



Acquérir une voiture électrique : pas seulement une question de revenus

FÉVRIER 2024

En France, les voitures électriques représentent 13,1 % des achats de voitures neuves en 2022. Ce marché en hausse est désormais principalement porté par les particuliers et représente 18,3 % de leurs acquisitions. La proportion de l'électrique dans les achats de voitures neuves augmente avec les revenus des ménages. Toutefois, les acquéreurs les plus jeunes sont plus enclins à se tourner vers l'électrique : les 25-40 ans choisissent cette motorisation dans 27,1 % des cas contre 9,5 % pour les 65 ans et plus. D'autres facteurs interviennent dans le choix d'un véhicule électrique : la composition du ménage, le lieu de vie ou encore le nombre de voitures déjà détenues.

Les achats de voitures neuves ont fortement baissé en France entre 2019 et 2022 (- 30,2 %), en l'absence de rebond en 2021 après la chute observée pendant la crise sanitaire. En 2022, 1 577 000 voitures neuves ont été immatriculées, correspondant au niveau le plus bas de la décennie. Sur la même période, les achats de voitures électriques neuves ont presque quintuplé, passant de 44 000 unités en 2019 à 207 000 en 2022.

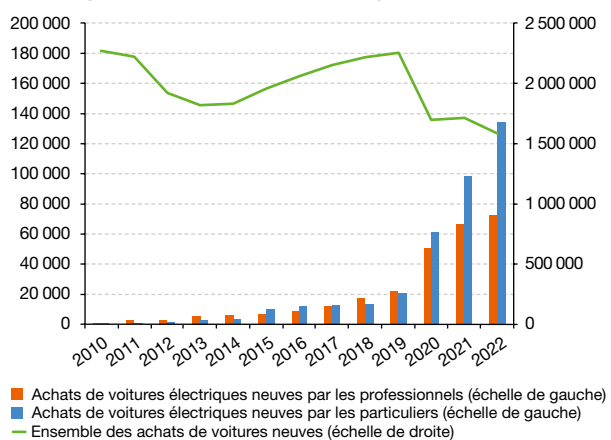
UN MARCHÉ DE VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES EN HAUSSE ET Désormais PORTÉ PAR LES PARTICULIERS

Si le marché de l'électrique a d'abord été porté par les entreprises, les particuliers représentent depuis 2020 la majorité des acquéreurs de voitures électriques neuves (graphique 1). Ainsi, en 2022, 64,8 % des acheteurs de voitures électriques neuves sont des particuliers. Parmi les achats de voitures neuves des particuliers, la part des voitures électriques est passée de 2 % en 2019 à 18,3 % en 2022.

LES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES SONT PLUS SOUVENT CHOISIES PAR LES HAUTS REVENUS

Le prix constitue un frein au passage à la voiture électrique, qui reste plus chère à l'achat que son équivalent thermique.

Graphique 1 : immatriculations de voitures neuves électriques selon le statut de l'acquéreur



Source : SDES, RSVERO

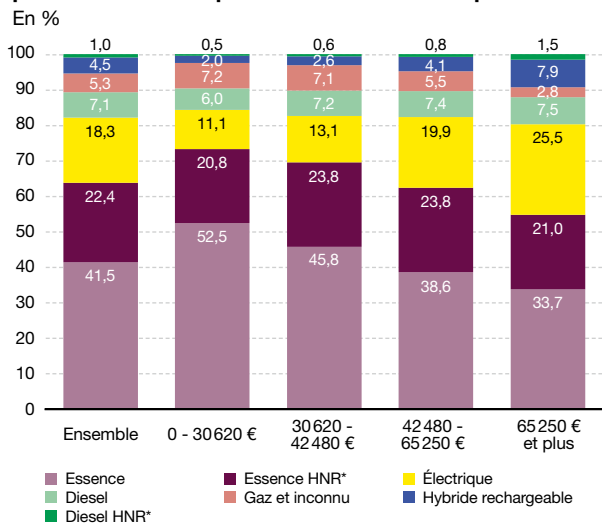
Concernant les acquisitions de voitures neuves par des particuliers (46,5 % des achats en 2022), le choix de la motorisation varie sensiblement selon les niveaux de revenus disponibles (voir définitions – concepts). En 2022, un quart des acquéreurs les plus aisés (plus de 65 250 euros de revenu disponible pour le ménage) optent pour l'électrique, contre un acquéreur sur dix parmi les moins aisés (moins de 30 620 euros). De même, les achats de voitures hybrides rechargeables représentent 7,9 % des achats pour la plus haute tranche de revenus considérée, contre 2 % pour celle des plus bas revenus (graphique 2).

DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES DANS LE CHOIX DE LA MOTORISATION ÉLECTRIQUE

En France métropolitaine, la proportion de voitures électriques dans les achats neufs des particuliers s'échelonne de 10,5 % dans la Nièvre à 27,6 % dans les Bouches-du-Rhône, avec une

Acquérir une voiture électrique : pas seulement une question de revenus

Graphique 2 : motorisations des voitures acquises par des particuliers en 2022 par tranche de revenu disponible



* HNR = hybride non rechargeable.

Lecture : la motorisation électrique représente 18,3 % des achats de voitures neuves des particuliers en 2022. Elle représente 11,1 % des achats de particuliers dont le ménage a un revenu disponible inférieur à 30620 euros.

Note : les tranches de revenus disponibles sont construites de sorte à décomposer la population des acheteurs de voitures neuves en 2022, qui est une population plus aisée que l'ensemble des ménages, en groupes de taille relativement homogène et reflétant au mieux la distribution des revenus.

Champ : voitures neuves acquises par des particuliers en 2022.

Sources : SDES, RSVERO ; Insee, Fidéli

moyenne nationale à 18,3 % (carte 1). La motorisation électrique représente environ un quart des achats de véhicules neufs dans cinq départements : le Haut et le Bas-Rhin, l'Ille-et-Vilaine, le Tarn-et-Garonne et la Manche. À l'inverse, l'électrique représente une faible part de marché dans les territoires ultramarins, variant de 0,5 % (Mayotte) à 9,8 % (La Réunion).

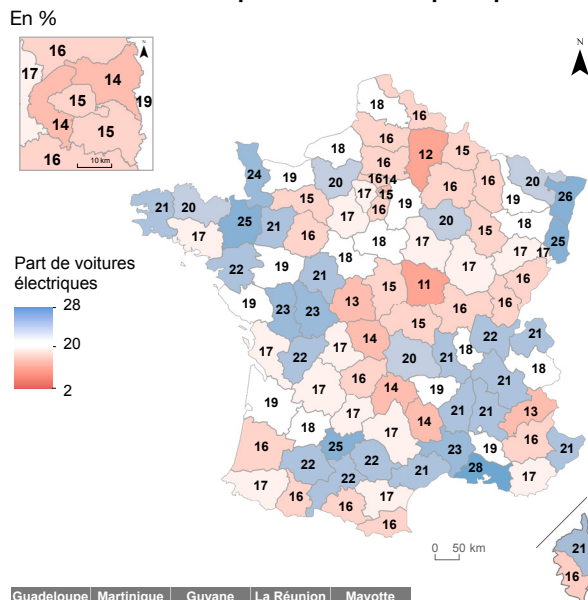
L'Île-de-France présente également des parts de voitures électriques dans les achats de voitures neuves relativement faibles, de 13,5 % (Seine-Saint-Denis) à 19,2 % (Seine-et-Marne), bien que les revenus y soient en moyenne plus élevés que dans le reste du territoire.

Ces disparités soulignent l'existence d'autres facteurs que le revenu intervenant dans le choix de la motorisation électrique : plus fortes difficultés d'accès aux bornes de recharge en habitats collectifs, autonomie des véhicules, sensibilité aux problèmes environnementaux...

LES ACQUÉREURS LES PLUS JEUNES SONT PLUS ENCLINS À SE TOURNER VERS L'ÉLECTRIQUE

Les 25-40 ans sont ceux qui choisissent le plus souvent l'électrique pour leur voiture neuve (27,1 % de leurs achats de voitures neuves), tandis que les plus de 65 ans optent moins

Carte 1 : part de la motorisation électrique dans les achats de voitures neuves des particuliers en 2022 par département



fréquemment pour cette motorisation (9,5 %). Pour l'hybride rechargeable, l'effet générationnel est inversé et moins marqué (tableau 1).

L'influence de l'âge sur le choix de la motorisation peut s'expliquer en partie par des effets de structure liés par exemple au fait que les revenus augmentent avec l'âge ou que la composition du ménage varie. Néanmoins, l'effet de l'âge reste élevé en raisonnant à tranche de revenu disponible, type de foyer, lieu de vie et taux d'équipement en voitures identiques (tableau 2). À caractéristiques égales, la part des acquéreurs optant pour l'électrique en 2022 est plus faible de 14,4 points chez les plus de 65 ans que parmi les moins de 40 ans.

D'AUTRES FACTEURS, NOTAMMENT DES CONTRAINTES D'ÉQUIPEMENT ET DE LIEU DE VIE, INFLUENCENT LE CHOIX D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Les voitures électriques disposent généralement d'une autonomie moindre que celle des véhicules thermiques. Elles présentent des contraintes de recharge qui nécessitent de pouvoir accéder facilement à une borne de recharge lors des trajets et sur les lieux de stationnement, notamment au domicile de l'utilisateur.

Tableau 1 : parts des véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les achats de voitures neuves en 2022 selon l'âge de l'acquéreur

En %

	18 à 25 ans	25 à 40 ans	40 à 55 ans	55 à 65 ans	65 ans et plus	Ensemble des acquéreurs
Part de voitures électriques	11,7	27,1	25,1	14,6	9,5	18,3
Part de voitures hybrides rechargeables	1,0	3,2	4,5	5,3	4,8	4,5

Source : SDES, RSVERO

Acquérir une voiture électrique : pas seulement une question de revenus

Tableau 2 : modélisation (régression logistique) du choix de la motorisation (électrique ou autre) lors de l'achat d'une voiture neuve par un particulier en 2022

Modalité	Coefficient	Effet moyen estimé (en %)	Effet brut (en %)
Constante	-1,23 (***)		
Âge			
0 - 40 ans	0,21 (***)	3,0	0,1
40 - 55 ans	Modalité de référence		
55 - 65 ans	-0,60 (***)	-7,7	-10,5
65 ans et plus	-0,92 (***)	-11,4	-15,6
Revenu disponible			
Tranche 0 et 1 (0 à 42 480 €)	Modalité de référence		
Tranche 2 (42 480 à 65 250 €)	0,26 (***)	3,7	7,8
Tranche 3 (65 250 € et plus)	0,53 (***)	8,0	13,4
Type de foyer			
Homme seul	-0,11 (***)	-1,5	-13,7
Femme seule	-0,74 (***)	-8,6	-20,5
Couple sans enfant	-0,26 (***)	-3,5	-14,1
Couple avec enfants	Modalité de référence		
Famille nombreuse	-0,09 (***)	-1,2	0,4
Famille monoparentale	-0,54 (***)	-6,6	-14,0
Autre	-0,44 (***)	-5,5	-10,3
Type de logement			
Maison	Modalité de référence		
Appartement	-0,43 (***)	-5,6	-8,6
Taille de l'aire d'attraction			
Hors aire d'attraction	0,04 (**)	0,6	1,3
Moins de 50 000 habitants	0,04 (***)	0,6	-0,5
50 000 à 200 000 habitants	-0,04 (***)	-0,6	-0,6
200 000 à 700 000 habitants	Modalité de référence		
Plus de 700 000 habitants (hors Paris)	0,25 (***)	3,6	4,5
Paris	-0,05 (***)	-0,8	-1,4
Type de commune			
Couronne	Modalité de référence		
Pôle	-0,25 (***)	-3,4	-6,3
Nombre de voitures du ménage au 1^{er} janvier 2022			
0 ou 1	Modalité de référence		
2 ou plus	0,22 (***)	3,0	8,7

Seuils de significativité : (***) : 0,1 % ; (**): 1 % ; (*) : 5 % ; (.) : 10 % ; () : non significatif.

Lecture : en 2022, la part de véhicules électriques est plus faible de 15,6 points chez les acquéreurs de voitures neuves âgés de 65 ans et plus que parmi ceux de 40-55 ans (effet brut par rapport à la modalité de référence). En contrôlant les effets de structure, c'est-à-dire à modalités identiques de tranche de revenus disponibles, type de foyer, type de logement, taille d'aire d'attraction du lieu de vie, type de commune et nombre de voitures au 1^{er} janvier 2022, en 2022, la probabilité pour un acquéreur de véhicules neufs de choisir une motorisation électrique est plus faible de 11,4 points à 65 ans et plus qu'entre 40 et 55 ans (effet moyen estimé).

Sources : SDES, RSVERO ; Insee, Fidéli

Ainsi, en 2022, à caractéristiques sociodémographiques identiques, la part des achats de voitures neuves électriques est plus élevée de 5,6 points pour les acquéreurs vivant en maison individuelle par rapport à ceux vivant en appartement. La voiture électrique apparaît plus accessible aux ménages en habitat individuel, où l'installation d'une borne de recharge est simplifiée, qu'à ceux résidant en logement collectif.

De plus, toutes choses égales par ailleurs, la proportion d'acquéreurs optant pour l'électrique est en moyenne en 2022

plus élevée de 3,4 points pour ceux vivant en couronne de l'aire d'attraction d'une ville que ceux vivant en pôle. En couronnes d'une aire d'attraction, territoires à dominante périurbaine, les trajets quotidiens domicile-travail sont plus fréquemment réalisés en voiture que dans les pôles, composés de communes à dominante urbaine, avec une offre de transport en commun plus développée. Un acheteur vivant en couronne pourra plus facilement utiliser une voiture électrique pour cet usage que l'habitant d'une commune du pôle, dont la voiture éventuelle servira davantage à des trajets

de plus longues distances et moins fréquents, de fait moins adaptés à la voiture électrique.

Enfin, le taux d'équipement en voitures du ménage influence son choix de motorisation. En effet, l'arbitrage n'est pas le même selon que le véhicule acheté est l'unique voiture du ménage ou qu'il s'ajoute à un premier équipement. À autres caractéristiques égales, la proportion d'achat de voitures neuves électriques en 2022 est en moyenne plus élevée de 3 points pour les acquéreurs qui possédaient déjà au moins deux voitures au 1^{er} janvier que pour ceux qui n'en avaient qu'une ou aucune.

TOUTES CHOSES ÉGALES PAR AILLEURS, LES FEMMES SEULES SE TOURNENT MOINS VERS L'ÉLECTRIQUE QUE LES HOMMES SEULS

En 2022, les couples avec enfants apparaissent comme le type de foyer le plus susceptible de se tourner vers l'électrique. Pour les personnes vivant seules qui achètent une voiture neuve, la proportion de femmes qui choisissent l'électrique est moins élevée que pour les hommes (- 6,8 points).

Cet écart n'est pas attribuable aux différences de revenus entre homme et femme : il subsiste lorsqu'on raisonne à tranche d'âge, de revenu disponible, lieu de vie et taux d'équipement identiques. Ces caractéristiques étant égales par ailleurs, l'écart reste de 7,1 points entre les femmes vivant seules et les hommes vivant seuls.

SOURCES ET MÉTHODE : APPARIEMENT RSVERO - FIDÉLI

Les données du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) du SDES ont été appariées avec celles du Fichier démographique sur les logements et les individus (Fidéli millésime 2021) de l'Insee. L'appariement a été réalisé par le biais d'un code statistique non signifiant attribué par l'Insee à partir des traits d'identité des individus afin de garantir un niveau élevé de protection des données à caractère personnel.

L'appariement des individus ayant acheté une voiture neuve en 2022 est fiable dans 96,6 % des cas. Parmi les acquéreurs qui ne sont pas correctement appariés avec Fidéli, on constate, par rapport aux individus appariés, une surreprésentation des moins de 25 ans (12 % contre 3,3 %) ainsi que des personnes nées à l'étranger (24,9 % contre 8 %).

DÉFINITIONS - CONCEPTS

Acquéreurs/acheteurs : propriétaires ou locataires longue durée. Les termes « acquéreur » et « acheteur » sont employés dans cette publication de manière indifférenciée.

Revenu disponible du ménage : revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend le revenu déclaré, les revenus financiers non soumis à déclaration, les prestations sociales reçues et la prime pour l'emploi. Au total de ces ressources sont déduits les impôts directs, la contribution pour le remboursement de la dette sociale (CRDS) et les autres prélèvements sociaux sur les revenus du patrimoine. La taxe foncière n'est pas prise en compte dans le calcul du revenu disponible.

On sépare ici les ménages acquéreurs d'un véhicule neuf selon quatre tranches de revenu disponible : moins de 30 620 € (médiane de l'ensemble des ménages en France métropolitaine en 2018 – source Insee - enquête revenus fiscaux et sociaux), de 30 620 à 42 480 € (6^e et 7^e déciles), de 42 480 à 65 250 € (8^e et 9^e déciles), plus de 65 250 € (10^e décile). Ces catégories sont construites afin de décomposer la population des acheteurs de voitures neuves en 2022, qui est une population plus aisée que l'ensemble des ménages, en groupes de taille relativement homogène et reflétant la distribution de leurs revenus en 2020.

Aire d'attraction : elle définit l'étendue de l'influence d'une ville sur les communes environnantes. Il s'agit d'un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

POUR EN SAVOIR PLUS

- *Le code statistique non signifiant (CSNS) : un service pour faciliter les appariements de fichiers*, Courrier des statistiques, Insee, juin 2023
- *Immatriculations des voitures particulières en 2022 : forte baisse dans le neuf comme dans l'occasion*, SDES, mars 2023
- *Quels freins à la baisse des émissions de gaz à effet de serre du parc automobile ?*, SDES, juillet 2023
- *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*, SDES, décembre 2023

Mira MAAMARI, SDES*

* En poste au SDES au moment de la rédaction de l'étude.

Dépôt légal : février 2024
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Rédaction en chef : Hugues Cahen
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet
Maquettage et réalisation : Agence Citizen Press

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

