

Où en est-on vraiment du déploiement de la mobilité électrique en Europe ?

- Les objectifs fixés par la réglementation européenne sur les Standards CO2 exigent, à l'échelle de l'UE, une part de véhicules électriques comprise entre 20 et 24 % des ventes en 2025 (avant prise en compte des flexibilités récemment introduites). Si l'adoption des flexibilités permet de rester à 15% en 2025, il faudra que la part de BEV dans les ventes représente entre 20 et 30% en 2026 et 2027 pour compenser. **Or, au premier trimestre 2025, les voitures électriques représentaient 15,2 % des ventes de voitures neuves dans l'UE.**
- **Cependant, cette moyenne européenne masque de très fortes disparités entre États membres.** Certains pays, comme le Danemark, les Pays-Bas, la Suède ou la Belgique, ont déjà largement dépassé les objectifs réglementaires, avec des parts de marché allant jusqu'à 66 % au Danemark. A l'inverse, d'autres comme l'Espagne, l'Italie ou encore la Pologne et la Roumanie, sont très loin des objectifs à atteindre, avec moins de 6% de parts de marché.
- Le débat public sur le déploiement de la mobilité électrique se focalise souvent sur cette moyenne européenne, alimentant l'idée que nous ne sommes pas sur la bonne voie pour atteindre nos objectifs et que la responsabilité en incomberait à la technologie elle-même.
- Pourtant si certains pays surperforment les objectifs réglementaires c'est que la technologie fonctionne. **Ce n'est donc pas un enjeu technologique, mais un enjeu de politiques publiques nationales permettant, ou non, un écosystème facilitant** (solutions financières, disponibilité des infrastructures, contexte culturel et médiatique, etc.). Il faut comprendre pourquoi certains États membres réussissent là où d'autres peinent.
- Il n'y a pas une recette magique qui fonctionne à tous les coups. Lorsque l'on regarde la fiscalité nationale, le niveau de déploiement des infrastructures et l'attractivité des prix de la recharge ou encore le pouvoir d'achat des ménages, on remarque qu'il n'y a pas de corrélations parfaites. Par exemple :
 - Au Danemark où la part des voitures électriques dépasse 65%, le pouvoir d'achat est élevé. On pourrait donc dire que plus le pouvoir d'achat est fort dans un pays, plus il est aisé pour les ménages d'acheter une voiture électrique. Mais l'exemple du Portugal démontre que ce n'est pas tout le temps vrai. Le Portugal est bien plus avancé que l'Espagne dans sa transition vers la mobilité électrique (20% vs 6%) alors que le pouvoir d'achat des Espagnols est plus fort.
 - Quand on regarde les Pays-Bas ou la Belgique, on pourrait également croire que les plus petits pays sont plus avancés car il est plus facile de mailler le territoire en termes d'infrastructures. Cependant, il suffit de regarder des pays comme l'Irlande ou Chypre pour comprendre que cela n'est pas toujours vrai.
- La conclusion que nous pouvons tirer en étudiant les pays les plus avancés est qu'il y a toujours un écosystème favorable : la fiscalité et/ou le déploiement de l'infrastructure de recharge joue un rôle majeur dans la transition vers la mobilité électrique. **Le cœur du sujet, ce sont donc les politiques publiques d'accompagnement.**

Tableau 1 - Part de voitures électriques (BEV) et voitures électriques et hybrides rechargeables cumulées (BEV + PHEV) dans les ventes au Q1 2025 - Source : ACEA

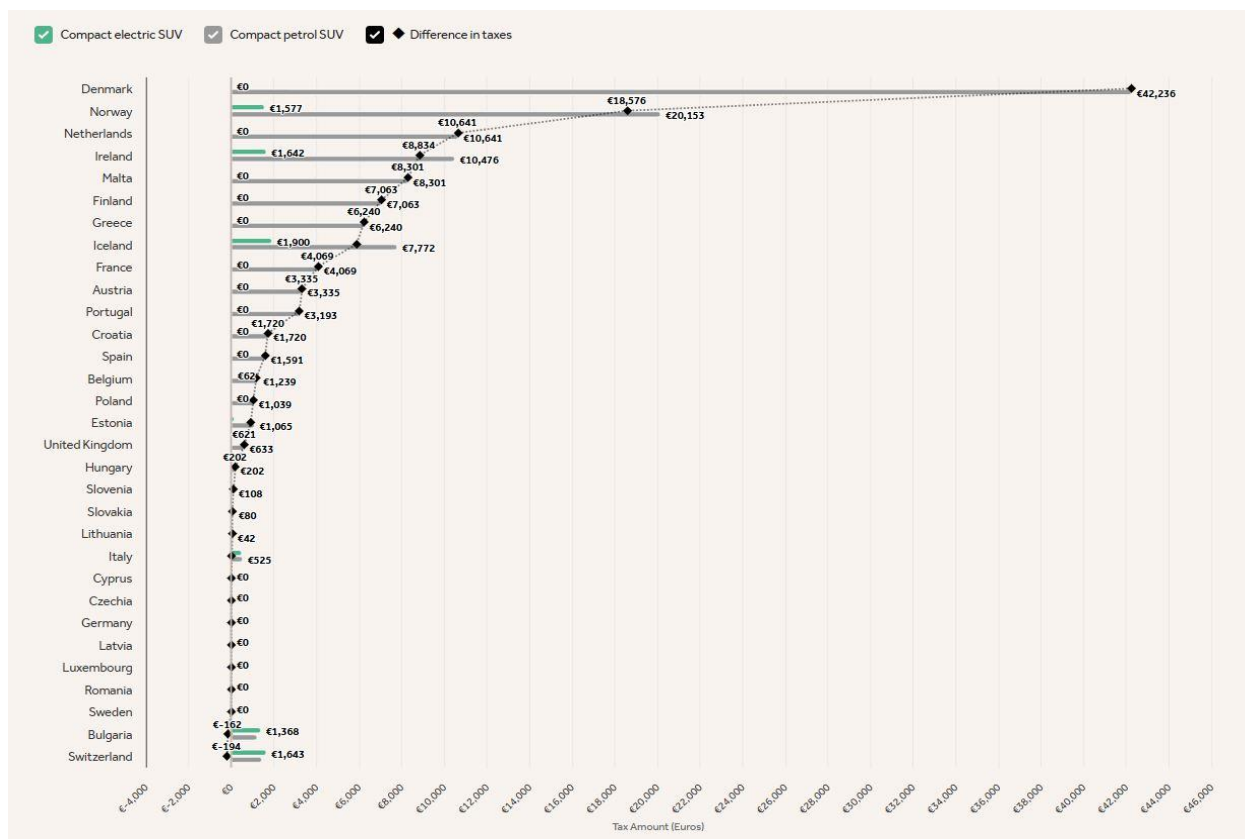
Q1 2025	BEV	BEV + PHEV
Danemark	65,5%	68,3%
Pays-Bas	35,3%	52,8%
Finlande	33,8%	55,4%
Belgique	33,4%	42,1%
Suède	33%	58%
Luxembourg	29,5%	37,3%
Malte	26,3%	32,8%
Autriche	21,5%	29,9%
Portugal	20,8%	32,3%
France	18,2%	22,9%
Allemagne	17%	26,6%
Irlande	15,4%	29,9%
EU-27	15,2%	22,8%
Estonie	10,6%	21,9%
Slovénie	8,8%	12,2%
Chypre	8,1%	13,4%
Hongrie	7,3%	10,9%
Espagne	6,9%	14,2%
Roumanie	6,4%	6,4%
Lettonie	6,2%	16,2%
Grèce	6,1%	12,2%
Lituanie	5,4%	13,5%
Italie	5,2%	9,4%
République Tchèque	5,2%	8,9%
Bulgarie	4,6%	5,5%
Slovaquie	4,1%	8,1%
Pologne	3,6%	7,7%
Croatie	1,3%	4,3%

1 - Comparaison de la fiscalité dans les États membres

L'écart fiscal entre le fait de posséder une voiture essence et une voiture électrique est un facteur déterminant. Plus la différence est importante, plus l'incitation à acheter une voiture électrique est forte.

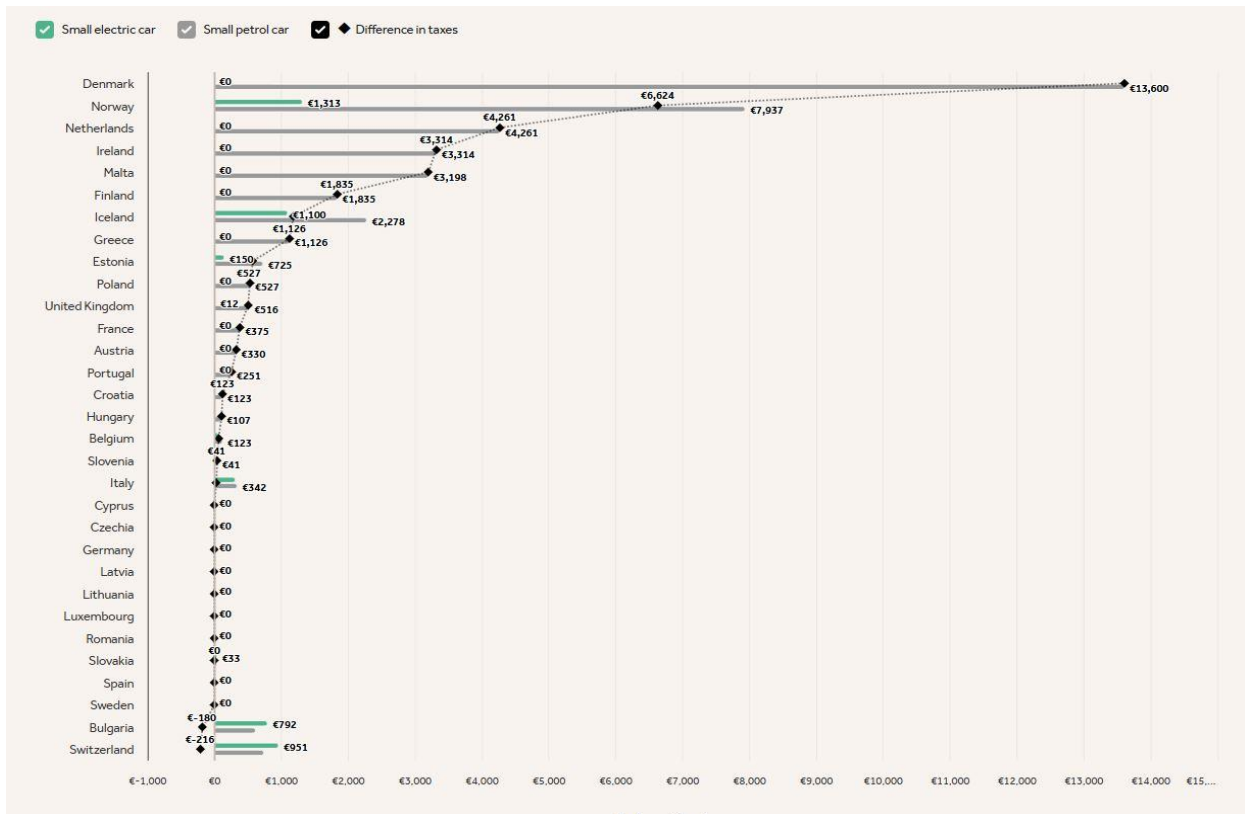
- L'un des facteurs de succès au Danemark est l'attractivité économique de l'achat d'un VE. Avec un système fiscal progressif, les VE sont nettement moins chers que leurs équivalents thermiques. Le gouvernement danois offre d'importantes réductions fiscales sur l'achat du VE, notamment via une taxe de détention. Acheter et posséder un SUV électrique au Danemark coût 45 000€ moins cher qu'un SUV thermique ! En Irlande, en Autriche et aux Pays-Bas, qui sont parmi les pays leaders, cette différence s'élève à plus de 10 000€.
- On retrouve ensuite un second groupe de pays avec la France, la Finlande ou encore la Pologne pour lesquels cette différence se situe plutôt autour de 6000€. Malgré cela, la Pologne est parmi les pays les plus en retard avec seulement une part de 3% de BEV au premier trimestre 2025.
- En Italie ou en Espagne, autres pays dont la part de BEV dans les nouvelles ventes demeure faible, la différence est beaucoup moins importante, respectivement de 3000€ et 4000€.
- Le cas de la Belgique est intéressant : la part de BEV dans les ventes de véhicules a fortement augmenté ces dernières années. En 2024, 1 voiture sur 4 vendue était une voiture électrique. Les flottes d'entreprises ont été le moteur principal de cette croissance : 87% des nouvelles voitures électriques immatriculées en 2024 étaient des voitures de société. Depuis décembre 2021, la Belgique a mis en place une réforme fiscale progressive : les voitures thermiques et les hybrides voient leur déductibilité fiscale passer de 100% à 0% en 2028. Alors que les voitures électriques ou à hydrogène, conservent une déductibilité de 100%. Celle-ci commencera à diminuer à partir de 2027 et se stabilisera à un niveau relativement haut (67,5%) à partir de 2031.

Graphique 1 - Écart fiscal entre SUV thermique et SUV électrique - Source : Good Tax Guide, T&E



Graphique 2 - Écart fiscal entre une petite voiture essence et une petite voiture électrique

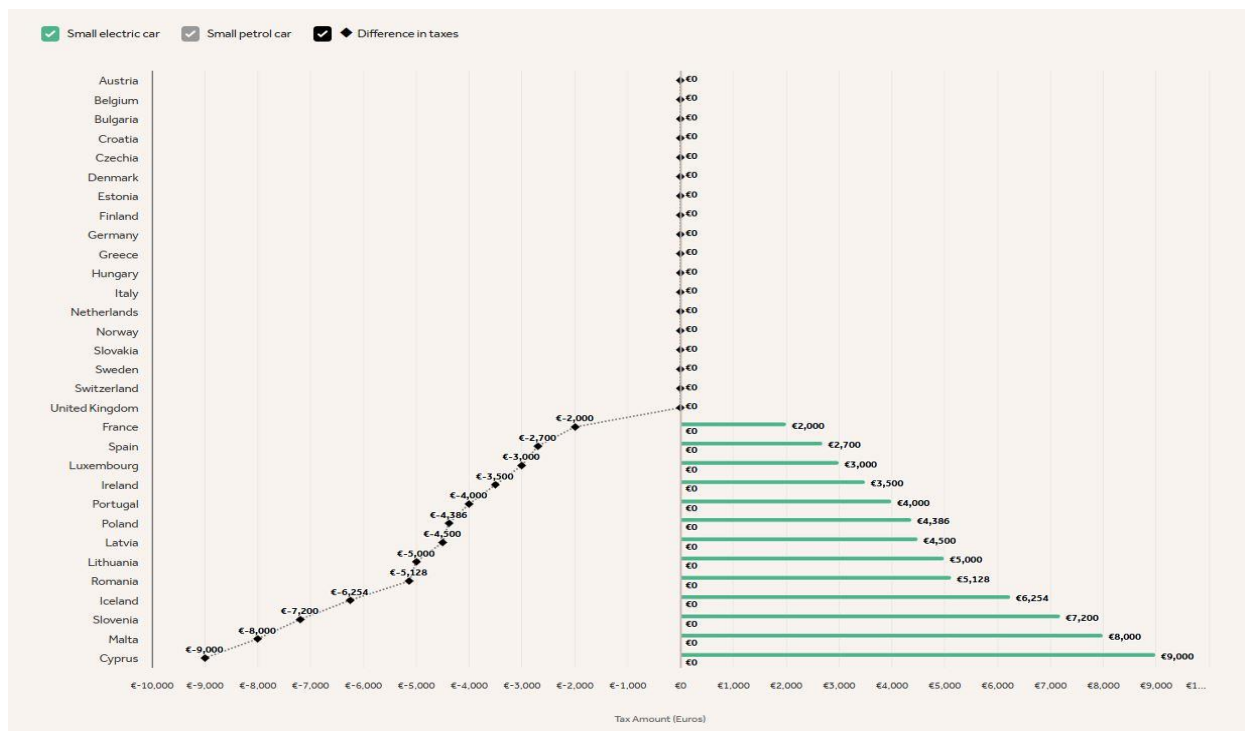
Source : Good Tax Guide, T&E



2 - Comparaison des mesures de soutien à l'achat

Les subventions à l'achat, si elles ne sont pas combinées avec d'autres mesures fiscales, ne sont pas suffisantes. L'Espagne et la Pologne ont des subventions à l'achat, tout comme la Roumanie. Et pourtant ces 3 pays sont parmi les plus en retard dans le déploiement de la mobilité électrique.

Graphique 3 - Subventions à l'achat petites voitures électrique - Source : Good Tax Guide, T&E



3 - Développement des bornes de recharge publiques et prix de la recharge

Globalement, les pays où la densité de bornes publiques est la plus élevée sont aussi ceux qui sont leaders en termes de déploiement de la mobilité électrique. C'est le cas notamment des Pays-Bas, du Danemark mais aussi de la Belgique.

Cependant, il faut noter le cas de l'Allemagne qui a une densité de bornes quasiment deux fois plus élevée que la France mais dont le déploiement de la mobilité électrique est relativement similaire à celui de la France (18,5% de part BEV Q1 2025 contre 17% pour l'Allemagne).

À noter que la Finlande a une faible densité de bornes de recharge et est pourtant dans les pays leaders.

Pays	Bornes publiques installées	Densité Bornes/km ²
Danemark	35 869	0,836
Pays-Bas	183 000	5,419
Finlande	16 726	0,049
Belgique	76 819	2,514
Suède	53 778	0,119
Portugal	12 119	0,131
France	155 931	0,242
Allemagne	159 958	0,448
Espagne	45 213	0,089
Roumanie	4 566	0,019
Italie	58 189	0,193
Pologne	9 555	0,031

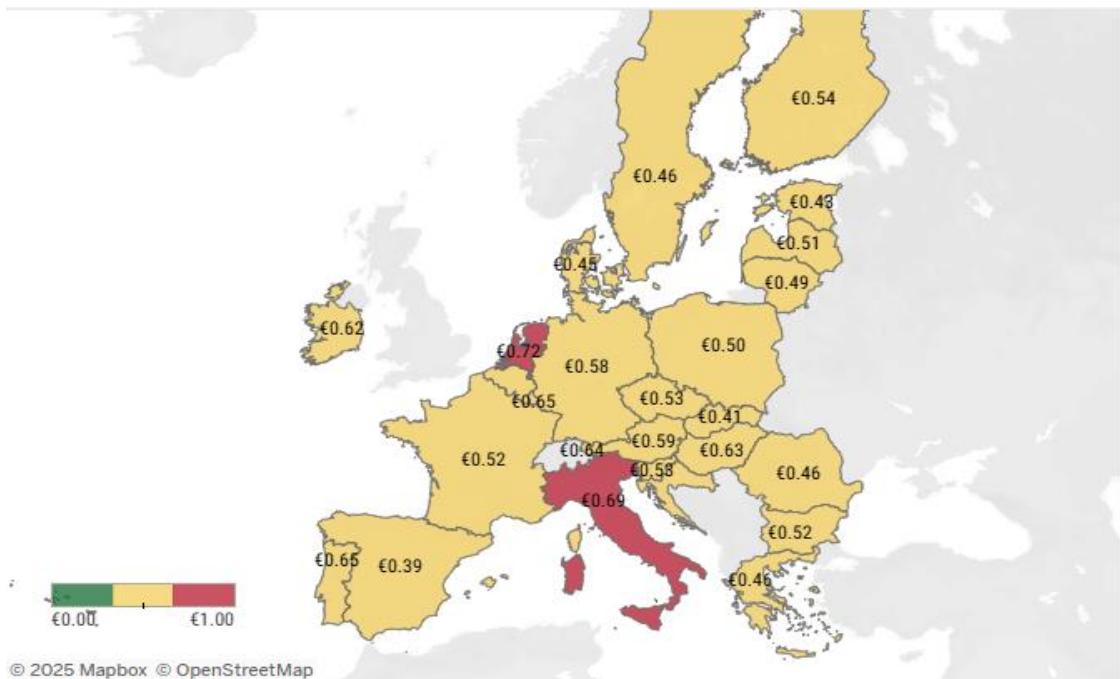
4 - Prix de la recharge

- En moyenne, un Européen paie 1,65€ pour un litre d'essence et 1,55€ pour un litre de diesel. En moyenne, dans l'Union, la recharge publique coûte 0,59€/KWh la recharge rapide 0,63€/KWh.
- Parcourir 100km avec une voiture essence et une voiture diesel revient respectivement à 9,33€ et 9,90€ contre 9,44€ avec une voiture électrique qui se serait chargée exclusivement sur une borne publique.

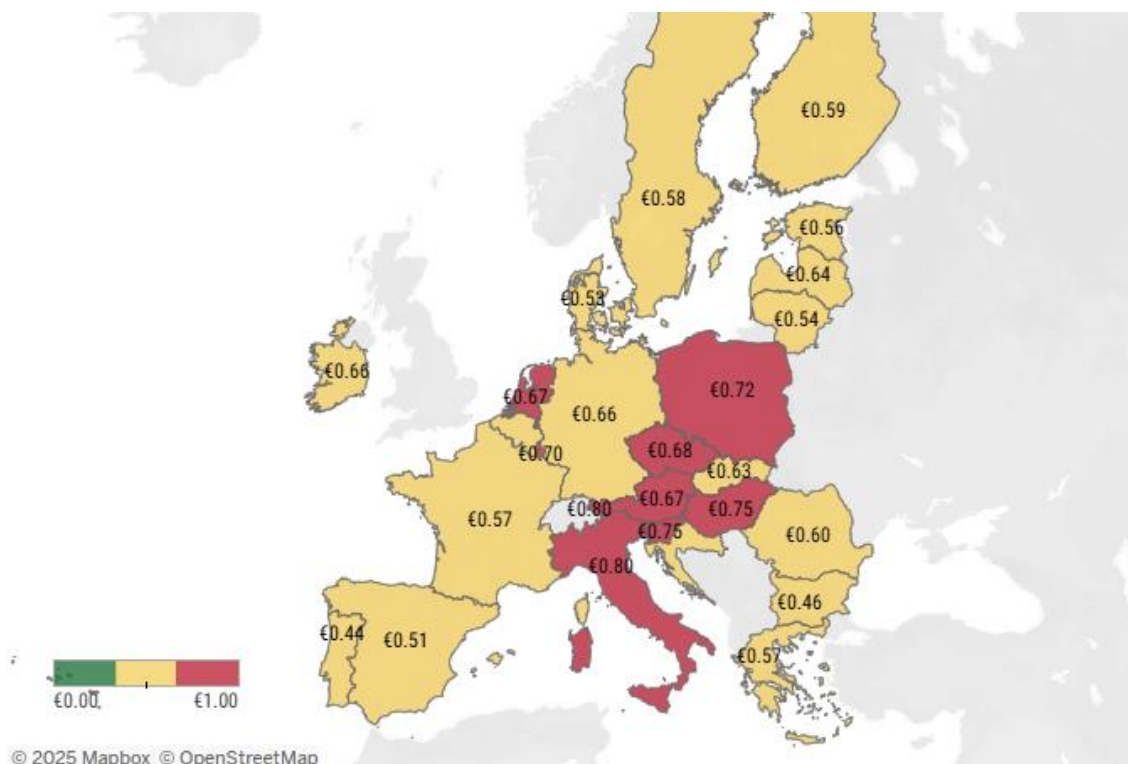
Avec une recharge à domicile sur une borne « privée » en France, cela ne lui coûterait que 4€ (0,25€/KWh), soit plus de 2 fois moins cher ! Dans le cas d'une utilisation mixte recharge publique/privée, parcourir 100km avec une voiture électrique reviendrait entre 6 et 7€.

- L'Espagne offre un prix de recharge aux bornes publiques très compétitif par rapport aux Pays-Bas qui affichent l'un des prix les plus élevés en Europe. Pourtant les Pays-Bas affichent une part de BEV supérieur à 30% quand l'Espagne est à peine à 7% !
- Aux Pays-Bas le prix de la recharge est certes élevé mais le prix du carburant l'est aussi, largement au-dessus de la moyenne européenne (1,93€), ce qui rend la recharge attractive. Un contre-exemple est la Suède, pays leader dans la mobilité électrique comme les Pays-Bas, où le prix de la recharge est assez bas mais le prix du carburant l'est aussi par rapport à la moyenne européenne. Cela n'empêche pas l'attractivité de la mobilité électrique dans ce pays.

Recharge publique

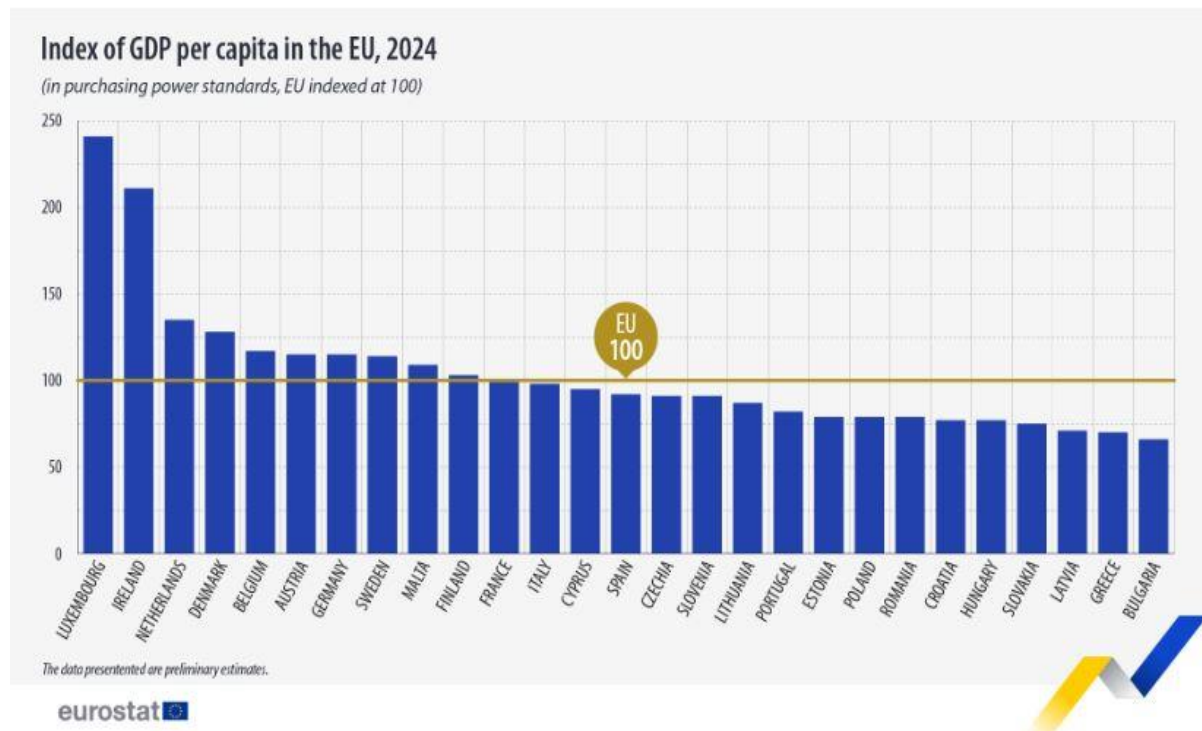


Recharge rapide



5 - Niveau économique du pays et pouvoir d'achat

On observe globalement une corrélation entre le niveau du pouvoir d'achat et la part de marché de l'électrique mais cette corrélation n'est pas parfaite. L'Espagne dispose d'un meilleur pouvoir d'achat que le Portugal qui est pourtant devant en matière de part de marché BEV. Le cas de l'Italie montre aussi que ce facteur n'est pas le plus déterminant.



Conclusion

Le débat sur les voitures électriques se focalise trop souvent sur la technologie elle-même et pas assez sur les politiques d'accompagnement. Or, à technologie équivalente, les écarts nationaux sont frappants. Cette dimension devrait être bien davantage qu'aujourd'hui prise en compte, notamment dans l'évaluation que la Commission européenne fera en 2025, avant la proposition législative portant sur l'éventuelle révision des standards de CO2.

Des plans nationaux d'accompagnement et des transferts de savoir-faire et de réussite devraient être mis en place dans les pays les plus en retard.