

Janvier 2026

La trajectoire européenne vers la mobilité électrique : pourquoi l'assouplissement de Bruxelles ne modifie pas la trajectoire de fond ?

La récente proposition de la Commission Européenne visant à assouplir l'objectif de neutralité carbone pour les véhicules neufs à horizon 2035 marque un infléchissement symbolique de la politique automobile européenne. Initialement, l'Union européenne visait une **réduction de 100% des émissions de CO₂ des voitures neuves d'ici 2035¹**, ce qui équivalait de facto à l'interdiction des moteurs thermiques. Le nouvel objectif proposé est désormais fixé à -90%, ouvrant la voie à des ventes résiduelles de véhicules essence, diesel ou hybrides au-delà de 2035.

Si certains y voient un recul, les fondamentaux de la transition électrique européenne demeurent inchangés, et les données de marché le confirment.

L'interdiction initiale de 2035 : un jalon climatique majeur

Adoptée en 2023, la réglementation initiale imposait que toutes les voitures et camionnettes neuves mises sur le marché à compter de 2035 soient à **émissions nulles**, une pierre angulaire du Pacte vert pour l'Europe². Cette mesure visait à décarboner le transport routier, responsable de **20% des émissions totales de l'Union Européenne (UE)** et seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990.

Cette interdiction avait vocation à accélérer l'adoption des véhicules électriques, à stimuler la production de batteries en Europe et à préserver la compétitivité industrielle du continent face à la Chine et aux États-Unis¹.

Le nouveau cadre : davantage de flexibilité, sans remise en cause structurelle

Selon la nouvelle proposition, les constructeurs automobiles devront réduire les émissions moyennes

de leur flotte de **90% par rapport aux niveaux de 2021**. Les 10% résiduels pourront être compensés via des crédits carbone issus notamment :

- de l'**acier bas carbone produit dans l'UE** (jusqu'à 7% de crédits) ;
- de **carburants durables**, tels que les e-fuels ou les biocarburants avancés (jusqu'à 3%)^{1,3}.

Les moteurs thermiques et les hybrides rechargeables pourraient donc subsister, mais de manière strictement marginale. Les analystes estiment **qu'une voiture thermique vendue en 2035 devra être compensée par environ huit véhicules électriques³** pour équilibrer les émissions.

Par ailleurs, des « super-crédits » seront accordés pour les véhicules électriques de petite taille produits dans l'UE, afin d'encourager des modèles abordables tels que la Renault R5 ou la Citroën ë-C3 du groupe Stellantis. En substance, cet ajustement réglementaire offre un sursis limité, mais ne remet pas en cause l'orientation générale vers la mobilité électrique.



Dynamique du marché : des tendances structurelles incontestables

Indépendamment des ajustements réglementaires, l'adoption du véhicule électrique en Europe progresse rapidement :

- En 2025, les ventes de véhicules électrifiés (électriques et hybrides) ont dépassé pour la première fois celles des véhicules thermiques, représentant plus de **50% des nouvelles**

Janvier 2026

immatriculations dans plusieurs pays européens⁴.

- À fin novembre 2025, les véhicules 100% électriques atteignaient **17% de part de marché au niveau européen**, auxquels s'ajoutaient 7 à 8% pour les hybrides rechargeables⁴.
- La Norvège demeure le marché le plus avancé, avec près de 96% de pénétration des véhicules électriques⁵, suivie par le Danemark (~66%)⁶, la Suède (~35%)⁷, les Pays-Bas (~40%)⁸, la France (~20%)⁹ et l'Allemagne (~19%)¹⁰. Des pays partis d'un niveau plus faible, comme l'Espagne (~8%)¹¹, affichent néanmoins des croissances très soutenues (+76% en glissement annuel)¹¹, témoignant d'une accélération généralisée de la transition.

Ces évolutions reposent sur des facteurs structurels : baisse continue des coûts des batteries¹², déploiement massif des infrastructures de recharge (80% des autoroutes européennes désormais couvertes¹³), et contraintes croissantes sur les flottes d'entreprise¹⁴. Même en cas d'assouplissement réglementaire, les dynamiques industrielles et de marché plaident clairement en faveur de l'électrification.

Implications industrielles et climatiques

Le compromis adopté est avant tout politique. L'Allemagne et l'Italie ont plaidé pour davantage de flexibilité afin de préserver l'emploi et la compétitivité, tandis que la France et l'Espagne, soutenues par les pays nordiques, ont défendu des règles de maintien local pour se prémunir contre les importations chinoises.

Toutefois, **l'équation économique reste inchangée** :

- le développement des motorisations thermiques est considéré comme capitalistique et peu compatible avec des volumes en déclin ;

- les technologies électriques bénéficient des effets d'échelle, de l'intégration logicielle et de flux d'investissements mondiaux ;
- à horizon 2035, les véhicules électriques devraient être **moins coûteux à produire** que les véhicules thermiques.

Les ONG environnementales estiment que la marge de flexibilité pourrait engendrer jusqu'à **1 gigatonne supplémentaire de CO₂ d'ici 2050**¹⁵. Néanmoins, l'UE maintient ses objectifs de **-66% à -72% d'émissions d'ici 2035**¹⁶ et de neutralité carbone en 2050. La transition pourrait connaître un léger ralentissement, sans remise en cause de son caractère irréversible.



L'assouplissement de l'interdiction de 2035 relève davantage de l'affichage politique que d'un changement de cap structurel. Le secteur automobile bénéficie d'une flexibilité de court terme, mais la tendance de fond demeure inchangée : **la mobilité électrique s'imposera comme la norme sur les routes européennes**.

Alors que les ventes de véhicules électrifiés dépassent déjà celles des véhicules thermiques et que les infrastructures se déploient rapidement, la question n'est plus de savoir si l'Europe basculera vers l'électrique, mais à **quelle vitesse elle parviendra à surmonter les contraintes de coûts, de chaînes d'approvisionnement et géopolitiques** pour s'imposer dans la course mondiale.

Notre point de vue

Nous suivons de près le secteur de la recharge pour véhicules électriques depuis notre premier financement en 2019, ce qui nous confère une profonde compréhension de sa complexité. Il s'agit d'un marché hétérogène, couvrant une large gamme de puissances de recharge, de la recharge lente à l'ultra-rapide, et de modèles économiques, allant des réseaux urbains denses aux corridors autoroutiers, en passant par les solutions résidentielles.

La création de valeur repose sur la capacité à identifier des projets offrant des **flux de trésorerie stables et prévisibles**, généralement adossés à des contrats longs ou à des situations de quasi-monopole. Nous privilégions également des partenaires disposant d'un **solide track record**, d'une capacité de déploiement rapide, d'un accès sécurisé à l'électricité et de taux d'utilisation durablement élevés.

Dans la mesure où la généralisation du véhicule électrique pourrait prendre plus de temps que prévu initialement, la structuration des financements doit intégrer des **mécanismes de protection robustes**, tels que des clauses de « *drawstop** » appropriées et des engagements en fonds propres adaptés, afin d'assurer la résilience des projets et leur alignement avec les fondamentaux de long terme.

Nous continuons ainsi à porter une attention particulière à ce secteur, convaincus que l'environnement actuellement plus contraint est susceptible de générer des **opportunités de création de valeur** pour nos investisseurs, notamment dans les stratégies orientées high income.

*mécanismes de protection des prêteurs qui leur permettent de bloquer temporairement ou définitivement les tirages d'un financement, même si le contrat est signé et engagé

Sources:

- ¹ European Commission, Cars and vans – Climate action
- ² European Commission, The European Green Deal
- ³ Les Echos, "Bruxelles enterre l'interdiction de vendre des voitures thermiques neuves en 2035", "Fin du 100 % électrique en 2035 : derrière le symbole, des marges de manoeuvre limitées pour les constructeurs"
- ⁴ ACEA, "New car registrations: +1.4% in November 2025 year-to-date; battery-electric 16.9% market share"
- ⁵ CNBC, "Norway wraps up 2025 with 96% of its new car market fully electric, and Tesla's sales are surging there"
- ⁶ Fleet Europe, "Denmark delays tax increase for BEVs "
- ⁷ European Alternative Fuels Observatory, "Sweden: BEVs Reach 35% Share in April 2025"
- ⁸ BOVAG, "Autoverkoop stabiel in 2025"
- ⁹ AAA DATA, French Car registrations – December 2025
- ¹⁰ Car Sales Statistics, 2025(Full Year) Germany: Car Market Overview and Analysis
- ¹¹ ANFAC, "Los turismos electrificados cierran 2025 con 225.616 unidades vendidas, un 94,6% más que 2024"
- ¹² BloombergNEF, "Lithium-Ion Battery Pack Prices Fall to \$108 Per Kilowatt-Hour, Despite Rising Metal Prices"
- ¹³ T&E, EV progress report 2025
- ¹⁴ eurelectric, "Stay the course: Eurelectric warns against diluting 2035 zero-emission target"
- ¹⁵ The International Council on Clean Transportation, "Unwrapping the package: A review of the European Commission's CO2 standards proposal"
- ¹⁶ European Council "Paris Agreement: the EU submits its updated NDC with an indicative target for 2035 to the UN ahead of COP30"

Janvier 2026

CONTACT

Service clients
+33 (0)1 53 64 65 50

scorip.sales@scor.com
www.scor-ip.com

Siège
5, Avenue Kléber, 75016 Paris, France

INFORMATION IMPORTANTE

Ce document est publié par SCOR Investment Partners SE (ci-après SCOR IP) une société de gestion d'actifs au capital de 15 500 000 euros. SCOR IP. est agréée en tant que société de gestion et gestionnaire d'investissements alternatifs (AIFM) en France, réglementée par l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Ce document est fourni à titre informatif uniquement et contient des informations, des opinions, des hypothèses et des estimations ainsi que des chiffres que SCOR IP considère comme fondés ou exacts à la date de publication, compte tenu du contexte économique, financier ou de marché à ce moment-là. Les informations contenues dans le présent document sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Les performances passées ou cibles ne préjugent pas des rendements futurs. Il n'y a aucune garantie que les prévisions positives se réaliseront à l'avenir. Les performances futures sont soumises au régime fiscal en vigueur, qui dépend de la situation personnelle de chaque investisseur et qui peut évoluer à l'avenir. L'existence d'un enregistrement ou d'une autorisation n'implique pas qu'une Autorité de régulation ait déterminé que ces produits sont adaptés aux investisseurs. Ce document ne doit pas être interprété comme une offre, une sollicitation d'achat ou de vente, ni comme un conseil en investissement. Il ne constitue en aucun la base d'un contrat ou d'un engagement de quelque nature que ce soit. Les informations contenues dans le présent document sont communiquées à titre confidentiel et ne peuvent être copiées, reproduites, modifiées, traduites ou diffusées sans l'accord écrit préalable de SCOR IP. Le présent document est une communication commerciale destinée exclusivement aux investisseurs professionnels tels que définis dans la directive 2014/65/UE du 15 mai 2014 concernant les marchés d'instruments financiers, telle que modifiée (MiFID). Veuillez-vous référer aux pays d'enregistrement de chaque fonds et vous renseigner auprès de votre conseiller financier pour savoir si un fonds est disponible dans votre pays et pour votre groupe d'investisseurs. Avant de prendre toute décision d'investissement, les investisseurs doivent lire le Prospectus, ses annexes SFDR, le Document d'Information Clé (« DIC »), ensemble désigné comme étant les "documents du fonds", et les informations relatives au produit SFDR publiées sur le site web. Les documents du fonds et les informations concernant les installations et le distributeur dans votre pays sont disponibles sur scor-ip.com ou sur demande auprès de la société de gestion. Document commercial publié le 22.01.2026 - SCOR Investment Partners SE, tous droits réservés