

Revue de presse - synthèse

Période : du 1^{er} au 7 mars 2024



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 Act.

Fréquence : Hebdomadaire.

Technologie, Energies & Connectivité

Fiat, ou le réveil de la voiture italienne

Le Monde - 7 mars 2024

La marque Fiat a annoncé le mois dernier le lancement, en l'espace de quatre ans, de quatre nouveaux modèles, disponibles en thermique comme en électrique. Le 11 juillet prochain arrivera la nouvelle « méga » Panda. Elle sera assemblée en Serbie et sera plus spacieuse que la précédente, requalifiée en Pandina. Puis, la marque italienne commercialisera un pick-up baptisé « Strada » et un SUV sportif au design de fastback. Enfin, elle sortira en 2027 un grand SUV, désigné sous le terme de « giga-Panda ». Sa stratégie consiste ainsi à concurrencer Dacia. Tout comme la marque au losange qui revitalise d'anciens concepts marketings – avec la R5, et sous peu la R4 – Fiat a ressorti la 600 des années 1960 et la Panda des années 1980. Quant aux autres marques italiennes, elles sont un peu à la peine, à part Ferrari. Maserati s'essouffle dans le marché mondial des voitures sportives de grand luxe et Alfa Romeo, qui a déçu avec le Tonale sorti en 2022, lancera le 10 avril le Milano, son premier modèle 100 % électrique. De son côté, Lancia, cantonnée au marché italien, n'a écoulé que 45 000 unités en 2023, mais prévoit de s'étendre dans l'Europe entière en 2024 avec la nouvelle Ypsilon.

Comment la Chine lance des véhicules électriques plus vite que son ombre

L'Opinion - 6 mars 2024

Les chinois développent des modèles environ 30 % plus rapidement que les fabricants traditionnels, parce qu'ils ont remis en cause des pratiques mondiales de fabrication de voitures complexes à moteur à combustion. Si NIO, une start-up chinoise de véhicules électriques, met moins de 36 mois entre le début d'un projet et les premières livraisons, contre 4 ans pour un constructeur traditionnel, c'est qu'elle commercialise des voitures dotées d'une technologie latente, comme une puce supplémentaire qui lui permet d'ajouter régulièrement de nouvelles fonctionnalités grâce à des mises à jour logicielles. La Chine est le pays qui vend le plus de véhicules électriques au monde et ses

constructeurs sont axés sur les besoins du client, les logiciels et la technologie numérique. Les concurrents cherchent aujourd'hui à apprendre des chinois, Elon Musk et Jim Farley, directeur général de Ford, les premiers. Ils ont tous deux déclaré que leurs plus grandes menaces dans le futur viendront de la Chine. Certains constructeurs comme Volkswagen et Nissan s'associent alors à des entreprises chinoises, ce qui inquiète l'administration Biden qui a déclaré qu'elle allait enquêter sur les technologies automobiles chinoises et le risque potentiel qu'elles font peser sur la sécurité nationale. L'Union européenne a de son côté lancé une enquête anti-subventions contre les fabricants chinois. Cependant, le boom des véhicules électriques en Chine est si récent qu'il reste à vérifier si le développement plus rapide ne s'est pas fait au détriment de la sécurité et de la qualité des véhicules. Pour certains acteurs du secteur, les chinois cherchent la croissance en priorité alors que les constructeurs traditionnels mettent l'accent sur les normes de sécurité et de qualité. Les entreprises chinoises utilisent par exemple massivement des logiciels de simulations pour créer des prototypes virtuels et effectuer des tests. Du côté des allemands et des japonais, la mise en place de normes et de lignes directrices précises pour chaque étape de la fabrication et du développement d'une voiture constitue un frein à la rapidité d'exécution, selon Christoph Weber, directeur général des activités en Chine d'AutoForm. Le « *Fabriquer maintenant, mettre à jour plus tard* » de NIO a révolutionné le moment où l'on considère qu'une voiture est prête à être commercialisée. Le SUV ES7 était par exemple équipé de 4 puces Nvidia Orin lors de sa sortie en juin 2022, mais la quatrième puce n'a été activée que l'année dernière pour augmenter la vitesse de calcul. Du côté logiciel, les chinois uniformisent les systèmes d'exploitation numériques. L'année dernière, la start-up XPeng a lancé le pack SEPA 2.0, qui combine des fonctionnalités telles que le système d'exploitation, le logiciel d'aide à la conduite et la conception du bloc-batterie, afin d'être utilisé sur tous les modèles. Les cycles de recherche et de développement sont alors raccourcis d'environ 20 % tandis que les constructeurs automobiles mondiaux ont traditionnellement confié le développement des logiciels à des prestataires externes.

La voiture autonome fait plouf

Le Canard Enchaîné - 6 mars 2024

L'opération Titan, lancée par Apple il y a dix ans pour lancer une voiture électrique autonome, a échoué. Elle devait laisser le temps aux occupants du véhicule de surfer sur le Net, regarder des séries, d'absorber des contenus publicitaires et de passer des commandes. Google, Apple et Uber s'y sont lancés les premiers et en espéraient de confortables profits. Renault a d'ailleurs présenté un prototype de voiture autonome au Mondial de l'automobile 2018, tandis qu'Emmanuel Macron annonçait l'arrivée de ces véhicules sur les routes en 2020. Mais en mars de cette même année, une voiture autonome expérimentale a écrasé une piétonne en Arizona, ce qui a donné lieu à des débats ubuesques afin de savoir s'il fallait programmer la voiture pour sauver ses occupants ou pour épargner un piéton. Il y a un an, la filiale de General Motors Cruise a été autorisée à tester ses véhicules dans les rues de San Francisco, mais huit mois plus tard, après deux accidents, les autorités californiennes ont mis un point final à l'expérience et General Motors fermait sa chaîne de production. Quelques constructeurs persévèrent toutefois, comme Honda, Mercedes-Benz ou Tesla. En France, la start-up Easy-Mile travaille sur un projet de minibus autonome. Mais les équipementiers, comme Valéo, déplorent que nombre d'automobilistes désactivent les fonctions d'assistance qui fonctionnent grâce à leurs lidars, les scanners à balayage infrarouge.

Voitures électriques : la fin du bonus écologique coupe Tesla sur sa lancée.

La Tribune - 6 mars 2024

Alors que tous les autres constructeurs automobiles ont augmenté leurs ventes en février, le nombre d'immatriculations de Tesla a baissé de 3,9 %. Tesla affirme qu'il ne regarde les ventes que par trimestre, mais cette baisse interroge tout de même. En janvier, le constructeur avait quadruplé ses ventes, livrant 3 118 voitures, davantage qu'Audi ou Mercedes. L'explication de la baisse réside dans l'application du nouveau bonus écologique depuis le 15 décembre dernier : la remise, comprise entre 4 000 et 7 000 euros ne s'applique plus aux voitures construites hors d'Europe, comme la Model 3, fabriquée en Chine. La Plateforme de l'automobile affirme que la Model 3 a reculé de 4 places dans le classement des modèles les plus vendus entre janvier et février : « *Les chiffres de la Model 3 vont continuer de s'effondrer* », anticipe Arnaud Aymé, spécialiste des transports chez Sia Partners. Tesla accorde toutefois une remise 4 000 euros sur « *les Model 3 neuves en stock commandées entre le 23 février et le 17 mars 2024 et sous réserve de livraison jusqu'au 30 mars 2024 inclus* », ce qui permet de maintenir un peu le nombre d'immatriculations pour l'instant. Mais le constructeur souhaite surtout écouler ses stocks, car concernant la Model 3, la France n'est pas une cible prioritaire. Arnaud Aymé prévoit que Tesla se concentrera plutôt sur la Model Y, fabriquée en partie dans sa gigafactory de Berlin et bénéficiant donc toujours du bonus écologique. Cette année, les ventes du Model Y ont bondi de 64 % par rapport à l'année précédente : c'est la voiture la plus vendue au monde, une première pour une voiture électrique. La cadence de production de l'usine de Berlin va d'ailleurs passer de 5000 à 1 million de voitures, devenant du même coup la plus grande usine d'automobile d'Europe. Mais d'ici à cette augmentation de production, les ventes de Tesla devraient encore diminuer en France et sa croissance dans le monde sera moins forte : « *Le taux de croissance du volume de véhicules pourrait être notablement inférieur au taux de croissance atteint en 2023* », annonce le constructeur qui se situe « *entre deux vagues de croissance* ». C'est pour compenser cette baisse que Tesla vise la Chine, où ses ventes ralentissent pourtant. L'Américain a d'ailleurs annoncé une série de primes et de réductions sur ce marché, dans l'objectif de concurrencer son adversaire local, BYD. En Europe et dans le monde, Tesla va devoir se battre contre de nouveaux acteurs du premium électrique. Il devra notamment conforter son avance dans le logiciel, directement intégré à la production des véhicules, au contraire de ses concurrents, mais aussi dans le domaine des batteries. Le constructeur pourrait en outre se lancer sur le marché des véhicules à moins de 25 000 euros. Mais la démarche est risquée, selon Arnaud Aymé en raison de la concurrence de constructeurs habitués à rogner sur leurs marges.

Voitures électriques : cette autre source de pollution que vous ne soupçonnez pas

autoplus.fr - 5 mars 2024

Les voitures électriques, tout comme les thermiques, créent de la pollution. En plus de la fabrication des batteries qui possède un impact environnemental important, une nouvelle source d'émissions de carbone a été identifiée : le liquide lave-glace. Composé d'eau pour l'essentiel, sa formule comprend également des colorants, de l'éthylène-glycol et de l'alcool. Ainsi, des chercheurs de l'ACS (American Chemical Society) ont démontré que sa pulvérisation suscite une quantité significative de composés organiques volatils (COV), similaire à celle des gaz d'échappement d'une voiture à combustion. Ils seraient même deux fois supérieurs à la quantité de COV présents dans les gaz d'échappement.

Voitures électriques : une batterie prometteuse fait son apparition, mais avec un inconvénient de taille

autoplus.fr - 5 mars 2024

Ampris Technologies revendique une batterie avec une densité de 500 Wh/kg, ce qui permet à l'entreprise de prévoir la sortie d'une batterie avec la même autonomie que certaines des meilleures du secteur, tout en occupant un espace et un poids réduits de moitié. La performance a été validée par Mobile Power et cette prouesse pourrait révolutionner l'industrie automobile. Avec une densité aussi élevée, la batterie qui pourrait également trouver sa place dans le secteur aéronautique, présente cependant quelques désavantages. Amprius indique que sa batterie a une durée de vie allant de 200 à 1200 cycles et pourrait commencer à se dégrader de manière notable entre 500 et 700 cycles. Dans certaines situations, elle pourrait même perdre en efficacité dès 200 ou 300 cycles, alors que la durée de vie moyenne d'une batterie est estimée entre 1 000 et 1 500 cycles de recharges.

Voiture électrique : la recharge sans fil, c'est pour quand ?

autojournal.fr - 4 mars 2024

Pour démocratiser toujours plus l'usage de la voiture électrique, les acteurs du secteur travaillent sur plusieurs innovations, notamment liées à la recharge. Des chercheurs de l'Université de Chalmers (Suède) planchent en effet sur un système de recharge par induction mobilisant 500 kW de puissance, ce qui raccourcit le temps de charge à 12 minutes et délivre l'électricité sans câble. Les bornes les plus performantes en France véhiculent 360 kW au maximum. Les spécialistes estiment que les pertes seraient de 1 à 2 % et prévoient d'en faire un usage plutôt industriel, étant donné son coût d'installation et d'utilisation. D'autre part, la société allemande Valeo a présenté au CES 2024 à Las Vegas une recharge par induction baptisée Valeo Ineez Air Charging. Cette technologie possède une fréquence de fonctionnement de 3 kHz, soit ultra-basse, et des composants pour moitié plus légers que dans les autres bornes. Une dernière solution consisterait à recharger son véhicule tout en conduisant. La Suède expérimente actuellement un système de recharge électrique à induction où les voitures seraient branchées à des rails, sur la route européenne E20 allant de Hallsberg et Örebro. La construction de ce dispositif finira en 2025. Enfin, sur un tronçon de l'autoroute A10, près de Paris, le groupe Vinci Autoroutes mène une expérimentation pendant trois ans sur une route électrique.

Voiture électrique : Rivian, Fisker, Lucid, ces nouveaux noms de l'automobile américaine qui cherchent leur salut en Europe

La Tribune - 2 mars 2024

Rivian, Fisker et Lucid Motors essaient de se faire une place dans le secteur de l'automobile électrique. Ce dernier a écoulé 6 000 exemplaires dans le monde en 2023. Fort des trois modèles qu'il propose, il

a présenté au Salon de Genève son nouveau SUV, Gravity. Mais, tout comme Lordstown Motors, les finances de Lucid Motors ne sont pas au beau fixe : il perd un demi-million de dollars par véhicule et doit supporter une baisse de la trésorerie de 365 millions de dollars l'an passé, à quelque 1,4 milliard de dollars ce qui lui impose une diminution de la production. Rivian, spécialisé dans les pick-up électriques, s'est aussi délesté de presque 4 milliards de dollars de trésorerie en 2023. De son côté, Fisker, contrairement aux deux autres dont la santé financière est plombée par de très chères usines, loue les services d'une usine indépendante en Autriche pour produire son SUV baptisé Ocean, sur le modèle d'Apple. Néanmoins, le constructeur américain n'a vendu que 80 véhicules cette année, entraînant une chute de l'action de 6 dollars en 2023 moins d'un dollar en janvier. Rivian a aussi vu son titre baisser de 30% récemment, à 11 dollars l'action. Ces entreprises comptent, comme Tesla à l'origine, sur les subsides de l'Etat issues de l'Inflation Reduction Act, ainsi que d'investisseurs comme Amazon pour Rivian ou encore l'Arabie saoudite pour Lucid Motors. Ils partagent la même position sur des modèles premium allant de 44 000 à 85 000 euros, avant de passer des véhicules moins chers dans quelques années. Un obstacle supplémentaire reste à franchir : bâtir un réseau de distribution. Et pour se distinguer de leurs concurrents chinois, de la marque d'Elon Musk ou encore des véhicules premium allemands, il leur faut proposer des fonctions inédites. Fisker a ainsi parié sur un toit solaire, « permettant de récupérer 2.300 kilomètres d'autonomie par an », affirme la marque. Ils misent en outre sur des nouveaux moteurs ou des designs originaux. D'autre part, General Motors (GM) s'apprête à commercialiser en Europe un SUV électrique luxueux baptisé Lyriq, après avoir écoulé environ 10 000 unités aux États-Unis et 5 000 en Chine. Il possède notamment une autonomie de 530 kilomètres.

Voiture électrique : le marché de la borne de recharge explose en France

autoplus.fr - 4 mars 2024

Avec l'ambition de passer de 120 000 à 400 000 bornes d'ici 2030, la France est un acteur majeur de la mobilité électrique en Europe. Avec ses nombreuses mesures en faveur de l'électrique, le pays attire un nombre croissant d'investisseurs et le paysage concurrentiel est en constante évolution. Des jeunes pousses comme Powerdot ou Electra ainsi que des énergéticiens comme EDF et des constructeurs automobiles comme Tesla se disputent le marché de la borne de recharge. Chaque acteur cible des segments spécifiques, des grands axes aux parkings de centres commerciaux, jusqu'aux copropriétés. Tesla se distingue avec son réseau de superchargeurs mais Electra et sa levée de fonds de 304 millions d'euros compte rivaliser avec la marque américaine. Aurélien de Meaux, son fondateur, souligne l'importance de l'innovation dans le secteur et cherche à révolutionner l'expérience de recharge avec la réservation de bornes et un démarrage instantané de la recharge dès le branchement du véhicule.

La ruée des opérateurs de bornes de recharge pour voitures électriques en France

AFP - 1 mars 2024

La France veut passer de 120 000 bornes de recharge accessibles au public à 400 000 d'ici 2030. « Le marché est aujourd'hui très attractif pour ces entreprises parce que la France fait partie des pays au sein desquels la mobilité électrique se développe le plus » explique Clément Molizon, directeur de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere). Parmi les mesures qui rassurent les investisseurs, en plus du leasing subventionné, on trouve l'obligation d'installer des bornes de recharge dans les parkings de plus de 20 places. Le marché est le plus concurrentiel d'Europe selon Matthieu Dischamps, directeur général de France de Powerdot, entreprise qui vise l'installation de 15 000 bornes en Europe d'ici 2025, dont 8 000 en France. Il ajoute qu'il y avait « 3 acteurs sur le marché français fin 2020, dont trois se partageaient 95% du marché. Il y en a plus de 100 aujourd'hui, dont une quinzaine se partagent les trois quarts du marché ». Morrison et EDF ont aussi signé un

accord pour l'installation de 8 000 bornes de recharge rapides d'ici 2030 dans le pays. Parmi les opérateurs, 3 types existent : les énergéticiens, les constructeurs automobiles et les entreprises spécialisées. C'est Tesla qui tire son épingle du jeu avec près de 2 400 superchargeurs sur 180 sites en France, soit le plus gros réseau de recharge rapide du pays. Du côté des jeunes pousses françaises, Electra se démarque avec une levée de fonds de 304 millions d'euros en janvier pour installer 15 000 bornes de recharge rapide en Europe d'ici 2030, dont 6 000 en France. Ces entreprises devront attendre des années avant d'être rentables.

Luca de Meo : "Je suis le seul qui défend la voiture populaire"

autoactu.com - 1 mars 2024

Dans le secteur automobile, l'opinion de Luca de Meo a du poids. Pour concurrencer les constructeurs chinois, il imagine un Airbus des marques occidentales, travaillant sur sa Twingo, en prévoyant de « *tout sourcer en Europe à prix compétitif* » : « *Imaginez l'importance de l'industrie européenne réunie autour d'un projet commun. On en aurait besoin de beaucoup. La limite de l'histoire est que c'est un sport d'équipe. Si nous ne sommes pas coordonnés, nous allons perdre la bataille face aux Chinois et aux Américains qui sont 'compacts'* », déclare le DG du groupe Renault, lors d'une table ronde avec des journalistes à Genève. A cette occasion, il confirme un début de négociation pour une coopération avec Volkswagen. Mais pour concrétiser son projet commun, encore faut-il que la Commission européenne allège quelques contraintes réglementaires, à savoir une redéfinition des catégorisations des véhicules pour adapter les équipements réglementaires aux usages des véhicules. « *On ne peut pas traiter une Classe S comme une Twingo et pourtant c'est le cas. Ce sont les mêmes tests EuroNcap. Ce sont les mêmes fonctions avec le GSR2. Un surcoût de 400 euros par voiture sur une Clio ou une grande berline, ce n'est pas la même chose. Encourager les petites voitures en ville, cela ne coûte rien, c'est une question de réglementation. Pour une voiture qui roule à 30 km/h, pas besoin de mettre tous ces coûts* », poursuit le président de l'ACEA. Il songe ainsi à une catégorie de moins de 4 m et moins de 1 200 kg. « *Faire une petite voiture ce n'est pas profitable. Est-ce que nous ne pourrions pas avoir le soutien du régulateur ? Pour R5, nous avons dû être créatif et je prie pour que tout se passe bien. Sur le segment A c'est encore plus difficile : pour avoir 4.000/5.000 euros de différence, il faut sortir 3.000 euros de coûts. Nous pouvons faire Twingo parce que nous avons R5 et la 4L, si nous avons un partenaire pour partager, nous pourrions réduire les coûts et remplir l'usine* », ajoute encore Luca de Meo, qui continue sur la nécessité d'une dérégulation : « *D'ici 2030, nous aurons entre 8 et 10 réglementations par an. Il faut arrêter avec cette surenchère, 20 à 25% des dépenses d'ingénieurs servent à faire la réglementation. Le client ne veut pas payer Euro 6, Euro 7, ils pensent que c'est le problème du constructeur. Un quart de la capacité de l'ingénierie est affectée à des développements que le client ne veut pas payer et qui ne nous donnent pas un avantage compétitif* ». Pour finir, le patron de Renault va baisser les temps de développement de trois à deux ans ainsi qu'une réduction des coûts de fabrication de 40% à 50% entre la R5 et la Twingo.

Voiture électrique : les équipementiers fébriles face aux défis du siècle

Les Echos - 1 mars 2024

Si les équipementiers Valéo, Forvia et Plastic Omnium ont redressé leurs marges en 2023, les analystes financiers observent qu'ils sont encore un à deux points sous les taux de marge d'avant la pandémie et donc en petite forme pour affronter l'électrification et la concurrence des Chinois. La marge opérationnelle de Valéo, à 3,8 %, a doublé par rapport à 2023, mais demeure deux points en dessous de celle de 2019. Même chose pour Forvia ; avec 5,3 % en 2023, elle gagne un point sur un an, mais demeure presque deux points par rapport aux 7,2 % de Faurécia en 2019. Plastic Omnium affiche les mêmes caractéristiques (3,8 % en 2023 contre 6 % il y a quatre ans). « *Les groupes automobiles font*

leurs marges sur les prix, et nous sur les volumes », résume un grand équipementier français. Mais les volumes ont diminué et il n'a pas été possible de répercuter l'intégralité de l'inflation sur les clients. Un spécialiste du secteur explique que « Les trois équipementiers Français [Valeo, Forvia, Plastic Omnium] se trouvent dans une situation compliquée. Ils gagnent encore beaucoup d'argent sur des activités appelées à décroître. Forvia avec son activité échappement. Plastic Omnium dans les réservoirs. Et chez Valeo, même s'ils sont très forts en électronique et dans les optiques, le moteur thermique reste une très grosse division ». Chacun d'entre eux tente de s'adapter. Pour Plastic Omnium, en se diversifiant dans l'éclairage et en investissant massivement aux Etats-Unis et en Chine. Forvia, de son côté, a enregistré environ la moitié de ses nouvelles commandes dans l'électricité en 2023. Mais l'électrification n'est pour l'instant pas leur activité la plus rentable, et la transition est financée par leurs activités historiques. Car de lourds investissements sont nécessaires pour développer ces nouvelles activités, et les équipementiers ont raté l'opportunité offerte par les batteries, un domaine que dominent les Chinois et les Coréens. Ils sont également confrontés à l'explosion de la production automobile chinoise (+ 10 % en 2023). Forvia a su saisir ce relais de croissance, au contraire de Valéo, « pénalisé par un mix client défavorable », explique l'entreprise. Il faut en effet servir les bons clients, comme BYD ou Tesla, plutôt que les coentreprises ou les constructeurs en retard sur l'électrification. Par ailleurs, de nouveaux équipementiers surgissent dans la roue des champions chinois de l'électricité et viennent concurrencer ces marchés. Ce contexte pourrait amener les équipementiers français à des restructuration et à une consolidation du secteur et Eric Kirstetter, responsable France de la practice Automobile chez Roland Berger, prévient qu'« Il existe un vrai risque que les ventes de voitures attendues dans le monde et en Europe ne soient pas au rendez-vous. Quand un acteur industriel génère des marges très basses, il n'y a pas besoin que les volumes baissent beaucoup pour que cela fasse très mal ». Forvia vient d'ailleurs d'annoncer un plan de suppression de 10 000 postes, Bosch de 2 700 et Valéo d'environ 1 000 postes.

Société, Usages & Consommation

Ces nouvelles usines qui reconditionnent les voitures

Le Figaro - 5 mars 2024

Le reconditionnement de la voiture d'occasion se professionnalise, comme le reflète l'ouverture de sites spécialisés en France, dont l'un des derniers à avoir vu le jour est une nouvelle usine de Stellantis. Ces sites font passer les véhicules par un processus bien rodé, depuis l'inspection et la remise en état jusqu'à la mise en ligne de l'offre. Le nouveau site de Stellantis, ouvert en décembre à Sainte-Geneviève (Oise) a déjà fait passer 300 véhicules entre les mains d'une quarantaine d'ouvriers. En 2025, le nombre de voitures devrait atteindre 16 000, traitées par 120 personnes. Pour cette implantation, Stellantis s'est associé à Alcopa Auction, un acteur de la vente aux enchères « physiques » de véhicules d'occasion. Alcopa Travaille de longue date avec Stellantis, dont il écoule des véhicules de seconde main, récupérés par les concessionnaires qui reprennent les anciens véhicules de leurs clients. Les deux partenaires vont investir ensemble 6 millions d'euros pour créer une usine moderne et rentable, alimentées en véhicules par les revendeurs Stellantis & You de la région parisienne. Si le marché de l'occasion est toujours dominé par les transactions entre particuliers, on observe toutefois une professionnalisation de ce marché. Ces nouvelles usines de reconditionnement offrent aux acheteurs des véhicules rénovés, moins chers que le neuf et bénéficiant d'une garantie. Aramisauto est pionnier dans ce domaine, et compte aujourd'hui deux usines en France, à Donzère (Drôme) et à Saint-Pierre-lès-Nemours (Seine-et-Marne). Les projets se multiplient, comme celui du groupe de concessions automobiles Emil Frey France, en association avec BCAuto Enchères, une plateforme de

ventes de véhicules d'occasion destinée aux professionnels : ils vont ouvrir plusieurs centres de reconditionnement dans différentes régions. Deux sites sur les cinq prévus fonctionnent déjà « *Nous reconditionnons 140 à 160 véhicules par jour dans chacun des deux centres avec deux équipes et demie par jour*, rappelle Hervé Miralles, le président d'Emil Frey France. *Au total, nous avons créé 200 emplois* ». Autre acteur du marché, le site d'achat en ligne de véhicules d'occasion Autohero, qui a ouvert une usine dans l'Oise pour reconditionner à terme 20 000 véhicules par an. Un des enjeux de la rentabilité de l'activité est le facteur temps, c'est la raison pour laquelle Stellantis et Alcopa mettent l'accent sur la digitalisation qui permet de réduire les temps morts. Par ailleurs, le vieillissement du parc automobile implique davantage de réparations : « *Nous avons dû nous adapter pour éviter d'augmenter les coûts, tout en répondant aux attentes de qualité des clients* », note le dirigeant d'Emil Frey France. « *Au premier trimestre de l'exercice 2023-2024 (clos au 30 septembre), nous avons enregistré une hausse de 24 % du chiffre d'affaires en France* », souligne Guillaume Paoli, cofondateur d'Aramisauto, qui vise 25 000 véhicules traités par an.

Automobile : le marché français réalise une belle percée en février

La Tribune - 2 mars 2024

Le marché français a réalisé son meilleur mois de février depuis le début de la crise sanitaire, avec une hausse de 13 % sur 1 an. 142 597 voitures particulières neuves ont été immatriculées sur le mois de février. Depuis le début de 2024, 17,3 % des immatriculations ont concerné des voitures électriques et les hybrides ont capté 36,7 % du marché. Les motorisations essence tombent à 33,9 % et les diesels à 7,5 %. Mais cette tendance vers l'électrique pourrait s'essouffler avec la fin du bonus à l'achat pour les entreprises alors qu'elles sont majoritaires dans l'achat de ces véhicules. Du côté des constructeurs, c'est Stellantis qui rafle la mise avec une croissance de 21 % sur 1 an et un captage de 31,9 % du marché. Viennent ensuite Renault qui enregistre 22,6 % des immatriculations mensuelles et Volkswagen qui règne sur 12,9 % du marché. Toyota vient ensuite avec 7,5 % des immatriculations de février. Hyundai pointe à la cinquième place avec 5,3 % des immatriculations.

Voitures électriques : Pourquoi la moitié des acheteurs expriment des regrets ?

Autojournal.fr - 26 févr. 2024

En dépit de l'enthousiasme des médias et des politiques pour les véhicules électriques, la transition du parc vers l'électrique est à la peine et les clients ne se ruent pas sur ces nouveautés. Certains constructeurs sont même amenés à revoir leurs objectifs. Une étude de la startup danoise Monta indique même que 54 % des acquéreurs affirment regretter leur décision, surtout en raison du manque de clarté concernant le réseau des bornes de recharge. Ils se plaignent du manque de transparence concernant les coûts de recharge. Et la situation ne semble pas s'améliorer avec l'augmentation de 10 % des tarifs de l'électricité consécutive à la suppression progressive du bouclier tarifaire. Les utilisateurs de voitures électriques vont donc être touchés par cette augmentation. Lorsqu'ils rechargent à l'extérieur, les utilisateurs doivent choisir entre différents fournisseurs de bornes, qui proposent des abonnements gratuits ou payants, mais ils ignorent combien leur coûtera la recharge en fin de compte. C'est ce manque de transparence qui est dénoncé par les propriétaires de véhicules électriques, qui ne trouvent pas toujours une borne adaptée à leur voiture et/ou à leur abonnement. Cela contraste avec la simplicité à laquelle ils étaient habitués pour faire un plein d'essence.

Les ventes de voitures neuves en hausse de 13% en février, portées par l'hybride et l'électrique

BFMTV - 1 mars 2024

Les immatriculations de voitures neuves en France ont progressé de 12,69 % en février pour un total de 142 597 véhicules. Les marques du groupe Stellantis ont vu leurs ventes augmenter de 20,98 % par rapport au même mois l'an dernier et Renault a vu ses immatriculations progresser de 5,89 % en rythme annuel. C'est l'hybride qui domine le classement avec 36,7 % des immatriculations depuis le début de l'année, viennent ensuite les motorisations essences à 33,9 % et le 100 % électrique à 17,3 %. Dans le classement par modèles, la Peugeot 208 reste numéro 1, devant la Renault Clio et la Citroën C3. La Dacia Sandero finit au pied du podium. Du côté des ventes de modèles 100 % électriques en février, la Peugeot e-208 est première, devant la Fiat 500 et le Tesla Model Y.

Juridique & Réglementation

Bruxelles s'arme pour taxer les voitures électriques chinoises

Les Echos - 7 mars 2024

En réponse aux subventions accordées par la Chine à ses constructeurs de voitures électriques, Bruxelles a commencé par ouvrir une enquête qui pourrait aboutir à l'instauration de droits de douane pour protéger les constructeurs européens. Elle a franchi mercredi un nouveau pas en lançant l'enregistrement douanier de toutes les importations chinoises de véhicules électriques. Grâce à ce dispositif, l'Europe pourra effectivement appliquer des droits de douane dès que la décision en sera publiée au Journal officiel de l'UE, ce jeudi, si l'enquête conclut effectivement que les subventions sont déloyales. Ces conclusions, toutefois, ne sont attendues qu'à la fin de l'année, mais l'UE appliquerait alors des pénalités rétroactives. La Commission indique « *disposer d'éléments de preuve* » tendant à montrer que les importations des voitures électriques chinoises « *sont subventionnées* ». Et que ceux-ci sont « *passibles de mesures compensatoires* ». Constatant une augmentation massive des importations, la Commission estime qu'« *un risque existe qu'un nombre croissant de producteurs de l'Union soient touchés par la baisse des ventes et des niveaux de production si les niveaux accrus actuels des importations en provenance de la République populaire de Chine à des prix présumés subventionnés se poursuivent* ». Elle en souligne les conséquences sur l'emploi « *et les performances globales des producteurs de l'Union* ». Ces conclusions n'étonnent personne : il est de notoriété publique que Pékin soutient ses constructeurs sur toute la chaîne de l'industrie automobile, depuis les matières premières jusqu'à l'assemblage des voitures. La Commission affirme que ces subventions peuvent prendre des formes différentes : « *transfert direct de fonds* », « *recettes publiques abandonnées ou non perçues* », ou encore « *la fourniture, par les pouvoirs publics, de biens ou de services moyennant une rémunération moins qu'adéquate* ». La Chine, de son côté, soutient que l'augmentation des importations est le reflet de l'augmentation de la demande européenne et a menacé de rétorsion.

L'interdiction des voitures thermiques en 2035 paraît déjà difficile

caradisiac.com - 6 mars 2024

Alors que l'Union européenne prévoit d'interdire la vente des voitures neuves thermiques pour 2035, les patrons des principaux constructeurs laissent entendre qu'il faudrait peut-être reporter cette date. L'adoption des modèles électriques ne va pas aussi vite que prévu, les américains se préparent à revoir à la baisse leurs objectifs et en Europe, un recul commence également à se dessiner. Les dirigeants de

Porsche qui tablaient sur une électrification à 80 % de leur gamme mondiale d'ici 2030 viennent d'admettre qu'il faudrait peut-être attendre plus longtemps. Mercedes a aussi revu ses plans d'électrification à la baisse, tout comme Audi. Chez Renault, Luca de Meo espère « *un léger report de l'application de l'interdiction des moteurs thermiques en Europe* ».

Fin des voitures thermiques en 2035 : un report qui gagne de plus en plus de poids ?

autoplus.fr - 4 mars 2024

L'interdiction de la vente de voitures thermiques en 2035 pourrait bien être repoussée à plus tard. En effet, ses détracteurs, parmi lesquels on peut citer les constructeurs automobiles, se plaignent de ne pas avoir assez de temps pour trouver des alternatives viables, à part l'électrique, qui n'a pas encore la cote avec les consommateurs. Pour Luca de Meo, PDG du Groupe Renault, précipiter le changement pourrait endommager toute l'industrie et toute la chaîne de valeur de l'automobile européenne. Comme l'Allemagne et l'Italie, le patron de la marque au losange voudrait bien voir cette échéance différée. Ce qui pourrait bien arriver, si l'on en croit les affirmations du groupe du Parti populaire européen, à savoir de réviser l'interdiction « *dès que possible* ». Sinon, les opposants pourront toujours profiter de la clause de revoyure en 2026 présente dans le texte initial. Elle permettra de tirer un bilan du chemin parcouru et potentiellement de repousser l'interdiction.

Sécurité routière

Sécurité routière : les voitures avec trop d'écrans bientôt sanctionnées ?

autoplus.fr - 6 mars 2024

L'organisme Euro NCAP est d'avis qu'à l'heure actuelle les voitures possèdent trop d'écrans. Il testera donc de nouvelles normes à partir de 2026. Les véhicules qui privilégient trop le tactile sur les commandes physiques pourraient bien se voir retirer des points sur la note de sécurité attribuée par l'organisme indépendant. Les commandes visées sont : clignotants, feux de détresse, klaxon, essuie-glaces et appel d'urgence. Les constructeurs comme Toyota n'ont jamais délaissé les commandes physiques tandis que d'autres, comme Hyundai, reviennent ainsi sur leurs innovations technologiques. « *L'utilisation excessive des écrans tactiles est un problème généralisé dans l'industrie. Quasiment chaque constructeur déplace les commandes clés sur des écrans tactiles, obligeant les conducteurs à détourner les yeux de la route et augmentant le risque d'accidents dus à la distraction. Les nouveaux tests d'Euro NCAP prévus en 2026 encourageront les constructeurs à utiliser des commandes physiques séparées pour les fonctions de base de manière intuitive, limitant ainsi le temps passé hors de la route et favorisant une conduite plus sûre* », justifie ainsi le directeur du développement d'Euro NCAP, M. Avery. L'organisme ne pouvant rien imposer aux constructeurs – seule l'Union européenne est habilitée à légiférer en la matière – la note qu'elle leur attribue pourrait cependant constituer un argument marketing suffisant pour les faire revenir aux commandes classiques. Néanmoins, cette nouvelle ne semble pas émouvoir les acteurs du secteur comme le PDG de BMW, O. Zipse, qui se dit « *absolument convaincu* » que les grands écrans seront prohibés dans une décennie environ.