

Revue de presse - synthèse

Période : du 7 au 14 septembre 2023



La revue de presse est une synthèse des principaux sujets d'actualité que nous avons repérés et sélectionnés dans le but de vous permettre de vous tenir informé rapidement sur les grandes thématiques de la mobilité suivies par le MAP.

Les grandes rubriques abordées : Technologie - Energies - Connectivité / Société - Usages - Consommation / Juridique - Réglementation / Sécurité routière / Infrastructures de transport.

Accessibilité : L'intégralité de cette revue de presse est accessible aux membres Club Actu.

Fréquence : Hebdomadaire.

Technologie, Energies & Connectivité

Voiture électrique : cette découverte pourrait révolutionner la recharge

AutoPlus.fr - 13 sept. 2023

La charge à haute puissance d'une batterie représente évidemment un gain de temps, mais c'est aussi une accélération de sa dégradation, car ses cellules subissent un « stress » plus important risquant d'altérer plus rapidement ses performances. Mais la découverte de scientifiques italiens pourrait changer la donne. Ils ont mené des tests en laboratoire et affirment qu'il serait possible d'effectuer des recharges à haute puissance sans altérer les performances à long terme des batteries. Antonio Bertei et Marco Lagnoni, ingénieurs chimistes au département d'ingénierie civile et industrielle de l'université de Pise ont publié une étude, menée en compagnie de scientifiques de huit instituts internationaux. Ils expliquent avoir découvert que la charge rapide provoque un dépôt de lithium métal sur l'anode en graphite, le « lithium plating », qui fait chuter les performances de la batterie. Toutefois, ce phénomène est largement réversible car le lithium métal peut être réabsorbé. Les performances de la batterie ne sont alors que très peu diminuées, et son vieillissement est ralenti. Antonio Bertei déclare que « *Nos recherches nous ont permis de quantifier les mécanismes qui aggravent le vieillissement lors de la charge rapide des batteries lithium-ion utilisant des électrodes en graphite* ». « *Nous avons également montré que l'électrode peut le réabsorber, ce qui ralentit le vieillissement de la batterie. Il suffit de programmer des pauses à certains niveaux de charge. À tel point que, avec des collègues, nous avons inventé la devise 'attendre pour être plus rapide' pour décrire l'approche qui devra inspirer le développement des protocoles de charge rapide avancés de l'avenir conçus pour les batteries automobiles de la prochaine génération* », ajoute Marco Lagnoni. On ignore encore si cette découverte représente une révolution. Les constructeurs pourraient de leur côté adopter un nouveau protocole de charge programmant des baisses de puissance lors des recharges pour éviter une dégradation trop rapide des batteries.

Après Fiat, Volkswagen et Citroën, Opel aura aussi sa voiture électrique « pas chère »

Auto-Moto.com - 12 sept. 2023

« A partir de 25 000 euros », Volkswagen lancera sa citadine électrique ID.2 en 2025. De même, Citroën présentera la ë-C3 électrique, à moins de 25 000 euros, d'ici la fin de l'année. Stellantis, avec la Panda électrique de Fiat et avec Opel, proposera la même gamme de prix en 2025 et 2026. A l'heure actuelle, l'Opel Corsa Electric est à 36 050 euros. Mais en pole position pour l'instant, on peut citer la Dacia Spring à 23 000 € hors bonus. Quant à Renault, la marque ne commercialisera finalement pas R5 à moins de 25 000 € comme annoncé précédemment, mais plutôt à un prix « inférieur à 30 000 euros ». On peut finir sur la Peugeot e-208 dont le prix débute à 34 800 euros dans sa version de base et la Volkswagen e-Up électrique, à partir de 28 030 euros.

Voiture à hydrogène : nouveau président pour Hopium, en redressement judiciaire

AFP - 11 sept. 2023

Le tribunal de commerce de Paris a ouvert une procédure de redressement judiciaire pour une période initiale de six mois (jusqu'en janvier 2024), « éventuellement renouvelable pour six mois », mettant en cause d'importantes difficultés financières d'Hopium, société qui projette de produire des voitures à hydrogène. Par ailleurs, Sylvain Laurent, actuel directeur général d'Hopium, a été nommé au poste de président du conseil d'administration. Cette décision devra encore être votée lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires « et concerne la durée du mandat restant à courir d'Alain Guillou dont il prend la succession, soit jusqu'à l'assemblée générale appelée à statuer sur les comptes clos au 31 décembre 2024 », indique un communiqué. « En tant que Président directeur général », Sylvain Laurent estime que « les spécificités de la pile à combustible d'Hopium suscitent un réel intérêt de la part des acteurs de la mobilité », souligne le communiqué. Cette pile « fait partie de ces technologies capables de démocratiser l'accessibilité aux moyens de transport électriques à hydrogène. C'est pourquoi nos équipes demeurent entièrement mobilisées pour finaliser son développement jusqu'au niveau de prototype TRL 6 qui permettra, avant sa commercialisation, de démontrer toute sa maturité technologique », déclare M. Laurent.

Mobilités : les Français investissent massivement dans l'hydrogène malgré l'échec d'Hopium

La Tribune - 12 sept. 2023

Pour Plastic Omnium, le placement en redressement judiciaire de la start-up Hopium « est plus un problème sur le fait de devenir un constructeur automobile, qui coûte des milliards, plutôt que sur l'hydrogène en lui-même ». L'équipementier français reste confiant pour la mise en service en 2026 de son usine, qui produira 100 000 réservoirs chaque année. L'investissement a été de 170 millions d'euros, pour servir un constructeur américain (dont l'identité n'a pas été dévoilée) qui a passé une commande de 2 milliards de dollars. Du côté de la concurrence, Forvia a également décidé de commencer la production de réservoirs à hydrogène. Preuve que malgré l'avancée de l'électrique, l'hydrogène n'a pas dit son dernier mot, notamment pour les plus gros véhicules. Le gaz est en effet plus léger que les batteries et permet de parcourir de longues distances avec une recharge très rapide. Si Renault et Stellantis souhaitent utiliser l'hydrogène pour leurs véhicules utilitaires, les constructeurs asiatiques, qui investissent depuis plusieurs années dans la recherche autour de la pile à combustible, maintiennent une avance technologique. Hopium a décidé de se concentrer sur cette même recherche en délaissant son projet de commercialisation de la Machina. Du côté des États-Unis, si le pays affiche un retard sur l'Europe et la Chine, le marché reste important et la technologie pourrait convenir au pickup, difficile à électrifier en raison de son poids. De nombreux projets voient donc le jour, et ce sont les subventions de l'IRA qui ont permis à Plastic Omnium de financer leur projet d'usine dans le pays.

« Là-bas, il faut six mois pour faire un dossier quand il faut compter trois ans en Europe », explique Laurent Favre, directeur général de Plastic Omnium. En France, un plan hydrogène à 9 milliards d'euros a été annoncé en février et des subventions ont permis à Plastic Omnium de construire la plus grande usine d'Europe de réservoirs à Hydrogène. Il reste cependant difficile d'évaluer la croissance de l'hydrogène, qui laisse les petits véhicules à la marge.

En voiture, on est tous fliqués et vendus, révèle Mozilla

Caradisiac.com - 11 sept. 2023

Mozilla affirme que les constructeurs recueillent les données de nos autos et peuvent les vendre à des annonceurs ou les livrer aux autorités. Nous ne soucions que peu des données emmagasinées par les objets connectés qui équipent les voitures : navigation, e-call, interfaces Carplay ou Android, caméras et micros embarqués. Selon la fondation Mozilla, le constat est terrifiant : nos autos seraient les plus mauvais élèves et les pires mouchards en la matière. Son projet de recherche intitulé Privacy Not Included a vérifié l'utilisation des données collectées et affirme que « *L'automobile est officiellement la pire catégorie de produits pour la protection de la vie privée* ». L'ONG a passé en revue les clauses de confidentialité de 25 marques et en a épluché les conditions d'utilisation pour conclure qu'aucun constructeur ne respecte la vie privée de ses clients. Renault et Dacia seraient les moins mauvaises en la matière puisqu'elles permettent à leurs acheteurs de demander la suppression de leurs données collectées. Nissan serait l'un des plus mauvais élèves, tandis que Tesla permet, comme Renault, l'effacement des données, mais « *au détriment de certaines fonctionnalités de la voiture* ». Quant à Subaru, il ne se préoccupe pas de la question et considère que l'utilisation de la voiture équivaut au consentement de l'utilisation des données. Celles-ci peuvent être revendues à des brokers qui vont les fournir à des annonceurs, qui nous inondent ensuite de publicités ciblées. Selon Mozilla, 76 % des marques se comportent ainsi et 56 % des constructeurs livrent les données aux autorités sur simple demande. L'ONG estime, pour finir, que la plupart des constructeurs ne sont même pas conscients du problème que pose ces pratiques, auxquelles Mozilla entend mettre fin.

Au salon de Munich, la voiture électrique plein les yeux

AFP - 9 sept. 2023

La voiture électrique est la star du salon allemand de l'automobile (IAA) et éclipse les autres innovations, ainsi que le moteur à combustion. Aucune voiture à essence n'est exhibée sur les stands de BMW, Volkswagen ou Renault, tout juste quelques hybrides rechargeables sont exposés chez Mercedes. Il ne fait aucun doute que l'électrique est roi chez les grands constructeurs européens. Alors qu'il est parfois présenté comme une alternative aux batteries électriques, l'hydrogène est le grand absent des stands et des discours sur le salon. Pour Axel Maschka, vice-président exécutif de Hyundai Mobis, « *l'hydrogène dans les poids-lourds, utilitaires, certains bus, et pour décarboner le transport maritime ou aérien, pourquoi pas. Mais pour les voitures particulières, focalisons-nous sur ce qui est facile actuellement : l'électrification* ». Le chinois BYD qui vise « *4%, 5% ou 6% du marché* » allemand dans quelques années, selon son patron Michael Shu, était également présent sur le salon, avec un stand à peine plus petit que Volkswagen. Et la stratégie du groupe semble convaincre certains visiteurs, avec des prix plus abordables et une technologie embarquée jugée convaincante. Pour Patrick Wang, directeur Europe du constructeur chinois Dongfeng, il est clair que « *les marques automobiles chinoises pourront atteindre le même niveau que les marques traditionnelles d'ici trois ou cinq ans* ».

Stellantis veut développer des batteries de voitures électriques 50% plus légères

Reuters - 8 sept. 2023

Le constructeur automobile Stellantis souhaite améliorer la durabilité de ses batteries en réduisant leur poids de moitié. Ned Curic, directeur de la technologie du groupe, a déclaré que les batteries actuelles étaient « *tout simplement trop lourdes* », rendant les véhicules « *incompatibles* » avec les objectifs de développement durable. L'objectif annoncé lors de l'inauguration du Centre de technologie des batteries du groupe à Turin, est de réduire le poids des batteries d'au moins 50 % d'ici 2030. Il a également indiqué que Stellantis lancerait dans l'année un véhicule abordable que « *n'importe quel membre de notre société peut se permettre d'acheter* ».

Conduite autonome : Valeo mise toujours sur le Lidar

Le Figaro - 9 sept. 2023

En réponse à la décision de l'allemand Bosch, tout comme ZF, de se retirer du développement de la technologie Lidar (pour « Laser Imaging Detection and Ranging », en français « détection et estimation de la distance par laser »), Christophe Périllat, le directeur général de Valeo, a affirmé que « *le Lidar est la clé de voûte de la conduite autonome* ». Servant d'aide à la conduite, le Lidar a une vue générale de l'environnement d'un véhicule ; il peut renseigner la position des objets et des obstacles, fixes ou en mouvement, et leur distance par rapport au véhicule. Mais cette technologie est d'une telle complexité que des géants tels que Carlos Ghosn ou Elon Musk se sont déjà dédités de leurs estimations quant à l'achèvement de son élaboration. Cela repousse d'autant plus la rentabilité des investissements qui lui sont consacrés. C'est pourquoi Bosch a décidé de se concentrer sur d'autres capteurs tel que le radar. Tesla a également décidé d'y renoncer, estimant qu'il est possible d'arriver au même résultat, avec moins d'argent, avec des caméras. Cependant, pour Christophe Périllat, « *il n'y a pas de voitures autonomes sans Lidar, car c'est la technologie qui permet d'appréhender des scénarios que d'autres technologies ne permettent pas d'appréhender correctement* ». Valéo a ainsi déjà fourni le Lidar intégré à la Mercedes Classe S mais aussi pour équiper d'autres marques comme Stellantis et ses filiales, Peugeot, Citroën, Fiat ou Maserati. Ce qui revient à « *1 milliard d'euros* » de commandes, affirme Valéo.

Lancia fait son grand retour en France avec une citadine électrique

La Tribune - 8 sept. 2023

Lancia, marque premium du groupe Stellantis a annoncé sa stratégie de reconquête du marché français et revient dans six pays européens avec 3 produits : une citadine sur le segment B pour 2024 baptisée Ypsilon et deux voitures de gammes dans le segment C pour 2026 et 2028 aux noms de Gamma et Delta. Le premier produit sera lancé au deuxième semestre 2024 et sera proposé en version électrique et hybride dans une gamme de prix premium. La marque a annoncé la mise à disposition de 20 distributeurs pour la commercialisation en France pour 2024 et 25 pour 2025, ainsi que 80 sites après-vente. Le premier lancement sera la citadine Ypsilon, « *l'élégance à l'italienne* », n'a-t-on cessé de répéter lors de ce lancement officiel. La marque se positionne donc sur le segment B qui représente 30 % du marché sans compter les SUV, selon le directeur des marques premium du groupe, Joël Verany. Il semble également serein quant à la concurrence chinoise, qui préfère s'attaquer au marché européen avec des produits sur les segments supérieurs et les SUV électriques. Il reste cependant encore beaucoup d'incertitudes comme le prix qui n'a pas été communiqué, ni même les objectifs de vente.

« Nous proposons une technologie double hybride solide »

L'Usine Nouvelle - 8 sept. 2023

Dans cet interview, Vincent Yang, Pdg de Prologium détaille son projet de production de batteries de voitures en France en 2026. Il ouvrira une giga factory de batteries à Dunkerque avec une technologie de batterie solide qu'il appelle « *double hybride solide* » qui a demandé 10 ans de recherche. Cette version double hybride « *combine un oxyde et un polymère dans l'électrolyte, et ajoute par-dessus un gel pour optimiser le contact avec le matériel actif des électrodes. Cela garantit une bonne sécurité et des performances «de rêve», selon les constructeurs* ». Autre spécificité technologique, « *nous avons amélioré l'interface entre l'électrode et le séparateur, ce qui permet d'utiliser des emballages simples et peu chers. Par ailleurs, notre séparateur en céramique (et non en plastique) tolère bien les pressions extérieures comme les variations de volume intérieur. Nos batteries seront très énergétiques, avec une cellule 100% en silicium composite de notre fabrication, sans aucun graphite* ». Il explique que de nombreux constructeurs automobiles sont intéressés par cette technologie qui permet d'avoir une batterie plus petite et plus légère, parcourant plus de kilomètres avec la même quantité d'énergie. Enfin, selon lui, s'implanter en Europe est bénéfique avec un soutien sur la première phase d'industrialisation et sur la R&D. Sur ce point, il évoque vouloir créer un centre de recherche en France et être intéressé par la collaboration avec le CEA-Leti de Grenoble et le LRCS (Laboratoire de réactivité et de chimie des solides) d'Amiens.

Taxis volants, le nouvel eldorado ?

Le Nouvel Economiste - 8 sept. 2023

Volocopter, un fabricant allemand d'avions électriques, compte lancer un service de taxis volants en 2024 à l'occasion de l'ouverture des J.O. Le véhicule retenu par les constructeurs s'appelle un eVTOL, pour « *electric vertical take-off and landing* » et peut accueillir, en plus du pilote, un à quatre passagers. Suffisamment silencieux pour ne pas devenir une énième nuisance sonore, il est alimenté par une batterie électrique et peut aller jusqu'à 300 km/h. La banque d'investissement Morgan Stanley a déjà calculé que les dépenses mondiales en matière d'eVTOL pourraient tutoyer les mille milliards de dollars d'ici à 2040. Près de 400 concurrents à Volocopter ont mis au point un modèle de eVTOL, d'après la Vertical Flight Society. On compte parmi eux Joby, une start-up de la Silicon Valley, qui a déjà rassemblé 2 milliards de dollars ou encore Archer, qui projette de construire « *des centaines ou des milliers* » de ces engins d'ici les Jeux Olympiques de Los Angeles en 2028. Ces entreprises se heurtent toutefois à un long processus de certification technique. Les unités de Volocopter, qui a ouvert une usine d'assemblage en Allemagne, et de EHang, une entreprise chinoise, sont d'ores et déjà parés pour le lancement. Chaque eVTOL coûte entre 1 et 4 millions de dollars. Brian Yutko de Wisk, un fabricant soutenu par Boeing, assure que les taxis volants seront « *accessibles au plus grand nombre* ». Bien que Joby affirme que ses tarifs seront presque comme ceux d'un taxi, des études montrent qu'il faudrait déboursier 7 dollars par kilomètre. D'autre part, l'électrification des transports aériens pourrait se décliner en petits avions à voilure fixe. Heart Aerospace, une entreprise suédoise, espère commercialiser d'ici 2028 un avion de 30 places doté d'une autonomie de 200 km. Et Eviation, une entreprise israélienne, a testé avec succès un avion électrique de neuf places qui possède une autonomie de 400 km. Le cabinet de conseil McKinsey indique de son côté que seuls 8 % des trajets compris entre 150 et 800 km en Amérique, et 8 % en Europe, sont effectués par avion. Sachant que 90 % de la population américaine et 50 % de la population européenne habitent à moins de 30 minutes en voiture d'un aéroport régional, cela pourrait en effet constituer une opportunité importante pour les vols court-courriers qui respectent l'environnement.

Vers une hausse du bonus écologique pour doper les ventes de voitures électriques

Les Echos - 14 sept. 2023

Selon les informations des Echos, le gouvernement devrait augmenter le bonus écologique à l'achat d'un véhicule 100 % électrique l'an prochain en passant la prime de 7000 à au moins 8000 euros. Cette augmentation, qui prendrait effet au 1 janvier, serait réservée aux foyers les plus modestes tandis que le bonus écologique de 5000 euros, non soumis à conditions de ressources, resterait inchangé. Le barème précis du bonus en 2024 sera annoncé plus tard dans l'année, afin de ne pas bouleverser le marché avec une annonce trop haute qui risquerait de créer un attentisme. La prime de 7000 euros, réservée aux foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 14089 euros a concerné 12847 personnes depuis le début de l'année. Le bonus de 5000 euros, de son côté, a été versé à 40106 personnes. Cependant, selon la ministre de la Transition énergétique, Agnès Pannier-Runacher, les acheteurs de la Dacia Spring, actuellement la voiture la moins chère du marché, pourraient se voir priver de subvention. Le bonus sera en effet réservé aux voitures respectant un certain score environnemental.

Pourquoi le prix des voitures électriques devrait baisser

caradisiac.com - 12 sept. 2023

La baisse du prix du lithium et la découverte de nouveaux gisements pourraient influencer sur les prix de la voiture électrique. La valeur du minerai avait explosé l'année dernière, n'aidant pas les constructeurs à proposer des véhicules abordables. D'après les experts, la valeur qui a déjà baissé sur le marché Chinois, en passant de 600 000 yuans la tonne en novembre 2022, à 200 000 yuans le 8 septembre, devrait continuer de baisser dans les mois à venir. Des gisements de potentiellement 120 millions de tonnes de lithium viennent d'être découverts au États-Unis, ce qui en ferait la plus grosse réserve du monde.

La voiture électrique à 100 €/mois chez MG, c'est vraiment maintenant ?

Auto-Moto.com - 12 sept. 2023

Suite à une interview où la ministre de la Transition énergétique Agnès Pannier-Runacher affirmait que Dacia et MG allaient souffrir des évolutions attendues du bonus écologique pour 2024, MG a annoncé prolonger son offre de voiture électrique en location à 99 €/mois sur la MG4 et l'étendre au break MG5. Toutefois, le consommateur devra remplir des conditions telles qu'être éligible à la prime à la conversion et qu'ainsi son revenu fiscal de référence par part (RFR/part) soit inférieur ou égal à 22 983 €. Cela exclut d'emblée 20 % des Français. De plus, les personnes concernées doivent au préalable pouvoir bénéficier du bonus écologique de 7 000 € et donc que leur RFR/part soit inférieur ou égal à 14 089 €. Cela réduit encore davantage le nombre de personnes bénéficiaires. Mais si l'on se retrouve dans les deux catégories, MG propose une ristourne sur les MG4 et MG5 de 9 500 €. La marque propose alors, pour 99 €/mois, un contrat de location longue durée (LLD, sans possibilité de fait d'acheter le véhicule à la fin) de 24 mois et 20 000 km et de 4 ans pour 149 €/mois, à la condition de ne pas dépasser 10 000 km par an. Les MG4 et MG5 auxquels ces contrats donnent accès sont munis d'une batterie de 51 kWh avec autonomie sans plus de 350 km pour la compacte et 320 km pour le break. Pour finir, la puissance de charge est de 88 kW.

“Les jeunes passent leur permis de conduire de plus en plus tard”

La Tribune - 8 sept. 2023

De nombreux Franciliens ont toujours besoin du permis voiture, ce que confirme le chiffre de 1 million de passages chaque année. On constate toutefois que l'âge moyen des candidats augmente, notamment dans la capitale, depuis 3 ans. Il y a 5 ans, l'âge moyen des candidats était de 22 ans. Il est aujourd'hui de 24 ans. « *Dans les villes, l'âge de passage du permis de conduire a sérieusement reculé, constate Patrick Mirouse, le PDG de l'École de conduite française. Chez nous, l'âge moyen de passage du permis est de 26 ans, contre 23 ans en 2019* ». Ce phénomène s'explique d'abord par le coût du permis : son prix moyen est de 1 670 € pour 28 heures de conduite en Ile-de-France, ce qui représente un luxe pour de nombreux jeunes Franciliens. « *Passer le permis coûte trop cher. Et je ne parle même pas du prix de l'essence, de l'assurance et de l'entretien. Si t'es jeune et que tu ne travailles pas, c'est impossible à gérer* », se désole ainsi un étudiant francilien de 19 ans. Patrice Bessone, le président de Mobilians éducation et sécurité routière, explique que « *tant qu'ils ne travaillent pas, les jeunes n'ont pas d'aides financières pour passer le permis. Mais une fois dans la vie active, ils peuvent bénéficier de 500 € sur leur compte personnel de formation* ». Cette prime expliquerait, selon lui, le recul de l'âge des candidats au permis. Mobilians propose donc « *de permettre au compte personnel de formation des parents d'être transmis aux enfants pour qu'ils puissent bénéficier de cette aide et s'inscrire dans une auto-école* ». Autre raison du recul de l'âge, le permis ne représente plus l'émancipation que les jeunes souhaitaient obtenir dès la majorité atteinte. « *Avec les considérations environnementales, le développement des réseaux de transports en commun, les gens attendent un peu plus avant de passer leur permis de conduire* », analyse Benjamin Gaignault, le cofondateur d'Ornikar. Mais dès que l'on sort de Paris intra-muros, « *le besoin d'un véhicule se fait sentir* », certifie Édouard Rudolf, le PDG de En voiture Simone. Il remarque « *un écart d'âge assez net entre les candidats de Paris intra-muros et ceux de banlieue* ». Plus les Franciliens sont loin de la capitale, en effet, plus l'âge des candidats se rapproche de la vingtaine. La Première ministre Elisabeth Borne a annoncé envisager de ramener l'âge de passage du permis à 17 ans. Mais selon Patrick Bessone, « *le fait d'avancer l'âge du permis ne va pas engorger les écoles de conduite. Les jeunes attendent de plus en plus la fin de leurs études pour passer le permis* ».

Voitures électriques à 100 euros par mois : la promesse difficilement tenable d'Emmanuel Macron

La Tribune - 8 sept. 2023

Le gouvernement devrait annoncer pour la rentrée l'offre de location d'une voiture électrique à 100 euros par mois, destinées au ménage dont les revenus fiscaux sont inférieurs à 14 000 euros, soit environ 100 000 personnes. C'est une réponse aux inégalités que provoque notamment l'entrée en vigueur de l'interdiction d'entrée dans les Zones à faible émission (ZFE). Cette mesure sociale était l'une des promesses de campagne du candidat Emmanuel Macron, mais le prix des voitures neuves et d'occasion a bondi respectivement de 20 % et de 40 % depuis 3 ans. Les constructeurs, sociétés de location et représentants des mobilités ne cachent pas leur inquiétude : « *Avant les vacances, nous étions très confiants. Maintenant, nous commençons à douter de la mise en œuvre d'une telle mesure* ». Le gouvernement prévoyait un décret avant fin septembre, mais le ministère de la Transition écologique évoque désormais sa publication à l'automne seulement. Sa première tâche a été de déterminer quelles voitures seraient éligibles à ce dispositif. Plusieurs sources affirment que seules la Citroën C3 électrique ainsi que la Twingo électrique de Renault seront concernées. Le gouvernement souhaitant intégrer les mêmes conditions environnementales que pour le bonus écologique remanié, lui aussi, pour janvier 2024, les voitures seront fabriquées en Europe. Ce leasing social pourrait également bénéficier à des modèles plus grands, comme la Peugeot 208 électrique, mais le loyer serait

alors supérieur à 100 euros. On ignore encore également les conditions des mensualités à 100 euros. Le gouvernement pourrait proposer des locations avec option d'achat (LOA) en plus de la location longue durée (LDD), mais avec des mensualités plus élevées dans le cas des LDD. S'y ajoute le problème de l'assurance et des éventuels défauts de paiement. Une source proche du dossier affirme que l'assurance ne sera pas comprise dans les 100 euros. Quant aux frais de remise en état au rendu du véhicule, dans le cas du leasing, leur intégration dans le dispositif reste également à discuter. Pour l'Etat, le plafond de 100 euros est symbolique, mais pour Sarah Roussel, directrice générale d'Arval France, une société de location longue durée de voitures, « *Le problème, c'est que lors de l'annonce de ce dispositif, les véhicules coûtaient beaucoup moins cher qu'actuellement et les taux d'intérêt étaient également plus bas* ». Y intégrer l'ensemble des services annexes représenterait un coût important pour l'Etat, alors que le budget définitif alloué au leasing social parmi l'enveloppe des 1,3 milliard d'euros destinés aux mobilités n'a pas encore été arrêté. Reste une dernière interrogation, celle de la recharge. Le coût d'une prise à domicile est entre 750 et 1500 euros, hors coût d'installation, une somme qui devra probablement être prise en compte dans le dispositif. Le gouvernement réfléchit à la mise en place d'une plateforme dédiée à ce leasing. Quant aux constructeurs, ils sont maintenant confrontés à la production des modèles concernés. « *Ce leasing concerne des ménages qui n'ont jamais acheté de voitures neuves. Nous ne sommes pas certains qu'une grande partie des personnes concernées souhaitent bénéficier de ce dispositif. C'est un marché totalement inconnu* », relève Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires au sein de la Plateforme, filière automobile et mobilité (Pfa).

Juridique & Réglementation

L'UE ouvre une enquête sur les subventions aux voitures électriques en Chine

AFP - 13 sept. 2023

Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne, a annoncé le 13 septembre l'ouverture d'une enquête sur les subventions publiques chinoises aux automobiles électriques. « *Les marchés mondiaux sont aujourd'hui inondés de voitures électriques chinoises bon marché, dont le prix est maintenu artificiellement bas par des subventions publiques massives* », déclare Mme von der Leyen, dans un discours au Parlement européen à Strasbourg. « *L'Europe est ouverte à la concurrence. Pas à un nivellement par le bas* », poursuit-elle. De son côté, le commissaire au Commerce, Valdis Dombrovskis, a indiqué qu'il ira en Chine la semaine prochaine « *pour discuter des opportunités et des défis commerciaux et économiques* ». Alors que la France voudrait davantage de mesures contre le protectionnisme chinois, l'Allemagne craint de son côté la réaction de Pékin. Les entreprises européennes « *sont souvent battues sur le terrain des prix par des concurrents bénéficiant d'énormes subventions publiques. Nous n'avons pas oublié combien notre industrie solaire avait pâti des pratiques commerciales déloyales de la Chine* », souligne la présidente de l'exécutif européen, avant d'ajouter : « *Nous devons nous défendre contre les pratiques déloyales. Mais il est tout aussi essentiel de maintenir nos lignes de communication ouvertes et de poursuivre notre dialogue avec la Chine. Parce qu'il y a aussi des sujets sur lesquels nous pouvons et devons coopérer* ». Par ailleurs, la France prépare une réforme des subventions aux voitures électriques afin de les conditionner à un « *score environnemental* » qui pourrait faire souffrir l'export chinois en France. Le ministre français de l'Economie Bruno Le Maire aimerait que l'UE suive cet exemple et défend l'idée d'un « *bonus européen réservé à des produits industriels à contenu européen. C'est ce que fait la Chine, c'est ce que font les Etats-Unis, c'est ce que je ne peux toujours pas faire en Europe à cause des normes européennes* ».

La Cour des comptes européenne critique le passage aux voitures électriques

Autojournal.fr - 12 sept. 2023

La transition à l'automobile électrique s'avère compliquée. Après que les constructeurs ont revu à la baisse leurs ambitions et avec des clients majoritairement encore réticents, c'est maintenant la Cour des comptes qui critique le passage forcé de 2035. Le patron de Renault, qui est aussi l'actuel président de l'ACEA (Association des constructeurs européens), fustige une « *révolution pour les riches* ». C'est également lui qui est à l'origine de la rédaction d'un manifeste multimarques destiné aux décideurs politiques, pour sauver l'industrie européenne. La Cour des comptes se montre très critique à l'égard de cette transition vers l'électrique, qu'elle considère trop chère. Alors que peu de voix s'élevaient contre le passage de l'industrie et des particuliers à l'électrique en un peu plus de 10 ans, elle affirme que « *mettre fin aux ventes de véhicules neufs essence et diesel d'ici 2035 est quasiment impossible* ». La stratégie adoptée comporte en effet des failles, comme celle de l'empreinte carbone des batteries. Pour la Cour des comptes, les chances de succès sont nulles. Selon elle, nous sommes face à deux scénarios possibles : soit un report de la date de 2035, soit une augmentation des importations de véhicules chinois ou américains, ce qui aurait des effets désastreux pour l'industrie automobile européenne. « *Le maintien de l'interdiction de vente de voitures à combustion aura des conséquences désastreuses pour l'industrie automobile européenne* », assure la Cour des comptes.

Infrastructures routières & Transport

Budget : le Conseil d'État met en garde contre une taxe sur les seules sociétés d'autoroutes

AFP - 13 sept. 2023

Dans un avis rendu en amont du budget pour 2024, le Conseil d'État prévient que la création d'une taxe sur les éventuels « *surprofits* » des seules sociétés concessionnaires d'autoroutes présente un « *risque élevé d'être regardée par le juge constitutionnel comme portant une atteinte manifestement disproportionnée au droit au maintien des conventions légalement conclues* ». C'est en effet le gouvernement qui avait émis l'idée de taxer davantage des concessionnaires tels que Vinci, Sanef ou Eiffage, dont il juge la rentabilité excessive, ou même l'ensemble des sociétés liées par un contrat de concession avec l'État, ce qui inclut notamment certains exploitants d'aéroports. Le Conseil d'État rappelle en outre que les concessions liant l'État à ces sociétés stipulent « *qu'en cas de modification, de création ou de suppression (...) d'impôt, de taxe ou de redevance spécifique aux sociétés concessionnaires d'autoroutes* », ces dernières peuvent bénéficier de « *mesures de compensation, notamment tarifaires* ». Le Conseil met d'ailleurs en garde contre cette clause que les sociétés autoroutières pourraient actionner. D'autre part, les magistrats du Palais-Royal ont balayé l'argument d'« *intérêt général* » avancé par l'exécutif. Quant aux sociétés liées à l'État par un contrat de concession ou un contrat assimilé, elles « *constituent une catégorie homogène qu'il est loisible au législateur, à des fins de rendement budgétaire, d'imposer de manière spécifique* », indique le Conseil d'État.

Bruno Le Maire confirme la taxation des surprofits des sociétés d'autoroutes

Reuters - 12 sept. 2023

Le ministre de l'Économie et des Finances Bruno Le Maire a confirmé mardi que le gouvernement entendait taxer les surprofits des sociétés d'autoroutes dans le budget 2024 : « *Je vous confirme que nous mettrons en place une taxation pour éviter les surprofits qui ont été faits par les sociétés*

d'autoroutes ». « Nous sommes en train d'évaluer les modalités », a-t-il ajouté. De son côté, Vinci Autoroutes, filiale de Vinci, s'étonne de cette annonce : « Vinci Autoroutes et son président, Pierre Coppey, s'étonnent que le ministre parle de 'surprofits', alors que l'Autorité de régulation des transports, en charge de contrôler la rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes, a établi le contraire », proteste le concessionnaire. L'Autorité de régulation des transports a évoqué en juillet une rentabilité des concessions « supérieure aux attentes du marché », mais sans établir une « rentabilité manifestement excessive ». Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, filiale d'Eiffage refuse pour sa part de réagir, « car nous n'avons pas d'information sur le contenu du projet de taxation et n'avons pas eu communication de l'avis du Conseil d'Etat ». Son président, Philippe Nourry se déclarait toutefois en juillet prêt à tout « pour faire respecter le droit et nos contrats » et notamment à « attaquer » l'Etat si nécessaire.