

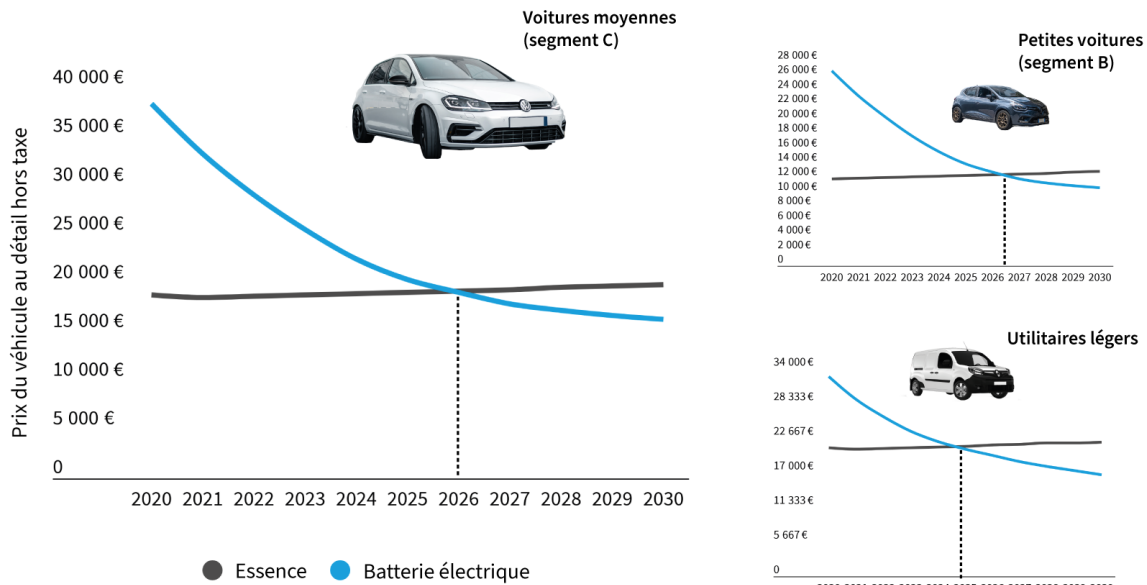
Des véhicules électriques moins chers que les voitures à essence, toutes catégories confondues d'ici 2027. BNEF

Pour diffusion immédiate – 10 mai 2021, Paris

D'après Bloomberg New Energy Finance (BNEF), les voitures et utilitaires électriques coûteront moins chers à la construction que les véhicules à combustibles fossiles, sur tous les segments du marché européen, à partir de 2027 au plus tard. Par conséquent, les véhicules à batterie électrique pourraient représenter 100 % des ventes de véhicules neufs de l'UE d'ici 2035, toujours selon BNEF, si les législateurs adoptent des mesures telles que le renforcement des normes d'émissions de CO₂. Transport et environnement (T&E), qui a commandé ce rapport, demande à l'UE de renforcer les objectifs d'émissions dans les années 2020, et de fixer à 2035 la fin des ventes de véhicules neufs polluants.

Selon les projections de BNEF, les berlines (segments C et D) et les SUV électriques seront aussi peu coûteux à produire que les véhicules à essence à partir de 2026, et les petites voitures (segment B) suivront en 2027^[1]. En effet, la baisse du coût des batteries^[1] ainsi que la mise en place de chaînes de production dédiées aux véhicules électriques les rendront moins chers à l'achat, en moyenne, même avant subventions.

Des VE moins chers que les véhicules à combustibles fossiles en Europe d'ici 2025-2027



Note : tous les autres segments de véhicules (grandes voitures, SUV petits, moyens et grands, ainsi que les utilitaires lourds) atteindront la parité de prix la même année que les voitures moyennes, en 2026.

Source : Bloomberg NEF (2021), Hitting the EV Inflection Point

Mais BNEF prévient : il faut absolument mettre en place la production et les ventes de VE le plus tôt possible pour faire baisser les coûts et rallier les consommateurs afin d'assurer une meilleure adoption à l'avenir. D'après T&E, seul un renforcement des normes d'émission de CO₂ imposées aux constructeurs automobiles au cours des années 2020, incluant la mise en place d'un nouvel objectif à 2027, peut garantir ces conditions.

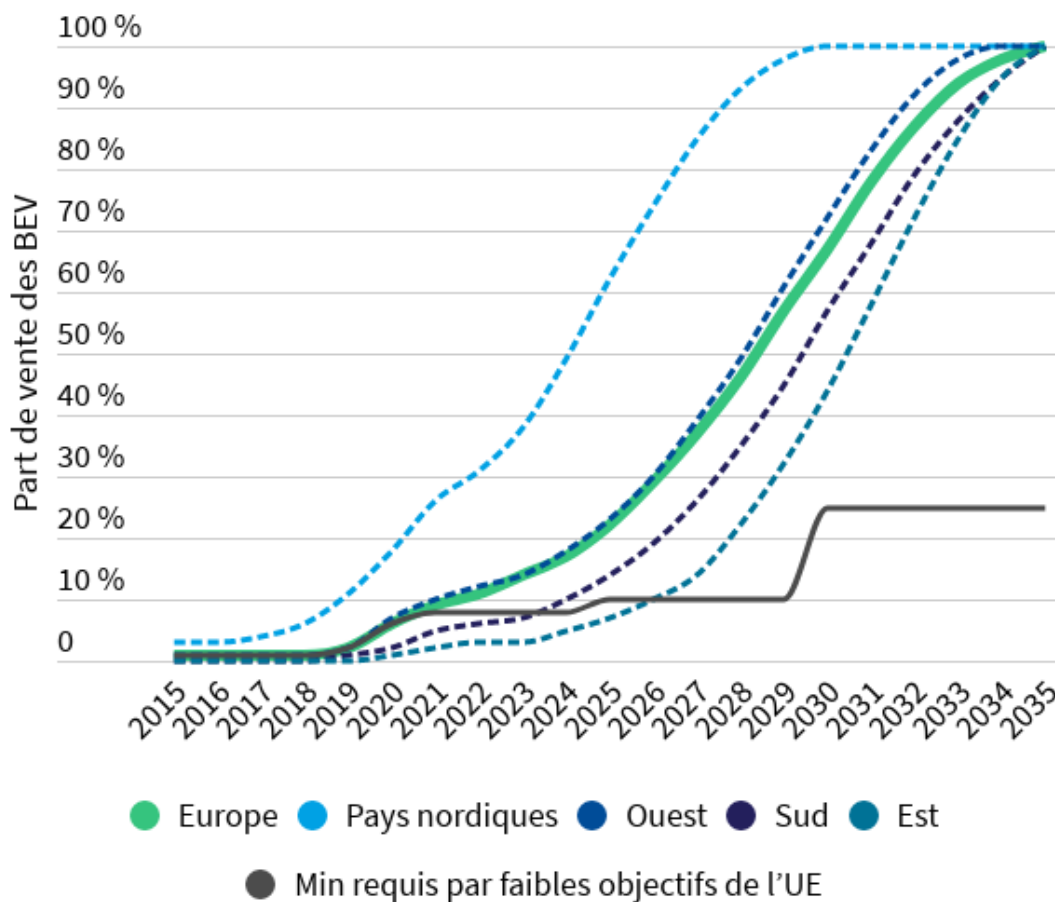
Diane Strauss, Directrice de T&E en France, a déclaré : « *D'ici six ans, une voiture électrique sera moins chère qu'une voiture thermique pour tous les nouveaux acheteurs, familles et professionnels. C'est une bonne nouvelle pour le climat, car une voiture électrique émet quatre fois moins de CO₂ que son homologe thermique, même en comptant la fabrication de la batterie. Il faut maintenant s'assurer que les constructeurs s'engagent dans cette transition en renforçant les normes de CO₂ européennes.* »

BNEF conclut également que les véhicules utilitaires électriques légers seront moins chers que les utilitaires au diesel à partir de 2025, suivis par les utilitaires électriques lourds à partir de 2026. Aujourd'hui pourtant, les véhicules utilitaires représentent 20 % des émissions du transport routier en France. La France possède la plus grande flotte d'utilitaire d'Europe (20% UE27+UK) mais les utilitaires électriques ne représentent que 2 % des ventes. Les normes d'émissions européennes sont en effet peu contraignantes et ne motivent pas suffisamment les constructeurs à investir dans leur approvisionnement.

T&E estime que les législateurs européens doivent fixer aux constructeurs d'utilitaires des objectifs stimulants en matière de CO₂, ainsi qu'un quota de ventes d'utilitaires électriques afin d'augmenter les investissements et la quantité de modèles électriques sur le marché.

Les voitures et les utilitaires à batterie électrique pourraient représenter 100 % des ventes de véhicules neufs d'ici 2035, même en Europe du Sud et de l'Est, si les législateurs renforcent les normes de CO₂ des véhicules et lancent d'autres politiques pour stimuler le marché, à l'instar d'un déploiement plus rapide des points de recharge. Si on les laisse au seul soin du marché, sans politiques supplémentaires fortes, les voitures à batterie électrique n'atteindront que 85 % de part de marché, et les utilitaires électriques seulement 83 % en UE d'ici 2035 – ne permettant ainsi pas à l'Europe d'atteindre son objectif de décarbonation d'ici 2050.

Grâce aux politiques appropriées, les voitures à batterie électrique peuvent atteindre 100 % des ventes européennes d'ici 2035



Source : Bloomberg New Energy Finance (2021), Hitting the EV Inflection Point et modélisation par T&E des standards actuels de l'UE en matière de CO₂.

Diane Strauss a déclaré : « Avec la baisse des prix des voitures électriques, le marché automobile se dirige naturellement vers une fin de vente des voitures thermiques en 2040. Mais pour remplir nos objectifs climatiques, il faudrait que la dernière voiture diesel ou essence soit vendue en 2035. Il est possible d'avancer la date de fin de vente de la France à 2035 avec un soutien politique adéquate : le maintien du bonus-malus et le renforcement des efforts d'installation de bornes de recharge. »

Selon T&E, la Commission européenne doit fixer en juin une date de fin des ventes de véhicules neufs à combustibles fossiles, lorsqu'elle proposera un renforcement des objectifs en matière de CO₂. Le mois dernier, 27 grandes entreprises européennes ont [appelé les législateurs européens](#) à fixer cette date à 2035. Un [récent sondage](#) a dévoilé que 63 % de la population urbaine de l'Europe se déclaraient favorables à une interdiction après 2030. Au moins sept constructeurs automobiles et dix pays européens ont annoncé des plans pour éliminer progressivement les véhicules traditionnels. Mais, en l'absence d'un engagement de la part de l'UE, ces échéances restent soit volontaires, soit incertaines en ce qui concerne leur exécution.

FIN

Note aux éditeurs :

[1] Selon le rapport, les prix des batteries neuves vont décroître de 58 % d'ici 2030 (par rapport à 2020), réduisant ainsi rapidement les coûts liés aux véhicules électriques.