



PSA et Mitsubishi dominent le

Au premier semestre, 65% des 5 222 véhicules électriques vendus en Europe sont des Mitsubishi i-MiEV, des Peugeot iOn ou Citroën C-Zero.

PALMARÈS DANS LES PRINCIPAUX PAYS BRANCHÉS*

ALLEMAGNE

Mitsubishi i-MiEV	519
Peugeot iOn	116
Citroën C-Zero	112
Tesla Roadster	23
Renault Fluence	5
Nissan Leaf	3
Autres	242
Total	1020

FRANCE

Citroën C-Zero	382
Peugeot iOn	331
Think City	108
Renault Fluence	54
Mitsubishi i-MiEV	32
Nissan Leaf	23
Tesla Roadster	4
Autres	19
Total	953

NORVÈGE

Mitsubishi i-MiEV	545
Think City	111
Citroën C-Zero	100
Peugeot iOn	76
Tesla Roadster	18
Total	850

ROYAUME-UNI

Nissan Leaf	338
Mitsubishi i-MiEV	105
Peugeot iOn	77
Citroën C-Zero	19
Autres	60
Total	599

AUTRICHE

Citroën C-Zero	149
Mitsubishi i-MiEV	141
Think City	17
Peugeot iOn	14
Tesla Roadster	5
Autres	21
Total	347

PAYS-BAS

Nissan Leaf	109
Mitsubishi i-MiEV	46
Peugeot iOn	35
Tesla Roadster	31
Citroën C-Zero	19
Think City	12
Autres	17
Total	269

ESPAGNE

Peugeot iOn	45
Think City	20
Citroën C-Zero	19
Mitsubishi i-MiEV	15
Nissan Leaf	12
Tesla Roadster	1
Autres	10
Total	122

SUÈDE

Mitsubishi i-MiEV	69
Peugeot iOn	26
Citroën C-Zero	15
Tesla Roadster	1
Total	111

ITALIE

Mitsubishi i-MiEV	22
Citroën C-Zero	21
Peugeot iOn	19
Tesla Roadster	3
Autres	38
Total	103

PORTUGAL

Nissan Leaf	55
Mitsubishi i-MiEV	18
Peugeot iOn	8
Citroën C-Zero	5
Autres	7
Total	93

BELGIQUE

Peugeot iOn	35
Mitsubishi i-MiEV	10
Citroën C-Zero	9
Tesla Roadster	9
Nissan Leaf	2
Think City	1
Autres	19
Total	85

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Peugeot iOn	11
Citroën C-Zero	9
Autres	23
Total	43

IRLANDE

Mitsubishi i-MiEV	34
Nissan Leaf	1
Peugeot iOn	1
Autres	1
Total	36

ROUMANIE

Citroën C-Zero	1
Mitsubishi i-MiEV	1
Total	2

Les premières ventes de VE en Europe préfigurent-elles ce que sera le marché dans deux ans ? C'est peu probable, car les acteurs qui le façonneront ne sont pas encore vraiment en place. Renault vient de lancer sa Fluence ZE qui sera suivie du Kangoo ZE et de la Twizy avant que le premier modèle électrique à volume, Zoé, n'arrive en concessions en 2012. Il faudra aussi compter avec la montée en puissance de la Leaf et la commercialisation de la Smart Electric Drive.

En 2011, le marché du véhicule électrique décolle en douceur en Europe. Au cours du premier semestre, il s'en est immatriculé 5 222 unités à comparer aux 354 unités comptabilisées à la même période en 2010. Prime aux pionniers : les constructeurs gagnants sur ce marché qui se construit sont les premiers partis, PSA et Mitsubishi. Avec leurs Peugeot iOn, Citroën C-Zero et Mitsubishi i-MiEV, lancées l'année dernière, les deux partenaires s'accaparent 65% des immatriculations (dont une partie correspond à des véhicules de démonstration).

La Leaf en trombe

Parti six mois plus tard dans la course, Nissan rattrape son retard à grands pas avec sa Leaf. D'abord testé aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, le modèle n'a été commercialisé dans les autres pays européens qu'en juin. Mais, dans les deux premiers marchés où elle a été en concession, la Leaf est déjà leader. Moins médiatisée en France, la Think City a fait son petit bout de chemin. Cette voiture électrique, fabriquée chez Valmet en Finlande, a surtout été diffusée en Scandinavie, et notamment en Suède. Reste à connaître quel sera son avenir depuis que son constructeur, Think Global, a été mis en faillite en juin. Très attendu, Renault vient de lancer ses premiers véhicules à zéro émission. Quelque 59 Fluence Z.E.

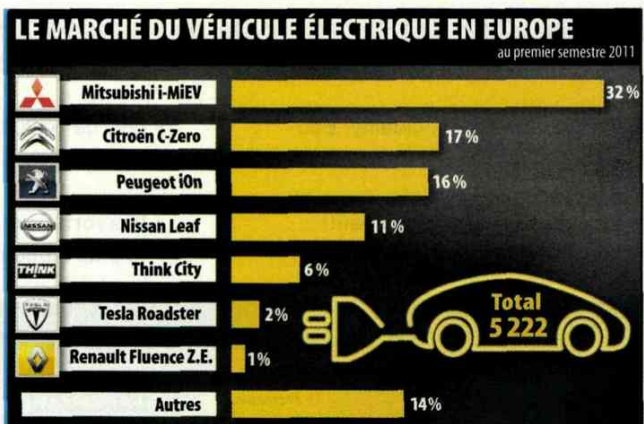
ont été immatriculées au cours du semestre, vraisemblablement des modèles de démonstration.

Si l'on considère les performances selon la géographie, deux pays ouvrent la marche, l'Allemagne et la France qui totalisent 38% du volume de VE vendus en Europe. Outre-Rhin, ce secteur balbutiant est dominé par la Mitsubishi i-MiEV qui représente plus de la moitié des immatriculations.

En France, sur leur fief national, ce sont très logiquement les deux modèles de PSA qui s'octroient la meilleure part. Plus inattendu, le troisième pays séduit par le véhicule électrique est la Norvège où 850 VE ont été vendus. C'est dans ce pays nordique que la Think réalise sa plus belle performance avec 111 unités.

Avec ou sans subvention ?

Une étude de Jato montre que la pénétration des véhicules électriques dans les différents pays européens au premier semestre n'est pas uniquement liée à l'importance des subventions. Certes, les états offrant les subventions les plus importantes enregistrent la plus forte pénétration de VE. Le pays champion en la matière est la Norvège où le VE se taille une part de marché de 1,23% avec 850 unités, soutenu il est vrai par une aide à l'achat de 17524€. Mais au Danemark, qui offre une subvention encore plus forte (20588€), le VE



(*) Ventes de véhicules électriques au premier semestre 2011.

marché européen



LEADER Un véhicule électrique sur trois vendus en Europe est une Mitsubishi i-MiEV.

SUBVENTIONS ET PARTS DE MARCHÉ DES VE

	Volume (unités)	Pénétration (%)	Subventions (euros)
Allemagne	1 020	0,06	380
France	953	0,08	5 000
Norvège	850	1,23	17 524*
Royaume-Uni	599	0,06	6 400
Autriche	347	0,18	2 571
Danemark	283	0,32	20 588*
Pays-Bas	269	0,08	4 936
Espagne	122	0,03	6 500
Suède	111	0,07	470
Italie	103	0,01	1 200
Portugal	93	0,1	9 442
Belgique	85	0,03	10 907
République tchèque	43	0,05	271
Irlande	36	0,05	5 000
Autres	308	nc	nc
Total	5 222	0,01	6514 **

(*) Equivalent en euros. (**) Moyenne au premier semestre 2011.

ne s'octroie que 0,32% de pénétration (283 unités). À l'opposé, en Allemagne, où les subventions sont quasi inexistantes (380 €), il s'est quand même vendu plus de mille véhicules, soit une pénétration de

0,06%. À comparer au 0,08% atteint en France (953 unités) où la subvention se monte à 5 000 €. Quelles conclusions tirer de ces chiffres? Selon Jato, cette disparité montre la faible influence du prix

dans les décisions d'achat. Les ventes dépendent davantage d'autres facteurs comme le degré d'urbanisation, la maturité du marché et l'infrastructure de recharge. Le cabinet spécialisé estime que le niveau des

subventions aura une influence plus importante quand les réseaux de recharge seront en place. Le rôle des gouvernements et des institutions sera alors déterminant.

Jean-Pierre Genet