

13 septembre 2021

*#ClubAuto #VéhiculeElectrique #NeutralitéCarbone #GreenDeal #ZFE #Mobilités  
#Industrie #Automotive #Équipementiers*

Partager sur Twitter 

## [Analyse de la FIEV] Émergence du véhicule électrique : impacts et conséquences

À l'occasion de la dernière édition de son Club Auto, la [FIEV](#), syndicat professionnel des équipementiers et apporteurs de solutions automobile, a présenté les enseignements de son étude « Implications de l'émergence du véhicule électrique : comment piloter la transition écologique et son impact industriel ? ». L'ensemble des données présentées alimente ainsi la réflexion à mener pour réussir cette mutation au bénéfice de l'emploi et du dynamisme de l'industrie des équipementiers en France.

### Impact sur la demande de minerais

Une des conséquences de l'interdiction de la vente de véhicules thermiques d'ici 2035, proposée par l'Europe, est la montée en puissance des véhicules électriques ; ce qui suppose que pour atteindre la neutralité technologique, **dès 2040, 72,5 millions de véhicules 100% électriques soient vendus dans le monde, contre 2,9 millions en 2020.**

Ce scénario signifie une explosion des besoins en minerais liés à la production des batteries. Utilisant **5 à 6 fois plus de minerais** (lithium, graphite, cobalt, nickel, manganèse) que les véhicules thermiques, l'introduction des véhicules électriques sur le marché entraîne par conséquent une modification d'une partie du schéma de production actuel.

Un challenge d'autant plus grand que la demande est également en forte croissance pour les industries liées à la téléphonie, l'informatique ou à la production d'énergies renouvelables.

Si les **réserves en minerais sont suffisantes pour les 30 à 40 prochaines années** et les investissements en matière d'innovation très importants sur ce segment, les contraintes pour atteindre ces nouveaux volumes de production sont nombreuses : cycles d'exploitation et de production très longs (16 ans de la découverte d'un gisement à la mise en activité d'une mine), enjeux liés à la raréfaction de l'eau, instabilité politique des pays miniers...

## Nouvelle chaîne de valeur et nouveaux produits : une transition industrielle à accompagner

L'avènement du véhicule électrique reconfigure profondément l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie automobile.

- Selon sa puissance ; une batterie représente **30% à 40% du prix de vente d'une voiture**. Équipementiers et constructeurs interviennent uniquement au dernier stade de sa production. Les principaux producteurs de batteries sont situés en Asie.
- Actuellement, 42% de la production des équipementiers installés en France (39% des effectifs) est dédiée aux pièces et équipements liés au moteur thermique.

L'entrée dans le « tout électrique » impacte ainsi de manière très significative l'outil de production des équipementiers et les emplois en France. Si la disparition progressive du moteur thermique ne signifie pas la perte de tout ce qui concourt à sa production, la maîtrise de cette transition est un enjeu majeur pour ces entreprises, pour l'emploi et pour les territoires concernés.

De nouvelles pièces, systèmes et modules nécessaires à la production de groupes motopropulseurs électriques vont apparaître. Certains existent déjà, utilisés dans d'autres industries. De ce fait, de nouveaux acteurs devraient se positionner sur ce marché renouvelé des équipements automobiles, et ce processus devrait s'accélérer avec l'essor de la voiture autonome à horizon 10 ans.

## À côté du défi de la production, le double enjeu du prix du véhicule électrique et du pouvoir d'achat des automobilistes

Pour l'heure, la réussite de la transition énergétique dépend à court terme de son acceptabilité par les consommateurs.

Si l'on met de côté la question des infrastructures de recharge, seul un prix de vente pour un véhicule 100% électrique équivalent au prix d'un véhicule thermique à même niveau de fonctionnalités garantira le passage sans accroc d'une motorisation à l'autre. Les constructeurs n'ont d'autre choix que de viser la mise sur le marché de voitures électriques à des prix comparables à ceux des modèles thermiques d'aujourd'hui. Objectif que les experts estiment atteignable d'ici à 2025, voire 2024.

Pour ce faire, la mise en production à très grande échelle de batteries devrait permettre au **prix du KW/h d'atteindre 58\$ en 2030 contre 137\$ en 2020**. La décomposition de ce prix montre que le conditionnement du pack-batterie représente 25% du coût total de la batterie. Alors que la France possède un parc de véhicules particuliers composé à **99% de motorisations thermiques** et d'un **âge moyen de 10,2 ans**, cette transition ne peut réussir que si les consommateurs sont capables d'acheter massivement ces nouveaux véhicules.

Et pourtant, l'instauration progressive des ZFE (zones à faibles émissions) sera obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants au plus tard le 31 décembre 2024. Si l'entrée en vigueur qu'en 2025 de l'interdiction des véhicules particuliers Crit'air 3 aidera sans doute à l'acceptabilité sociale de ces mesures, cette réglementation malgré tout exacerbe les enjeux autour du pouvoir d'achat pour les populations les plus modestes. Ces ZFE – déjà appliquées dans les dix plus grandes métropoles de France, où 25% des ménages déclarent en moyenne des revenus inférieurs à 1200€/mois et 50% à 1800€/mois (avant impôts et prestations sociales) – laissent craindre les possibles difficultés des populations aux revenus les plus bas à acquérir des véhicules Crit'air 1. D'autant plus que la mise en place de ZFE ne touchera pas que les populations qui vivent à l'intérieur de ces zones, mais également toutes celles qui se trouvent à la périphérie et qui interagissent avec les ZFE.



*« À travers le Club Auto, la FIEV marque sa volonté de contribuer, avec rigueur et équilibre, aux débats importants et légitimes relatifs à l'évolution des mobilités. Les transports doivent prendre toute leur part dans la lutte contre le dérèglement climatique. Si l'ensemble des acteurs sont mobilisés sur l'objectif de neutralité carbone d'ici à 2050, il y a lieu cependant de s'interroger sur la trajectoire à adopter pour l'atteindre. Profondément attachés au principe de neutralité technologique, nous, les équipementiers pensons qu'il nous faut utiliser toutes les innovations à notre portée pour répondre de manière optimale à cet objectif ambitieux. Les mobilités auxquelles nous devons répondre demain seront multimodales, la réponse ne peut donc être unique. Ce serait une erreur fondamentale d'en éliminer une ou l'autre avec des a priori ou des visions dogmatiques, au risque de menacer la pérennité de notre industrie française et ses emplois. »*

**Claude Cham**

Président d'honneur de la FIEV



Consulter [l'analyse](#) présentée lors du Club Auto du 3/09/2021

Visualiser le [replay](#) du Club Auto du 3/09/2021



**À propos de la FIEV**

*Agir pour le futur de l'automotive en défendant une mobilité durable, vectrice de liberté et respectueuse de l'environnement*

La FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) est le syndicat professionnel des équipementiers, des fabricants d'équipements de garage et de tous les autres apporteurs de solutions automotive. Elle représente et défend les intérêts d'une industrie dont les acteurs contribuent à 85% au prix de revient d'un véhicule, réalisent près de 13,2 Mds€ de chiffre d'affaires, dont 54% réalisés à l'export, et rassemblent 62 000 emplois.

130 groupes d'entreprises, et leurs 300 sociétés adhérentes de la FIEV, bénéficient d'un large accompagnement (conseils, veille, formation et études), indispensable à leur performance sur un marché en perpétuel mouvement.

Actionnaire majoritaire d'EQUIP AUTO, la FIEV contribue activement à faire de ce salon le rendez-vous international de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité en France.

**Pour en savoir plus :** [www.fiev.fr](http://www.fiev.fr)

**Contact presse**

**Agence EPOKA pour la FIEV**

Nicolas CREPIN

[ncrepin@epoka.fr](mailto:ncrepin@epoka.fr)

06 52 32 10 11