



# ELECTROMOBILITÉ AU LUXEMBOURG : LE COÛT EN VAUT-IL LA PEINE ?

Avec



**François Bausch**

ANCIEN VICE-PREMIER  
MINISTRE ET MINISTRE DE LA  
MOBILITÉ  
ET DES TRAVAUX PUBLICS



**Gerry Wagner**

PORTE-PAROLE DE LA HOUSE OF  
AUTOMOBILE



**Frédéric Meys**

ÉCONOMISTE, IDEA




Animé par

**Corentin Przybylski**

CHARGÉ DE COMMUNICATION,  
IDEA



The background image shows a woman with dark hair, wearing a grey blazer and blue jeans, standing next to a dark blue electric car. She is looking down at a smartphone in her hands. A black charging cable is plugged into the car's charging port. The car is parked on a street with white parking lines. The overall image has a slightly desaturated, blue-toned aesthetic.

# Objectifs et efficacité des incitations environnementales : le cas du marché de l'électromobilité au Luxembourg

Frédéric Meys, économiste

28 janvier 2026

# Contexte

Secteur des transports =  
premier  
émetteur de GES

Objectif 2030 :  
49% de véhicules  
électriques et  
hybrides  
rechargeables

2035 :  
interdiction  
partielle de la  
vente thermique  
neuf

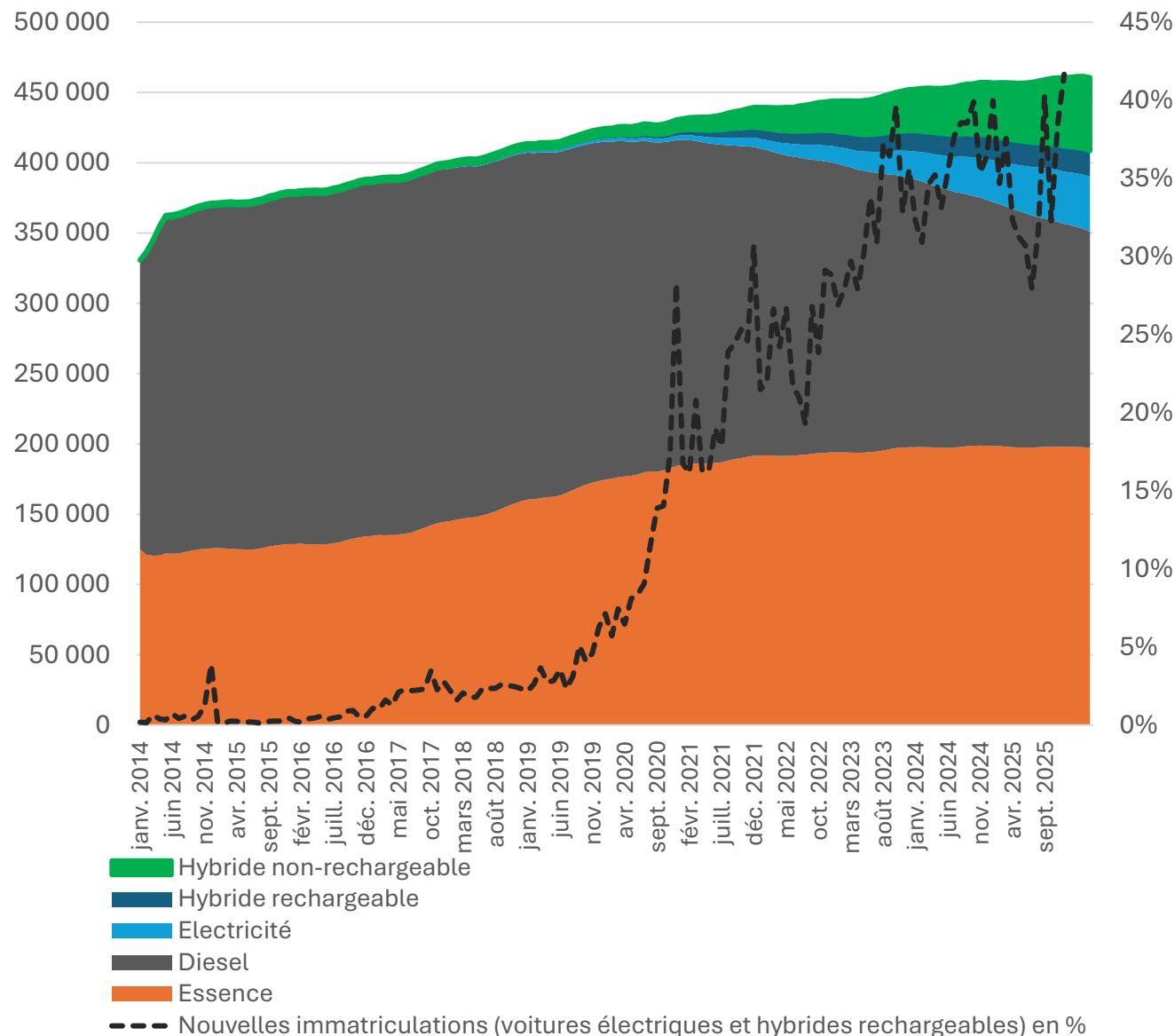
# Plan de la présentation

- Partie 1 : Etat des lieux de l'électromobilité au Luxembourg
- Partie 2 : Les aides et la taxation sont-elles adaptées ?
- Partie 3 : Quels coûts pour quels bénéfices environnementaux ?
- Partie 4 : Quelques pistes pour accélérer la transition

# Partie 1 : Etat des lieux de l'électromobilité au Luxembourg



# État des lieux



Source: STATEC

## Nouvelles immatriculations

Part des véhicules hybrides (rechargeables) et électriques en 2025 : 30%

## Parc automobile total

Proportion de véhicules hybrides rechargeables et électriques en décembre 2025: 12,5%

## Tendance actuelle :

Entre 17 et 20 % du parc en 2030



# Les atouts du Luxembourg dans la transition



## **Parc automobile jeune**

Un renouvellement naturel plus rapide des véhicules, favorisant l'adoption de nouvelles technologies.



## **Niveau de vie élevé**

Pouvoir d'achat permettant d'absorber le surcoût initial des véhicules électriques.



## **~22% de véhicules de société**

Rotations plus courtes et fiscalité favorisant l'électrique.



## **Infrastructure de recharge**

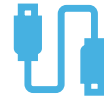
Couverture dense de bornes de recharge sur tout le territoire.

# Des freins qui persistent



## Offre en évolution

Le marché des véhicules électriques reste en développement, avec une gamme de modèles encore limitée dans certains segments.



## Recharge complexe

Les ménages sans accès à une borne privée (locataires, habitats collectifs) font face à des difficultés logistiques quotidiennes.



## Anxiété d'autonomie

L'autonomie est perçue comme insuffisante pour certains usages, malgré les progrès technologiques.



## Surcoût à l'achat

Malgré les primes, le prix d'acquisition reste significativement plus élevé que pour un véhicule thermique équivalent.

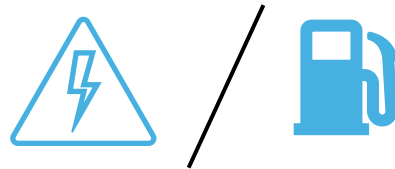


# Partie 2 : Les aides et la taxation sont-elles adaptées ?

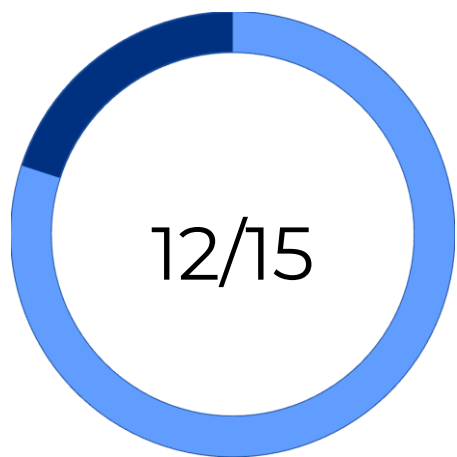


# L'électrique est-il financièrement intéressant ?

- Méthodologie :
  - Analyse de 15 paires de véhicules comparables
    - Ex: BMW X1 et IX1
  - Deux scénarios : achat sur 6 ans (15.000km par an) ou leasing sur 3 ans (20.000 km par an)
  - Analyse du coût total de détention :
    - Acquisition
    - Energie
    - Entretien
    - Assurance
    - Fiscalité



# Analyse synthétique des résultats



Cas favorables  
avec primes

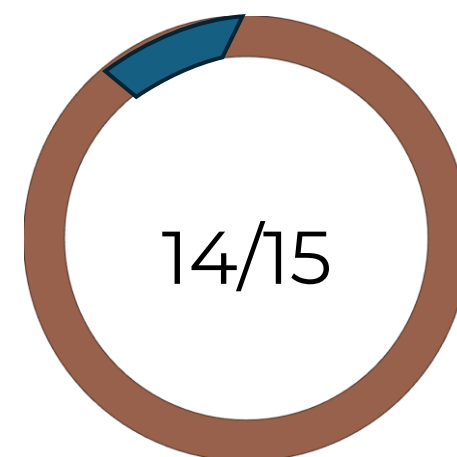
L'électrique = financièrement  
gagnant



Gain moyen  
sur 6 ans  
Économie réalisée  
avec les aides



Surcoût sans primes  
L'avantage s'inverse



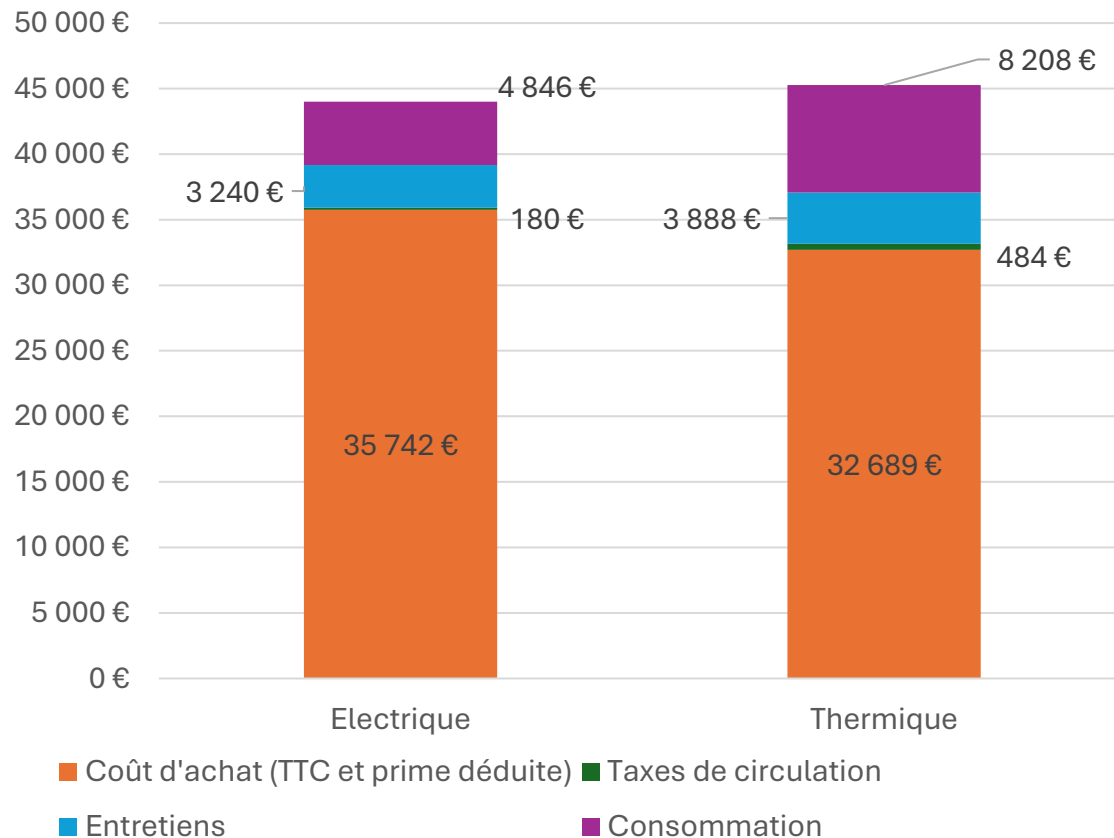
Leasing  
L'électrique est le plus  
avantageux



**Constat clé :** Les primes sont **déterminantes**

# Comparaison des coûts de détention moyen

Comparaisons des coûts de détention moyen



Coûts moyens totaux :

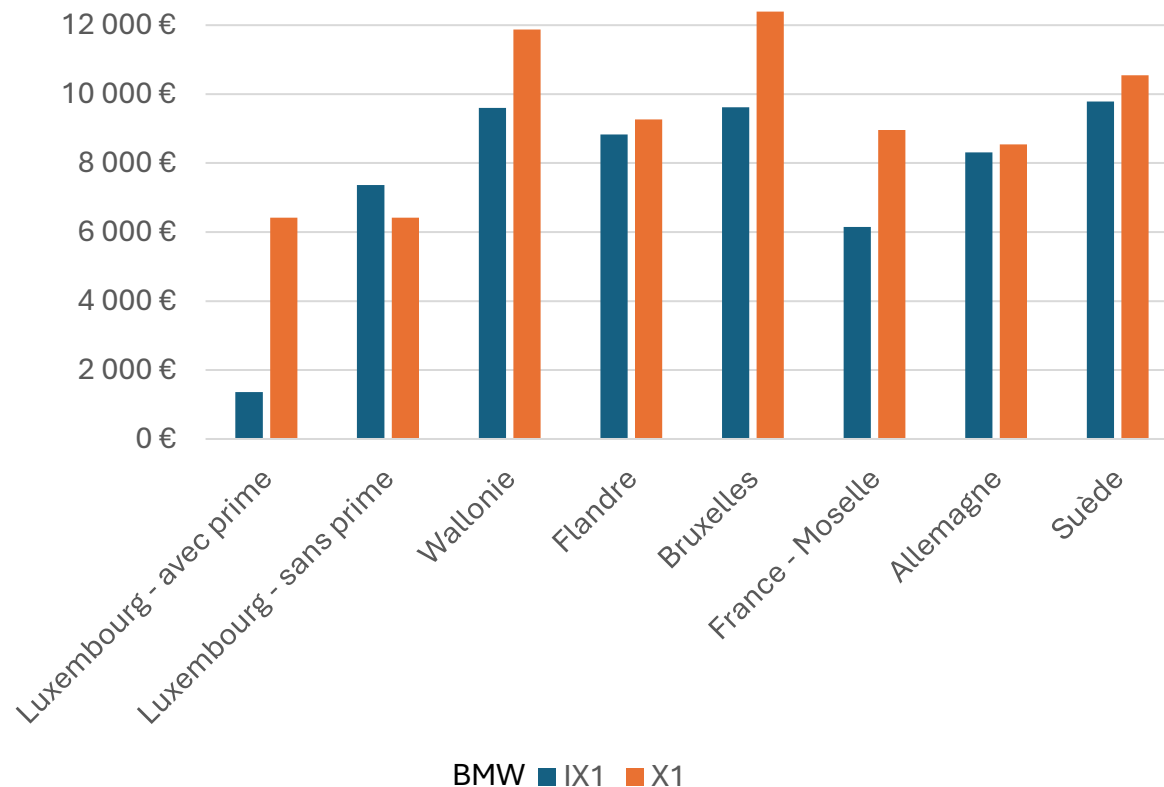
- Electrique : 44 008 €
- Thermique : 45 269 €

La comparaison des coûts moyens montre:

- Un montant de taxation très faible
- Un différentiel de taxation très faible
- Un surcoût à l'achat pour l'électrique mais un coût d'usage moins élevé

# Aspects fiscaux

Comparaison de la charge fiscale (en euros)



- Les primes permettent de compenser largement le surcoût fiscal de l'achat d'un véhicule électrique
- Bien que (très) impopulaire, une modulation de la taxation en faveur de l'électrique pourrait favoriser son choix
- Cela permettrait de réduire l'impact budgétaire des primes

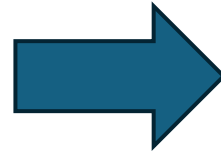
# Partie 3 : Quels coûts pour quels bénéfices environnementaux ?



# Méthodologie

- Utilisation de la méthode des coûts d'abattement

$$\text{Coûts d'abattement} = \frac{\text{Coûts actualisés}}{\Delta CO_2}$$



**Coût par tonne de  
CO2 évitée**

- Coûts actualisés : basé sur la différence entre un véhicule électrique et un véhicule thermique, en tenant compte d'un facteur temporel (actualisation)

## Différentiel public

- le montant de la prime octroyée,
- la perte fiscale due à la taxe de circulation moins élevée,
- les pertes fiscales sur l'énergie

→ La mesure constitue un coût pour les pouvoirs publics

## Différentiel privé

- le prix d'achat, prime déduite,
- le coût d'entretien,
- les dépenses d'énergie,
- la taxe de circulation

→ Impact « positif » pour la personne privée choisissant un véhicule électrique



# Résultats de l'analyse des coûts d'abattement



Différents cas de figure ont été analysés :

- **Cas 1** : Périmètre PNEC

Approche « empreinte environnementale » :

- **Cas 2** : Périmètre PNEC et prise en compte de l'impact de la production du véhicule
- **Cas 3** : prise en compte de l'impact environnemental de l'énergie importée
- **Cas 4** : le véhicule est produit hors Europe

	Coût d'abattement pour les pouvoirs publics (coût de 13.707€)	Coût d'abattement privé (gain de 3.601€)	Coût d'abattement totaux
Cas 1 : périmètre PNEC (impact positif de 25,7t/CO <sub>2</sub> )	533	-140	393
Cas 2 : périmètre PNEC + véhicule produit en Europe (impact positif de 18,7t/CO <sub>2</sub> )	731	-192	539
Cas 3 : périmètre électricité importée + véhicule produit en Europe (impact positif de 14t/CO <sub>2</sub> )	983	-258	725
Cas 4 : périmètre électricité importée + véhicule produit hors Europe (impact positif de 11t/CO <sub>2</sub> )	1252	-329	923

# Partie 4 : Quelques pistes pour accélérer la transition



# Quelques pistes (1/2)

→ Comparaison de l'impact budgétaire et des effets redistributifs d'autres politiques publiques en matière d'électromobilité



## Leasing social

- Impact budgétaire variable selon le modèle d'implémentation.
- Effet redistributif positif si ciblé vers les ménages modestes.



## Zones à faibles émissions

- Impact budgétaire dépendant des mesures d'accompagnement.
- Risque d'exclusion des ménages précaires sans accompagnement ciblé.



## Déduction de la prime à l'achat

- Impact budgétaire identique aux primes existantes.
- Réduit la barrière financière initiale du surcoût de l'électromobilité.



## Modulation de la taxation annuelle

- Budget : positif initialement, puis neutre à moyen terme.
- Négatif sans accompagnement ciblé, pénalise les propriétaires de véhicules thermiques.

# Quelques pistes (2/2)



## Taxe de mise en circulation

- Recettes positives à court terme grâce au malus écologique sur les véhicules les plus polluants
- Risque d'inégalité sociale sans mécanismes d'adaptation pour les ménages modestes



## Réduction du parc automobile

- Effet mitigé sur le budget entre le coût des primes à la casse et la réduction progressive des émissions
- Possibilité d'intégrer des critères sociaux pour cibler les ménages défavorisés et faciliter leur accès à la mobilité propre



## Communication sur l'avantage électrique

- Coût élevé combinant augmentation des aides à l'achat et investissement dans les campagnes de sensibilisation
- Neutre pour la population car accessible à tous les profils socio-économiques sans discrimination

# Conclusions

- Le Luxembourg est bien positionné au niveau européen mais, sans modification de politiques, ne devrait pas atteindre les objectifs de 49% du parc fixé en 2030
- **Les primes sont, pour le moment, essentielles** pour rendre les véhicules électriques compétitifs sur l'aspect financier
- **L'aspect fiscal** peut jouer un rôle pour rendre les véhicules électriques plus attrayants financièrement
- Outre l'aspect financier, **d'autres paramètres peuvent également entrer en compte**. Ex : facilité de recharge
- Le coût d'abattement, selon les périmètres retenus, varie entre 533€ et 1.252 € la tonne pour le gouvernement, **ce qui montre qu'il s'agit d'une politique assez couteuse en termes de CO2 évité**
- La mise en place de **nouvelles mesures, peut-être plus impopulaires**, doit être envisagée pour atteindre les objectifs visés
- Enfin, **le sujet de la mobilité est bien plus large** que le passage des véhicules thermiques aux véhicules électriques : certaines politiques de mobilité alternative présentent peut-être des coûts d'abattement encore plus intéressants



# ELECTROMOBILITÉ AU LUXEMBOURG : LE COÛT EN VAUT-IL LA PEINE ?

Avec



**François Bausch**

ANCIEN VICE-PREMIER  
MINISTRE ET MINISTRE DE LA  
MOBILITÉ  
ET DES TRAVAUX PUBLICS



**Gerry Wagner**

PORTE-PAROLE DE LA HOUSE OF  
AUTOMOBILE



**Frédéric Meys**

ÉCONOMISTE, IDEA



Animé par

**Corentin Przybylski**

CHARGÉ DE COMMUNICATION,  
IDEA

