

# Raz de marée de voitures électriques d'ici à 2025 en Europe

La production de véhicules à batterie rechargeable sur une prise, qu'ils soient hybrides ou 100 % électriques, sera multipliée par six

La montée semble inexorable. Elle commence cette année et devrait culminer dans six ou sept ans à des niveaux tout à fait inédits. Un rapport commandé à la société d'étude IHS Markit par la fédération d'ONG bruxelloise Transport & Environment (T & E), et publié jeudi 18 juillet, annonce une «poussée de l'électrique» (c'est le titre de l'étude), qui devrait changer durablement la face de l'industrie automobile européenne.

Selon le rapport, la fabrication de véhicules à batterie rechargeable sur une prise (qu'ils soient hybrides ou 100 % électriques) va être multipliée par six d'ici à 2025 pour atteindre les 4 millions de voitures, soit 22 % de la production totale de l'industrie automobile européenne, contre 4 % aujourd'hui. Le nom-

bre de modèles disponibles va passer de 60 au total à la fin de 2018 à 176 en 2020, puis 214 en 2021, pour atteindre les 333 en 2025. Une accélération digne d'une Tesla!

Cette révolution électrique et son caractère historique ne sont pas vraiment une surprise. Le big bang est même prédit régulièrement, soit dans la foulée de l'annonce choc d'un constructeur, soit dans les études annuelles des sociétés de conseil qui rappellent que, pour faire face aux exigences de réduction de CO<sub>2</sub> prescrites par l'Union européenne dès 2021, les industriels n'ont d'autre choix que de se lancer massivement dans le véhicule rechargeable. Mais ce nouveau rapport a le grand mérite de fournir une photographie précise, constructeur par constructeur,

année par année, de ce grand changement sur la base d'un travail de recherche approfondi.

Qui sont les grands acteurs de la transformation? Chez les constructeurs, on notera l'effort colossal consenti par ceux qui, jusqu'à l'affaire du «dieselgate», en 2015, n'avaient pas vraiment pris le virage de l'électrique.

## D'abord Volkswagen, puis PSA

L'offre la plus fournie en 2025 viendra ainsi d'abord du groupe Volkswagen, par qui le scandale était arrivé il y a quatre ans (47 modèles 100 % électriques à venir + 27 hybrides rechargeables), suivi du champion du moteur diesel, le groupe PSA (23 électriques et 14 hybrides rechargeables). Pour compléter le top 7, arrivent ensuite Toyota (12 + 15), Daimler (16 + 10), BMW (12 + 14),

Fiat Chrysler (8 + 17) et Renault-Nissan-Mitsubishi (13 + 10).

Dans la mécanique industrielle européenne, en 2025, les véhicules 100 % électriques à batterie devraient représenter 2,4 millions de voitures produites (13 % du total du continent), et les hybrides rechargeables 1,6 million d'unités (9 % de la production européenne). En revanche, selon l'étude, les autres technologies zéro ou basses émissions (voitures à hydrogène ou dotées d'un moteur biogaz ou GPL) ne décollent pas vraiment d'ici à 2025, ne dépassant pas plus de 1 % de la production.

Voilà donc un paysage à venir envahi par l'offre électrique. Mais qu'en sera-t-il de la demande? Le rapport ne fournit pas de données sur ce sujet mais souligne le risque pris par les industriels,

qui ont prévu d'investir dans les cinq à dix prochaines années 146 milliards d'euros dans le véhicule électrique et les batteries, selon un chiffrage de Reuters repris par l'étude.

C'est même, pour eux, un sujet de préoccupation majeure. La petite phrase du patron de la recherche et développement de BMW, Klaus Fröhlich, lors d'une table ronde organisée au siège de la marque, le 25 juin, a fait l'effet d'un pavé dans la mare dans le landerneau de l'industrie auto. «Il n'y a pas de demande des clients pour les voitures électriques. Aucune», a-t-il déclaré, relançant l'inquiétude et redonnant de la voix aux détracteurs de la batterie.

«Alors que les prévisions des constructeurs prédisent un avenir brillant aux voitures électriques, il

n'est pas garanti qu'elles seront présentes sur les routes après 2021», avertit lui aussi le rapport. Ce dernier fait donc des recommandations pour éviter à la transition électrique de dérailler.

L'étude suggère une politique fiscale proactive: mesures d'incitation pour les flottes par une surtaxation des véhicules thermiques associée à une baisse de TVA pour l'électrique, aides financières à l'achat concentrées sur les ménages modestes... Elle insiste aussi sur l'importance d'un déploiement d'une infrastructure de charge omniprésente, universelle et d'usage simple et pratique, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. «Il reste encore beaucoup à faire si l'usage du véhicule électrique devient massif», conclut l'étude. ■

ÉRIC BÉZIAT

