

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 2 juin 2022

### Mobilité électrique : De Gaulle Fleurance & Associés et l'Avere-France dévoilent les résultats de leur observatoire 2022 des transitions énergétiques

La société d'avocats De Gaulle Fleurance & Associés, en partenariat avec l'Avere-France (association nationale pour le développement de la mobilité électrique) et avec la contribution de six cabinets étrangers (AlMaghtawi & Partners, DaWo Law Firm Shanghai, Hansu Law Firm, Khaitan & Co, Noerr et WKB Lawyers), fait le point sur la mobilité électrique en Allemagne, en Arabie Saoudite, en Chine, en France, en Inde, en Pologne, en Turquie et en Union européenne.

#### CHIFFRES CLES

- **315 000.** C'est le nombre de véhicules électriques vendus en **France** en 2021 (+62 % en un an, 15 % de parts de marché).
- **25 %.** C'est la part des véhicules électriques vendus sur le marché automobile en **Allemagne** au 1<sup>er</sup> trimestre 2022.
- **92 milliards de dollars.** C'est le montant alloué à des projets de développement durable dans la seule ville de Riyadh en **Arabie Saoudite**.
- **3 millions.** C'est le nombre de véhicules électriques vendus en 2021 en **Chine** qui s'impose comme le 1<sup>er</sup> marché du secteur.
- **380.** C'est le nombre de fabricants de véhicules électriques en **Inde** en juillet 2021.
- **60.** C'est le nombre minimum de stations de recharge publiques que les villes de plus de 100 000 habitants doivent construire en **Pologne**.
- **75 %.** C'est la part subventionnée pour l'installation de bornes de recharge rapide en **Turquie**.
- **2035.** C'est l'ambition fixée par l'**Union européenne** pour la fin des ventes des véhicules à essence ou diesel.

Selon les indicateurs de l'Avere-France, le **développement de la mobilité électrique** s'est accéléré et est désormais **mondial**. En **2021**, la voiture électrique représente **12 % des parts du marché automobile** (vs moins de 1 % en 2013), avec **6 millions de véhicules vendus** (+ 100 % par rapport à 2020). Parmi ces véhicules : les voitures électriques à batterie, les véhicules électriques à hydrogène et enfin les hybrides rechargeables qui, en plus d'un moteur thermique, ont un moteur électrique couplé à une batterie rechargeable : cet ensemble leur permet de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans solliciter le moteur thermique.

L'Europe (1,2 million de voitures électriques vendues en 2021), les Etats-Unis (1,4 million) et la Chine (3,1 millions) dominent ce marché. « *Alors que la question d'investir dans la mobilité électrique se*

*posait encore il y a 5 ans, aujourd'hui, ce n'est plus le cas », observe Antoine Herteman, président de l'Avere-France.*

## **ALLEMAGNE**

*« L'approche de l'Allemagne concernant la mobilité électrique est caractérisée par la coopération entre les pouvoirs publics et l'industrie ainsi qu'une combinaison d'incitations monétaires et non monétaires », indique Christian A. Mayer, associé chez Noerr.*

**Au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, 24,4 % des véhicules nouvellement immatriculés étaient des véhicules électriques.** Une hausse de 11% des ventes de véhicules électriques est à noter entre le 1<sup>er</sup> trimestre 2021 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2022, accompagnée d'un accroissement de 54% du nombre de bornes de recharge ouvertes au public (plus de 45 000 bornes).

Comme en France, l'achat de véhicules électriques, hybrides rechargeables et à hydrogène est subventionné par le biais d'un bonus écologique. Les aides au développement des infrastructures de recharge ne sont pas limitées au secteur public et s'étendent au secteur privé pour l'installation de bornes de recharge à destination de particuliers.

**L'Allemagne semble cependant aller plus loin que la France au niveau des incitations non monétaires** visant à privilégier l'utilisation de véhicules électriques qui bénéficient de **places de parking dédiées** ou du **droit d'emprunter les couloirs de bus**. Un verdissement des flottes de la commande publique est aussi encouragé, avec l'objectif qu'au moins **20 % de tous les véhicules appartenant à l'État soient des véhicules électriques**.

## **ARABIE SAOUDITE**

*« Le Royaume d'Arabie Saoudite a le potentiel et la volonté pour développer son marché. Ce marché est prometteur et les initiatives actuelles montrent la voie vers un futur prospère » notent Yara Alsaiedi et Huda Abudagga, respectivement associée senior et consultante juridique chez AlMaghthawi & Partners.*

Le Royaume d'Arabie Saoudite s'intéresse activement au développement des véhicules électriques sur son territoire. L'Organisation Saoudienne de Normalisation, Métrologie et Qualité (SASO) a publié en 2018 une réglementation sur les véhicules électriques et qui permettait leur importation pour un usage personnel. Elle travaille actuellement à définir les exigences techniques qui permettront d'accueillir tous types de véhicules, ports de charge et accessoires connexes.

L'Arabie Saoudite s'appuie sur de nombreux projets pour encourager l'utilisation des véhicules électriques. L'initiative « Saudi Green » a ainsi pour objectif d'atteindre **30 % de véhicules électriques en circulation à Riyadh d'ici 2030. 92 milliards de dollars** ont par ailleurs été alloués à des projets de développement durable dans cette ville qui comprennent notamment l'accroissement du nombre de véhicules électriques.

Au niveau de l'infrastructure, la Saudi Electricity Company, entreprise étatique saoudienne de production et de distribution d'électricité, a signé un accord avec des fabricants japonais afin de déployer des bornes de recharge électrique rapide. Par ailleurs, **NEOM, un projet de ville intelligente et zéro carbone** en cours de construction en Arabie Saoudite, utilisera les dernières technologies et **n'autorisera que les véhicules électriques**.

## CHINE

« La Chine est prête à devenir un leader mondial de la mobilité électrique, grâce à des réglementations dynamiques et à des investissements publics soutenus », explique Carmen Bakas, Of Counsel chez DaWo Law Firm Shanghai et professeure de droit à l'Université de Fudan. Dès 2009, la Chine a commencé à promouvoir la mobilité électrique en mettant en place des **subventions pour l'achat de mobilités électriques dans 25 villes pilotes, couplées à une politique de restriction de l'achat de voitures à essence**. L'objectif était, à l'époque, d'atteindre une capacité de production et de ventes cumulées dépassant 5 millions d'unités d'ici 2020. Les résultats sont au rendez-vous : **à la fin de l'année 2021, le nombre de véhicules électriques dans le pays a atteint 6,4 millions**.

Des réglementations facilitent l'installation de bornes de recharge dans les bâtiments publics et les parcs de stationnement publics. La Chine impose ainsi que **10 % des places de stationnements des parkings publics soient équipés de chargeurs**. D'autres mesures d'incitation existent, plus diverses que celles existantes en France. Par exemple, **les particuliers n'ont pas besoin de demander un permis pour installer une infrastructure de recharge**.

Si la Chine a mis fin à sa politique d'incitation généreuse, devenue trop coûteuse, à l'égard des constructeurs automobiles, elle leur **impose désormais de vendre plus de 10 % de véhicules électriques chaque année** et concentre aujourd'hui ses **aides financières** sur les consommateurs (**plaques d'immatriculation gratuites, remboursements d'impôts...**).

## FRANCE

« Les aides et les politiques en faveur d'une mobilité durable sont nombreuses en France », notent Sylvie Perrin, Laura Ploy, Alexandra Nowak et Anaëlle Degremont, respectivement associée, avocates et élève-avocate chez De Gaulle Fleurance & Associés.

Selon l'Avere-France, en 2021, **plus de 315 000 véhicules électriques se sont vendus, soit une part de marché de 15 % et une croissance de 62 % par rapport à 2020**, dans un marché automobile à la peine (-22 % par rapport à 2019).

Cette accélération a été soutenue par le législateur. La Loi d'Orientation des Mobilités a fixé la **fin des ventes des véhicules utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040**. Dans cette perspective, l'Etat a l'**obligation d'acquérir ou d'utiliser au moins 50 % de véhicules à faibles émissions et à très faibles émissions d'ici fin décembre 2026**. Les entreprises qui gèrent un parc de **plus de 100 véhicules sont également concernées par cette mesure avec un objectif de 10 % à partir de janvier 2022 et de 20 % à partir de janvier 2024**.

L'achat de véhicules électriques est également encouragé par des **aides financières comme le bonus écologique sans conditions de revenu** qui permet une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule neuf utilisant des énergies à faible impact carbone. À celle-ci, s'ajoutent une **prime à la conversion et une prime au retrofit électrique**, qui permettent d'échanger un véhicule polluant pour un véhicule plus durable, soit par l'achat, soit par la transformation du moteur.

Selon l'Avere-France, le nombre de **points de recharge ouverts au public** a également connu une forte croissance pour atteindre près de **54 000 en 2021, en hausse de 64 % en un an**. A date, plus de 50 % des aires de service sur les autoroutes sont équipées en points de recharge. Notons que **les recharges à domicile et en entreprise (plus de 800 000 sur les territoires) sont aussi primordiales, 90 % des utilisateurs de modèles électriques et hybrides rechargeables se rechargeant à ces endroits**.

Là-aussi, le législateur a facilité ce déploiement. **La loi impose ainsi l'implantation de bornes de recharges** dans certains parcs de stationnement d'entreprises, de bâtiments publics, ainsi que dans les parcs de stationnement de plus de 10 places, situés dans des bâtiments résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments. Par ailleurs, **dans les copropriétés, un véritable droit à la prise** a été mis en place par la loi, tout occupant d'un immeuble pouvant demander l'installation d'une borne sur sa place de stationnement. Enfin, certains territoires bénéficient jusqu'à fin 2025 d'une prise en charge à 75% des coûts de raccordement des installations de recharge ouvertes au public.

## INDE

*« Si la pénétration de la mobilité électrique en Inde augmente progressivement, la dynamique du marché est forte et de nombreuses start-up se sont lancées dans la mêlée pour concurrencer les principaux acteurs de l'automobile »,* notent Dibyanshu (Partner), Prateek Bhandari (Counsel), et Sathyajith Nair (Senior Associate) du cabinet Khaitan & Co.

L'Inde dispose du second plus grand réseau routier au monde. Pour soutenir la faible croissance de la mobilité électrique en Inde, le gouvernement a pris des mesures d'incitation. Il a mis en place des subventions destinées aux consommateurs, il soutient financièrement la fabrication de véhicules électriques et promeut la fabrication de batteries. Les propriétaires de véhicules électriques bénéficient d'un **crédit d'impôt à hauteur de 150 000 roupies indiennes (soit près de 1 800€/1 900 US\$)**. Par ailleurs, **le gouvernement indien exonère les véhicules électriques de paiement sur les autoroutes à péages ou du prix de renouvellement de leur immatriculation. Aussi, l'Autorité Nationale des Autoroutes indienne a proposé une réduction de 50% des frais de péages pour les véhicules électriques dans son projet de politique des péages.**

Le ministère de l'Énergie a limité, jusqu'en mars 2025, le prix de l'électricité des bornes de recharge ouvertes au public. Il prévoit également la mise à disposition de terrains publics pour l'installation de stations de charge (qui ne sont à ce jour que 1 700 sur le territoire indien). Selon les Règles d'aménagement du Gouvernement indien, **20% de l'espace de stationnement dans les complexes résidentiels et commerciaux devront être dédiés aux installations de recharge.**

La recherche et le développement étant au cœur de ce marché, **l'Inde comptait en juillet 2021 380 fabricants de véhicules électriques**, chiffre qui devrait continuer à augmenter. À ce jour, **près d'1,2 million de véhicules électriques ont été enregistrés, contre un peu plus de 500 000 en juillet 2020**, mais **seulement 1,2 % des voitures vendues en 2021-2022 étaient électriques**. Si le secteur de la mobilité électrique commence seulement à se développer, des experts prévoient une croissance globale de 90% par an dans la décennie.

## POLOGNE

*« La Pologne s'est activement engagée dans la mobilité électrique, mais il reste encore un long chemin à parcourir »,* analysent Maciej Szambelańczyk et Agata Fabiańczuk, associés chez WKB Lawyers. Depuis l'introduction de la loi sur l'électromobilité et les carburants alternatifs du 11 janvier 2018, le marché polonais de l'électromobilité ne cesse de croître. Afin d'assurer une augmentation du nombre de stations de recharge publiques, certaines obligations ont été imposées aux communes et aux gestionnaires de réseaux de distribution. **Chaque commune de plus de 100 000 habitants doit ainsi installer au moins 60 stations de recharge publiques.**

Pour faciliter le développement de l'infrastructure de recharge, le législateur polonais a supprimé certains freins. Par exemple, en ce qui concerne la construction de stations de recharge et de points de recharge, **il n'est pas demandé de permis de construire.**

Depuis le 1er janvier 2022, **les organes de l'administration publique et les unités gouvernementales locales doivent avoir au moins 10 % de véhicules électriques** dans leur flotte de voitures. Par ailleurs, les véhicules électriques bénéficient d'un certain nombre d'avantages qui, entre autres, facilitent les déplacements en ville, comme la **gratuité du stationnement sur la voie publique**. Et le programme "My EV" (Mój elektryk) vise à soutenir l'achat ou la location de véhicules à émission zéro, via des subventions.

**En mars 2022, un total de 43 465 voitures électriques sont enregistrées en Pologne**, dont 50 % de véhicules entièrement électriques. En comparaison, à la fin du mois de décembre 2021, ce chiffre était de 39 658 (et 19 714 à la fin de 2020). Enfin la Pologne compte **plus de 2 000 stations de recharge de véhicules électriques accessibles au public** (et près de 4 000 points individuels).

## TURQUIE

*« La mise en place d'une base juridique au service de l'évolution de l'e-mobilité en Turquie devrait accélérer les investissements dans ce secteur et renforcer la confiance des opérateurs internationaux qui souhaitent entrer sur le marché turc »,* explique Ata Torun, avocat chez Hansu Law Firm.

Des premiers objectifs en matière de mobilité électrique ont été fixés en Turquie notamment dans le cadre du plan stratégique 2019-2023 du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. A la suite de l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris sur son territoire, le 7 octobre 2021, la Turquie a adopté différents textes pour établir un véritable cadre juridique pour la mobilité électrique. Ces textes fixent les normes et exigences, assouplies, en matière d'autorisation concernant les bornes de recharge et d'installation des points de recharge dans les aires de stationnement.

**La Turquie n'a pas institué de mécanisme d'incitation spécifique pour l'achat de véhicules électriques, ce qui constitue l'une des différences majeures avec les mesures adoptées en France et dans les autres pays.** En revanche, un règlement publié en mars 2022 met en place des subventions « non remboursables », à hauteur de 75 % des coûts respectifs du projet (dans la limite de 20 millions TRY), pour soutenir les investissements dans l'installation de bornes de recharge rapide. Les investisseurs privés sont à l'initiative. **Tesla a commencé à s'implanter en Turquie, avec le projet de mettre en place une infrastructure de superchargeurs sur tout le territoire.**

## UNION EUROPEENNE

*« A partir de 2035, l'Union européenne prévoit que les voitures et camionnettes mises sur le marché n'émettent plus de gaz à effet de serre, ce qui signifie la fin des véhicules essence et diesel »,* rappellent Sylvie Perrin, Laura Ploy, Alexandra Nowak et Anaëlle Degremont, respectivement associée, avocates et élève-avocate chez De Gaulle Fleurance & Associés.

La stratégie au niveau de l'Union Européenne en matière de mobilité durable apparaît dès le début des années 2000 afin de décarboner les transports et de réduire les impacts environnementaux. En 2010, la Commission européenne propose une stratégie pour des véhicules propres et économes en énergies. Le règlement (UE) 2019/631 du 17 avril 2019 ambitionne lui d'accélérer la transition de l'ensemble du secteur des transports à un niveau d'émissions nul d'ici 2050.

Dans sa communication du 11 décembre 2019, la Commission Européenne propose un « Pacte vert pour l'Europe » qui prévoit une réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici 2050. Un an plus tard, dans sa communication du 9 décembre 2020, la Commission Européenne prévoit de rendre tous les modes de transport plus durables et de mettre en place des

mesures d'incitation vers une mobilité à émission nulle. Elle propose notamment à l'horizon 2030 un objectif d'au moins 30 millions de véhicules à zéro émission en circulation sur les routes européennes.

Par ailleurs, la Commission Européenne soutient l'application des **principes du « pollueur-payeur » et de « l'utilisateur-payeur »** dans tous les modes de transport. Elle présente le 14 juillet 2021 un paquet législatif « Fit for 55 » dans l'optique de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050 en cours de négociations qui comprend un ensemble de propositions visant à accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

*« La guerre en Ukraine et l'envolée des prix de l'énergie qu'elle a contribué à accentuer mettent en évidence la nécessité d'accélérer la transition écologique », observe Louis de Gaulle, président de De Gaulle Fleurance & Associés. « Le transport étant le 1<sup>er</sup> émetteur de gaz à effet de serre avec 30 % des émissions de CO2 nous avons choisi de porter notre attention sur la mobilité électrique cette année. Son développement exponentiel est le signe d'une tendance forte du marché qui mobilise les acteurs que nous accompagnons au quotidien (industriels, producteurs de batteries et d'énergie renouvelable, financeurs, collectivités locales...). »*

## A propos

---

**De Gaulle Fleurance & Associés** accompagne ses clients en France et à l'étranger avec :

- **200 personnes** au service des clients et d'une relation construite sur **l'exigence, la réactivité et la créativité.**
- **Une pratique full service** dans tous les segments du droit des affaires ;
- **Une expertise reconnue par le marché** (des avocats recommandés dans Chambers, The Legal 500, Best Lawyers et Leaders League) ;
- **18 langues pratiquées** (allemand, anglais, arabe, arménien, chinois, danois, espagnol, français, hébreu, italien, japonais, persan, polonais, portugais, russe, ukrainien, turc et wolof) ;
- **Un réseau de correspondants**, sélectionnés pour la qualité de leurs services, **sur tous les continents.**

**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 l'électro-mobilité 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 **200 adhérents.**

---