

## Revue de presse - synthèse

Période : du 15 au 21 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 la 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

---

#### Fisker, le pionnier de la voiture électrique, au bord du dépôt de bilan

Les Echos - 21 mars 2024

Les jeunes pousses de l'électrique ont du mal à se frayer un chemin dans la jungle du marché. L'entreprise vient de stopper l'assemblage de son SUV Fisker Ocean pour une période de six semaines et a déclaré qu'elle « pourrait avoir besoin de se placer sous la protection des lois applicables en matière de faillite ». Depuis, le cours du titre a dégringolé de 15 % le 18 mars, puis de près de 10 % le lendemain. Elle a aussi manqué une échéance de 8,4 millions de dollars pour rembourser ses intérêts d'emprunt. Le constructeur pèse pour 0,2 % du marché de l'électrique, avec 2 669 exemplaires vendus, selon les chiffres du Kelley Blue Book. Pour pouvoir respirer à nouveau, elle va devoir écouler les 10 200 SUV produits en 2023 et compte sur les potentiels 150 millions de dollars d'un investisseur. Mais en 2023, l'entreprise a engrangé 763 millions de dollars de perte nette pour 273 millions de dollars de chiffre d'affaires, ce qui l'oblige maintenant à chercher un partenaire industriel comme Nissan, révèle l'agence financière Bloomberg. De son côté, Rivian a présenté récemment deux nouveaux modèles et a vendu 50 200 voitures en 2023, ce qui représente 4,2 % du marché. Toutefois, le constructeur a dû différer la mise en route de sa nouvelle usine en Géorgie et se focaliser sur celle de Normal (Illinois). Le vietnamien Vinfast n'est parvenu quant à lui à saisir que 0,3 % du marché électrique américain l'année dernière. Et comme les liquidités ont un rôle crucial à jouer dans la réussite, citons enfin Lucid qui affichait 600 millions de dollars de chiffre d'affaires en 2023, et qui possède 4,8 milliards de dollars en caisse. Par ailleurs, rappelons que ces « pure players », tout comme les poids lourds du secteur, sont pris en étau aux Etats-Unis entre un président sortant qui prône une transition à coups de subventions et un ex-président avide de voir le secteur des batteries s'effondrer.

## SteerLight, la start-up qui doit aider Stellantis à rendre la voiture autonome abordable

Les Echos - 21 mars 2024

L'un des principaux freins à l'expansion de la voiture autonome est le coût prohibitif des systèmes d'aides à la conduite, appelés LiDAR. Cela pourrait changer avec l'émergence, avec l'appui financier de Stellantis, de SteerLight, qui travaille sur des capteurs bien moins chers et de haute performance. La start-up française a aussi acquis le soutien des fonds Quantonation et Liffit. Contrairement aux capteurs actuels qui se servent d'une complexe technologie de miroirs, le LiDAR fonctionne comme des radars mais avec un laser mais « nous n'utilisons ni pièce mécanique ni lentille », souligne F. SIMOENS, le PDG et cofondateur de la start-up. « Les capteurs de SteerLight observent leur environnement en trois dimensions avec une plus haute résolution et davantage de précision que les LiDAR actuellement disponibles sur le marché », complète Stellantis. V. ABADIE, chargé de la conduite autonome chez Stellantis, table en effet sur une diminution du coût des capteurs laser à l'instar de celui des radars : « En 2010, un radar coûtait 1.000 dollars pièce, contre quelques douzaines de dollars aujourd'hui ». SteerLight projette de mettre au point sa technologie en deux ou trois ans, et de l'adapter ensuite aux besoins de Stellantis en douze à dix-huit mois. Mais la concurrence fait rage partout dans le monde : « Les barrières technologiques à l'entrée sont très élevées, explique F. SIMOENS. Et, si notre concurrent le plus sérieux est américain, il est très difficile de savoir ce que savent réellement faire les Chinois dans ce domaine ».

## Voitures électriques : constructeurs, équipementiers et géants de la tech lancent un « Tinder » des logiciels automobiles

La Tribune - 21 mars 2024

Durant trois ans, General Motors, l'équipementier canadien Magna et Wipro, une entreprise indienne de conseil informatique, ont travaillé à la conception de la marketplace SDVerse, une plateforme présentant des logiciels automobiles que les constructeurs, équipementiers et acteurs de la tech ont développés. « Pour garder de la confidentialité, nous y présenterons le nom des modules, mais sans code visible et le contact avec les clients se fera hors de la plateforme », précise Derek De Bono, en charge du software chez Valeo. Outre Valeo, Forvia, Renault et sa filiale Ampere vont intégrer cette plateforme qui verra le jour fin septembre, mais d'autres acteurs, comme Stellantis sont en discussion également. Il s'agit de booster le « software defined vehicles » (SDV), dominé par Tesla, qui permet de mettre à jour de nombreuses fonctionnalités de la voiture à distance. Plutôt que de multiplier les processeurs qui contrôlent chacun une fonctionnalité de la voiture, celle-ci sera équipée d'un unique gros ordinateur capable de tout contrôler à distance. Cette révolution attire de nombreux constructeurs, qui y voient une opportunité de concurrencer E. MUSK. C'est le cas de Renault qui a présenté il y a un an son développement de SDV qu'il va mettre en place dans les utilitaires électriques, à Alpine en 2026, puis au reste de son portefeuille. Son dirigeant, L. de MEO, affirme que « Si on fait une comparaison avec le téléphone mobile, cela revient à passer d'un vieux Nokia 6510 à un iPhone », avance L. de MEO, le dirigeant de Renault. Pour lui, le SDV permettra « une amélioration du trafic, une réduction de la consommation d'énergie, mais aussi moins de morts sur les routes ». Renault a choisi de développer ses logiciels centralisés en coopérant avec Qualcomm ou Google, mais d'autres constructeurs le font en interne, comme Volkswagen. L. de MEO souligne qu'en Chine, « les composants cachés sont communs aux constructeurs », ce qui leur confère une avance notable. C'est la raison de la création de cette plateforme, au vu de l'enjeu financier et de survie. Les spécialistes estiment que le marché mondial du software représentera 100 milliards de dollars en 2030 et 40% de la valeur d'un véhicule en 2030. Si, en plus de son avance sur la technologie électrique, la Chine parvenait à prendre l'ascendant sur le logiciel, elle concentrerait sur son territoire la quasi-totalité de la valeur d'une voiture. La marketplace ne refuse pas toutefois d'intégrer des acteurs chinois : « L'idée

*est plutôt de fédérer un grand nombre d'acteurs. Si l'on n'accueille pas les constructeurs chinois, nous nous priverons d'accéder à certains blocs de logiciels », a expliqué E. KIRSTETTER, associé au cabinet Roland Berger, qui a contribué au projet. Il s'agit également, pour les équipementiers, de vendre leurs logiciels au plus grand nombre. Cependant « certains participants ont demandé à limiter l'accès à leurs logiciels par certains concurrents », précise E. KIRSTETTER. Le projet arrive dans le contexte d'une guerre ouverte entre Pékin et Washington, qui ouvre une enquête sur les risques potentiels pour sa sécurité nationale associés aux véhicules connectés.*

## **Petites voitures, e-fuels, zones franches : la feuille de route de Luca de Meo pour l'automobile européenne**

AFP - 19 mars 2024

Le patron de Renault L. DE MEO présente cette semaine la feuille de route de son entreprise. En préambule, il pointe le déséquilibre qui existe dans la compétition vers le tout électrique : « *Les Américains stimulent, les Chinois planifient, les Européens réglementent* ». Pour lui, « *l'Europe doit inventer un modèle hybride. Cela suppose de commencer par une approche défensive, afin de garantir les conditions d'un bon démarrage et, dans un deuxième temps, de repartir à la conquête des marchés mondiaux* ». Il aimerait prendre exemple sur l'Empire du milieu. En effet, en 1985, « *Pékin avait imposé des joint-ventures à 50-50 avec des acteurs locaux et une obligation d'avoir des fournisseurs sur place. L'Europe doit faire la même chose* », souligne le patron du Losange, qui demande à l'Europe de revoir les conditions d'application de l'interdiction des moteurs thermiques en 2035. Il recommande en outre de développer des carburants synthétiques pour remplacer l'essence à moyen terme ainsi que la mise en place de « *zones économiques vertes* » donnant la préférence à une fiscalité et à des charges salariales abaissées. Il joint dix projets concrets à ses préconisations pour « *rattraper le retard de l'Europe* ». Citons à titre d'exemple son « *un plan Marshall européen* » ou encore le fait de « *favoriser les projets de coopération entre constructeurs* » pour concevoir et vendre de petites voitures et fourgonnettes à bas prix, fabriquées en Europe. Pour L. DE MEO, « *rouler tous les jours dans un véhicule électrique qui pèse 2,5 tonnes est un contre-sens écologique* ». Pour finir, il propose que les 200 plus grandes villes européennes mettent en place un péage dont seront exemptés les véhicules récents, électriques ou à hydrogène.

## **Voiture « définie par logiciel » : de quoi parle-t-on exactement ?**

auto-journal.fr - 19 mars 2024

L. DE MEO, le patron de Renault, a dit que le véhicule défini par le logiciel, Software Defined Vehicle (SDV), « *représente l'avenir de l'industrie automobile* ». Ce concept est une révolution qui vise à transformer les voitures en plateformes informatiques où le logiciel devient une composante centrale. Contrairement aux véhicules traditionnels où de nombreux paramètres sont contrôlés par des composants matériels fixes, un SDV offre une flexibilité et une meilleure flexibilité grâce au logiciel. Avec la mise à jour logicielle en continu, le SDV peut améliorer ses performances, sa sécurité et ses fonctionnalités au fil du temps. Les conducteurs peuvent également personnaliser leur expérience de conduite. Le système doit être parfaitement au point pour assurer la protection du conducteur contre les failles de sécurité et les bugs logiciels. Aujourd'hui, les SDV soulèvent des questions en matière de réglementation et de responsabilité et nécessitent une collaboration entre constructeurs, gouvernements et assureurs. Pour voir cette architecture se généraliser, les constructeurs vont devoir allouer de lourds investissements en R&D et en infrastructure, en plus de prouver aux clients les avantages réels de cette technologie.

## « Notre objectif est le prix le plus juste, pas le plus bas »

Le Journal de l'Automobile - 19 mars 2024

Dans cet interview, F. CAMBOLIVE, directeur général de la marque Renault, détaille la stratégie du groupe. Il commence par évoquer le bilan « *très positif* » du leasing social qui a montré qu'il n'y avait pas autant « *de barrières sur les voitures électriques qu'on pouvait l'imaginer, à la condition de proposer une offre abordable* ». Il considère cependant nécessaire que le gouvernement ait une vision claire de sa stratégie concernant le leasing et le bonus. Concernant la nouvelle R5 et son prix de 25 000 euros, il explique qu'il n'y a pas « *de formule magique* ». La compétitivité du véhicule est l'accumulation de plusieurs actions, dont la diminution des coûts de distribution et de production. « *Le fait d'avoir dans la même usine de- main non seulement la Mégane, qui a très bien marché en leasing social, mais aussi le Scenic, qui démarre également bien, va largement profiter à la R5, en baissant les coûts de production* » explique-t-il. Enfin, le point le plus important selon lui est l'arbitrage technologique concernant les batteries, « *grâce à notre expertise acquise avec plus de 10 ans de commercialisation de la Zoe, on sait précisément quels sont les usages de nos clients. Nous avons donc déterminé la configuration la plus pertinente pour répondre à leurs besoins réels, que ce soit sur la taille de la voiture, son habitabilité ou encore le type de batteries ou leur autonomie. Notre expertise nous permet d'établir le juste prix* ». Aussi, grâce au recul de la marque avec la Zoe, il affirme que Renault a une idée de l'idée de l'évolution de la valeur résiduelle de ses produits, ce qui est un avantage pour déterminer « *les prix justes sur les loyers de location* ». Concernant la guerre des prix en Europe sur les voitures électriques, il déclare que sa vision à long terme est celle du « *juste prix* ». La marque se place dans une stratégie de la valeur avec un modèle qui intègre le cycle entier de la voiture, « *d'abord, parce que le rapport à la propriété est beaucoup moins important que sur les véhicules thermiques. Ensuite, il y a de fortes craintes sur la visibilité à long terme sur une technologie encore naissante et qui change beaucoup et très vite* ». Concernant le business de la voiture d'occasion, « *la voiture change cette donne* ». Il explique : « *Le constructeur a besoin de reprendre la main sur la vente de véhicules d'occasions, y compris aussi parce qu'en après-vente, en fait, le véhicule électrique ne va pas générer autant de ventes de pièces de rechange* ». Selon lui, « *il va falloir trouver un nouvel équilibre dans ce partage de la valeur avec notre réseau. Dans la mesure où la prise de risque se déplace, il est normal que la rémunération fasse de même. Mais cela ne veut pas dire qu'il y aura dès lors une opposition entre le constructeur et le réseau. Nos concessionnaires ont un rôle à jouer dans cette gestion du VO et toucheront évidemment leur part* ».

## Voiture électrique : Tesla va rehausser le prix de son Model Y dans certains marchés européens.

La Tribune - 19 mars 2024

Tesla annonce que le prix de son Model Y va être relevé d'environ 2 000 euros à partir du 22 mars sur plusieurs marchés européens. Il avait auparavant décidé d'un relèvement de son prix de 1 000 dollars aux Etats-Unis à compter du 1er avril. « *C'est l'éternel dilemme de l'industrie : les usines ont besoin d'une production continue pour être efficaces, mais la demande des consommateurs est saisonnière* », a commenté son patron, E. MUSK. Ces hausses constituent un revirement après que le constructeur a procédé à plusieurs baisses de prix qui ont malmenées ses concurrents. Depuis plus d'un an, la guerre des prix a également pesé sur les marges de Tesla, qui anticipe une croissance des ventes « *nettement inférieure cette année* ». L'entreprise « *se trouve actuellement entre deux vagues importantes de croissance : la première a commencé avec l'expansion mondiale de la plateforme des Model 3/Y* », explique-t-elle : « *La prochaine (...) sera lancée par l'expansion mondiale de la plateforme de véhicules de prochaine génération* », que le constructeur développe dans son usine géante du Texas. E. MUSK prévoit le lancement de la production d'un véhicule moins cher « *dans le courant de la seconde moitié* ».

de 2025 », grâce à un procédé « révolutionnaire ». Le constructeur a annoncé avoir livré dans le monde 484 507 véhicules électriques au quatrième trimestre 2023, et 1,81 million sur l'ensemble de l'année (+38% sur un an), dont 1,2 million de Model Y. Tesla revendique d'ailleurs pour ce modèle d'être le véhicule le plus vendu au monde, toutes motorisations confondues. La Model Y est assemblée en Californie, en Chine et à Berlin depuis 2022. Mais au dernier semestre 2023, le chinois BYD a vendu davantage de véhicules que Tesla : 526 409 et 1,57 million sur l'année 2023. Tesla tente donc d'attirer de nouveaux consommateurs chinois : les acheteurs chinois des stocks existants de ses berlines Model 3 et Model Y auraient droit à un maximum de 34.600 yuans (4.807,76 dollars) de primes d'assurance, ainsi que des plans de financement préférentiels.

## **Voitures électriques : le début de la fin aux Etats-Unis ?**

L'Opinion - 19 mars 2024

Pour l'entreprise Hertz, le passage à une flotte électrique n'a pas eu les effets escomptés. Le loueur a enregistré une charge de 245 millions de dollars au quatrième trimestre 2023. Les raisons en seraient des coûts de réparations élevés, ainsi que la dépréciation rapide de la flotte de véhicules, principalement des Tesla. « *Dans le schéma économique des loueurs de voitures, la valeur résiduelle de la flotte est fondamentale. Passer à la voiture électrique est compliqué dans tous les domaines, car on a peu de recul*, indique A. MARIAN, partner et managing director en charge de l'automobile au sein du cabinet de conseil AlixPartners. *Ce qui est sûr, c'est que tout devient encore plus complexe si la valeur résiduelle d'une flotte est affectée par des à-coups commerciaux des constructeurs ou par des allers-retours en matière de subventions à l'achat par les pouvoirs publics. Or c'est ce qui se passe actuellement un peu partout* ». Pour pallier toute déconvenue, l'allemand Sixt a décidé de se départir de toutes les Tesla qu'il possédait. Mais les baisses de production n'affectent pas que l'entreprise d'Elon Musk. Ford est concerné, ainsi que General Motors qui a différé le lancement de trois modèles et a renoncé à son objectif de produire 400 000 véhicules électriques d'ici à la mi-2024. De son côté, Honda va stopper ses plans avec GM pour miser sur des véhicules électriques abordables. Bien qu'Hertz entende remplacer ses Tesla par des thermiques, le loueur assure qu'il remplira son objectif « *d'électrifier 70 % à 90 % de sa flotte de location en Europe d'ici à 2030* ». Mais la baisse de la demande dans l'électrique remet en cause la nature cyclique du marché automobile : « *On ne peut pas vraiment parler de crise cyclique. Nous sommes dans une transition profonde*, analyse A. MARIAN. *Il s'avère que pour toute une série de raisons, passer d'un marché d'"early adopters" convaincus par la voiture électrique à un marché de masse est plus lent que prévu partout dans le monde* ». Pour conforter une véritable adhésion, il faudra que les prix baissent encore et que la technologie s'adapte aux grands déplacements.

## **Voitures électriques : la bataille des constructeurs pour l'autonomie**

Les Echos - 18 mars 2024

Les constructeurs actionnent plusieurs leviers pour accroître l'autonomie de leurs véhicules électriques. Cela passe évidemment par la puissance accrue des batteries, comme Renault qui équipe la version haut de gamme de son Scénic E-Tech Electric d'une batterie de 97 kWh. Si les constructeurs revendiquent souvent plus de 600 km d'autonomie en cycle WLTP, sur les versions grande autonomie de leurs modèles, cette autonomie réelle dépend aussi de l'usage que l'on fait de la voiture ainsi que d'autres paramètres. La vitesse sur autoroute, par exemple, diminue sensiblement l'autonomie du véhicule. Afin de limiter cette consommation énergétique, les constructeurs travaillent sur d'autres paramètres, comme l'aérodynamisme des véhicules. Selon le dernier classement de l'Automotive Aerodynamics Committee (AAC), c'est la Mercedes EQE qui est en tête des berlines les plus aérodynamiques avec son capot qui se prolonge vers les montants de pare-brise. Hyundai et Kia



innovent également et viennent de dévoiler la technologie Active Air Skirt (AAS) qui se destine à minimiser la résistance de l'air lors d'une conduite à grande vitesse. Le système installé entre le pare-chocs et les roues avant permettrait de contrôler les turbulences générées autour des roues et d'améliorer l'autonomie d'une berline de 6 km. Les constructeurs travaillent également sur des systèmes avancés de récupération d'énergie au freinage. L'équipementier allemand ZF vient de mettre au point un système de freinage électrique qui permet de bénéficier, en théorie, de 17 % d'autonomie en plus. Enfin, les constructeurs proposent des véhicules qui se rechargent rapidement afin de réduire le temps de trajet.

## **Voiture particulière à hydrogène : la voie étroite**

Les Echos - 18 mars 2024

Avec sa première voiture de compétition fonctionnant à l'hydrogène liquide et participant aux 24 Heures de Fuji en 2023, Toyota a tiré des enseignements sur cette technologie. Ce modèle GR Corolla H2 était plus compétitif que sa première GR Corolla à l'hydrogène gazeux. Les arrêts aux stands étaient plus rapides et plus efficaces grâce à une station de ravitaillement plus petite et plus simple que celle d'hydrogène gazeux. En augmentant sa densité énergétique, l'hydrogène liquide permettrait de doubler l'autonomie de la voiture. La méthode amène cependant des inconvénients, « *l'hydrogène liquide, qui doit être maintenu à une température de - 253 °C, présente des risques d'évaporation lorsqu'il se réchauffe progressivement dans le réservoir. Il nécessite de concevoir une technologie de pompe à carburant qui peut fonctionner à -253 °C et un équipement de protection individuel pour se protéger des brûlures qu'il peut occasionner à son contact* », explique V. BOUILLON-DELPORTE, première vice-présidente de l'association France Hydrogène. Selon elle, l'hydrogène liquide s'avère plus pertinent pour le transport routier que la voiture individuelle. Il pourrait faire une percée dans ce secteur entre 2030 et 2040. Pour la voiture particulière, c'est l'hydrogène gazeux qui, s'il est plus mature, peine à se développer. Le principal frein à l'essor de cette motorisation est le manque d'infrastructures de production et d'avitaillement dédiées. Selon V. BOUILLON-DELPORTE, il est peu probable que cette technologie devienne la motorisation à grande échelle car il faudrait construire tout un écosystème de production et de distribution « *à un coût exorbitant* ».

## **Modèle A d'ALEF Aeronautics : la première vraie voiture volante dans moins de deux ans ?**

FranceTV Info - 17 mars 2024

Il ne devrait pas y avoir de taxis volants lors des JO de Paris 2024, notamment en raison du retard pris par les autorisations administratives. En revanche, des projets de voiture volante se précisent, à l'instar du Modèle A, présenté comme la première vraie voiture volante lors du Mobile World Congress à Barcelone. Ce modèle, assez déroutant, a été présenté à la moitié de sa taille réelle sur le stand d'ALEF Aeronautics. Son directeur général, Jim Dukhovny, explique le concept : « *Imaginez une voiture standard. Retirez le moteur, retirez le coffre arrière. Vous voilà avec de la place. Dans cet espace vide, mettez des rotors électriques, huit hélices : quatre à l'avant, quatre à l'arrière. Ajoutez quatre moteurs et quatre roues, parce qu'il faut aussi pouvoir l'utiliser comme une voiture. Le dessus de la carrosserie est constitué d'une structure en filet, semi-solide, semi-ouvert, pour que l'air puisse passer à travers. Vous voilà en mesure de décoller verticalement, parce qu'il y a suffisamment d'air pour vous soulever. Et donc, vous pouvez rouler, décoller à la verticale, et avancer en volant* ». La voiture revendique 200 km d'autonomie en vol. Elle se met sur la tranche pour se déplacer dans les airs, mais les deux passagers restent à l'horizontale. Contrairement aux autres projets d'hélicoptères électriques, la voiture est conçue pour rouler, avec une autonomie de 300 km. Les projets et les prototypes sont nombreux, mais beaucoup disparaissent faute de financement ou de certification administrative. Le constructeur du modèle A espère commencer à la commercialiser fin 2026 ou début

2026 aux Etats-Unis, et 300 clients ont déjà déposé un acompte pour cette voiture à 300 000 dollars. ALEF Aeronautics travaille déjà sur le modèle suivant, qui devrait pouvoir transporter 4 personnes. Sortie prévue en 2035, au prix de 35 000 dollars.

## **Voiture électrique : Honda et Nissan envisagent un « partenariat stratégique » pour faire face à la concurrence chinoise**

La Tribune - 16 mars 2024

Les constructeurs automobiles japonais Nissan et Honda envisagent de former un partenariat stratégique pour relever les défis communs dans les domaines de l'électrification et des logiciels. Cette coopération serait en réponse à la concurrence accrue des constructeurs électriques chinois et d'autres nouveaux acteurs du marché. Nissan et Honda prévoient de lancer une étude de faisabilité sur les perspectives de collaboration dans les plateformes logicielles automobiles, les composants clés pour les véhicules électriques et d'autres produits complémentaires. Le partenariat pourrait permettre aux deux groupes de réduire les coûts de production et d'affronter plus efficacement la concurrence chinoise. La collaboration pourrait également s'étendre à des entreprises étrangères, affectant potentiellement la collaboration existante entre Honda et General Motors. Nissan a également une coopération importante avec Renault, principalement axée sur l'Europe, et s'est engagé à investir jusqu'à 600 millions d'euros dans la nouvelle entité de Renault dédiée à l'électrification et aux logiciels, Ampère.

## **Quelle est cette nouvelle batterie pour voiture électrique qui ne craint pas le froid ?**

autoplus.fr - 14 mars 2024

A l'occasion du dernier salon Inter Battery à Séoul (Corée du Sud), l'entreprise SK On a présenté une batterie LFP appelée « Winter Pro », qui possède une capacité de charge en dessous de zéro supérieure de 16 % à ses concurrentes. Rappelons que d'habitude, une batterie LFP placée dans des conditions à -20 degrés Celsius perd en moyenne 70 % de sa capacité. La Winter Pro répond à une forte demande des conducteurs qui doivent subir des vagues de froid intense comme récemment aux Etats-Unis ou en Chine. L'entreprise a également montré une nouvelle batterie LFP « améliorée » dont la densité énergétique a été augmentée de 19 % et qui se recharge désormais en 15 minutes pour passer de 20 à 80 % au lieu de 18 auparavant. Parmi ses clients, on peut citer Ford, Volkswagen ou encore Hyundai. Contrairement à SK On qui a opté pour une stratégie moins coûteuse pour ses batteries dans le lithium-fer-phosphate, Samsung SDI travaille de son côté sur les batteries solides. L'entreprise vise une production industrielle dès 2027, mais une commercialisation dès 2026 de batteries qui se rechargent en 9 minutes et dont la durée de vie pourrait atteindre 20 ans. Y. CHOI, le PDG de Samsung SDI, déclare : « *C'est un saut générationnel qui est nécessaire pour donner une accélération à l'expansion des voitures électriques. Les technologies des batteries lithium-ion sont presque arrivées à maturité et les améliorations que nous verrons dans ce domaine au cours des prochaines années seront marginales* ».

## **Autonomie des voitures électriques : le jeu de dupe des constructeurs.**

Auto-infos.fr - 14 mars 2024

Lors de l'achat d'un véhicule électrique, son autonomie est un critère décisif. Les constructeurs ont donc tendance à se montrer optimistes lorsqu'ils présentent l'autonomie de ces véhicules, mais sont parfois obligés de revenir sur leurs prétentions. Ainsi Citroën confirme que le cycle d'homologation de la e-C3 est bien confirmé à plus de 320 km, mais « *dans l'attente de la valeur finale d'homologation, d'un point de vue légal et par mesure de prudence, nous avons modifié notre communication, passant de jusqu'à 320 km à plus de 300 km d'autonomie* », admet le constructeur. Celui-ci maintient toutefois

la valeur de 320 km en autonomie : « *Nous avons appliqué cette mesure avec précaution et transparence vis-à-vis de nos clients* », explique-t-il. Mais dans les faits, il existe souvent des différences entre les promesses des constructeurs et la véritable autonomie des véhicules électriques. Le potentiel théorique peut en effet être altéré par le style de conduite, la vitesse, les conditions météorologiques ou l'utilisation des équipements de confort. A tel point qu'une autonomie de 400 km en cycle urbain peut être réduite de moitié sur autoroute. Si les homologations sont désormais effectuées selon le cycle WLTP, les différences d'autonomie entre la théorie et la pratique demeurent pour les modèles de véhicules électriques (BEV). L'e-3008, qui revendiquait 700 km avec la batterie Grande Autonomie, a ainsi dû ramener ce chiffre à 680 km. Les équipes marketing de Stellantis font des projections optimistes qui se heurtent aux processus d'homologation en cours. C'est la raison pour laquelle Peugeot se réserve une marge de sécurité légale, dans l'attente des résultats officiels. A l'inverse, les versions équipées de batteries de 60 kWh et 87 kWh du Renault Scénic E-Tech ont gagné respectivement 10 km et 5 km, atteignant ainsi 430 km et 625 km. Ces écarts entre promesses et réalité montrent que la compétition entre constructeurs se joue non seulement sur les prix, mais aussi sur l'autonomie.

## **Le projet Titan d'Apple prévoyait le lancement de cette voiture**

auto-journal.fr - 14 mars 2024

Avec le projet Titan, Apple avait prévu de construire une voiture. Selon le vice-président chargé de l'iPod à l'époque, il s'agissait d'une Coccinelle nouvelle génération. Si le projet est tombé à l'eau, on en sait un peu plus sur cette idée d'Apple qui s'est heurté à une trop grosse ambition et une indécision au sommet de la marque. Le projet provient de Steve Jobs et si l'idée était dans les dossiers, la marque a même envisagé d'acheter un constructeur historique comme General Motors. Finalement, Apple a préféré se focaliser sur la sortie de l'iPhone au début des années 2000 et en 2014, le projet est revenu et Apple a alors pensé à racheter Tesla. Les discussions n'ont cependant pas abouti.

## **Société, Usages & Consommation**

---

### **Voiture électrique : quel impact sur les assurances ?**

auto-journal.fr - 20 mars 2024

Alors que pour l'année dernière, environ 19 % des immatriculations étaient des modèles 100 % électriques, la question des assurances se pose. Le coût est assez varié d'une compagnie à une autre et elles fixent le montant des cotisations selon de nombreux paramètres, comme le coût des réparations, le profil conducteur, la marque du véhicule et les garanties souscrites. En moyenne, le coût pour des voitures électriques est moins élevé que pour les thermiques, mais la tendance est à la hausse. En 2023, les primes ont augmenté entre 20 et 25 % pour une formule au tiers et d'environ 15 % pour la formule tous risques. Pour l'exonération TSCA, elle n'est plus à 100 %, mais à 75 %. Elle diffère également selon l'année d'achat du véhicule et les avantages cessent en 2024, ce qui va augmenter le coût des assurances. Pour la réparation, la carrosserie des véhicules électriques nécessite l'intervention de carrossiers spécialisés plus coûteux. Pour le remplacement de la batterie, cela peut représenter jusqu'à 50 % du coût total du véhicule. La prime d'assurance est donc très élevée pour certaines voitures comme la Tesla Model Y. Si certaines compagnies d'assurance proposent des garanties dédiées à la batterie, la majorité des constructeurs proposent aussi une couverture qui peut s'étaler jusqu'à 8 ans.



## En 2023, Porsche a vendu beaucoup de voitures et a gagné encore plus d'argent

autoplus.fr - 14 mars 2024

2023 a été une bonne année pour Porsche qui a vendu environ 320 000 autos dans le monde et affiché un chiffre d'affaires de plus de 40 milliards d'euros. O. BLUME, président du comité exécutif de Porsche AG, note que « l'année 2023 a été très difficile sur le plan macroéconomique, mais notre équipe a réalisé une excellente performance. Nous avons atteint les chiffres prévus grâce à nos investissements exceptionnellement élevés dans la numérisation, notre portefeuille de produits et d'innovations et dans l'expérience de notre marque ». La marque vise un chiffre d'affaires entre 40 et 42 milliards d'euros en 2024 et compte miser sur la 911 qui aura droit à plusieurs déclinaisons spéciales dont sa première hybride.

## Juridique & Réglementation

---

### ZFE : le gouvernement désamorce la bombe sociale

AFP - 19 mars 2024

Seules les villes de Paris et Lyon seront concernées par les restrictions de circulation strictes pour les véhicules polluants au 1er janvier 2025. Les 41 autres métropoles initialement visées auront le choix d'autoriser la totalité des véhicules à circuler, à l'exception des véhicules Crit'Air 3, soit les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures à essence de plus de 19 ans. Le ministre de la Transition écologique, C. BECHU a rappelé qu'« on nous disait que ça allait devenir des zones de fortes exclusions, que si on avait aimé les gilets jaunes, nous allions adorer les ZFE ». Finalement, Marseille, Strasbourg et Rouen, grâce à l'amélioration de la qualité de l'air sur leurs territoires en 2023 seront exemptées de cette mesure. Dans ces métropoles, la concentration en oxyde d'azote est passée sous les 40 µg/m<sup>3</sup>, soit le seuil réglementaire retenu au niveau européen. Rouen, qui voulait éviter l'interdiction de circulation, se félicite de cette décision. Mais Strasbourg, où existe déjà une interdiction « pédagogique » depuis le 1er janvier 2024, indique que « le calendrier reste le même ». « On regrette le yo-yo du gouvernement », déplore Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités, ajoutant qu'il ne faut « surtout pas baisser les bras, mais au contraire poursuivre ces politiques publiques ». Quant à la métropole Aix-Marseille-Provence, elle avait déjà annoncé début février reporter « sine die » l'extension de la ZFE. C. BECHU reconnaît toutefois que la qualité de l'air « n'est pas encore à un niveau satisfaisant ». Santé Publique France affirme qu'elle est responsable de 40 000 décès par an. A l'échelle européenne, les normes de pollution vont passer de 40 µg/m<sup>3</sup> d'oxyde d'azote à 20 µg/m<sup>3</sup>, seuil en dessous duquel on ne trouve qu'un peu moins de la moitié des 43 agglomérations concernées. de 40 µg/m<sup>3</sup> de d'oxyde d'azote à 20 µg/m<sup>3</sup>. « Ces derniers mois ont été marqués par une prise de conscience de tous que le mieux était l'ennemi du bien et que si on mettait en place des restrictions sans qu'il y ait des véhicules disponibles, l'écologie n'y gagnerait pas grand-chose et l'économie y perdrait beaucoup », a insisté Christophe Béchu.

### ZFE : le recul de l'Etat est « malhonnête », fustige le dirigeant d'une association

Auto-Moto.com - 20 mars 2024

L'Etat recule sur les ZFE, évitant aux villes de Strasbourg, Rouen et Aix-Marseille les contraintes d'interdiction des véhicules classés Crit'Air 3. Il explique cette décision par une amélioration de la qualité de l'air, mais T. RENUCCI, directeur général de l'association Respire, s'en émeut. Il y voit « une décision malhonnête et purement politique », jugeant que le gouvernement n'avait « pas le bon référentiel ». « Je pense que c'est très malhonnête la façon dont c'est présenté. Oui, la qualité de l'air

*s'améliore mais elle reste mauvaise. Et les seuils mesurés sont encore trop au-dessus des recommandations par l'OMS »*, poursuit-il. Les agglomérations de Paris et de Lyon devront toutefois renforcer leur ZFE en 2025 et interdire la circulation aux véhicules classés Crit'Air 3, soit environ 1,5 million de véhicules au total. *« C'est une décision malhonnête et purement politique. Ils [Le gouvernement] le savent, j'en ai même parlé avec le cabinet du ministre Béchu, il y a encore quelques jours »*, explique T. RENUCCI. Rouen a décidé de ne pas interdire la circulation des Crit'Air 3 en 2025 et devrait être imité par Marseille, mais Strasbourg a déjà mis en place une interdiction pédagogique de ces véhicules et devrait en maintenir l'interdiction stricte.

## **Le contrôle technique devient obligatoire pour les motos, scooters, voiturettes**

AFP - 19 mars 2024

Tous les véhicules de catégories L, à savoir les scooters, motos à deux ou trois roues, voiturettes et quads, vont devoir passer le contrôle technique dont les règles ont été instituées en 1992. Ce contrôle sera valide pendant trois ans mais un procès-verbal de contrôle technique de moins de six mois sera demandé en cas de vente. Le propriétaire doit revendre dans les deux mois si des défaillances sont constatées. Les contrôleurs doivent être formés et agréés pour avoir le droit de passer un contrôle technique. Celui-ci se décline en 78 points de contrôle et 87 points de défaillances majeurs qui impliquent une contre-visite. Parmi ces derniers, on peut citer : un disque de frein usé, un pot d'échappement non réglementaire, une absence de béquille ou une plaque d'immatriculation mal fixée. Sont dispensés de contrôle technique les motos de collection (avant 1960) ou utilisées dans le cadre de compétitions sportives, mais aussi les quads homologués comme engins agricoles.