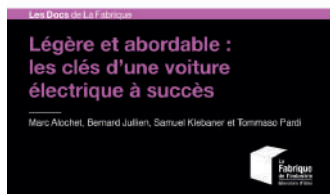


LÉGÈRE ET ABORDABLE : LES CLÉS D'UNE VOITURE ÉLECTRIQUE EUROPÉENNE À SUCCÈS



Objet phare de la transition écologique, le véhicule électrique est devenu le symbole des divisions politiques, de la compétition entre grandes puissances économiques et de la radicalité réglementaire européenne. Comment faire néanmoins de l'orientation donnée par l'Union européenne une opportunité pour cette industrie ? C'est tout l'objet du nouvel ouvrage publié par La Fabrique de l'industrie.

Ses auteurs, tous spécialistes du secteur automobile, y proposent de créer une nouvelle catégorie de véhicules électriques soutenables et abordables, inspirés notamment des kei cars japonaises. Ce nouveau segment de voiture pourrait, selon Marc Alochot, Bernard Jullien, Samuel Klebaner et Tommaso Pardi, rendre la transition vers l'électrique écologiquement, socialement et industriellement crédible et désirable.

Une filière automobile européenne décarbonée et compétitive : ce qui coïncide

Alors que les subventions à l'achat s'arrêtent progressivement le prix du véhicule électrique moyen augmente en Europe et s'élève désormais à 66 864 euros (le plus cher au monde). Cette hausse de prix est la conséquence de la pression réglementaire exercée sur l'industrie automobile européenne. Le marché est en effet régi par un millefeuille réglementaire, défini en silos, qui, au fur et à mesure qu'il s'épaissit, fait augmenter le poids (+810 kg entre 2010 et 2023 pour les VE), la taille et le prix des voitures.

Ce montant moyen est d'autant plus à rejeter qu'en parallèle les consommateurs sont préoccupés par l'autonomie de ces voitures, et que les véhicules chinois offrent de meilleurs rapports prix/performance. Une concurrence qui aggrave les surcapacités de production existantes, entraînant son lot de conséquences sociales et économiques lourdes pour l'industrie automobile européenne.

Par-delà l'Europe, les exemples inspirants

Au Japon, les kei cars constituent une catégorie de petites voitures, de moins de 1 000 kg, créée initialement pour proposer une offre de mobilité individuelle aux ménages des zones rurales et péri-urbaines. Ils représentent aujourd'hui 40 % des ventes et du parc automobile japonais et ont permis de réduire drastiquement les émissions du transport routier. Leurs versions électriques figurent désormais parmi les modèles les plus vendus. Dans le même temps, en Chine, le gouvernement a mis tous les acteurs en ordre de marche pour construire une industrie de la mobilité électrique de premier plan mondial, en subventionnant la construction d'un pôle

manufacturier solide et en exigeant des autorités locales la mise en œuvre d'incitations en faveur des véhicules hybrides et électriques. Ainsi, beaucoup d'acheteurs de la classe moyenne, recherchant des moyens de transport abordables, se sont tournés vers des petites voitures électriques, peu coûteuses, et pratiques à utiliser dans des zones urbaines encombrées.

Des propositions sur la table

Forts de ces exemples, les auteurs proposent de créer une nouvelle catégorie de véhicules électriques soutenables et abordables (vesa) pour offrir des options économiques (15 000 euros maximum) aux consommateurs européens tout en réduisant l'empreinte carbone. Pour renforcer la demande vers ce segment automobile - alternative aux voitures d'occasion -, la création d'un écoscore informerait les consommateurs de l'intérêt écologique de leur acquisition, le tout accompagné de plusieurs incitations fiscales. Enfin côté constructeurs, la production des vesa serait encouragée par l'octroi d'un coefficient multiplicateur facilitant l'atteinte des objectifs CAFE (réduction des émissions de CO₂). Pour aider l'industrie automobile européenne à réussir sa transition, il faudrait que les vesa représentent près de 25% du marché européen dès 2029. Un tel volume de production permettrait non seulement de retrouver les volumes perdus depuis 2019, mais aussi de structurer la chaîne de valeur européenne des batteries, et de réactiver l'innovation.



DOC 27 — EN LIGNE LE 9 JANVIER 2025
EN LIBRAIRIE LE 27 MARS 2025

***Légère et abordable :
les clés d'une voiture électrique à succès***

Marc Alochet, Bernard Jullien, Samuel Klebaner et Tommaso Pardi



Recevoir l'ouvrage

au format papier à partir du
6 février



**Télécharger le kit média
Fabrique de l'industrie**



**Lire ou télécharger
l'étude**

sur le site de la Fabrique

À propos des auteurs

Ingénieur, **Marc Alochet** a effectué la majeure partie de sa carrière au sein de l'ingénierie d'un groupe automobile français. Il soutient en 2020 une thèse consacrée à la transition vers l'électromobilité, et s'intéresse depuis aux effets des réglementations sur les dynamiques de l'industrie automobile mondiale.

Maître de conférences en économie à l'Université de Bordeaux depuis 1996, **Bernard Jullien** a principalement travaillé à développer une économie politique des industries et a appliqué cette approche à l'analyse de l'industrie et des services automobiles en s'impliquant à la fois dans la recherche et dans l'action économique auprès des acteurs.

Samuel Klebaner, maître de conférences en économie à l'Université Sorbonne Paris Nord, s'intéresse aux politiques industrielle française et européenne affectant divers secteurs de la métallurgie, dont l'automobile.

Tommaso Pardi est sociologue, chargé de recherche au

CNRS et directeur du Gerpisa, le principal réseau international de recherche en sciences sociales sur le secteur automobile. Il a publié sur les transformations du secteur automobile, couvrant les questions liées au travail, les structures et réglementations du marché, les politiques industrielles et les stratégies des entreprises.

À propos de La Fabrique de l'industrie

La Fabrique de l'industrie est le premier think tank français dédié à l'industrie, offrant des analyses économiques approfondies et impartiales. Grâce à sa production abondante et entièrement accessible, notre organisation fournit des éclairages factuels et des perspectives documentées aux décideurs industriels et politiques, aux collectivités, aux spécialistes de l'économie ou encore aux médias. Fondée en 2011, elle est aujourd'hui présidée par Louis Gallois et Pierre-André de Chalendar.