



## Sabrina Tiphaneaux : “D’ici 2025, il se vendra entre 300 000 et 420 000 véhicules électriques par an”

22 janvier 2020

Tous les voyants semblent aujourd’hui au vert pour que le véhicule électrique s’impose dans l’Hexagone. C’est ce qui ressort de l’étude « Le marché français de la voiture électrique et des services associés » [publiée](#) par les Echos Etudes. Quels sont les moteurs et les perspectives de développement du marché ? Réponse avec Sabrina Tiphaneaux, Directrice du pôle Energie-Industrie aux Echos Etudes.

### La mobilité électrique est en plein essor en France. Quels sont les moteurs de cette croissance ?

Effectivement, on peut bel et bien parler de décollage de la [mobilité électrique](#) aujourd’hui en France. Selon nos estimations, le marché de la vente de voitures particulières 100 % électriques a approché les 1,5 milliard d’euros en 2019, soit un bond de plus de 50 % en un an ! Le premier moteur de cette croissance est la volonté de l’Union européenne de décarboner le parc roulant. Elle se matérialise à la fois par des mesures contraignant de plus en plus l’utilisation des véhicules thermiques, mais aussi par des mesures plus incitatives comme des aides à l’achat de VE ou à l’installation de bornes de recharge.

Du côté de l’offre, le marché gagne aussi en maturité. Tous les constructeurs ont pris le virage de l’électrique et les lancements de nouveaux modèles se multiplient, ce qui favorise l’adoption de cette technologie par les automobilistes. Un autre point est la réduction du prix des batteries même si, pour

le moment, la voiture thermique reste moins chère à l'achat que son équivalent électrique. Enfin, rappelons que sur le plan environnemental, la production d'électricité en France est très largement décarbonée, ce qui légitime d'autant le virage vers la mobilité électrique.

## Cette dynamique est-elle appelée à se poursuivre en 2020 ?

Non seulement elle va se poursuivre, mais elle va surtout s'accélérer. D'une part, parce que la réglementation va continuer de se durcir. En 2020, 95 % des véhicules neufs vendus par les constructeurs automobiles devront émettre au maximum 95 gCO<sub>2</sub> / km en moyenne et 100 % en 2021. C'est une contrainte majeure pour eux car ils sont assez loin de ce plafond. En 2018, la moyenne des émissions des voitures particulières neuves vendues en France était de 121 gCO<sub>2</sub>/km en 2018. En parallèle, le prix du carburant continue d'augmenter et même le gazole, de plus en plus taxé, est en train de s'approcher des prix de l'essence. Le contexte est donc particulièrement favorable au développement du marché. Nous estimons que d'ici 2025, il se vendra entre 300 000 et 420 000 véhicules électriques par an, soit un marché compris entre 8 et 11 milliards d'euros.

## Le développement des bornes de recharges publiques est-il au rendez-vous de cette dynamique ?

Même s'il reste beaucoup encore à faire, le développement des infrastructures de recharge est lui aussi engagé. Le cadre réglementaire est très favorable à l'installation d'IRVE à travers des programmes publics de financement et des obligations de pré-équipement dans les bâtiments neufs. En deux ans, le nombre de points de charge est passé de 135 000 à près de 250 000 unités. Cela représente, en moyenne, 1 borne pour 7 véhicules en circulation. Mais il est vrai que l'essentiel de l'équipement s'est fait chez les particuliers et dans les entreprises. Seuls 11 % aujourd'hui des points de charge sont accessibles au public. Leur nombre a augmenté de 57 % en deux ans alors qu'il a bondi de 84 % chez les particuliers et 83 % dans les entreprises. C'est un domaine dans lequel il faut accélérer.

## Quelles innovations technologiques majeures pourraient contribuer à favoriser l'appropriation du véhicule électrique chez les Français ?

Sur le plan technologique, une partie significative du chemin a déjà été fait. Le prochain grand levier va concerner la baisse du coût de fabrication des batteries. C'est un point essentiel dans le développement du marché car la batterie représente environ un tiers du coût de production d'un véhicule électrique. Mais la donne change vite. D'ici 2025, elle ne devrait plus que représenter 20 % de ce total. Tous les fabricants de batteries augmentent leur capacité de production et les projets de mega factories se multiplient. D'ici 3 ou 4 ans, le seuil des 100 \$ / kWh devrait être franchi, ce qui marquera l'entrée du véhicule électrique dans une zone de compétitivité par rapport à son équivalent thermique.

# Avec le *vehicle to grid*, les voitures électriques pourraient demain participer à la flexibilité du réseau électrique. Quelles perspectives en la matière ?

La charge et la décharge des batteries peuvent, en effet, être modulée pour participer à l'équilibrage du système électrique. Des expérimentations de valorisation des batteries de voitures électriques commencent en France mais aussi en Allemagne, aux Etats-Unis, au Danemark et au Japon. Certains freins doivent encore être levés avant que ce modèle ne devienne réalité, notamment la question du surcoût lié à l'équipement permettant d'avoir une gestion bidirectionnelle des flux d'électricité à partir de la batterie, c'est-à-dire de soutirage et d'injection alors que l'usage normal est uniquement en soutirage. Par ailleurs, seule une petite partie de la capacité de la batterie peut être réservée à un usage autre que se mouvoir et, de plus, pendant les périodes où le véhicule est inutilisé. Il faudra donc un volume de véhicules en circulation très important pour que les solutions soient viables. Et lorsque ce sera le cas, quel opérateur pilotera la batterie ? Le constructeur automobile ? Le fabricant de la batterie ? Le fournisseur d'électricité ? Un pure player ? Aujourd'hui toutes ces questions restent ouvertes. Selon nous, l'émergence de ce marché ne se fera pas avant, au mieux, une dizaine d'année

---

Partager :



---

WordPress:

---

## Articles similaires

[Sur le Grid 53 : le véhicule électrique, un marché en progression en France](#)

21 janvier 2020

Dans "Sur le grid"

[Pas de saturation du réseau électrique en France à cause des véhicules électriques selon M.Orphelin](#)

21 mars 2019

Dans "Gouvernance & société"

[Joseph Beretta : "Avec les smart grids, la mobilité électrique ne posera pas de problème au réseau"/2](#)

14 septembre 2018

Dans "Smart Grids"

### Sabrina Tiphaneaux

Sabrina Tiphaneaux est Directrice du Pôle énergie - Industries à « Les Échos Etudes ». Elle est diplômée d'un Master en Economie Industrielle « Organisation industrielle, innovation et stratégies internationales » de l'Université Paris XIII.

