

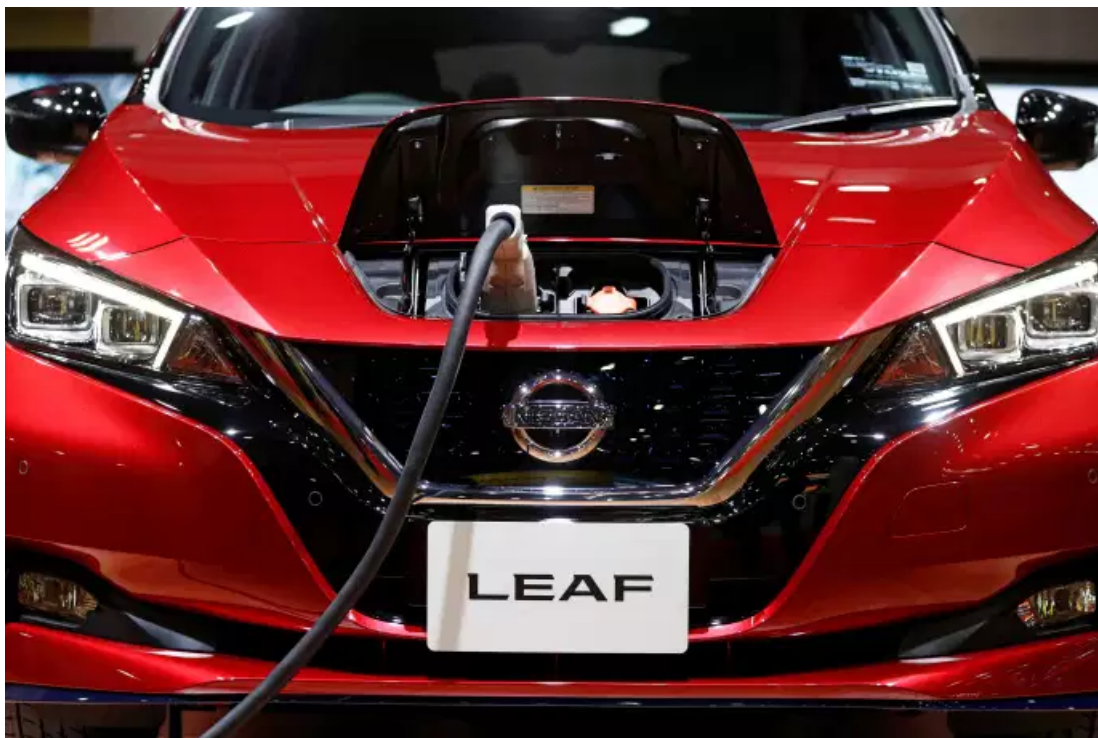
ÉCONOMIE • INDUSTRIE AUTOMOBILE

La France se convertit rapidement à la voiture électrique

Entre 2019 et 2020, la part de marché des véhicules zéro émission a bondi de 242 % dans le pays.

Par Eric Béziat • Publié le 14 mars 2020 à 10h00 - Mis à jour le 15 mars 2020 à 05h26

Article réservé aux abonnés



La Leaf, modèle électrique de Nissan, est présentée au salon de l'automobile de Tokyo, en octobre 2019. EDGAR SU / REUTERS

Appelons-les Bernard et Gabrielle. Ils ont la cinquantaine, sont cadres, habitent dans une métropole française. Et ils ont franchi la frontière de la voiture électrique ce mois de février. Ils avaient beaucoup hésité pourtant, ayant jusqu'ici toujours acheté essence ou diesel. Finalement, l'autonomie de presque 400 kilomètres et la possibilité de disposer d'une voiture thermique pour les vacances d'été les ont décidés.

Comme Bernard et Gabrielle, ils sont 10 300 foyers français à avoir opté pour une voiture électrique entre le 1^{er} janvier et le 12 mars 2020 – selon les données fournies au *Monde* par Autoways, société indépendante disposant d'une licence d'accès au Système d'immatriculation des véhicules (SIV) du ministère de l'intérieur. Le chiffre monte même à 12 000 si on y ajoute les ménages qui ont acquis une voiture hybride rechargeable.

Lire aussi | [Raz de marée de voitures électriques d'ici à 2025 en Europe](#)

C'est un record sur la période et c'est, surtout, le signe que la voiture électrique fait un bond historique en France, atteignant une part de marché de 7 % sur les deux premiers mois de 2020, contre 1,8 % si on compare avec la même période de 2019. A presque mi-mars, ce sont au total 24 000 nouveaux véhicules zéro émission de CO₂ qui ont été immatriculés dans le pays en 2020, soit une hausse de 242 % par rapport à début 2019. Avec de tels niveaux, l'Hexagone est l'un des lieux au monde où l'on achète le plus d'électrique. Un laboratoire des nouvelles mobilités.

Ventes tactiques et embrouillamini fiscal

En réalité, plusieurs phénomènes se sont cumulés pour gonfler les chiffres de ce début d'année. D'abord, les constructeurs ont retardé en 2020 les immatriculations des véhicules électriques vendus fin 2019. Les industriels, obnubilés par la nécessité de réduire leurs émissions de CO₂ cette année afin de remplir les exigences réglementaires européennes et d'échapper à de fortes amendes, cherchent par tous les moyens à maximiser le nombre de modèles tout-électrique vendus, ce qui permet de faire baisser radicalement le taux de dioxyde de carbone.

Dans la même logique, les ventes dites tactiques (des véhicules vendus par les constructeurs à leur propre réseau) atteignent des niveaux très élevés, soit un tiers des immatriculations totales. Par ailleurs, un embrouillamini fiscal concernant les ventes aux sociétés (la division par deux en 2020 du bonus écologique de 6 000 euros pour l'achat d'une voiture électrique n'est pas applicable en début d'année) a fini de fausser le marché.

Mais ce serait caricatural de réduire le boom électrique à ces perturbations commerciales. Dans l'électrique, les « vraies » ventes aux « vrais » particuliers sont identiques à celles de l'ensemble du marché automobile (soit 38 % à fin février). En à peine deux mois, ce sont bien 6 800 foyers de plus qu'en 2019 qui ont souhaité acquérir une voiture propulsée uniquement par une batterie. Malgré les contraintes. Malgré le prix. « *Oui, il y a eu des ventes tactiques en janvier*, confirme Gilles Normand, le directeur de la division véhicules électriques chez Renault. *Mais le phénomène est désormais derrière nous.* »

Renault talonné par ses concurrents

Il faut dire que l'offre électrique a fini par s'étoffer et commence à séduire. PSA, en particulier, qui ne produisait aucune voiture rechargeable digne de ce nom il y a encore quelques mois, a réussi l'exploit de devenir numéro deux des ventes en France par modèle, avec la Peugeot e-208. Et le constructeur place la DS3 Crossback électrique au quatrième rang de ce palmarès. La Model 3 de Tesla, malgré une réduction du bonus écologique pour cause de tarif trop élevé, se hisse sur la troisième marche du podium. Le groupe coréen Hyundai-Kia, grâce à un éventail très large de véhicules électriques ou électrifiés, réussit également une belle percée.

Lire aussi | [L'Europe déploie son « Electric Armada » face à Tesla](#)

Quant à Renault, pionnier du genre avec son partenaire Nissan, s'il continue à jouer les premiers rôles avec sa Zoe (renouvelée en 2019), il est désormais talonné par ses rivaux. La marque au losange a, du coup, lancé une nouvelle offensive électrique dans le but de retrouver l'avance prise il y a plus de dix ans. Le groupe de Boulogne-Billancourt sort ainsi deux nouveaux modèles dans les mois qui viennent sur le segment de la toute petite citadine : la Twingo ZE et la future Dacia Spring, présentée comme la voiture électrique la moins chère d'Europe (16 000 euros), issue de la petite K-ZE lancée en Chine l'an dernier.

Le Losange, qui était absent de l'hybride et de l'hybride rechargeable, s'y met aussi, en équipant, dès la fin du printemps, ses best-sellers Clio, Captur et Mégane de sa technologie maison e-Tech, inspirée des moteurs Renault hybrides de Formule 1. Le constructeur français a également présenté, ces jours-ci, un concept de SUV électrique baptisé Morphoz, préfigurant la future voiture électrique bâtie sur une plate-forme industrielle commune avec Nissan.

Lire aussi | [PSA et Renault : deux hybrides, deux ambiances](#)

Eric Béziat