

La croisade contre les véhicules électriques aura-t-elle raison de la transition écologique?



Les ventes de voitures électriques ont un peu fléchi ces derniers mois (@CCO)

Le passage à la voiture électrique semblait être acté. Mais, alors que les ventes fléchissent, de plus en plus de voix s'élèvent contre elle, tant du côté de la politique, que des constructeurs, Stellantis en tête. Les investissements sont pourtant lancés, un recul pourrait coûter cher.

«*J'y vais ou j'y vais pas ?*» Des constructeurs automobiles semblent se poser de plus en plus de questions sur la transition vers le véhicule électrique. Carlos Tavares, le dirigeant du groupe Stellantis, ne cache pas son scepticisme face à la fin du moteur thermique. Les élections à venir, pour les députés européens en juin et pour la présidentielle américaine en fin d'année, semblent être un nouveau prétexte pour mettre le pied sur le frein.

«*Nous devons être sûr que [l'électrification] est bien la direction que les gens veulent suivre*», a-t-il déclaré dans un article des Échos, ajoutant qu'il envisage soit une accélération du véhicule électrique si les «*progressistes dogmatiques*» gagnent, soit un ralentissement si les «*populistes l'emportent*».

Des voix semblent s'élever de plus en plus contre l'électrification de la voiture. Aux États-Unis, Donald Trump, en lice pour l'investiture du parti Républicain, se prononce régulièrement contre ces nouveaux modèles qu'il juge trop chers. En Europe aussi, le moteur thermique fait de la résistance.

Début 2023, l'Allemagne avait failli bloquer le règlement visant à interdire la commercialisation des voitures à moteur thermique à partir de 2035, pour ouvrir la voie à ceux fonctionnant aux carburants de synthèse. Une position dictée notamment par ses puissants constructeurs nationaux.

«*Nous rentrons dans le cœur de la transition*, analyse de son côté Sylvain Boucherand, le dirigeant de BL Évolution, un cabinet de conseil en transition. *On voit émerger des tensions de plus en plus fortes entre ceux qui sont leaders et qui veulent avancer voire accélérer, et ceux qui freinent des quatre fers, enfermés dans leurs anciens modèles*».

Le fléchissement du marché enregistré ces derniers mois donne encore plus de grain à moudre aux détracteurs de la voiture électrique. En Allemagne, les immatriculations ont chuté de 58% sur le mois de décembre 2023 et de 16% sur l'ensemble de l'année, selon les chiffres de la KBA, l'autorité fédérale de l'automobile.

La suspension des subventions à l'achat par le gouvernement a donné un coup d'arrêt brutal au marché. En France, le marché se maintient mieux sur l'année 2023, la part de l'électrique dans les ventes atteignant 17% en 2023 contre 13% en 2022, mais descendant à 16% sur le mois de janvier 2024 selon La Plateforme Automobile.

Là aussi, l'attente des nouveaux tarifs du bonus écologique semble faire patiner le marché. En revanche, le lancement du leasing social à 100 euros par mois dépasse toutes les espérances. *«Alors que personne n'y croyait au départ! On entendait dire qu'il n'y aurait pas de véhicules accessibles, que les gens n'en voudraient pas... Il y a aujourd'hui 17 véhicules éligibles au leasing social»*, souligne Marie Chéron, responsable

Politiques véhicules de Transport & Environment France. Le quota de 25000 voitures pour l'année 2024 a déjà été dépassé face à l'appétit des clients éligibles au dispositif. *«Cela prouve que lorsque l'on explique bien cette transition, qu'elle est organisée, les gens sont là»*, ajoute-t-elle.

Ces dernières années, les constructeurs ont en effet lancé des plans massifs d'investissements dans le véhicule électrique, près de 40 milliards de \$ d'ici 2030 pour Stellantis, 23 milliards d'€ pour Renault. Des sommes qui rendent d'autant plus incompréhensibles les atermoiements de Carlos Tavares.

«Ces investissements seraient mis en danger s'il y avait un retour sur l'électrification, assure Marie Chéron. D'autant qu'à ce stade, il n'y a aucune alternative qui ne tienne la route». Même chose aux États-Unis où l'Inflation reduction act (IRA), le plan massif de soutien à l'industrie verte lancé par Joe Biden, a aussi déclenché les investissements de la filière.

Difficile, donc, de mettre la transition sur pause. *«Le risque pour les entreprises, c'est que tous les investissements qui ne sont pas faits en R&D, sur les plateformes de production, dans l'éducation du marché ou dans les infrastructures, seront autant de handicaps à moyen terme»*, explique Sylvain Boucherand.

D'autres constructeurs, eux, montrent moins d'états d'âme. Tesla projetait déjà d'agrandir sa gigafactory en Allemagne. Le Chinois BYD, surtout, entend bien se faire une place en Europe. Il a dépassé en fin d'année les ventes de voitures électriques de Tesla dans le monde, et prévoit déjà d'installer une usine d'assemblage en Europe.

Bruno Bourgeon, président d'AID <http://www.aid97400.re>

D'après Novéthic du 12 Février 2024 <https://www.novethic.fr/economie-et-social/business-model-en-transition/la-croisade-contre-les-vehicules-electrique-aura-t-elle-raison-de-la-transition>