME	%
1	TESLA	MODEL Y	28 577	9,8%
2	PEUGEOT	208 II	23 602	8,1%
3	RENAULT	MEGANE-E	16 800	5,8%
4	FIAT	500	14 695	5,1%
5	TESLA	MODEL 3	11 617	4,0%
6	RENAULT	TWINGO III	11 299	3,9%
7	RENAULT	RENAULT 5	9 973	3,4%
8	RENAULT	SCENIC V	8 953	3,1%
9	PEUGEOT	2008 II	8 944	3,1%
10	B.M.W.	IX1	8 940	3,1%

Source : CCFA

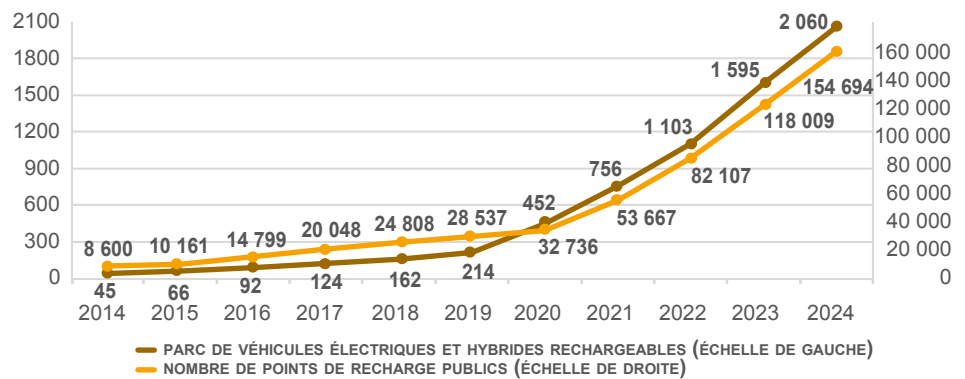
Au 31 décembre 2024, la France comptait 154 694 points de recharge ouverts au public pour 2 039 758 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit 1 pour 13 véhicules d'après les chiffres de l'AVERE. Le nombre de points de recharge, qui sont répartis sur 48 247 stations sur tout le territoire, a augmenté de 31% en 2024, mais cela reste insuffisant au regard des besoins. Une étude de l'AVERE réalisée en 2023 a évalué le besoin en recharge publique jusqu'en 2035 à une fourchette comprise entre 300 000 et 400 000 points de recharge pour plus de 12 millions de véhicules.

Même si 90 % des utilisateurs de véhicules électriques se rechargent à domicile ou sur leur lieu de travail, la présence de points de recharge sur le territoire reste insuffisante. Selon l'enquête Parc Auto, 33 % des actifs interrogés disposent d'une borne de recharge sur leur lieu de travail fin 2024 (contre 12 % fin 2021). Un quart des personnes interrogées disposent également d'une borne à leur domicile ou à proximité. Enfin, 43 % des personnes trouvent des bornes sur

### PART DE MARCHÉ DES VOITURES 100 % ÉLECTRIQUES PAR CATÉGORIE D'ACHETEURS



### ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES ET DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE EN FRANCE



Source : AVERE

leurs trajets habituels, un chiffre en hausse de 10 points par rapport à l'an dernier. En ce qui concerne les utilisateurs de véhicules 100 % électrique, 84 % ont un point de recharge à leur domicile et 53 % sur leur lieu de travail ou à proximité. Sur autoroutes, 100 % des aires de service des autoroutes concédées étaient déjà équipées en recharge rapide en 2023. Le nombre de points de recharge continue de se développer en 2024.

Côté offre, le nombre de modèles proposés s'étoffe encore en 2024. Sur le seul segment des voitures particulières, plus de 150 modèles différents ont été immatriculés en 2024, dont plus de 40 pour les seuls groupes Renault et Stellantis. Parmi les dix modèles les plus vendus en France en 2024, sept modèles proviennent des groupes Renault ou Stellantis. La Peugeot 208 concentre 8 % des volumes de véhicules 100 % électriques vendus. La Megane de Renault et la Fiat 500 sont à la troisième et quatrième place, avec respectivement 5,8 % et 5,1 % de part de marché. Enfin, les Twingo, Renault 5 et Scenic de Renault ainsi que la 2008 de Peugeot sont aussi dans le top dix.

Côté demande, le marché de la voiture électrique reste en 2024 principalement alimenté par la demande des particuliers, qui représentent 62 % des acheteurs. La demande des clients non particuliers n'absorbe donc que 38 % des ventes électriques totales, contre 54 % sur l'ensemble du marché. Les profils d'usage (gros rouleurs davantage diesel, loueurs de véhicules), la faible maturité du marché électrique d'occasion et le manque de visibilité du cadre fiscal constituent des facteurs qui ralentissent le verdissement des flottes. En outre, le bonus à l'achat d'une voiture particulière pour les entreprises a été supprimé début 2024. En 2024, la part de l'électrique dans les immatriculations des non particuliers stagne à 12 %, contre 23 % pour les particuliers. Les objectifs d'électrification des flottes fixés dans la loi d'orientation des mobilités en 2019 semblent insuffisants pour stimuler le marché. Ceci donne lieu en fin d'année 2024 à l'ouverture de nouvelles discussions et d'une proposition législative pour introduire des sanctions pour les entreprises qui ne respectent pas ces objectifs.