

AUTOMOBILE Sous l'effet de nouvelles règles européennes contraignantes

L'électrique à marche forcée

Durcissement du malus, allègement du bonus, entrée en vigueur de la loi d'orientation sur les mobilités et des objectifs européens d'émission de CO₂... Contraints et forcés, les constructeurs automobiles européens misent désormais sur les modèles hybrides et électriques.

Un « pacte vert » pour l'Europe, telle est la priorité de la nouvelle présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen. S'agissant de l'automobile, la nouvelle élue entre en fonction à un moment charnière puisque les ventes de voitures électriques et hybrides devraient, enfin, décoller en 2020. Deux raisons à cela : l'arrivée massive de nouveaux modèles et une nouvelle réglementation européenne sur les niveaux d'émissions de CO₂. Au 1^{er} janvier, les véhicules vendus dans l'Union européenne ne devront pas dépasser une moyenne de 95g de CO₂ par kilomètre, sous peine de fortes amendes pour les constructeurs.

Adapter les stratégies

Ces derniers « travaillent depuis plusieurs années à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Mais ceux qui font leur chiffre d'affaires avec les berlines haut de gamme et les 4x4 lourds et puissants courent effectivement un risque », note Luis Le Moine, professeur à l'Institut supérieur de l'automobile et des transports, selon qui « c'est au client que la taxation va s'imposer ». « Les constructeurs vont adopter une stratégie légale pour ne pas avoir à payer ces amendes », abonde Eric Espinasse, directeur du développement du cabinet spécialisé AutoWays. « Si l'on s'en tenait aux données 2019, les généralistes, notamment VW et Renault, risqueraient d'être les grands perdants mais les pénalités ne devraient pas être aussi importantes que prévu.



Voiture électrique assemblée dans une usine allemande, le modèle ID.3 de Volkswagen à Zwickau. Photo AFP / Ronny HARTMANN

Les constructeurs prennent leurs dispositions : le Mercedes EQC est décalé d'un an sur le marché US pour privilégier sa disponibilité en Europe. Il faut s'attendre à une agressivité tarifaire en termes de prix à l'achat des véhicules hybrides et électriques. Plutôt que de payer des amendes, les constructeurs vont aider à l'achat de leurs véhicules. Beaucoup, tel VW, ne s'en cachent d'ailleurs pas », assure encore Eric Espinasse. En raison de la dureté de la réglementation, Honda a, par exemple, choisi de faire de l'Europe son terrain d'expérimentation et de développement pour les modèles décarbonés.

« Une année charnière »

« Entre ne pas payer d'amende et ne pas perdre d'argent, il y a un réglage très fin que les constructeurs vont essayer de trouver », résume le porte-parole du Comité des constructeurs français d'auto-

Le diesel dévisse

Selon les chiffres de AAA DATA (Agence d'études statistiques spécialisées dans l'automobile), les ventes de véhicules diesel neufs ont baissé de 14 points en trois ans en France, avec cinq points de moins cette année. Elles représentent aujourd'hui seulement 34% du marché des véhicules neufs contre 50% en janvier 2017, soit un volume global de plus de 680 000 véhicules. Entre janvier et novembre 2019, les ventes de voitures neuves diesel pour les particuliers atteignent seulement 195 000 véhicules, soit 22 % des ventes totales. Sur la même période l'an passé, elles dépassaient les 230 000 unités.

mobiles, François Roudier. Lequel prévoit un marché français à 2 millions de voitures vendues en 2020. « Ce sera une année charnière avec un marché français qui se maintiendra à un très bon niveau. Les véhicules électriques et hybrides rechargeables vont progresser du fait des normes européennes tandis que les ventes vont être plus

difficiles sur les gros modèles malusés. Il n'est pas sûr que tous les modèles touchés par un gros malus en France soient proposés à la vente », ajoute François Roudier. En fait, les constructeurs n'ont aucune visibilité sur la répartition des ventes en 2020. Le cabinet Cways évoque une part de marché de 3 % pour l'électrique (contre

« Un changement des mentalités »

Eric Espinasse note cependant « un changement des mentalités sur l'électrique au cours des 18 derniers mois ». « Il y a moins d'inquiétudes, même si la question des longues distances demeure. Mais il y a une constante dans les études : l'aspect financier reste prépondérant. Le vrai sujet est le bonus. Les Français semblent prêts mais le coût d'achat plus élevé est un frein pour eux », assure le responsable du cabinet Autoways. L'argent, éternel nerf de la guerre.

Laurent BODIN

Recharge des voitures: plus de 28 600 bornes en France

L'autonomie limitée des batteries reste un obstacle au développement des véhicules électriques, même si elle a nettement augmenté. Les utilisateurs ont longtemps souffert d'un manque de bornes de recharge. C'est moins le cas aujourd'hui.

Plus de 28 600 points de recharge sont accessibles au public en France, d'après le baromètre de l'Avere (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique) et du Gireve (Groupement pour l'itinérance des recharges électriques de véhicules). Leur nombre a augmenté de 15 % en un an. Un millier de bornes supplémentaires ont été ajoutées entre septembre et décembre.

Le Lot et les Hautes-Alpes en tête par habitant

Avec un point de recharge pour 7,4 véhicules électriques et pour 9,3 véhicules électrifiés ou hybrides, la France est en dessous du ratio d'une borne pour 10 véhicules préconisé par l'Union européenne. Il y a actuellement environ 213 000 véhicules électriques en circulation.



Le nombre de bornes de recharge accessibles au public a augmenté de 15 % en un an. Photo Julio PELAEZ

Le déploiement des bornes cache de grandes disparités géographiques. L'Île-de-France et l'Occitanie sont les deux régions les plus équipées, cumulant à elles seules près d'un quart des points de recharge. Le Lot est le département le mieux couvert au regard de la population, avec 155 bornes pour 100 000 habitants, devant les Hautes-Alpes et la Lozère.

La filière automobile souhaite une amélioration des

aides au financement pour atteindre l'objectif ambitieux de 100 000 points de charge en 2022.

La multiplication des bornes apportera aussi une réponse aux besoins de stockage que pose l'intermittence des énergies renouvelables, tributaires du soleil ou du vent. Les véhicules en charge pourront bientôt exporter vers le réseau une partie de l'électricité contenue dans leur batterie et ainsi soulager les pics de consommation.

QUESTIONS À

Laurent Antoni Président de Hydrogen Europe Research

« Produire massivement de l'hydrogène décarboné »

L'Union européenne semble désormais s'intéresser à l'hydrogène. Qu'est-ce qui a changé ?

Avec le Pacte vert (Green deal), l'UE souhaite que l'Europe devienne le premier continent climatique neutre au monde d'ici à 2050. Ce qui change, c'est que l'hydrogène décarboné n'est plus considéré seulement comme un carburant pour les transports mais comme un vecteur énergétique au même titre que l'électricité, le gaz ou la chaleur.



Photo DR

Dans quelle mesure cela peut-il faciliter son déploiement dans l'automobile ?

Ce choix va permettre de mettre en place une industrie capable de produire massivement de l'hydrogène décarboné et de poursuivre les efforts de recherche pour augmenter les performances tout en baissant significativement les coûts de l'hydrogène et des piles à combustible. Dans les transports, un effort particulier est mis sur les véhicules lourds (camion, bus, train, bateau) mais les avancées technologiques et le déploiement des infrastructures vont bénéficier directement à l'automobile.

Pourquoi les ventes de véhicules à hydrogène ne décollent-elles pas ?

Les ventes des véhicules à hydrogène décollent ! Mais au rythme des véhicules à batterie à leur lancement il y a 15 ans. Il faut du temps pour mettre en place les chaînes de fabrication et d'approvisionnement. D'une production de quelques milliers de véhicules en 2019, Toyota a annoncé passer à 20 000 en 2020. Hyundai en prévoit 10 000 en 2020 et 80 000 en 2022. Il faudrait aussi favoriser l'installation des stations à hydrogène comme cela a été fait pour les bornes de recharges en France.

Propos recueillis par Georges BOSI

95

Au 1^{er} janvier 2020, si les véhicules vendus par un constructeur en Europe émettent plus de 95g de CO₂ par km, il devra payer 95 euros par gramme de dépassement, multipliés par le nombre de véhicules vendus en Europe.

REPÈRES

■ En 2040, la fin des énergies fossiles

La loi d'orientation sur les mobilités prévoit, à partir de 2040, l'interdiction de la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles, essence et diesel. Restera alors le parc roulant, avec des restrictions de circulation de plus en plus fortes dans les grandes agglomérations. « Cela ne signifie pas l'interdiction de vendre des véhicules à moteur thermique. Seulement, ceux-ci fonctionneront aux biocombustibles », précise Luis Le Moine. Et le professeur à l'Institut supérieur de l'automobile et des transports de prédire l'arrivée sur le marché de biocombustibles de 3^e et 4^e générations qui absorbent le CO₂. « Il en existe déjà à travers la méthanisation, énergie issue du traitement des déchets de l'industrie agricole. C'est une solution à une faible empreinte carbone », note Luis Le Moine, selon qui « biocombustibles, hydrogène, et électrique vont se développer en même temps ».

■ Bonus-malus : la grogne

La décision du gouvernement de réduire le bonus écologique (qui passerait de 6 000 € en 2019 et 2020 à 5 000 € en 2021 et 4 000 € en 2022 pour les particuliers et à 3 000 € dès 2020 pour les entreprises) est sévèrement critiquée dans l'industrie automobile qui juge ce choix contre-productif. Le président de la Plateforme automobile, Luc Châtel, dénonce « l'incohérence du gouvernement » : « Comment peut-on plaider l'exigence et l'accélération de la trajectoire en Europe et ne pas se donner les moyens de ses ambitions en France ? » « Ces annonces transmettent un signal très négatif, tant pour les entreprises que pour les particuliers, et compromettent les objectifs fixés en termes de développement de l'électromobilité », estime pour sa part le Conseil national des professions de l'automobile.

■ Et ailleurs ?

Si la Californie est pionnière en matière de véhicules électriques, les États-Unis sont encore dans l'ère du pétrole. Ils exportent même les surplus d'énergies fossiles, notamment le gaz de schiste. La Chine, au contraire, pour des questions liées à la pollution, est très en avance sur l'électrique. Elle le sera aussi sur l'hydrogène. Reste à savoir s'il s'agit d'une dynamique de fond ou d'une façon de subventionner le développement des technologies.