



# Le futur de la voiture est tout électrique mais à quel prix ?

**ÉLECTRIQUE** • La Plateforme automobile (PFA) organisait une journée entière de réflexion et de débats sur l'avenir de l'industrie automobile et sur les risques qui pèsent sur elle. Si la part des véhicules électriques doit atteindre 25 % du marché européen en 2030, la grande question est de savoir comment passer ce cap de la transition énergétique pour les industriels de la filière automobile. *par Catherine Leroy*

Le constat présenté, dans le cadre de la Journée de la filière automobile organisée par la PFA, est sans appel. Pour **Xavier Mosquet**, directeur associé du Boston Consulting Group, les prévisions de marché sont inquiétantes. Après une longue période de dix ans de croissance des ventes aux USA et en Europe, ce dernier envisage un fort ralentissement estimé entre 9 et 15 % aux États-Unis et entre 5 et 9 % en Europe dans les trois années à venir. Si des divergences existent sur les dates de retournement du marché, les industriels automobiles s'accordent cependant sur la transformation du secteur et son avenir qui passe par l'électrification sous toutes ses formes. Il y a dix ans, lors de la crise de 2009, les entreprises qui ont réussi leur transformation ont continué à rechercher une zone de croissance, qui existe toujours en Chine et en Inde. Elles ont continué à travailler la rotation du capital et à améliorer leur marge. En ce sens, « la baisse du prix des batteries des véhicules électriques constitue la bonne nouvelle de cette analyse du marché », poursuit Xavier Mosquet. Alors que le BCG

anticipait, en 2017, un prix des batteries de 126 dollars par kilowattheure, celui-ci devrait être proche de 95 dollars. « Ce qui veut dire que le point d'équilibre entre l'achat d'un véhicule électrique et un véhicule thermique se situe aux alentours de 2022-2023 selon le prix de l'électricité à cette période. » En 2030, le directeur associé du cabinet estime que la part des véhicules électrifiés dans le monde atteindra 51 % (y compris l'hybridation légère), dont 18 % de véhicules électriques purs et 6 % d'hybrides rechargeables. À cette date également, la part des véhicules électriques purs devrait atteindre 25 % en Europe. Mais que faire entre 2020, où cette baisse de marché est envisagée, et 2022, où le véhicule électrique devrait véritablement tirer l'industrie et la croissance repartir ? Et surtout, intervient **Félicie Burelle**, directrice générale déléguée de Plastic Omnium : « Même si nous nous inscrivons en faveur de la transition énergétique, qui va acheter ces voitures ? » Selon Xavier Mosquet, nous sommes proches du moment où le consommateur va s'emparer

du marché, mais si l'on veut atteindre cette croissance, l'industrie a besoin de deux à trois ans de visibilité. D'autant qu'elle a investi 300 milliards de dollars dans le véhicule électrique. « Nous parlons effectivement d'investissements massifs dans les technologies. Mais nous ne parlons pas assez des investissements massifs en formation qu'il va falloir engager pour réussir cette transition », précise **Jean-Dominique Senard**, président de Renault, très applaudi lors de ses prises de parole. « Sur le fond, je crois qu'il faut se préparer à ces évolutions, à une nuance près. Nous avons fait disparaître le diesel de l'esprit des gens. Mais cette baisse sera-t-elle aussi forte ? Je ne suis pas certain. Je ne vois pas un effondrement immédiat : le diesel reste un favori des consommateurs et les progrès dans ce domaine sont tels que peut-être nous assisterons à une évolution plus lente. Nous avons des leçons à tirer de cette évolution du diesel : on a manqué de raison politique. Nous aurions pu sérieusement travailler un peu plus sur l'analyse des impacts des mesures prises il y a quelque temps. La transformation à marche forcée a un côté sympathique, mais nous n'avons pas pensé à l'impact social. Nous allons devoir nous y pencher », poursuit le président de Renault. En cause, les estimations des pertes d'emplois dans le secteur qui, selon les sources, peuvent aller jusqu'à 35 000. À ce titre, la mission confiée à **Hervé Guyot**, senior advisor chez Oliver Wyman (lire page 9 « Déplafonner le malus dès 172 g de CO<sub>2</sub> »), pour définir les conditions d'une relocalisation des usines, pourrait aller dans ce sens, sous réserve que la fiscalité des entreprises soit retravaillée. Selon Jean-Dominique Senard, la problématique du coût de l'emploi reste majeure. Ainsi, il annonce un coût de production inférieur de 40 % en Espagne par rapport à la France!

**XAVIER MOSQUET**  
directeur associé  
du Boston  
Consulting Group



« LA BAISSÉ DU PRIX  
DES BATTERIES  
DES VÉHICULES  
ÉLECTRIQUES  
CONSTITUE  
LA BONNE NOUVELLE  
DE CETTE ANALYSE  
DU MARCHÉ. »



Luc Chatel, président de la PFA, avait invité Jean-Dominique Senard, président de Renault, à échanger avec la filière.