



Expertise comptable
et conseil aux IRP

AUTOMOBILE :
2020, AN 1 DE LA RÉVOLUTION
DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE EN EUROPE

Patrick CHIRON
pchiron@3econsultants.fr



Février 2021

Les contraintes financières pesant sur les constructeurs : fer de lance de la révolution stratégique en matière de motorisations

L'annonce de la mise en œuvre par la Commission Européenne des pénalisations financières de 95 € par véhicules et par grammes de CO2 dépassés sur la moyenne de ses ventes pour chaque constructeur, à partir de 2020 pour 95% de ses ventes et pour l'ensemble de sa gamme à partir de 2021, a fortement incité les constructeurs à privilégier les ventes de véhicules faiblement émetteurs de CO2. Les véhicules électriques, comptant dans la moyenne des ventes pour 2 véhicules, ont donc été fortement promus en 2020 et ce d'autant plus que les effets d'offres se sont enfin produits pour augmenter le choix des consommateurs.

En effet, jusque fin 2019, seuls Renault/Nissan et Tesla disposaient d'une offre crédible et pertinente sur le marché des VE. Mais **fin 2019 et début 2020, ce sont successivement les 2 premiers constructeurs sur le marché européen, PSA et VW qui ont lancé des produits performants** sur le marché en partant pourtant de 2 stratégies différentes : l'électrification des gammes existantes chez PSA et une nouvelle gamme ID chez VW. Fiat s'ajoute enfin au concert fin 2020 avec sa nouvelle 500.

Parallèlement à l'augmentation de l'offre en VE, **l'offre en Véhicule Hybride rechargeable s'est également fortement développée** et des constructeurs comme Renault, Ford et tous les constructeurs premium proposent désormais des versions hybride ou hybride rechargeable dans leur gamme, notamment sur les SUV, les plus pénalisés en termes de CO2 car souvent plus lourds que les berlines équivalentes.

Les aides à la relance de l'industrie automobile ont été orientées sur la transition énergétique

Après la période de confinement du printemps qui a mis à l'arrêt la majeure partie de l'industrie automobile européenne, les gouvernements, notamment de pays producteurs : Allemagne, France, Espagne ... ont mis en place **des plans de relance favorisant les véhicules faiblement émetteurs de CO2**, allant jusqu'à attribuer 7000 € d'aide en Bonus en France, cumulable avec 5 000€ de prime à la conversion lors du plan de relance après confinement, ou encore 9 000€ en Allemagne.

Ces conditions ont orienté la demande et, en 2020, la part de marché des VE et des hybrides rechargeables a triplé en Europe atteignant les 10%, tout comme en France, où elle est montée à 9,5%. La part de VE et Hybrides rechargeable pourrait passer à 15% en 2021, selon l'Avere (16% avaient été enregistrés en décembre 2020). Les 25% de part de marché à horizon 2025/26 paraissent atteignables.

Une révolution durable en dépit de la nécessité de l'amélioration des conditions de l'utilisation des VE qui restent encore parfois handicapantes



Plusieurs facteurs vont jouer sur la pérennité de la croissance de la part des VE et des Hybrides rechargeables dans les ventes automobiles :

- **Une offre abondante** si l'on y ajoute les hybrides rechargeables permettant de couvrir une grande partie de la demande
- **La construction d'usines de batteries** par les constructeurs ou en partenariat avec des fabricants de batteries leur permettant de maîtriser la chaîne de motorisation de leurs véhicules et d'obtenir, à l'instar de Tesla, une offre différenciante sur les performances des batteries
- **Une baisse des prix du kWh de batterie** permettant de monter des grosses batteries. Ainsi, le prix du kWh des batteries a été divisé par 5 entre 2013 et 2020 et pourrait encore redescendre de 30% d'ici à 2023 pour s'établir sous les 100 \$/kWh, permettant, dès maintenant, d'obtenir des autonomie réelles d'au moins 350 km en standard et jusqu'à 500 km en option et qui deviendront standard d'ici 3 à 4 ans
- **Des performances des VE** en termes d'autonomie et de capacité de vitesse de recharge de plus en plus élevées les rapprochant des conditions d'utilisation des véhicules thermiques
- **La montée des pénalisations financières** pour les véhicules thermiques et la menace de leur interdiction dans les zones urbaines (notamment pour le Diesel)
- **La bonne expérience client** sur la conduite et l'utilisation des VE

Des obstacles ralentissent cette progression :

- **Des bornes de recharges en nombre encore insuffisant** (30 858 à fin décembre 2020). Cependant, le plan du Gouvernement français doit permettre de tripler à très court terme le nombre de ces bornes de recharge pour la seule année 2021, ce qui apparaît beaucoup trop ambitieux, les 100 000 bornes de recharges ne seront probablement pas atteintes avant fin 2023. Reste la problématique des systèmes de paiement propriétaires et des difficultés à faire installer des bornes dans les copropriétés à également résoudre. Pour ce dernier point, le décret de droit à la prise, applicable depuis le 1er janvier 2021, devrait faciliter les choses.
- **Une menace de possible taxation de l'utilisation du VE**, actuellement largement exonérée, comme l'Australie entend mettre en application à partir de l'utilisation. Désormais, dans les États d'Australie-Méridionale et celui de Victoria, un véhicule électrique se verra taxé de 1,5 centime d'euro tous les kilomètres et de 1,2 centime d'euro pour les voitures hybrides rechargeables. Au total, la facture à payer pour un véhicule électrique effectuant 15 000 km sera donc de 231 euros par an. La fin de la TVA à 5,5% pour installation de bornes à domicile en France a également été remise en question par le Sénat. La fin ou l'atténuation probable des aides à moyen terme pourrait aussi contribuer au ralentissement de la montée en puissance de la part de marché des VE, après 2025. En effet, la montée des VE et Hybrides rechargeables ne va cesser de progresser, dépassant, en France, le million à l'horizon 2024 et les 3 millions à la fin de la décennie, soit près de 10% du parc automobile. Or, la rente des taxes sur les produits pétroliers (40 % du coût du carburant à la pompe) rapporte, en France par exemple, plus de 35 milliards d'euros dans les caisses de l'État, qu'il faudra bien compenser.

