

Le fait du jour

À quoi va ressembler n

TRANSPORTS Au Mondial de l'auto 2018, à Paris, les constructeurs font le pari du véhicule électrique. Un segment qui ne pèse à ce jour qu'1 % d'un marché bouleversé par le dieselgate

NICOLAS CÉSAR, À PARIS
n.cesar@sudouest.fr

Il ne s'est jamais vendu autant de voitures neuves dans le monde (93 millions d'immatriculations en 2017), mais paradoxalement, l'industrie automobile est en plein doute. Elle est confrontée à des défis de taille : enjeux environnementaux, nouveaux usages (voitures davantage louées avec option d'achat et même partagées dans les métropoles), automatisation progressive du véhicule. Des défis qui nécessitent de lourds investissements et remettent en cause son business model.

1 Cap vers la voiture électrique

C'est « la » tendance de ce salon mondial de l'automobile, qui se tient à Paris jusqu'au 14 octobre. Les constructeurs rivalisent d'annonces en la matière. Ainsi, Carlos Ghosn, le président de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsu-

Dès 2019, neuf nouvelles voitures électriques débarqueront sur le marché, à des prix très variables

Des concept-cars. Désormais, il s'agit de véhicules prêts à être commercialisés. À l'image du DS 3 Crossback e-Tens, du Mercedes EQC, de l'Audi e-tron ou encore du Kia e-Niro.

2 Pour éviter les amendes de Bruxelles

Jusqu'à-là, l'offre était extrêmement réduite : Renault (avec la Zoé), Nissan (Leaf), BMW (i3) et Tesla (Model S). Il faut dire qu'avec le « dieselgate » et les nouvelles normes imposées par la Commission européenne, les constructeurs automobiles n'ont guère le choix. Résultat, dès 2019, neuf nouvelles voitures électriques débarqueront sur le marché, à des prix très variables : entre 25 000 et 80 000 euros. Avec une vraie autonomie de 400 km. De quoi faire réfléchir les clients les plus sceptiques.

Au total, selon le cabinet AlixPartners, les constructeurs occidentaux vont investir 194 milliards de dollars dans l'électrification d'ici à 2023. Pour éviter les amendes de Bruxelles... Car le parlement européen souhaite une réduction de 40 % des émissions de CO2 des véhicules légers entre 2021 et

2030 et entend aussi instaurer un système de malus pour ceux qui ne vendent pas suffisamment de voitures à faibles émissions.

3 Aujourd'hui, les clients se tournent vers l'essence...

Mais pour l'heure, les voitures électriques restent un pari. Elles ne représentaient que 1,18 % des ventes en 2017 dans l'Hexagone... Pour des raisons avant tout psychologiques : peur de manquer d'autonomie ou d'avoir deux voitures. C'est pourquoi, l'hybride se développe. C'est 67 % des ventes de Toyota. Même Renault, pionnier de l'électrique, prévoit une Cléo hybride d'ici 2020.

En attendant, « nombre de Français se tournent vers l'essence », observe Philippe Buros, directeur commercial France du groupe Renault. Un choix par défaut. Les véhicules essence émettent plus de CO2 que les diesel, mais moins de NOx (oxyde d'azote, dangereux pour la santé). « Ceux qui vivent en périphérie des grandes villes en reviennent vite, car le moteur essence consomme 1 litre de plus sur 100 km, et reprennent un diesel », précise-t-il. Surtout que le prix de l'essence à la pompe grimpe. Pour autant, la cote d'amour du diesel est en chute libre : 36 % seulement des nouvelles immatriculations en septembre en France. « La flotte professionnelle sera la première à se verdifier, contrainte par la fiscalité », prédit Philippe Buros.

4 La perspective de la voiture autonome

Bien au-delà de l'électrique, le regard des constructeurs est désormais tourné vers le véhicule autonome. Les premiers modèles pourraient sortir en 2025. Des spécialistes ont déjà défini des niveaux, de 0 à 5, pour qualifier l'automatisation des véhicules. À ce jour, les modèles les plus avancés du marché, comme l'Audi A6 ou la Tesla Model S, n'en sont qu'au niveau 3. Les obstacles ne sont pas seulement techniques. C'est encore le grand flou sur le plan réglementaire. Avec l'EZ-Ultimo, Renault a esquissé au salon ce que pourrait être ce véhicule du futur. Véritable salon mobile, il peut accueillir trois personnes dans un univers ultra-connecté (5G, wifi) et luxueux, fait de bois et de marbre. À bord, la vie sera réinventée avec des contenus éditoriaux à la demande pour ses voyageurs, sous forme de podcasts. Puisqu'à terme, il n'y aura plus besoin de conducteur. Une innovation, présentée au salon par le magazine « Challenges », détenu à 40 % par... Renault, qui envisage d'intégrer ce service à sa gamme dans deux ans.



L'EZ-Ultimo, le véhicule autonome proposé par Renault au Mondial de l'auto : il peut accueillir trois personnes dans un univers ultra-connecté (5G, wifi) et luxueux. PHOTO CHRISTOPHE ARCHAMBAULT / AFP

AUTOMOBILE

CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE FRANÇAISE

Top 3 des véhicules les plus vendus en France*



1 Peugeot 208



84 158

3 Renault Cléo IV

58 573

€ Chiffre d'affaires 2017 155 milliards d'€

6 milliards d'€ d'investissement en recherche et développement

dont 49 milliards d'€ à l'export.

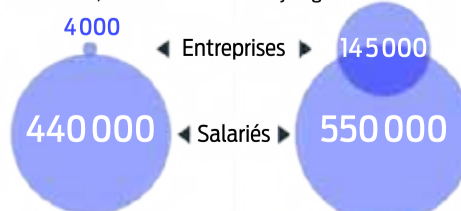
1^{ère} filière dépositaire de brevets.

La filière amont

Constructeurs, équipementiers, sous-traitants (mécanique, fonderie, électronique...), carrossiers, etc.

La filière aval

Distributeurs (véhicules et carburants), maintenance, services aux automobilistes, éducation à la route, recyclage...



En 2017 2,6 millions de véhicules vendus en France.

Constructeurs français : 7,4 millions de véhicules produits dans le monde dont

80%

vendus hors de France.

*janvier-août 2018. Photos: constructeurs. Sources : PFA, Conseil national de l'industrie, CCFI.

VISACTU

Batteries, u

INNOVATION Le « M. véhicule électrique » de Renault fait le point sur la recherche, le marché, l'autonomie...

« Sud Ouest » Combien de véhicules électriques proposez-vous aujourd'hui à la vente ?

Gilles Normand Nous venons de présenter notre sixième véhicule électrique au salon de l'automobile à Paris, « K-ZE », une voiture urbaine et « accessible », inspirée des lignes des SUV, qui sera d'abord commercialisée en Chine, en 2019.

En ville, ce n'est plus une voiture que les gens vont acheter, mais un service. À l'image de la plateforme de VTC parisien, Marcel, (propriété désormais de Renault, ndlr), qui vient d'ailleurs de se doter d'une gamme 100 % électrique. Nous entrons dans une ère de nouvelles mobilités. En France, 35 % des gens qui veulent acheter un nouveau véhicule s'intéressent à l'électrique.

otre voiture demain ?



« Toutes les voitures finiront, hélas, par être les mêmes »

THOMAS MORALES

Spécialiste du monde automobile, cet auteur prend la défense de la voiture, une espèce qu'il estime en voie de disparition

Thomas Morales vient de publier son « Éloge de la voiture » aux éditions du Rocher. Entretien.

« **Sud Ouest** » Au Mondial, la plupart des constructeurs ont propulsé leurs véhicules électriques en tête de gondole. Rien d'autre selon vous qu'un coup de com'...

Thomas Morales Pour ne pas dire de l'enfumage. Les constructeurs sont contraints de proposer ces gammes électriques. À la façon des hommes politiques, tous répètent désormais les mêmes éléments de langage à base d'efficacité énergétique ou de connectivité... Mais toutes les voitures finiront, hélas, par être les mêmes. Après avoir déjà subi la vague des monospaces, voici donc le SUV en guise de voiture mondialisée, a fortiori s'il est électrique.



Thomas Morales : « Après avoir déjà subi la vague des monospaces, voici donc le SUV en guise de voiture mondialisée ».

PHOTO DR

Une mondialisation qui ne bride pas que les moteurs, puisqu'elle lisserait également les carrosseries... Quel que soit le pays ?

On peut encore dénicher quelques lignes aussi anachroniques que splendides du côté de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne, mais globalement, vous retrouverez les mêmes moteurs et les mêmes châssis à l'échelle d'une planète automobile obsédée par les économies d'échelle. Autrefois, le design automobile correspondait davantage au moral des peuples : des formes gigantesques et très rebondies dans les années 1950 - symboles d'un certain appétit de vivre - puis, peu à peu, des lignes qui deviennent plus tendues et fadasses au fil des crises économiques.

Pourtant les constructeurs innovent sans cesse, qu'il s'agisse de motorisation, d'électronique ou bien d'aide à la conduite ?

Conduire avec un smartphone est aussi excitant que le sexe virtuel. Pour le reste, l'électrique, c'est bien, mais ça ne fait pas vendre. La voiture restant un objet relativement compliqué à vendre, on ne peut pas le faire comme avec une boîte de conserve ; il faut du rêve, de l'affect. En me baladant à travers le salon, j'ai d'ailleurs été frappé de voir que la plupart des constructeurs faisaient trôner un véhicule ancien sur leur stand. Une 2CV camionnette chez Citroën, la réinterprétation de la 504 chez Peugeot, et même une vieille XJ, chez Jaguar.

Pour le reste, évidemment que nos voitures sont plus sûres qu'avant, je ne nie pas l'intérêt du progrès technologique. Mais reconnaissons qu'elles

« Aujourd'hui, l'amateur d'automobile passe rapidement pour un beauf inculte »

— sont en contrepartie devenues aussi lourdes que moches. Sans militer pour un retour en arrière, je m'émeus que l'on puisse balayer d'un revers de manche notre belle histoire automobile d'après-guerre, en tout cas jusqu'aux années 1980. Pour un jeune de vingt ans, il est difficile d'imaginer que l'automobile était alors au centre de la vie. Aujourd'hui, elles n'ont plus vraiment vocation à leur donner du plaisir, juste à les déplacer d'un point à un autre, sans trouble à la morale publique.

Selon vous, la France n'est pas une nation de l'automobile. On y compte pourtant quelque 230 000 collectionneurs de véhicules anciens...

Et heureusement qu'ils sont là pour préserver ce patrimoine. Car la passion que génère l'automobile est bien moins vivace que chez nos voisins anglais et allemands. Notre tort, qui est aussi notre succès, est sans doute de s'être spécialisé dans les petites voitures dites populaires, abandonnant à d'autres le luxe.

Y aimer les belles bagnoles ferait de vous et de vos congénères le défen-

seur du monde d'avant, pour ne pas dire un réac vulgaire ?

Oui, celui d'un monde machiste, beuglard et bagarreur. Je peux témoigner que l'amateur d'automobile passe rapidement pour un beauf inculte, seulement capable d'appuyer sur le champignon. C'est oublier à quel point la littérature a conté avec passion la voiture des années 1930 jusqu'aux sixties. Morand, Sagan, Léon-Paul Fargue pour ne citer qu'eux. Idem au cinéma, dans les comédies populaires, autant qu'avec la Nouvelle Vague de Godard et Truffaut.

Cette « auto-phobie » supposée que vous dénoncez est-elle plus forte en France qu'ailleurs ?

Peut-être, même si les problèmes de pollution et d'embouteillages sont désormais les mêmes à Paris que partout sur la planète. À décharge de Madame Hidalgo, reconnaissons que les politiques publiques sont appliquées à l'identique ou presque dans toutes les grandes mégapoles.

La voiture, « nouvel ennemi de l'humanité »... À tout le moins de nos poumons ?

C'est une cause juste que de vouloir réduire la pollution. D'accord pour varier les modes de déplacements dans les grandes villes. C'est le sens de l'histoire, mais je milite pour un peu plus de nuance. Car ce qui reste une liberté individuelle est aujourd'hui menacé.

Propos recueillis par Sylvain Cottin

ne révolution arrive



Gilles Normand, directeur division véhicule électrique du groupe Renault. PHOTO AFP

Pour l'heure, peu passent à l'acte... En raison du manque de choix, d'infrastructures (20 000 bornes de recharge en France, mais leur nombre sera multiplié par cinq d'ici 2022) et du prix (23 700 euros pour une Zoé d'entrée de gamme, ndlr). Mais sur des modèles du type Clio, nous serons à un coût d'achat avec utilisation équivalent à celui d'un véhicule thermique d'ici trois ans. Selon nos prévisions, d'ici 2025, la part de l'électrique dans le marché sera de plus de 10 %.

Beaucoup estiment aussi que l'autonomie des batteries n'est pas suffisante...

La nouvelle Zoé a 300 km d'autonomie. Mais surtout une rupture technologique se prépare. Nous travaillons actuellement sur des batteries à électrolyte solide et non plus liquide avec la start-up américaine Ionic Material, dans laquelle nous avons pris des parts. Ce qui ferait baisser de 30 à 40 % le prix des batteries et augmenterait considérablement son autonomie. De plus, nous pourrions ainsi nous affranchir de matières premières, rares comme le cobalt.

Pour l'heure, il n'y a encore rien de concret, mais le processus pourrait être industrialisé à l'horizon 2025. Parallèlement, nous nous sommes engagés à diviser le temps de recharge par quatre d'ici 2022. Avec pour objectif de recharger 230 km en 15 minutes à cette date. Une recharge qui, demain, pourrait se faire sans contact.

Recueilli par Nicolas César