

H.R.S, NamX, Hopium, Hydrogen 24... le futur de l'automobile est-il en train de se structurer ?

Avec près de 400.000 visiteurs cette année contre 1,068 million en 2018 - année de la précédente édition, le salon mondial de l'automobile n'a pas attiré les foules pour l'édition 2022, contrairement aux années pré-pandémiques.

Temps de lecture : minute

7 novembre 2022

Les constructeurs français et européens (Mercedes, Ferrari, Ford, Volkswagen, FIAT, Renault, Stellantis) ont brillé par leur absence. La faute à un contexte géopolitique inédit marqué par le conflit en Ukraine et la nécessité pour l'Europe de renforcer sa souveraineté énergétique en se tournant vers les énergies vertes dont l'hydrogène dès l'horizon 2035. Et dans ce secteur, la Chine semble avoir pris une nette longueur d'avance au grand dam des constructeurs français et européens qui ne masquent plus leur fébrilité, malgré l'émergence de nouvelles startups tricolores dans le domaine.

L'hydrogène et l'électrique devraient supplanter les voitures thermiques à l'horizon 2035

Autrement dit, les stations de recharges électriques et hydrogènes vont progressivement remplacer les stations essences que nous connaissons aujourd'hui. C'est le résultat d'une décision radicale prise par l'UE à la fin de l'été 2022, sans concertation avec les constructeurs automobiles, les

mettant ainsi au pied du mur. Jugées moins polluantes - 800 kilomètres d'autonomie en 3 minutes de recharge pour les électriques/hydrogène contre 450 kilomètres pour les modèles à essence aujourd'hui en fonction de la capacité du réservoir - les voitures électriques et hydrogènes ont ainsi les faveurs de Bruxelles.

La volonté de devenir moins dépendant des hydrocarbures d'ici les 30 prochaines années va bouleverser l'industrie automobile. Face à ce tremblement de terre, les constructeurs accusent le coup. Carlos Tavarès, PDG de Stellantis, n'a pas mâché ses mots chez nos confrères de BFM Business : *"Les décisions dogmatiques de l'UE ont déroulé un tapis rouge aux constructeurs chinois"*, a-t-il déploré. *"On a pris les constructeurs électriques en otage"*, a-t-il conclu.

Une colère qui n'a pas empêché le groupe Stellantis d'annoncer la future production de 30 véhicules électriques d'ici 2023 alors même que la France ne compte actuellement que 31 stations de recharge hydrogène publique en état de fonctionnement réparties sur l'ensemble du territoire. En Île-de-France, on en compte une petite dizaine avec des fortunes diverses au niveau du fonctionnement. Ce chiffre semble dérisoire comparé à la Chine en matière de véhicules électriques.

Selon l'Association chinoise des véhicules particuliers, l'Empire du Milieu compte 300 constructeurs nationaux et 25 % des achats de véhicules neufs concernent l'électrique en Chine. Face à l'appétit des ogres américains (notamment Tesla) et chinois, Emmanuel Macron, lors de sa visite au Mondial de l'Automobile, a martelé son objectif de deux millions de véhicules construits d'ici 2030 avec un budget de 7 milliards d'euros, alloué dans le cadre du plan France 2030.



Les startups françaises à la rescousse

Face à ce défi colossal qui consiste à ne plus produire de véhicules thermiques d'ici 2035 dans toute l'UE, toutes les entreprises du secteur ont une carte à jouer. La première d'entre elle est HRS fondée par Hassen Rachedi. Cette entreprise spécialisée dans la construction de stations de recharge a su tirer son épingle du jeu grâce à sa rapidité de production et de livraison devenant ainsi le numéro 1 en Europe. Son chiffre d'affaires a atteint le seuil des 10,5 millions d'euros avec une croissance évaluée à +309 % selon les chiffres rendus public par l'entreprise sur la période 2020-2021 - marquée par une introduction en bourse permettant une recapitalisation de 73,6 millions d'euros. *"L'engouement du public pour les nouvelles mobilités et la montée en puissance de l'écosystème permettent d'envisager le futur avec enthousiasme"*, note Hassen Rachedi, fondateur de l'entreprise.

Un enthousiasme également partagé par le fonds Hy24 qui a une gestion d'actifs évaluée à 2 milliards de dollars principalement dédiés aux financements d'infrastructures. Chez les constructeurs, NamX a été particulièrement en vue avec le modèle HUV (comprenez le SUV de l'hydrogène). En un an, le prototype a été inauguré puis montré au grand public lors du GreenTech de Berlin en juin dernier et au salon de l'automobile de Paris. Et à chaque fois, ce sont les mêmes questions qui reviennent concernant la marque dont le système de capsules rechargeables attire la curiosité autant par son esthétique que par l'ingéniosité du système. L'entreprise, cofondée par Faouzi Annajah, Thomas de Lussac et Ibrahima Sissoko est aussi un véritable exemple en matière de rapidité d'exécution.

Aujourd'hui, la startup surfe sur une bonne vague et espère clôturer sa première levée de fonds dans les prochaines semaines. Enfin, Hopium a été aussi la grande attraction du salon avec cette information qui a fait soulever un satisfécit général dans l'écosystème avec l'accord de principe du Crédit Agricole Mobility pour l'ouverture d'une ligne de crédit favorisant le leasing en vue de l'achat de 10.000 berlines dans les prochaines années. Cette annonce est venue clôturer un salon cette année qui fût donc résolument tourné vers le futur. Peut-on ainsi parler d'une mise en bouche de ce que sera notre monde en 2035, avec d'ici là encore beaucoup de questions qui restent en suspens.



À lire aussi

Hopium annonce la commercialisation de sa première berline à hydrogène en 2025

Article écrit par Rudy Casbi