

La politique européenne a fait des progrès : à long terme, il n'y aura aucun moyen de contourner les systèmes de propulsion électrique à batterie pour les voitures particulières. Les hybrides rechargeables sont considérés comme une technologie de transition. En raison de la disposition législative selon laquelle les BEV n'émettent pas de CO₂ et que les limites d'émission de CO₂ ne puissent être atteintes qu'avec la vente d'autant que possible de BEV, cet entraînement est actuellement considéré comme la solution idéale.

La situation pour les véhicules utilitaires est plus complexe. L'autonomie limitée et les longs temps de charge des batteries ne sont pas très attractifs dans le transport longue distance et la logistique. Au contraire, d'autres motivations alternatives émergent. Les systèmes de propulsion des véhicules utilitaires à pile à combustible font actuellement l'objet d'un développement intensif. Seuls Hyundai et Toyota disposent déjà de solutions éprouvées. Mais les constructeurs européens de véhicules utilitaires rattrapent leur retard. Le moteur à combustion d'hydrogène est également à l'étude et les e-fuels sont considérés comme une option viable pour réduire l'empreinte CO₂ du parc de véhicules existant.

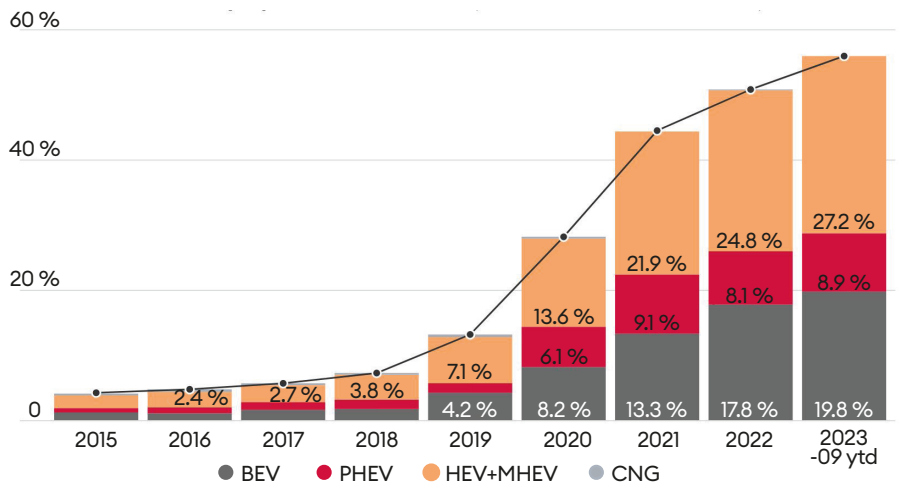


La technologie de propulsion du futur a progressé dans les voitures particulières avec des hybrides rechargeables comme solution intermédiaire et une propulsion électrique par batterie. Lorsqu'il s'agit de véhicules utilitaires, le choix de conduite est beaucoup plus diversifié. Fondamentalement, l'utilisation détermine la propulsion alternative.

Que veulent les clients ?

La différence entre particuliers et entrepreneurs est frappante. Alors que les acheteurs particuliers ont tendance à s'intéresser à des attributs tels que le design, l'infodiversité avancée et le prix, le secteur des transports donne la priorité aux coûts d'exploitation et à la valeur marchande de leur propre service. Les exceptions sont les fournisseurs de mobilité tels que les compagnies de bus, dont les services sont en partie financés par le secteur public et dont l'accent est mis sur les aspects écologiques plutôt qu'économiques. Si l'itinéraire le permet, les déplacements électrifiés ont du sens dans les transports régionaux.

Les BEV ont du succès dans le segment de prix supérieur des voitures particulières : il est considéré comme chic de conduire un SUV électrique ou une grande berline. En outre, l'« effet de levier » pour l'importateur est le plus important s'il vend des véhicules lourds à propulsion électrique afin de maintenir les émissions de CO₂ aussi basses que possible. Dans le segment de prix moyen, la sélection est déjà plus restreinte et les petites voitures BEV ne sont actuellement disponibles qu'en doses homéopathiques. Le marché suisse est donc plutôt saturé. Le pouvoir d'achat des acheteurs moyens dans le segment de prix inférieur ne leur permet pas d'acheter de nouveaux BEV à prix élevé. L'annonce par les fournisseurs chinois de leur intention de proposer sur le marché européen des véhicules non seulement plus chers, mais également plus abordables, pourrait susciter du mouvement dans tous les domaines. Les constructeurs automobiles européens sont appelés à développer et proposer enfin des véhicules électriques bon marché où la marge serait moindre,



La courbe fléchissante des voitures particulières vendues avec des technologies de propulsion modernes le montre clairement : le pouvoir d'achat et la valeur utilitaire déterminent avant tout le type de conduite.

mais dont les chiffres de ventes seraient corrects. Un exemple de crise en 2023 : dans l'usine de Volkswagen à Dresde, environ 28 ID.3 sont produites chaque jour par une seule équipe. La production pourrait être nettement plus élevée mais les ventes sont trop faibles.

Un autre aspect est l'utilisation du véhicule. Pour la plupart des applications, un BEV à faible autonomie serait suffisant. En moyenne, une voiture particulière parcourt en Europe environ 40 km par jour. Emporter une batterie de plus de 800 kg pour assurer une autonomie supérieure à 400 km n'a pas de sens technique et écologique.

Différentes stratégies

Afin de défossiliser et de décarboner durablement le secteur des transports, l'électri-

fication est la solution miracle. Cependant, les infrastructures de recharge publiques font encore défaut. Les locataires n'ont souvent aucun moyen de recharger un BEV à domicile. Le deuxième défi consiste à fournir suffisamment d'électricité propre. La Suisse est bien positionnée par rapport aux autres pays européens. En Europe, il est important de remplacer les centrales électriques fossiles le plus rapidement possible. Certains secteurs ne pourront toutefois pas être électrifiés à l'avenir. Outre le trafic aérien, il s'agit également de véhicules spéciaux tels que des grues mobiles, certains engins de chantier et des véhicules de transport lourds. Le contenu énergétique des combustibles chimiques est optimal dans cette plage. Les e-fuels sont essentiels pour ces applications et l'infrastructure des stations-service est disponible.