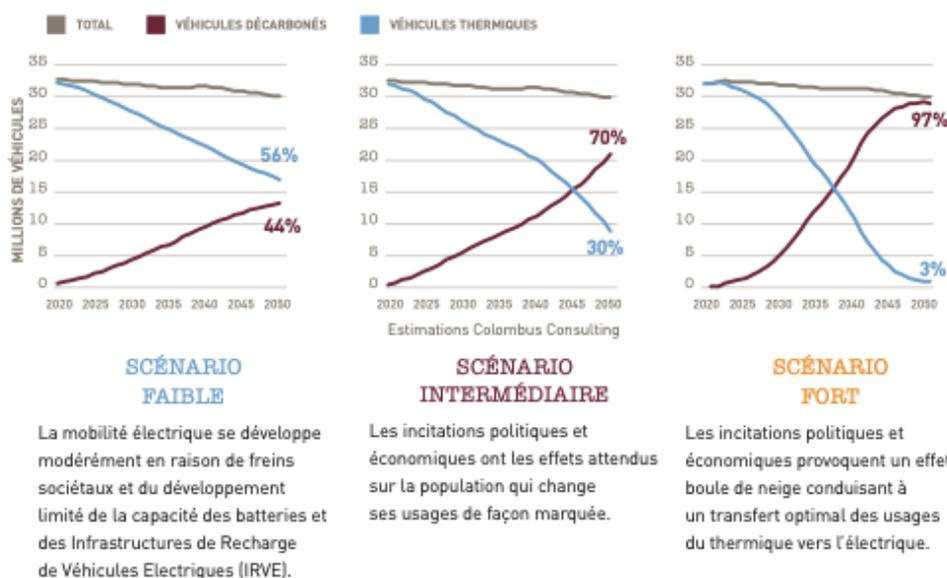


Les stations-service pourraient enregistrer une perte de 50 % de leurs profits d'ici 2035 : comment peuvent-elles s'adapter au développement de la mobilité électrique ?

Le cabinet **Colombus Consulting** publie sa nouvelle étude sur la mobilité électrique et son impact sur l'avenir des stations-service et propose 3 scénarii d'évolution du parc automobile, à horizon 2050, du plus faible au plus fort, selon le développement de la mobilité décarbonée (principalement électrique).



En fonction de ces scénarii, les experts Énergie estiment notamment que d'ici 15 ans :

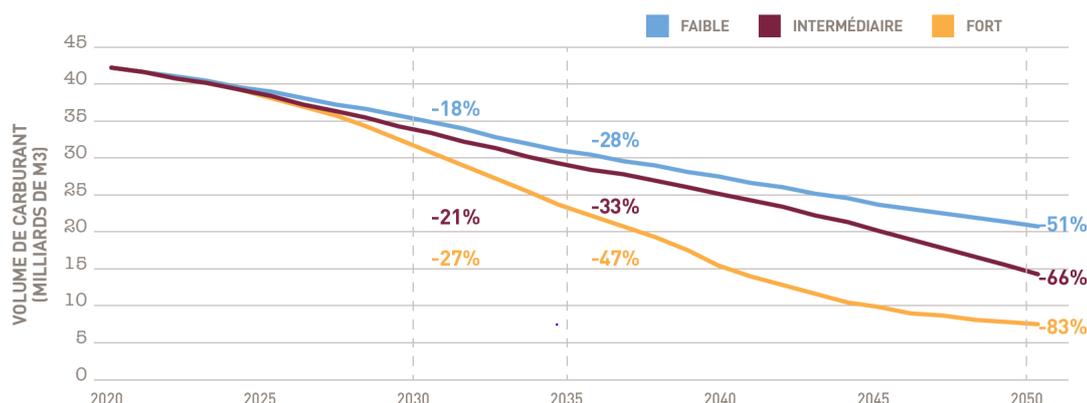
- La consommation de carburant baisserait d'environ un tiers,
- La fréquentation des stations-service pourrait diminuer de moitié en grandes et moyennes surfaces (-48%), questionnant ainsi la pertinence du carburant comme produit d'appel
- Les profits liés à la vente de carburant diminueront de moitié, avec des stations-services traditionnelles qui ne seront plus rentables. Le risque d'avoir des « zones blanches de mobilité thermique » serait ainsi très élevé.

La décarbonation du secteur des transports va entraîner une diminution des ventes de carburants fossiles

Pour accélérer la décarbonation du secteur du transport, les politiques publiques soutiennent le développement de la mobilité électrique : arrêt des ventes de véhicules neufs 100% thermiques en 2040, réglementation sur les émissions de CO₂, aide à l'achat et prime à la conversion pour les véhicules électriques particuliers, etc.

Le parc automobile va ainsi se transformer dans les prochaines décennies, et permet d'envisager une baisse importante des ventes de carburants fossiles.

ÉVOLUTION DU VOLUME DE CARBURANT VENDU SUIVANT LES SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE
Estimations Columbus Consulting



La baisse des ventes de carburant va contraindre certaines stations-service à fermer, et les autres à se transformer

A date, les trois quarts des stations-service ont déjà fermé. Les grandes et moyennes surfaces (GMS) ont pris le relais des stations du réseau traditionnel et représentent aujourd'hui la moitié du parc total. Leur part de marché est ainsi passée de **13 % en 1980 à 63 % en 2020**.

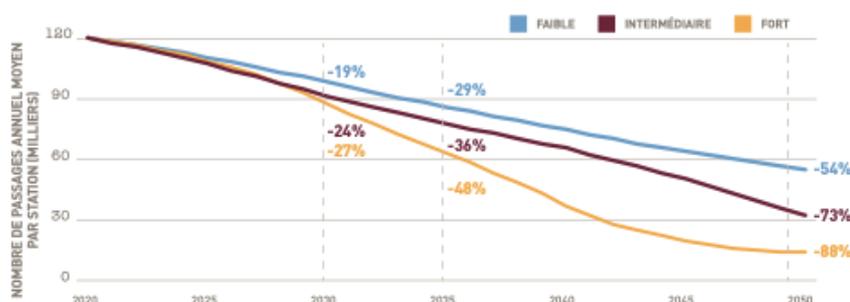
D'après l'étude et les estimations Columbus Consulting, l'évolution de la mobilité vers une mobilité décarbonnée pourrait avoir des répercussions sur le secteur. La densité des stations-service s'est déjà réduite en France de 7,5 stations/100 km² en 1980 à 2 stations/100 km² en 2016. La baisse du nombre de stations va se poursuivre, fragilisant un peu plus le maillage territorial.

D'ici 2050, il faudra veiller à maintenir une répartition suffisante des stations-service sur le territoire pour répondre au besoin des usagers de véhicules thermiques restant, notamment en zone rurale.

« Certaines stations-service en zone rurale sont déjà en difficulté financière en raison des faibles volumes de carburants vendus. Ce service de proximité est pourtant indispensable à la mobilité des habitants, dépendants de leur véhicule. Dans ce contexte, la qualité de service pourrait se dégrader dans certaines zones rurales et entraîner l'apparition de zones blanches sans l'intervention des collectivités locales », explique **Gaël Gautier, consultant senior Énergie pour Columbus Consulting**.

Avec la baisse de la consommation de carburant, le **nombre de passages en stations-service GMS va chuter, jusqu'à -48 % d'ici 2035**.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGES EN STATION-SERVICE GMS PAR AN POUR LES CARBURANTS « CONVENTIONNELS ».
Estimations Columbus Consulting

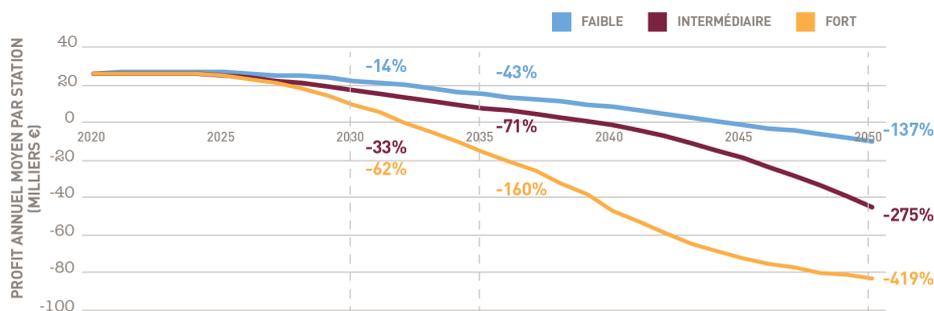


Les faibles marges pratiquées par les GMS sur l'essence permettent d'attirer et de fidéliser des clients qui consomment en magasin. Cependant, même si les prix à la pompe sont attractifs, le nombre de passages en station devrait diminuer fortement, remettant ainsi en question la pertinence de ce produit d'appel.

« Les services liés à la mobilité électrique deviennent alors des leviers de différenciation et de plus en plus d'enseignes mettent à disposition des bornes de recharge pour fidéliser leur clientèle et attirer de nouveaux consommateurs », précise **François Hemono, consultant senior Énergie pour Columbus Consulting.**

Déjà en difficulté face aux GMS, les stations-service du réseau traditionnel vont être impactées par cette mobilité nouvelle.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU PROFIT DES STATIONS-SERVICE TRADITIONNELLES À HORIZON 2050
(SANS OPÉRER DE DIVERSIFICATION SUR DE NOUVEAUX SERVICES ET SUR LA DISTRIBUTION D'ÉNERGIE POUR LA MOBILITÉ)
Estimations Columbus Consulting



Colombus Consulting estime une **baisse des profits de stations du réseau traditionnel à hauteur d'un tiers d'ici 2030** et un **rendement négatif à horizon 2050**. Contrairement aux stations-service en autoroute, elles ne sont pas essentielles au développement de la mobilité électrique et sont en concurrence avec la recharge à domicile, au travail ou en voirie.

Le réseau autoroutier doit s'adapter pour répondre aux besoins de mobilité sur de longues distances

L'implantation de bornes de recharges électriques et la diversification des services sont essentielles pour maintenir la rentabilité des stations sur autoroute. Le besoin sera supérieur à celui de pompes à essence afin d'absorber le flux de voyageurs, notamment au moment des départs en vacances. Différents modes de recharge peuvent être imaginés :

- une recharge rapide (~15 min) à coût plus élevé, pour les usagers les plus pressés,
- une recharge plus lente (~60 min), à tarif réduit, qui pourrait servir de produit d'appel pour les services et commerces sur place.

Une pompe à essence peut délivrer en 1h l'énergie nécessaire pour parcourir 6000 km. Pour délivrer l'équivalent en électrique, il faut :



Le développement des solutions de recharge doit s'accélérer

La diversification des lieux de recharge énergétique va entraîner une mutation des lieux de ravitaillements traditionnels (stations-essence, autoroute, GMS). Cependant, **la recharge des véhicules électriques nécessitant 6 fois plus de temps (sur une borne 50 kW)**, chaque kilomètre récupéré par l'utilisateur peut être un temps d'attente épargné. Ce besoin encourage donc le développement de la recharge d'opportunité. Les lieux de recharge vont évoluer et se décentraliser pour investir en priorité les emplacements de stationnement de longue durée (lieux de loisirs et de vie, lieux touristiques, etc.).

Le développement de la mobilité électrique est dépendant d'un réseau de recharge de nécessité : dans cette perspective la France a instauré le droit à la prise pour favoriser l'installation de bornes de recharge au sein des copropriétés. En Europe, d'autres initiatives vont dans ce sens :

- l'Allemagne impose une borne de recharge dans chaque station-service,
- à Amsterdam, les résidents peuvent demander une borne de recharge à proximité de leur domicile,
- depuis 2018, la Norvège a imposé une station de recharge tous les 50 km en autoroute.

« D'après nos estimations, nous devons tendre vers une décentralisation et une meilleure répartition des réseaux de recharge sur le territoire. Des expérimentations sur de nouveaux modes de recharge sont également en cours : remorques de recharge, recharge par induction, etc. », conclut **Simon Issard, manager chez Columbus Consulting et co-auteur de l'étude.**

Etude complète disponible sur demande

A propos de Columbus Consulting

Partenaire des organisations impliquées dans des changements majeurs, Columbus Consulting a l'ambition de réconcilier les intérêts économiques et humains des projets de transformation. Le cabinet, créé en 1999 et qui compte 200 consultants, est dirigé par Christophe Bailey et Elsa Cuisinier. Le Groupe Columbus Consulting est présent en France et en Suisse.

www.colombus-consulting.com