Automobile : l’Union européenne ajuste le cap



Longtemps présentée comme une ligne rouge, l’échéance de 2035, marquant la fin des ventes de voitures thermiques neuves dans l’Union européenne (UE), n’est plus un horizon aussi strict qu’annoncé. Via le nouveau « paquet automobile », la Commission européenne a introduit une série d’ajustements qui traduisent un changement de méthode?: sans renoncer à l’objectif de réduction des émissions, Bruxelles entend désormais intégrer plus explicitement les contraintes industrielles, économiques et géopolitiques auxquelles sont confrontées les entreprises du secteur. Ce tournant traduit une volonté croissante de concilier transition énergétique, neutralité technologique et compétitivité industrielle, dans un contexte international de plus en plus incertain et une concurrence accrue.

Sur le plan symbolique, l’objectif d’un parc de véhicules neufs zéro émission en 2035 demeure. Dans les faits, cependant, la Commission européenne a proposé de remplacer l’interdiction stricte des moteurs thermiques par une réduction moyenne des émissions de CO? de 90%, laissant une

marge pour certaines motorisations alternatives, à condition qu'elles contribuent effectivement à la **décarbonation.**

Ces flexibilités concernent notamment les hybrides rechargeables, les carburants durables et certains mécanismes de compensation (p.ex. l'utilisation d'acier bas carbone produit en Europe), avec l'objectif de préserver un signal climatique fort tout en évitant des ruptures industrielles excessives.

Cette inflexion répond aussi à une réalité de marché. Si l'électrification progresse rapidement, elle ne suit pas un rythme homogène selon les pays, les types de véhicules ou les usages (personnel ou professionnel notamment).

Une transition déjà bien engagée, mais encore fragile

En 2025, plus de 20 millions de véhicules électriques ont été vendus dans le monde. L'Europe figure parmi les régions les plus dynamiques, portée par les normes européennes et les différentes politiques nationales incitatives.

Dans l'UE, les véhicules thermiques traditionnels (essence et diesel) ne représentent plus qu'environ 30% des nouvelles immatriculations, tandis que **les hybrides et les électriques gagnent du terrain.** Cette évolution permet d'ailleurs à la majorité des constructeurs européens d'être en bonne voie pour respecter leurs objectifs de réduction des émissions à court terme, parfois grâce à des mécanismes de mutualisation ("pooling")[1] entre marques.

Pour autant, cette dynamique reste fragile. Le coût des véhicules électriques, la disponibilité des infrastructures de charge, la dépendance aux chaînes d'approvisionnement extra-européennes et la faiblesse persistante de certains segments, notamment celui des véhicules utilitaires, constituent autant de défis.

Le « paquet automobile »?: rééquilibrer ambition et réalité é conomique

C'est dans ce contexte que s'inscrit le nouveau « paquet automobile ». Au-delà du débat sur la fin de la commercialisation des moteurs thermiques en 2035, il introduit plusieurs dispositifs visant à renforcer la prévisibilité et la **viabilité économique de la transition.**

Parmi eux figure la création d'une catégorie spécifique pour les petites voitures électriques produites en Europe, qui bénéficieraient d'avantages réglementaires et de soutien ciblé, pour stimuler une offre plus abordable et soutenir la base industrielle européenne face à la concurrence

internationale.

Autre enjeu central?: l'origine européenne des composants. La Commission européenne travaille à l'introduction de critères de production européenne, autour de 70% de composants issus de l'UE, pour l'accès à certaines aides publiques ou marchés. Cette approche vise à renforcer les chaînes de valeur européennes, tout en préservant l'ouverture commerciale.

Ces orientations s'inscrivent dans un contexte de **concurrence internationale accrue**, en particulier sur le segment des véhicules électriques. Les constructeurs chinois ont renforcé en quelques années leur présence sur le marché européen, portés par des coûts de production compétitifs, une forte intégration industrielle et un rythme d'innovation soutenu. Pour l'UE, l'enjeu n'est pas de restreindre l'accès au marché, mais de garantir des conditions de concurrence équilibrées et de préserver la capacité des industriels européens à investir et produire dans la durée.

Dans l'UE, les véhicules thermiques traditionnels (essence et diesel) ne représentent plus qu'environ 30% des nouvelles immatriculations.

Ces ajustements réglementaires soulèvent néanmoins une question centrale pour les entreprises?: celle de la visibilité. Si la transition énergétique est largement perçue comme nécessaire, elle ne peut se déployer efficacement sans un cadre prévisible permettant d'engager des **investissements de long terme**. Le *Baromètre de l'Économie du 2e semestre 2025,* édité par la Chambre de Commerce*,* le confirme?: 61% des entreprises estiment avoir besoin de davantage de visibilité pour s'engager dans des investissements stratégiques. Aussi, 10% d'entre elles jugent indispensable une prévisibilité minimale à court terme (jusqu'à un an), 41% à moyen terme (un à deux ans au moins) et 21% à long terme (au?delà de cinq ans). À défaut de visibilité suffisante, le risque serait un niveau d'investissement insuffisant .

Pour les entreprises, ces évolutions traduisent un message important?: la **transition énergétique** reste une priorité, mais elle doit s'appuyer sur un cadre économique soutenable, lisible et technologiquement ouvert.

Des implications directes pour les entreprises et les flottes

Les entreprises sont directement concernées par ces ajustements, notamment via les **flottes professionnelles**, qui représentent près de 60% des immatriculations de véhicules neufs en Europe. Le « paquet automobile » prévoit des objectifs de « verdissement » progressifs pour les grandes entreprises et les loueurs, modulés selon le niveau de richesse des États membres.

Bien que ces obligations constituent une contrainte supplémentaire, elles offrent également des opportunités d'optimisation à moyen et long termes, en matière de coûts d'usage, d'image et de conformité réglementaire. À condition toutefois que les entreprises puissent s'appuyer sur une stabilité des règles et sur une diversité de solutions technologiques adaptées à leurs besoins opérationnels.

Le Luxembourg constitue un laboratoire à petite échelle

Au Luxembourg, ces débats européens connaissent une résonance particulière. En 2025, près de 56% des nouvelles immatriculations concernaient des véhicules hybrides ou électriques, dont environ 27% de véhicules 100% électriques, un niveau nettement supérieur à la moyenne européenne.

Cette dynamique est soutenue par un **environnement fiscal et réglementaire favorable**, notamment pour les voitures de société, ainsi que par un déploiement dense des infrastructures de charge?: le réseau public national Chargy compte aujourd'hui plus de 760 bornes accessibles au public, dont près de 90 bornes de charge rapide, tandis que de nombreuses entreprises investissent dans des solutions de charge sur leurs sites. Dans ce contexte, bien que des efforts restent encore nécessaires, notamment le développement des infrastructures de charge dans les résidences d'habitation, l'électromobilité progresse au Grand?Duché, faisant du pays un terrain d'expérimentation à petite échelle des politiques européennes de transition automobile.

Dans le même temps, l'économie luxembourgeoise reste très ouverte et sensible aux évolutions énergétiques et industrielles européennes. Pour les entreprises implantées au Grand-Duché, la clé réside dans la capacité à anticiper les changements tout en disposant d'un cadre suffisamment flexible pour accompagner les choix d'investissement.

L'énergie et la géopolitique en toile de fond

Le contexte géopolitique récent rappelle par ailleurs que la transition vers les véhicules électriques ne peut être dissociée des enjeux énergétiques globaux. La guerre en Iran, déclenchée fin février 2026, a provoqué une forte **volatilité des prix du pétrole**, en raison de la fermeture du détroit d'Ormuz. Selon l'Agence internationale de l'énergie (IEA), il s'agit de la perturbation de l'offre la plus significative jamais enregistrée.

Cette situation renforce l'intérêt stratégique de la diversification énergétique et de l'électrification des usages, tout en soulignant l'importance de ne pas exposer les entreprises à des chocs excessifs liés à des décisions réglementaires abruptes.

Donner de la visibilité pour réussir la transition

En ajustant son cap sur l'automobile, l'UE ne remet pas en cause la transition énergétique. Elle en redéfinit les modalités, en cherchant à mieux intégrer les réalités industrielles et économiques. Pour les entreprises, l'enjeu central reste la visibilité?: visibilité sur les trajectoires réglementaires, sur les technologies admissibles, et sur les conditions de compétitivité dans un marché mondialisé.

La transition ne peut réussir que si elle est menée avec les entreprises, en reconnaissant leur rôle d'investisseurs, d'innovateurs et d'employeurs. À cet égard, la neutralité technologique (*principe de régulation selon lequel les décideurs politiques ne privilégient aucune technologie spécifique, ndlr*) et la stabilité des règles constituent des leviers essentiels pour transformer la contrainte climatique en opportunité économique durable.

Au-delà de la conformité, l'enjeu est aussi de capter les **opportunités des transitions**?: nouveaux services de mobilité, innovations industrielles, montée en compétences et renforcement des chaînes de valeur européennes, à condition de disposer d'un cadre stable et prévisible.

[1] La réglementation européenne autorise les constructeurs à regrouper leurs émissions de CO? au sein de «?pools?». Un constructeur en retard peut ainsi s'associer à un autre, mieux positionné sur l'électrique, afin de respecter collectivement les objectifs et d'éviter les amendes.