

La voiture électrique : un marché de 6,3 à 8,5 milliards d'euros en 2025, selon **Les Echos Etudes**



[ACTUALITÉS](#)

[DÉCRYPTAGE](#)

[POLITIQUES ÉNERGÉTIQUES](#)

Publié le 17.07.2017 par [Sabrina Tiphaneaux](#)

Un article signé Sabrina Tiphaneaux et Ludovic Mons, [les Echos Etudes](#).

Du statut d'utopie à celui de phénomène industriel

Maintes fois annoncé, longtemps attendu, le décollage du marché de la voiture électrique est enfin amorcé. En 2016, près de 22 000 voitures électriques ont été immatriculées en France, soit un bond de 26 % par [rapport](#) à l'année précédente. La France a ainsi dépassé le seuil de 100 000 véhicules 100 % électriques en mars 2017. C'est seulement 0,25 % du parc roulant, mais cette part a plus que doublé en 2016. Les avancées technologiques en matière d'autonomie et de réduction des coûts y sont pour beaucoup même si du chemin reste à faire avant de pouvoir sortir le véhicule électrique d'un usage quasi exclusivement urbain et péri-urbain qui est fait aujourd'hui. Parallèlement, la volonté politique de pousser les motorisations alternatives commence à porter ses fruits. La France s'est ainsi dotée d'un arsenal de mesures aussi bien incitatives (comme le bonus écologique) que contraignantes (obligation d'équipement pour certaines flottes par exemple). Ce choix de soutenir le développement de la mobilité électrique se justifie d'ailleurs d'autant plus que plus des 3/4 de la [production](#) française d'électricité est « décarbonée ». Ainsi, dans l'Hexagone, une Renault Zoé émet environ 6 g / km, contre 62 g /km en Allemagne où l'intensité carbone du mix électrique est bien plus élevée.

Un business de près de 600 M€ en 2016...qui va au moins décupler dans les 10 à venir

La plupart des constructeurs automobiles ont désormais pris le virage de l'électrique avec, en tête, Nissan et Renault, qui ont pour l'instant pris une longueur d'avance. Mais la production et la commercialisation de véhicules électriques ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Derrière, de nouveaux business voient le jour. Le développement de la mobilité électrique suppose en effet le déploiement de bornes de recharge privées et publiques ... qui génèrent diverses prestations (installation, maintenance, gestion de l'accès pour les bornes publiques...). Les batteries sont également un enjeu majeur. Au-delà de leur fabrication, leur utilisation pour optimiser l'usage de l'électricité d'une maison

(Vehicle-to-Home), d'un bâtiment (Vehicle-to-Building) ou du réseau d'électricité (Vehicle-to-Grid), ou pour stocker l'électricité (stockage stationnaire) ouvre de nouvelles perspectives.

Au total, le chiffre d'affaires total généré par la voiture 100 % électrique est estimé par **Les Echos Etudes** à 500 M€ en 2016. La vente de voiture représente le cœur du marché avec un chiffre d'affaires de 510 M€, en hausse de 31 % en un an. Près de 80 M€ ont été dépensés dans le développement du parc de bornes de recharge (équipement + installation). Mais les meilleures années restent à venir. D'ici 2025, le marché devrait, en effet, totaliser 6,1 à 8,2 milliards d'euros selon nos prévisions. Et c'est sans compter le chiffre d'affaires qui sera issu de la vente d'électricité estimée entre 250 M€ et 350 M€.

 Vente de voitures neuves	6 000 à 8 000 M€
 Installation de bornes de recharge	100 à 150 M€
 Vente d'électricité pour recharger les voitures 100 % électriques	250 à 350 M€
Total marché	6 350 à 8 500 M€

Tout le monde veut sa part du gâteau

Le véhicule électrique est au centre d'un nouvel écosystème où chacun souhaite saisir sa chance. À commencer par les constructeurs automobiles qui sont au cœur de la chaîne de valeur. Ils vont profiter du boom des ventes de VE dans les années à venir mais qui se traduira surtout par un transfert de part de marché du thermique vers l'électrique. Ils devront en outre compenser la baisse très probable de leur activité d'entretien, les véhicules électriques nécessitant moins d'opérations de maintenance. Pour cela, ils pourront aller chercher un relai de croissance du côté de la valorisation des batteries (stockage stationnaire). C'est un territoire vierge et nouveau qui s'ouvre à eux, même si la concurrence s'annonce sévère.

Pour les fabricants de batterie, l'enjeu est de passer très vite aux très grandes séries pour réduire les coûts et améliorer les performances. Estimé à 200 \$ / kWh, le coût des batteries représente aujourd'hui environ la moitié du prix de revient de la fabrication d'un véhicule électrique. Il faudrait réduire ce coût par au moins deux pour que la voiture électrique puisse concurrencer son équivalent thermique en termes de prix. Le secteur est ainsi engagé dans une course à l'industrialisation avec la mise en service de nouveaux sites de production de très forte capacité.

Du côté des énergéticiens, les avancées sont encore timides, en dehors de CNR (filiale à 49,97 % d'Engie), EDF et Engie. La mobilité électrique ne fait, certes, qu'émerger,

mais elle peut constituer un relais de croissance intéressant à l'heure où les marges sont globalement tendues et la différenciation produit est de plus en plus difficile. Ils peuvent ainsi espérer tirer profit du développement de la voiture électrique en proposant des offres de fourniture d'électricité correspondant aux attentes des conducteurs de véhicules (Engie en a récemment lancé une), participer à son développement (installation de bornes de recharge, services de mobilité...), ou piloter la recharge dans une optique V2B, V2H et/ou V2G. Le sujet est encore précoce, mais la tendance étant au développement du concept Energy as a service (vente de services tels que la production décentralisée d'énergie, le pilotage de la consommation grâce à des objets connectés...), la mobilité électrique est une brique de cet ensemble.

Point commun entre tous ces acteurs : le stockage d'électricité qui attise les convoitises de l'ensemble de la chaîne de valeur. Tesla est la synthèse de cette révolution : en partant du véhicule électrique, l'entreprise a développé une batterie de stockage d'électricité pour les particuliers et vient de racheter Solar City, un installateur de solutions photovoltaïques. Véhicules électriques, batteries et solutions photovoltaïques, le nouveau tiercé gagnant de la mobilité et de la consommation d'électricité ?

Part de marché des constructeurs en France en 2016 (sources : Les Echos Etudes d'après données constructeurs)

