

## **Marché de la recharge électrique : quid des tendances en 2025 ?**

Communiqué de presse

Le 16 octobre 2024

- Le jeudi 26 septembre dernier à Paris, Monta, la start-up danoise pionnière en recharge de véhicules électriques (VE), a réuni les acteurs du secteur autour d'une table ronde pour faire le point sur les tendances du marché pour l'année à venir.
- La discussion modérée par Emile Josselin, Directeur de Communication & Marketing de Monta, s'est structurée autour de 4 sujets principaux : l'avenir de la voiture électrique, les bornes de recharge, l'énergie solaire et sa place dans le secteur automobile et les technologies V2G et V2H.
- Quatre intervenants représentant des entreprises phares du secteur y ont pris la parole : Ivan De Quercize (CRO d'Electra), Souleymane Cissé (Directeur France & Afrique de Wallbox), Benjamin Mariani (Head of B-to-b de Free2move eSolutions) et Jean-Luc Coupez (CEO d'E-Mobility Expert).

### **Baisse des ventes de VE : est-il temps de s'inquiéter ?**

En août 2024, les immatriculations de VE ont connu une baisse marquée, avec un recul de 33 % en France et de 43,9 % en Europe. Cette diminution s'explique en grande partie par la fin de certaines subventions gouvernementales et un contexte économique global difficile. **Cependant, les perspectives pour 2025 sont plus optimistes.**

En effet, des réglementations européennes imposant une réduction des émissions de CO2 aux constructeurs, ainsi que l'arrivée sur le marché de nouveaux modèles de VE plus abordables, à partir de 25 000 €, devraient relancer les ventes.

Les subventions publiques ont jusqu'à présent joué un rôle crucial dans le développement du marché. Leur retrait a parfois freiné les ventes, mais **l'alignement des politiques publiques** reste déterminant pour soutenir cette dynamique. Selon **Benjamin Mariani**, *“les politiques doivent assumer leur choix et aider les constructeurs, les consommateurs, les acteurs comme les CPO à pouvoir accélérer très rapidement pour mettre en place toutes les solutions”*.

Par ailleurs, **l'électrification des flottes d'entreprises et l'essor du marché des véhicules d'occasion** constituent également des leviers importants pour rendre l'électromobilité plus accessible à un plus grand nombre de consommateurs.

Ces facteurs laissent entrevoir une progression continue du secteur dans les années à venir. Comme l'a bien résumé **Ivan De Quercize**, *“la fin, on la connaît tous : c'est le passage vers le véhicule électrique, il n'y a plus de débat. Maintenant, la question est plutôt de savoir à quelle vitesse”*.

### **Bornes de recharge : besoin d'organisation entre résidentiel, privé et public**

La discussion sur les bornes de recharge des VE s'est concentrée sur **la disponibilité et l'efficacité du réseau**. Bien que la France ait dépassé les 100 000 bornes, environ 75 % sont actuellement opérationnelles, ce qui soulève des questions sur la maintenance et la rapidité de recharge, notamment sur les autoroutes. Pour garantir une couverture efficace, il est nécessaire d'organiser **trois segments clés : résidentiel, privé, et public**.

**Dans le résidentiel**, une grande partie des utilisateurs ne disposent pas des informations nécessaires pour recharger à domicile, ce qui nécessite une meilleure pédagogie de la part des constructeurs et des vendeurs. **Côté privé**, les entreprises doivent être conseillées par des experts pour installer des bornes adaptées à leurs besoins. **En public**, la coordination entre constructeurs, opérateurs, et énergéticiens est essentielle pour maintenir un taux de disponibilité supérieur à 99 %.

**La recharge ultra-rapide** (400 kW et plus) est perçue comme **le futur du secteur**, surtout pour répondre aux besoins des véhicules avec des batteries de plus grande capacité. Les infrastructures coûteuses, telles que les stations à recharge rapide, incitent les opérateurs à garantir un entretien rigoureux pour éviter les pannes, contrairement aux bornes classiques, plus nombreuses mais souvent moins fiables.

**Souleymane Cissé** précise qu'“un équilibre entre la recharge rapide (DC) et la recharge plus lente (AC) est indispensable pour répondre à différents usages : autoroutes, supermarchés, et domiciles”. Il est aussi crucial d'optimiser **l'implantation des bornes en fonction des besoins locaux**, en tenant compte des infrastructures publiques et privées.

### **Le futur de l'énergie solaire pour la recharge**

Le troisième thème du débat a porté sur **l'essor de l'énergie solaire et son impact sur les infrastructures de recharge des VE**. Bien que seulement 10 % des installations utilisent actuellement des panneaux solaires, une explosion du marché est attendue en 2025. L'intégration du solaire dans les systèmes de gestion d'énergie peut en effet optimiser la consommation et le stockage, notamment via des solutions comme les « Virtual Power Plants » (VPP) et la recharge bidirectionnelle. De plus, l'adoption de lois imposant l'installation de panneaux solaires dans les parkings favorise cette dynamique.

Les intervenants sont unanimes : **l'énergie solaire jouera un rôle central dans la mobilité électrique de demain**, et des innovations seront nécessaires pour répondre à la demande croissante et à l'intégration de diverses sources d'énergie renouvelable.

### **La révolution de V2G : quand la VE devient un moyen de stockage**

**Les technologies V2G, V2H**, ainsi que **les innovations dans les batteries et la recharge**, représentent des solutions prometteuses pour l'avenir de la mobilité électrique, avec des impacts positifs sur la gestion de l'énergie et la logistique.

Des cas concrets illustrent les avantages de ces technologies. Par exemple, au siège social de Wallbox à Barcelone, une flotte de Nissan Leaf utilise des panneaux photovoltaïques en combinaison avec des bornes de recharge bidirectionnelles, permettant une autoconsommation énergétique de 60 % et des économies considérables. De plus, le V2G associé aux panneaux solaires offre la possibilité de stocker de l'énergie dans le véhicule pour l'utiliser ultérieurement à domicile, alimentant ainsi des appareils tels que des fours ou des lave-linges.

Cependant, Jean-Luc Coupez, rappelle qu'il y'a à des aspects réglementaires, normatifs et économiques qui subsistent en vue de l'intégration du véhicule to grid. Bien que la norme ISO 15118 soit déjà établie, **les constructeurs automobiles et les fabricants de bornes doivent encore adapter leurs systèmes** pour garantir une réinjection d'énergie sécurisée dans le réseau.

---

## **A propos de MONTA**

Fondée en 2020 au Danemark, Monta est une plateforme d'exploitation qui alimente l'écosystème des véhicules électriques en offrant aux conducteurs, aux entreprises, aux villes et aux réseaux électriques une solution logicielle intégrée. Elle compte plus de 350 000 utilisateurs, 700+ partenaires et plus de 130 000 points de recharge commerciaux. Les conducteurs peuvent également accéder à plus de 700 000 points de recharge publics par le biais de la plateforme, dont plus de 61.000 en France. Monta est présent dans neuf pays européens : Danemark, France, Suède, Norvège, Royaume-Uni, Irlande, Allemagne, Autriche et Espagne. Depuis sa création en 2020, Monta a levé un total de 130 millions d'euros.

Pour plus d'informations : <https://monta.com/fr/>