

Revue de presse - synthèse

Période : du 22 au 28 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, Énergies & Connectivité

Volvo a produit la dernière voiture diesel de son histoire

Les Echos - 28 mars 2024

Le constructeur Volvo laisse définitivement derrière lui la motorisation au diesel. « *Nous sommes sûrs de proposer de très bonnes offres à nos clients, même sans cette motorisation* », a commenté E. SEVERINSON, chargé de la stratégie chez Volvo. Ce choix intervient alors que le diesel est passé de 44 % des ventes en 2017 à 13,6 % en 2023 et 12,9 % en février dernier. Désormais, l'entreprise suédoise se concentre sur l'électrique, sachant qu'elle avait annoncé sa sortie du thermique d'ici à 2030. Quant à ses concurrents sur cette tranche, Peugeot ne commercialise plus que cinq modèles en motorisation diesel et projette d'en sortir complètement dès 2025. La marque au lion poursuivra néanmoins ses efforts dans le diesel par le truchement de son entité consacrée au thermique, Horse. De son côté, Volkswagen propose encore neuf modèles de voitures particulières en diesel.

Voiture électrique Qui va gagner la bataille de la recharge ?

Capital - 28 mars 2024

La recharge électrique ne manque pas de protagonistes, entre énergéticiens, constructeurs automobiles et sociétés constituées pour s'emparer du marché, « *nous sommes en pleine ruée vers l'Ouest* », résume D. LIAUTAUD, directeur général France d'Engie Vianeo. Si les voitures électriques représentent moins de 3 % du parc automobile français, c'est dès aujourd'hui que la bataille de la recharge se joue, car les contrats de concessions à implanter aux abords des autoroutes et des centres commerciaux se signent souvent pour une durée de 15 ans. Le choix des meilleurs emplacements relève d'une fine analyse parce que la mobilité électrique éclate le modèle de la station-service. « *Pendant trois ans, nous avons bâti un modèle de prévision de trafic et d'analyse comportementale pour identifier les sites avec le plus de potentiel et anticiper les usages de demain* », explique I. LEAHU-ALUAS, patron de Driveco, un opérateur qui revendique 6 000 points de charge. Si 90 % des recharges

se font à domicile ou au travail, cette part va « *progressivement diminuer au profit des bornes ouvertes au public* », anticipe B. DE TONQUEDEC, responsable du réseau français chez Ionity. Le gouvernement accompagne le mouvement et vise 400 000 prises d'ici à 2030, afin de rassurer les automobilistes. Pour le moment, le marché des bornes est une jungle tarifaire où les points de recharge sont beaucoup à ne pas avoir de lecteur de cartes bancaires. Il faut payer via une application pour des bornes qui n'affichent pas toujours leurs prix en direct. Une situation que dénonce l'UFC-Que choisir : « *les opérateurs semblent profiter de l'absence d'affichage des prix et de la nécessité de recourir à une carte de recharge pour appliquer des marges injustifiées* ». Le député J-L. BRICOUT a présenté une proposition de loi pour améliorer la transparence des prix. Il milite également pour la création d'un site public agrégeant les tarifs des stations. En attendant, les automobilistes se tournent vers des comparateurs en ligne pour constater que les écarts de tarification vont de 19,95 euros à 41,19 euros en fonction des opérateurs. Certains n'hésitent pas à casser les prix, comme Izivia qui propose un tarif *happy hour* de 0,30 euro par kilowattheure. Les professionnels du secteur avertissent cependant que les tarifs vont probablement augmenter et tombent aussi d'accord pour dire que le secteur va se consolider à brève échéance. « *On saura alors qui a choisi les meilleurs emplacements, maîtrise son approvisionnement en énergie, et sait fidéliser les clients* », indique D. LIAUTAUD. Les gros énergéticiens déjà bien installés se sentent confiants, mais des concurrents ont de sérieux arguments. ATLANTE par exemple, travaille sur des solutions d'ombrières photovoltaïques et de stockage stationnaire, afin d'obtenir l'indépendance énergétique.

Hyundai casse sa tirelire pour rattraper son retard dans la voiture électrique

La Tribune - 28 mars 2024

Hyundai annonce un plan d'investissement de 50 milliards de dollars en Corée du Sud d'ici à 2026, principalement destiné au développement et à la production de véhicules électriques. Le groupe affirme vouloir « *sécuriser les futurs moteurs de croissance dans un environnement commercial incertain grâce à une politique d'évolution et d'innovation constantes* ». À cet effet, il va créer 80 000 emplois en Corée du Sud et construire trois usines de véhicules électriques. Sa production annuelle devrait atteindre 1,51 million d'unités d'ici à 2030. Hyundai, avec sa filiale Kia, est le 3^e constructeur mondial en termes de ventes, mais le groupe a pris du retard dans l'électrique, que domine le chinois BYD. L'objectif du coréen est de monter sur le podium des trois plus gros constructeurs de véhicules électrique mondiaux. Il s'était fixé l'année dernière l'objectif d'augmenter sa production annuelle dans ce secteur à plus de 3,6 millions d'unités d'ici à 2030. Sa stratégie inclut des investissements dans les infrastructures, les logiciels, la technologie des batteries et la conduite autonome. En février, il a prévu un investissement de plus d'1,1 milliard de dollars au Brésil d'ici à 2032, dans la technologie et notamment dans les moteurs hybrides, électriques et à hydrogène vert. Un site de production de véhicules électriques de haute technologie a par ailleurs été inauguré en novembre dernier à Singapour, qui constituera, selon le groupe, un pilier de sa stratégie dans ce domaine au cours des prochaines décennies et pourra produire 30 000 véhicules par an. Un rapport de Greenpeace a mis en lumière les dégâts causés par la production de véhicules utilitaires sport et de SUV thermiques de Hyundai. Le constructeur a répliqué en déclarant développer sa flotte de « *véhicules SUV entièrement électriques* ».

Voitures électriques : le chinois BYD a réalisé un bénéfice record en 2023

AFP - 26 mars 2024

Le constructeur chinois BYD a fait état mardi d'un bénéfice record de 30,04 milliards de yuans (3,83 milliards d'euros) en 2023. Ce résultat est conforme aux prévisions annoncées en janvier par BYD et il s'agit d'une hausse de 80,7 % sur un an. Le chiffre d'affaires est aussi en hausse de 42 % pour 76,8

milliards d'euros. Pour T. LE, du cabinet Sino Auto Insights, « *le plus gros avantage de BYD par rapport à ses concurrents, c'est de produire en très grande quantité* ». Ce qui permet au constructeur de « *réaliser des économies d'échelle* », de maîtriser ses coûts et ainsi fixer des « *prix agressifs* » indique à l'AFP l'analyste. BYD a vendu l'an dernier plus de 3 millions de véhicules et est devenu le premier constructeur au monde à franchir le cap des 5 millions de véhicules hybrides et électriques cumulés produits. Les batteries sont le cœur de métier de la marque, ce qui lui donne un avantage par rapport à ses concurrents qu'elle fournit également.

Voitures électriques : la plus grande ressource de lithium n'est pas là où vous pensez

Autoplus.fr - 26 mars 2024

Le succès de la voiture électrique pose le problème de la demande croissante en lithium, alors que les conditions d'extraction de ce matériau sont peu éthiques et polluantes. C'est la raison pour laquelle le recyclage des batteries est une solution viable. Une jeune start-up française, VoltR ambitionne le recyclage des milliards de batteries que nous utilisons tous les jours dans nos smartphones, trottinettes électriques, vélos et voitures. Pour les valoriser, l'entreprise propose, plutôt que de les recycler, de les reconditionner pour les remettre sur le marché. Nombre de ces batteries, en effet, sont en bon état et peuvent être réutilisées dans des appareils moins exigeants en performance. D'abord spécialisée dans le reconditionnement informatique, VoltR a rapidement pris conscience de cette possibilité de réemploi, qu'elle a décidé d'exploiter pleinement. Les batteries sont d'abord démantelées pour dissocier les composants et cellules électriques. Ces cellules sont ensuite analysées grâce à l'intelligence artificielle, puis réintégrées dans de nouveaux packs de batteries. Les batteries sont collectées auprès des industriels et soumises à un diagnostic rigoureux. Cette approche permet de diminuer le gaspillage et contribue à la réduction des émissions de CO2 en lien avec la fabrication de batteries neuves.

La voiture électrique de Xiaomi coûte nettement moins cher qu'une Tesla Model S

Autoplus.fr - 26 mars 2024

Le chinois Xiaomi vient de dévoiler le prix de sa nouvelle berline, la SU7, qui sera disponible à partir de 500 000 yuans, l'équivalent de 64 000 euros. Son PDG L. JUN affirme que ce sera « *la voiture la plus belle, la plus intelligente et la plus facile à conduire* ». L'entreprise souhaite en effet mettre à profit ses compétences technologiques et informatiques pour offrir une voiture orientée tech' et dont la conduite autonome et l'intelligence artificielle la distingueront de la concurrence. Xiaomi a pour objectif de devenir l'un des cinq premiers constructeurs automobiles mondiaux dans les 15 à 20 ans au maximum. L'entreprise dispose déjà de 59 concessions dans 29 villes chinoises, qui enregistreront les commandes de SU7 à partir du 28 mars. La Tesla Model S, sa principale concurrente, est vendue à partir de 696 900 yuans, 89 000 euros, pour une autonomie de 715 km selon le cycle chinois CLTC. Ses technologies sont globalement moins avancées que celles de la SU7, en raison de son âge, plus de 10 ans, et malgré plusieurs mises à jour. Les dimensions de la SU7 équivalent celles des meilleures berlines européennes, à mi-chemin entre les Mercedes EQE et EQS ou encore la Tesla Model S. Sa plateforme Modena, conçue par Xiaomi peut recevoir une batterie jusqu'à 150 kWh, pour une autonomie pouvant atteindre 1 260 km selon le cycle chinois CLTC. Sous le cycle WLTP, l'autonomie avoisinerait 1 100 km. Mais cette version ultime n'a pas encore été présentée. Dans sa version actuelle, deux capacités de batteries sont disponibles. À savoir 73,6 et 101 kWh, offrant respectivement une autonomie allant de 668 à 800 km selon le cycle chinois CLTC. La voiture est dotée d'une architecture 800 volts, permettant à la berline de regagner 220 km en 5 minutes et 510 km en 15 minutes. Elle propose deux motorisations, HyperEngine V6, 299 chevaux et 400 Nm de couple, et

V6s et HyperEngine V8, 578 chevaux avec un couple maximal de 635 Nm. Elle accélère de 0 à 100 km/h en seulement 2,78 secondes. La SU7 n'est pour l'instant pas prévue pour le marché européen.

Renault veut s'inspirer des kei cars japonaises pour contrer les voitures électriques chinoises

La Tribune - 26 mars 2024

L. DE MEO a cité plusieurs fois les kei cars japonaises dans une lettre envoyée aux industriels de l'automobile européens, en parlant comme d'une solution. Il avait déjà déclaré que c'était un modèle à suivre pour proposer des voitures électriques peu chères. Il s'agit de voitures légères qui doivent impérativement avoir une longueur inférieure à 3,40 mètres et une largeur inférieure à 1,48 mètre, à mi-chemin entre une Citroën Ami et une Fiat 500. Au Japon, ces modèles devaient répondre aux besoins de mobilités des habitants avec une taxe réduite à l'acquisition, des assurances moins chères et des avantages aux péages et au stationnement. Elles représentent aujourd'hui 35 % du marché japonais et les modèles électriques remportent un franc succès. Elles sont proposées autour de 15 000 euros et embarquent des batteries de 20 kWh pour une autonomie de 180 kilomètres, ce qui apparaît comme une solution idéale pour démocratiser l'électrique selon L. DE MEO. Pour suivre ce modèle en Europe, il faudrait importer ou fabriquer ce type de véhicules. La première option paraît compliquée, car les réglementations de sécurité ne sont pas les mêmes au Japon et les enrichir d'éléments plus lourds ferait augmenter les prix. L'autre solution serait donc d'inventer un modèle européen, mais deux conditions doivent être réunies selon M. LE MOUËLLIC, directeur associé au BCG et expert automobile : « *d'une part, ces modèles doivent pouvoir accéder aux agglomérations, sinon cela n'aurait pas de sens ; d'autre part, les règles de sécurité doivent être modifiées, notamment en matière de design. En effet, la sécurité n'est pas assurée de la même manière en ville ou sur une autoroute à 130km/h* ». Se pose également la question de la mise en circulation de ces modèles plus légers. La Citroën Ami, par exemple, ne peut pas emprunter les voies rapides comme les autoroutes ou les périphériques urbains. En effet, cette voiture ne contient ni Airbag ni l'antiblocage de roues (ABS) et reste bridée à 45 km/h. Difficile d'envisager l'accès aux autoroutes pour les kei cars, mais les voies rapides urbaines seraient accessibles.

Les batteries sodium-ion sont-elles le secret des voitures électriques moins chères ?

autoplus.fr - 25 mars 2024

Le remplacement des batteries au lithium-ion par des batteries sodium-ion pourrait permettre de réduire le prix des voitures électriques. En janvier, le chinois JAC a révélé qu'il projetait de doter sa voiture électrique Yiwei d'une batterie sodium-ion innovante, construite par Hina Battery. De même, JMEV, fruit d'un partenariat entre Renault et Jiangling, a annoncé vouloir utiliser une batterie sodium-ion, cette fois conçue par Farasis Energy. Les inconvénients de cette technologie sont : une plus faible densité énergétique, de sorte que le poids du véhicule pourrait s'en voir augmenter. Mais ses avantages sont : une plus grande sécurité face aux risques d'incendie et d'explosion des batteries lithium-ion ; un impact écologique plus faible car le sodium est moins rare que le lithium ou le cobalt ; de l'électrolyte produite plus aisément ; des récupérateurs d'électrodes constitués d'aluminium plutôt que de cuivre, ce qui permet de faire des économies et de réduire encore l'impact écologique ; un fonctionnement plus efficace par temps froid. Pour finir, elles coûtent 30 % moins chères que les batteries lithium-ion.

Le crash de la voiture électrique sur le mur de la pensée magique

Europe 1 - 25 mars 2024

Dans le cadre de sa chronique sur Europe 1, E. DUCROS revient sur l'audition de J-D. SÉNARD, président du conseil d'administration de Renault, par la Commission des affaires économiques du Sénat. Il y a déploré le fait qu'aucune étude d'impact sérieuse n'ait été réalisée au niveau européen avant d'interdire la vente de voitures thermiques en 2035. D'autres constructeurs s'inquiètent de la faisabilité de cette mesure et la chroniqueuse se demande pourquoi l'UE n'a pas fait ces études d'impact. « *La première raison, c'est qu'elle a la fâcheuse habitude de penser qu'elle peut fixer un objectif sur un coin de table, et que ça suffit à faire une politique publique. Sans jamais se demander ni comment ni avec quels effets* » explique-t-elle. Elle suggère également que les réponses d'une étude d'impact l'obligeraient à confronter « *la pensée magique à la réalité* ». À commencer par le « *dogme vert de la croissance* » qui se confronte à la réalité du fait qu'il « *faut construire des usines de pièces, de batteries. Or, il est devenu quasiment impossible d'en implanter en France, dans toute une partie de l'Europe* ». Il est aussi nécessaire d'avoir des métaux rares, que nous devons importer, et donc signer des accords de libre-échange. Elle dénonce une Europe qui « *a plutôt consisté à exporter loin, très loin, les nuisances environnementales pour avoir l'impression que nous vivons dans un paradis vert, ça ne colle pas avec le narratif* ». Enfin, nous avons besoin de produire plus d'électricité pour l'alimentation de ces voitures, ce qui suppose du nucléaire, « *donc, on a laissé pourrir le sujet, par simple peur d'affronter les chiffres et les faits* » conclut la chroniqueuse.

Voiture électrique : quelle est sa durée de vie ?

Autojournal.fr - 21 mars 2024

L'achat d'une voiture électrique soulève des questions sur sa durée de vie, selon un article paru dans *Auto Journal*. La batterie est un élément clé influençant cette durabilité, avec une moyenne de 1 000 à 1 500 cycles de recharge sur 10 à 15 ans, correspondant à environ 20 000 km par an. Des facteurs comme les conditions d'utilisation, thermiques, la conduite et le vieillissement affectent également la batterie. Après 10 à 15 ans, la capacité de la batterie diminue progressivement, réduisant l'autonomie. La garantie du constructeur peut couvrir jusqu'à 8 ans ou 160 000 km. En revanche, le moteur électrique est plus durable, pouvant fonctionner au moins 50 ans avec une utilisation régulière. Des pratiques telles que l'éco-conduite, les freinages en douceur et une recharge lente favorisent la longévité de la batterie et des composants électriques. Il est conseillé d'éviter de laisser la voiture à l'arrêt trop longtemps pour préserver la batterie. Ces gestes permettent d'augmenter la durée d'utilisation de la voiture tout en réduisant l'impact environnemental.

Voitures électriques : bientôt un chargeur sans fil incorporé dans la place de parking ?

Francetvinfo - 21 mars 2024

Bientôt, les voitures électriques pourront être rechargées sans câble grâce à une technologie de recharge sans fil similaire à celle des téléphones portables. Cette méthode de recharge existait déjà, mais était trop lente, nécessitant des heures pour recharger complètement. Des chercheurs de l'ORNL ont récemment présenté une charge sans fil pour voitures avec une puissance de 100 kW, permettant de recharger une batterie à 50 % en environ 15 minutes. Cette technologie, déjà utilisée dans d'autres appareils comme les brosses à dents électriques, est sécurisée et bien maîtrisée. Le laboratoire a atteint une efficacité de 96 %, équivalente aux meilleurs câbles actuels, rendant la recharge sans fil une alternative viable pour les véhicules électriques. Pour profiter de cette innovation, il faudra probablement opter pour les prochaines générations de voitures ou installer un adaptateur. Tesla, qui

travaille activement sur la charge sans fil depuis l'acquisition d'une entreprise spécialisée, pourrait être le premier à proposer des voitures et des bornes de recharge sans fil grâce à son réseau de chargeurs déjà en place.

Société, Usages & Consommation

Voitures électriques : le manque d'intérêt est-il l'unique inquiétude des marques ?

auto-journal.fr - 26 mars 2024

L'actuelle tendance à la baisse des ventes sur le marché de l'électrique inquiète les constructeurs. Le Collectif Mobilité interprète le manque d'engouement comme une peur de la voiture électrique en raison d'un manque d'information. Une étude menée en région parisienne sur 2 800 habitants par le Collectif montre que les Franciliens préfèrent l'hybride rechargeable. Une autre étude affirme que la moitié des propriétaires d'une voiture électrique sont insatisfaits de leur achat. Pour les constructeurs, le manque d'infrastructures (bornes de recharge) dans le pays fait aussi partie des obstacles à l'achat d'une électrique. Mais d'après la Bundesnetzagentur, l'agence allemande s'occupant du réseau, ce serait justement aux constructeurs et non aux États d'améliorer le maillage des bornes. Ainsi, le réseau IONITY, cofinancé par BMW, Mercedes-Benz, Ford, Audi, Porsche, Hyundai et Kia, propose en Europe des stations ouvertes à toutes les marques et dotées d'une puissance de recharge de 350 kW maximum. L'année dernière, Ionity possédait 128 stations de recharge. La société compte atteindre les 1 000 d'ici à 2025 dans toute l'Europe.

Voitures électriques chinoises : pourquoi certains propriétaires déchantent-ils ?

Autojournal.fr - 25 mars 2024

Le prix n'est le seul facteur en jeu dans la décision d'achat d'un véhicule : le consommateur considère aussi son besoin, le prestige ou l'identification de la marque. Mais le prix est décisif dans le cas où le budget est réduit, c'est ce qui explique que de nombreux consommateurs ont été séduits par des véhicules électriques chinois. Leurs constructeurs, en effet, basent leur stratégie de vente sur le prix pour attirer les utilisateurs pour lesquels le prix l'emporte sur la qualité. C'est ainsi que de nombreux acheteurs de MG regrettent leur achat. Parier sur le prix revient à s'exposer à de graves problèmes, comme l'ont souligné des médias britanniques selon lesquels les propriétaires de BYD, GWM et MG ont le plus grand mal à faire assurer leurs voitures. Pour ces modèles, en général en dessous de 35 000 euros, les primes d'assurance s'envolent. De surcroît, lorsqu'elles sont accidentées, les réparations sont compliquées en raison d'un manque de pièces détachées. Les constructeurs chinois, en effet, méconnaissent le marché de la réparation, qui n'est donc pas approvisionné correctement. En outre, les réparateurs manquent d'information sur la manière de réparer ces véhicules.

Comment entretenir correctement sa batterie de voiture ?

tf1.fr - 23 mars 2024

En moyenne, une batterie de voiture dure quatre à cinq ans, sauf en cas de sursollicitation, c'est-à-dire si les démarrages sont trop fréquents ou les arrêts trop courts, ou en cas de températures extrêmes. Les méthodes pour l'entretenir diffèrent en fonction du type de batterie. Si l'on possède une batterie d'ancienne génération, on peut vérifier le niveau d'électrolyte, à savoir le liquide

conducteur électrique qui se trouve à l'intérieur, et le compléter en cas de besoin. En revanche, une batterie sans entretien, nécessitera de vérifier le serrage et de nettoyer les bornes, grâce à du papier de verre par exemple. Pour surveiller le niveau de charge de sa batterie, il faut régler son multimètre en mode « voltmètre », positionner le câble rouge sur la borne positive de la batterie et le noir sur la borne négative. Le bon niveau est celui qui est situé entre 12,5 et 12,7 volts. Sinon, c'est que la batterie doit être rechargée, voire changée si le niveau descend en dessous de 11 volts. Par ailleurs, il suffit d'une demi-heure pour recharger une batterie en roulant. Dans le cas contraire, c'est que la batterie dysfonctionne.

Voitures électriques : quels sont les modèles les moins vendus en 2023 ?

Autojournal.fr - 22 mars 2024

La voiture électrique n'est plus un phénomène marginal en France où elle a conquis 300 000 acheteurs en 2023, un chiffre en hausse de près de 47 % par rapport à 2022. C'est désormais le troisième type de motorisation le plus populaire du pays. Sa part de marché est de 20,6 %. Si certains modèles comme les Tesla Model Y ou Model 3, les Dacia Spring ou les MG4 triomphent, d'autres ont connu des échecs cuisants. La Rolls Royce Spectre n'a trouvé qu'un acquéreur, en raison de la stratégie de distribution limitée de la marque sur le marché français. Mobilize n'a vendu que 4 exemplaires de sa Limo en 2023, importée de Chine. Une performance particulièrement décevante, qui a conduit la filiale dédiée aux nouvelles mobilités du groupe Renault à la retirer du marché. Dès son lancement son positionnement tarifaire était peu adapté à la clientèle visée, les chauffeurs de VTC. Mais d'autres modèles ont également enregistré des ventes modestes, comme des dérivés d'utilitaires de Stellantis : le Fiat Ulysse, mais également ses clones Citroën Spacetourer, Toyota Proace et Peugeot Traveller. Ils souffrent de leur prix élevé et d'une autonomie limitée. Par ailleurs, l'électrification pâtit aussi du facteur accidentogène et des problèmes de recharge de ces véhicules. Le Nissan Townstar a pour sa part souffert d'un lancement tardif, il faudra attendre les chiffres 2024 pour mesurer son éventuel succès, tout comme les Subaru Solterra, VinFast VF8, Fisker Ocean et BYD Seal. On notera enfin que la Honda électrique, qui n'a vendu que 85 unités et le SUV Mercedes EQC, 114 immatriculations, doivent leur échec à un rapport prix-autonomie défavorable.

La croissance des ventes des voitures électriques a ralenti en février en Europe

AFP - 21 mars 2024

La croissance des ventes de voitures électriques en Europe a ralenti en février 2024 selon l'ACEA. Les immatriculations ont augmenté de 9 % par rapport à l'année précédente, atteignant 106 187 unités, mais la part de marché des voitures électriques est restée stable à 12 % en février, contre 14,6 % en 2023. En Allemagne, principal marché européen, les ventes ont chuté de 15,4 % après la suppression des aides à l'achat fin 2023. En revanche, les ventes ont progressé en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Les voitures hybrides ont connu une forte croissance avec 255 511 unités vendues (+24,7 %), représentant désormais 28,9 % du marché. Les voitures à essence restent majoritaires avec 35,5 % de parts de marché. Les constructeurs se concentrent sur les hybrides et électriques en vue de l'interdiction des moteurs thermiques en Europe en 2035. Les ventes de voitures diesel continuent de baisser malgré un léger rebond en Allemagne. Le marché des voitures neuves a progressé dans plusieurs pays européens. Stellantis et Volkswagen ont vu leurs parts de marché augmenter, tandis que Renault a vu la sienne reculer. Toyota affiche une progression significative et se positionne à égalité avec Hyundai-Kia en parts de marché.

Voitures électriques : les États-Unis loin derrière la Chine et l'Europe

La Tribune - 22 mars 2024

Les États-Unis sont en retard par rapport à la Chine et l'Europe en termes de ventes de voitures électriques, ne représentant que 12 % du marché mondial. Malgré des incitations fiscales telles que le crédit d'impôt de 7 500 euros pour l'achat d'une voiture électrique fabriquée localement, la demande reste faible. La culture automobile américaine, axée sur les gros véhicules et le faible coût du pétrole, entrave la transition vers l'électrique. Les SUV et les pick-up restent populaires aux États-Unis, représentant une part importante des ventes, mais leur poids et leur taille posent des défis pour l'électrification en raison de leurs besoins énergétiques plus élevés. Le prix élevé des voitures électriques, dû notamment aux batteries coûteuses, limite également leur adoption. Tesla se démarque comme le principal acteur du marché américain grâce à ses baisses de prix agressives. Les infrastructures de recharge électrique aux États-Unis sont en nombre limité par rapport à la Chine et à l'Europe, malgré des investissements gouvernementaux. Pour stimuler les ventes et atteindre l'objectif de 50 % de voitures zéro émission d'ici à 2030, le gouvernement américain durcit les normes d'émissions pour encourager l'électrification. Diverses réactions, y compris des critiques et des menaces de poursuites judiciaires, émergent face à ces mesures. Des ajustements tels que l'allègement des véhicules ou l'introduction de nouveaux filtres à particules sont envisagés pour répondre à ces défis.

Juridique & Réglementation

Le Parlement adopte le réemploi de voitures vouées à la casse pour les plus modestes

AFP - 28 mars 2024

Cette semaine, le Parlement a adopté un texte de loi autorisant la récupération de voitures peu polluantes, vouées à la casse dans le cadre de la prime à la conversion, pour les louer à moindre coût. « *Le modèle économique des garages solidaires a été largement fragilisé par la mise en place de la prime à la conversion* », souligne la rapporteure du texte, l'écologiste M. POCHON, pointant l'envoi « *chaque année à la casse de milliers de véhicules, parfois peu polluants, parfois sans beaucoup de kilométrage et utilisables* ». Pour elle, c'est une « *mesure d'intérêt général* » donne la possibilité de réutiliser ces véhicules constituant « *le gros des dons aux garages solidaires qui garantissaient la mobilité à ceux qui, sinon, y renoncent* ». La proposition de loi a été soutenue par le ministre délégué aux Transports P. VERGRIETE. Elle permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de réhabiliter les véhicules éligibles à la prime à la conversion, à destination des personnes « *socialement défavorisées* ». Sont concernées les voitures essence classées « Crit'Air 3 » ou mieux classées.

« Je pense que l'Europe doit aller plein pot sur la voiture électrique » : le patron de Forvia défend la vision de l'Europe

bfmtv.com - 25 mars 2024

Le directeur général de l'équipementier automobile Forvia, P. KOLLER, rappelle tout d'abord que l'Union européenne s'est donnée l'objectif de la fin des voitures neuves à moteur thermique en 2035. Pour ce faire, elle a fait prendre à son industrie un important virage qu'il serait malaisé d'interrompre. « *Je pense que l'Europe, maintenant que la décision est prise, doit aller plein pot sur la voiture électrique* », a-t-il déclaré sur BFM TV, avant de préciser : « *Si on devait découvrir en 2032 ou 2033 qu'on n'y arrivera pas, ce n'est pas grave, on retardera de quelques années. Mais ce qu'il nous faut, c'est atteindre une masse critique [de véhicules] suffisante pour pouvoir offrir aux consommateurs des*

solutions compétitives ». P. KOLLER appelle donc la Commission européenne et les États à garde le cap.

Fin des voitures thermiques en 2035 : le représentant d'un grand constructeur fustige la décision de l'UE

auto-moto.com - 25 mars 2024

Lors de son audition par le Sénat, J-D. SÉNARD, président du conseil d'administration de Renault, a déploré l'absence d'étude d'impact concernant l'interdiction des ventes de voitures thermiques d'ici à 2035. Selon lui, *« tout le monde a découvert ou a fait mine de découvrir que nous avions un énorme sujet autour de la question des ressources nécessaires pour alimenter les usines de batteries que nous sommes en train de mettre en place en France »*. Il a pointé la faute sur le manque *« d'accès significatif aux mines dans le monde qui produisent des métaux nécessaires à la fabrication de batteries »* et évoqué *« des défis majeurs qui n'avaient pas été anticipés »* pour l'industrie automobile. Elle se retrouve donc au pied du mur et face à une concurrence chinoise préparée. *« La Chine, depuis 25 ans, a mis en place une stratégie directive, mettant la main sur une quantité significative d'exploitations minières dans le monde, en Afrique et ailleurs. Elle domine entre 60 et 70 % de l'accès aux mines nécessaires aux métaux pour la production d'énergie électrique. Et domine entre 70 et 75 % de l'industrie de la transformation de ces métaux »*, a expliqué J-D. SÉNARD.