

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE

En 2024, le marché automobile ouest-européen a reculé de 0,2 % à 11,6 millions d'unités. Dans ce contexte morose, toutes les motorisations ont reculé, à l'exception des hybrides non rechargeables. La motorisation hybride apparaît désormais comme la première demandée avec 39 % de part de marché, contre 32 % pour l'essence. Ceci est dû au succès de l'hybride non rechargeable, qui a gagné cinq points de part de marché en un an et s'octroie 31 % des ventes totales (contre 8 % pour l'hybride rechargeable). Les ventes d'hybrides non rechargeables ont progressé de 19 % pour atteindre 3,6 millions d'unités en 2024. Les ventes de voitures électriques, quant à elles, peinent à décoller. Alors qu'elles devaient s'accélérer en vue des objectifs 2025 sur les émissions moyennes de

CO₂ en Europe, elles ont reculé de 1,4 % en 2024. Avec 1,9 millions d'unités vendues, la part de marché des voitures électriques s'est contractée, passant de 16,9 % en 2023 à 16,7 % en 2024.

La part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel continue de se contracter et ne s'élève plus qu'à 10 % en 2024, contre 55 % en 2012. La part de la motorisation essence perd également deux points de part de marché pour s'établir à 32 %. Pour la première fois, l'essence n'apparaît plus comme la première motorisation en Europe de l'Ouest. Elle se situe en seconde place, juste derrière la motorisation hybride.

En Europe de l'Est, la part de l'essence recule de 4,5

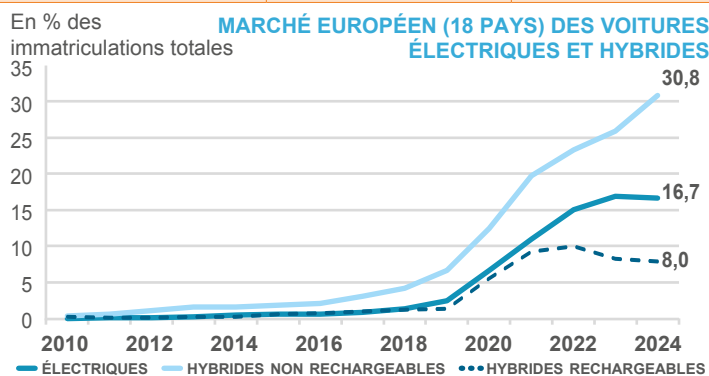
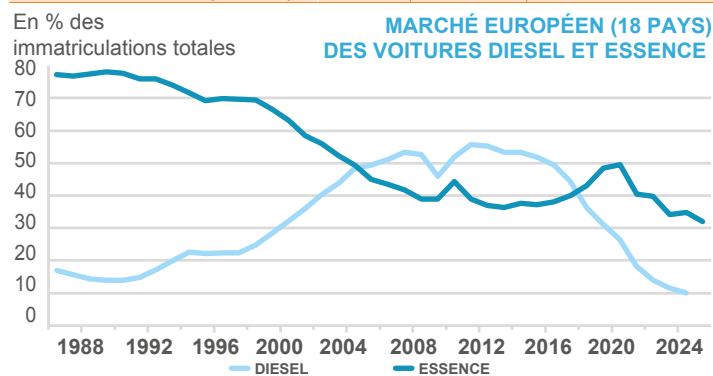
points pour s'établir à 41 %. Elle reste en première position juste devant l'hybride, qui représente 39 % des ventes, soit la même pénétration qu'en Europe de l'Ouest. La motorisation hybride non rechargeable a progressé de 29 % et représente 36 % des ventes, soit un niveau encore plus important que sur les marchés ouest-européens. Le recul de la part de marché du diesel se poursuit (13 % en 2024). Enfin, le marché des voitures électrique est le seul qui recule en volume dans cette zone. Sa part de marché s'établit à 4,3 %, contre 4,8 % en 2023.

17%

Stagnation de la part de marché de l'électrique en Europe occidentale en 2024

► LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE EN EUROPE EN 2024 (EN POURCENTAGE)

	Diesel	Essence	Hybrides	Hybrides non rechargeables	Hybrides rechargeables	Électriques
ALLEMAGNE	17%	35%	34%	27%	7%	14%
AUTRICHE	17%	33%	32%	25%	7%	18%
BELGIQUE	5%	42%	24%	9%	15%	28%
DANEMARK	4%	23%	21%	17%	4%	52%
ESPAGNE	9%	37%	44%	39%	6%	6%
FINLANDE	5%	15%	50%	30%	20%	30%
FRANCE	7%	30%	43%	34%	9%	17%
GRÈCE	7%	36%	48%	42%	6%	6%
IRLANDE	23%	30%	32%	22%	10%	14%
ITALIE	14%	29%	43%	40%	3%	4%
LUXEMBOURG	12%	30%	31%	22%	8%	27%
PAYS-BAS	1%	22%	42%	28%	14%	35%
PORTUGAL	9%	34%	30%	17%	14%	20%
ROYAUME-UNI	3%	34%	44%	35%	9%	20%
SUÈDE	7%	23%	34%	10%	23%	35%
ISLANDE	22%	15%	37%	20%	16%	26%
NORVÈGE	2%	1%	8%	5%	3%	89%
SUISSE	9%	29%	42%	34%	9%	19%
ENSEMBLE 18 PAYS	10%	32%	39%	31%	8%	17%
NOUVEAUX PAYS UE (11 PAYS)	13%	41%	39%	36%	2%	4%



Source : CCFCA

L'évolution des motorisations en Europe est largement influencée par le durcissement des réglementations et de la fiscalité dans chaque pays, notamment en lien avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs, fixés par l'Union européenne. Ces dernières années, elle a aussi été fortement impactée par les évolutions de la fiscalité à l'achat pour favoriser les véhicules moins émetteurs, notamment électrique (bonus/malus, primes à la conversion).

L'objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2035 reste un moteur important d'électrification du marché européen, même si l'objectif intermédiaire de réduction de 15 % des émissions de CO₂ entre 2021 et 2025 n'a pas suffi à dynamiser le marché en 2024. L'arrêt de certaines aides financières aux véhicules électriques, notamment en Allemagne, mais également le prix des véhicules électriques ou le manque d'infrastructures de recharge ont freiné les ventes, alors que celles-ci doivent atteindre entre 20 et 24 % du marché pour répondre aux objectifs 2025.

En 2024, le taux de pénétration moyen des voitures

électriques en Europe occidentale est resté stable autour de 17 %, mais avec des disparités importantes entre les pays. Les pays du Nord de l'Europe connaissent des taux de pénétration qui avoisinent ou dépassent les 30 %. En Belgique (28 %), au Danemark (52 %), au Pays-Bas (35 %) et en Norvège (89 %), la part de marché des voitures électriques a continué d'augmenter en 2024, tandis qu'elle a baissé en Finlande (30 %) et en Suède (35 %). Dans les pays d'Europe du Sud, la part de marché de l'électrique est inférieure à la moyenne européenne et a peu évolué en 2024 (6 % en Espagne et en Grèce, 4 % en Italie). Seul le Portugal, bien doté en nombre de bornes de recharge par rapport à son réseau routier, fait exception avec un taux de pénétration de 20 %, en hausse de 2 points par rapport à 2023. Dans les pays proches de la moyenne de l'Union européenne, la part de marché des voitures électriques a baissé en 2024 (Allemagne, Autriche, Irlande) ou stagné (France). Seul, le Royaume-Uni a vu la part de marché de l'électrique progresser. Ces résultats confirment le lien, mis en évidence dans une étude de l'ACEA, entre la part de marché des énergies alternatives et le PIB par habitant.

Concernant le développement des infrastructures, la Commission européenne a proposé, dans le cadre du plan d'action automobile lancé début 2025, de financer une assistance technique pour aider à la mise en œuvre du règlement AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) qui fixe des objectifs de déploiement des infrastructures de recharges en Europe.

Aujourd'hui, le nombre de bornes de recharge demeure insuffisant et très inégalement réparti sur l'ensemble du territoire européen. Fin 2024, l'Union européenne compte 882 000 points de recharge accessibles au public, mais plus de la moitié (57 %) sont installées dans seulement trois pays, les Pays-Bas (21 %), l'Allemagne (18 %) et la France (18 %), alors que ceux-ci ne couvrent que 20 % du territoire. En 2024, 250 000 nouveaux points de recharge ont été installés en Europe, soit une accélération par rapport à 2023 (153 000 en 2023), mais selon l'ACEA, il faudrait un taux d'installation annuel trois à huit fois supérieur au taux actuel pour atteindre les 8,8 millions de bornes nécessaires en 2030.