



Pourquoi la voiture électrique ne fait pas peur à Porsche

Retardée par une mise au point laborieuse, la naissance du premier SUV 100 % électrique de Porsche intervient au moment où les ventes de voitures électriques connaissent leur première baisse, en Europe. Pas de quoi inquiéter le constructeur allemand.

Le Porsche Macan est mort, vive le Porsche Macan ! Après dix ans de bons et loyaux services, ce SUV des beaux quartiers change du tout au tout : il renonce définitivement aux motorisations thermiques pour ne plus offrir que le tout-électrique.

C'est vrai partout où s'applique la réglementation communautaire qui promet de mettre à l'amende le constructeur qui ne réduirait pas suffisamment vite la moyenne de ses émissions de gaz à effet de serre. Mais hors Union européenne, Porsche prolonge la carrière de son Macan à essence, pour au moins deux ans. C'est le cas au Royaume-Uni et en Suisse, ainsi qu'aux Etats-Unis, son plus gros marché.

Le super malus à 60 000 euros a tué le Macan à essence

L'arrêt du Macan thermique est ressenti plus ou moins durement au sein de l'Union européenne. En Allemagne et en Italie, par exemple, la demande pour ce véhicule « reste très forte, même après dix ans de carrière », confirme le constructeur. Pas en France, où ce modèle ne représente plus que « quelques dizaines de ventes », sur les 87 355 exemplaires vendus dans le monde en 2023

La faute au malus écologique. « Autant nos clients sont nombreux à accepter de déboursier 60 000 euros au titre du malus lorsqu'il s'agit de s'offrir une Porsche 911, voiture plaisir par excellence, autant ils renoncent quand il s'agit d'un véhicule à vocation familiale, tel que le SUV Macan », explique Fayçal Elasri, directeur des relations publiques chez Porsche France.

Le malus écologique n'a pas toujours coûté si cher. Son montant augmente chaque année, depuis son introduction en 2008. « Dès l'instant où le seuil psychologique des vingt mille euros a été atteint, en 2021, nous avons observé un effondrement des ventes du Macan », reprend Fayçal Elasri. Cette année-là, la version la moins chère de ce SUV voyait son tarif passer de 62 779 euros à 102 779 euros sous l'effet du malus.

Aujourd'hui, il convient d'ajouter 60 000 euros de malus à un tarif de base qui a enflé jusqu'à 72 085 euros. « Indigeste », estime Raynald Thevenet, directeur général d'AutoJM. « Ce n'était plus possible de vendre des voitures, dans ces conditions. »

Dès 2018, il était décidé que le Macan passerait à l'électrique

Porsche aurait pu développer un kit et adapter ses moteurs à la combustion du carburant E85 bioéthanol moins taxé, comme l'a fait Land Rover. Mais « l'investissement n'a jamais été sérieusement envisagé », confirme le constructeur. Pas assez rentable.

Le même reproche était fait à la motorisation hybride rechargeable. Dès lors que la décision avait été prise, en 2018, de tout miser sur l'électrique, Porsche a préféré « concentrer ses investissements et ne pas investir pour prolonger la carrière du Macan thermique au-delà du printemps 2024, date d'introduction de nouvelles normes de sécurité en Union européenne, qui impliquent des investissements supplémentaires », confirme Fayçal Elasri.

Le pari du Porsche Macan tout-électrique paraît audacieux, à l'aune du reflux des immatriculations de voitures électriques neuves, en Europe. L'Association des



Constructeurs européens d'Automobiles (ACEA) constate une régression de 1,4 % de la part de l'électrique sur les trois premiers mois de l'année (à 15,2 %). De quoi regretter que le Macan électrique ne soit pas sorti plus tôt.

Une gestation plus longue que prévu

Porsche avait prévu un lancement en 2022. Mais c'était sans compter sur les difficultés rencontrées par Cariad, la filiale du Groupe Volkswagen chargée de créer les logiciels embarqués pour rivaliser avec Tesla et Google. Par ailleurs, Porsche concède avoir remis plus d'une fois son ouvrage sur le métier, avant d'atteindre son objectif de rentabilité très ambitieux pour la plateforme qu'étréne le Macan électrique.

Après Ferrari, Porsche est le champion de la rentabilité, avec une marge opérationnelle de 18 % en 2023. Mais une voiture électrique est notoirement plus chère à produire qu'une thermique. De combien ? Porsche ne dira pas le chiffre mais confirme qu'il était hors de question de vendre à perte le Macan électrique. Reste qu'il sera « bien difficile d'égaliser les marges du Macan thermique, dont les investissements ont depuis longtemps été amortis », remarque Raynald Thevenet.

Porsche pense que le Macan électrique dépassera vite la Taycan

Pour ce qui est des volumes de production, Porsche affiche sa sérénité. « En deux mois, plus de dix mille clients ont passé commande d'un Macan électrique », fait valoir le président du directoire de Porsche, Oliver Blume. Visiblement, le surcoût de l'ordre de dix mille euros n'est pas de nature à effaroucher les acheteurs d'un engin facturé jamais moins de 86 000 euros, hors options.

Faut-il redouter néanmoins un effet de mode et un engouement de courte durée ? Fayçal Elasri n'y croit pas. Il en veut pour preuve la stabilité des ventes de la toute première électrique de Porsche, la Taycan. L'an dernier, pas moins de 40 629 exemplaires ont trouvé preneur dans le monde, soit 17 % de mieux que l'année précédente. C'est presque autant qu'en 2021, première année complète de commercialisation pour ce modèle dont l'envol a été « passablement perturbé par les pénuries de composants électroniques qui ont suivi la pandémie ».

Ainsi, malgré le ralentissement de la demande en voitures électriques, Oliver Blume continue de croire que les ventes du Macan (à partir de 86 439 euros) dépasseront bientôt celles de la Taycan, nettement plus chère (à partir 105 011 euros). Il maintient son objectif : « En 2030, plus de 80 % des nouveaux modèles Porsche seront électriques, avec des variations régionales en fonction du niveau de la demande et de développement de la mobilité électrique. »

Car contrairement à l'Anglais Jaguar ou au Suédois Volvo, le constructeur ne cherche pas à éradiquer totalement les motorisations à combustion interne. L'Allemand a d'ailleurs choisi d'investir dans la production d'électro-carburants. Et ce, malgré l'opposition de vue du patron de Volkswagen, Thomas Schäfer, qui ne croit pas en la rentabilité économique et énergétique de cette essence produite à partir du carbone tiré de l'atmosphère et d'énergie électrique renouvelable.

Porsche

