

Revue de presse - synthèse

Période : du 12 au 18 janvier 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 Actu.

Fréquence : Hebdomadaire.

Technologie, Energies & Connectivité

L'évitement d'urgence : un système qui reprend le volant de votre voiture et évite les obstacles

FranceTvInfo - 17 janv. 2024

L'assistance au freinage d'urgence est un système obligatoire pour l'homologation depuis juillet 2022 et pour la nouvelle immatriculation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers à partir de juillet 2024. Pour aller plus loin encore, l'équipementier Luminar planche sur un système d'évitement, qui reprend le volant en cas d'urgence et qui fait lui-même les manœuvres. Même si le conducteur tente de contourner l'obstacle, c'est la machine qui aura la priorité. Elle aura à sa disposition des radars qui lui permettront de réaliser des calculs sur la distance au millimètre près. Pour que cette technologie soit viable, il faut encore que la machine ne fasse pas de coup de volant au moindre sac poubelle qui vole sur la chaussée... Aucun constructeur n'a encore prévu d'intégrer le dispositif.

Tesla relance la guerre des prix avec son Model Y

Auto-Moto.com - 17 janv. 2024

Afin de gonfler son volume de ventes, Tesla a régulièrement revu à la baisse les prix de ses véhicules. De même MG est revenu sur le marché européen avec une politique tarifaire très agressive. Les constructeurs traditionnels ont été obligés de s'aligner, mais Tesla revient à la charge. Cette guerre des prix tourne à la faveur des consommateurs, qui s'en réjouissent en période d'inflation. La Model Y premier prix de Tesla, dans sa version Propulsion, s'affiche désormais à 42 990 euros, contre 45 990 auparavant. C'est le seul modèle de ce constructeur à bénéficier du bonus écologique en 2024, car il est produit en Allemagne, et l'économie sera de 5 000 à 7 000 euros selon les revenus de l'acheteur. Mais Tesla rend également un peu plus accessibles ses versions haut de gamme, non éligibles au

bonus. Ses modèles Grande Autonomie et Performance passent respectivement de 52 990 à 49 990 € et de 59 990 à 55 990 €. Le prix du Renault Scenic, 39 990 € avec un moteur de 170 cv associé à une batterie de 60 kWh, est peut-être ce qui a poussé Tesla à revoir ses prix. Le Model Y est plus puissant, environ 275 chevaux, mais son autonomie n'est que très peu supérieure à celle du Renault : 455 km contre 430 km.

Voitures électriques, les leçons de l'expérience norvégienne

La Croix - 17 janv. 2024

Stavanger est la capitale norvégienne de l'extraction pétrolière et gazière. Paradoxalement, on y voit des voitures électriques partout. En Norvège, la commercialisation de véhicules essence et diesel neufs sera interdite dès le 1er janvier 2025, ce qui nécessitera toutefois d'accélérer la transition. En effet, en 2023, les ventes de véhicules électriques neufs n'y ont progressé que de 3 points, pour atteindre 82 %, ce qui est en tout état de cause nettement supérieur aux 26 % de voitures électriques ou hybrides atteints par la France fin 2023. En Norvège, des citoyens comme Harald Nils Rostvik se sont mobilisés dès les années 90 pour faire de leur pays un pionnier en la matière. Il a importé une Fiat 127 « rétrofitée », en partageant les coûts avec l'ONG environnementale Bellona et a convié les journalistes, faisant des tours du périphérique d'Oslo en compagnie du chanteur star Morten Harket, mais sans s'acquitter du péage. Le fisc a saisi le véhicule et l'a mis en vente aux enchères. Il a été racheté par un sympathisant qui l'a rendu à ses propriétaires, qui ont ainsi repris leurs tours de périphérique. « *L'opération s'est renouvelée quatorze fois ; jusqu'à ce que les autorités s'avouent vaincues et accèdent à nos revendications* », se souvient Harald Nils Rostvik. Des mesures incitatives ont ensuite été adoptées : franchise de taxe d'importation, d'immatriculation et de TVA (à 25 %) pour les voitures électriques, la recharge et le stationnement gratuits dans les villes ou encore la possibilité donnée à leurs conducteurs de circuler sur les voies de bus... Certaines d'entre elles sont toujours en vigueur ou ont évolué. Christina Bu, secrétaire générale de l'Association norvégienne pour les véhicules électriques. « *En 2022, le montant moyen des taxes à l'achat d'un véhicule thermique neuf était de l'équivalent de 10 000 €. Des taxes en fonction du poids et des émissions et qui, dans certains cas, pouvaient atteindre les 70 000 €* », résume Christina Bu, secrétaire générale de l'Association norvégienne pour les véhicules électriques. « *Il nous faut penser un avenir en dehors du pétrole* », plaide Trygve Meyer, à la tête du réseau des villes innovantes au sein de l'ONG Nordic Edge, conscient que l'industrie pétrolière, comme la pêche ou la conserverie, pourrait s'effondrer à l'avenir. « *La seule stratégie qui vaille, soutient-il, consiste à profiter de la manne pétrolière et gazière et des compétences très poussées de nos ingénieurs pour inventer dès aujourd'hui un futur plus vert* ». Il convient selon lui de s'appuyer sur le fonds souverain de la Norvège, doté d'une capitalisation record d'environ 1 200 milliards de dollars (1 098 milliards d'euros) et sur lequel l'Etat verse la manne liée à l'exploitation du gaz et du pétrole. Cette industrie gazière et pétrolière est quasi exclusivement tournée vers l'exportation, la Norvège disposant d'une énergie décarbonée fournie par l'éolien, le solaire et, pour plus de 90 % par hydraulique, facilitant du même coup la transition du pays vers une mobilité électrique. La Norvège a échoué dans ses tentatives de produire ses propres voitures électriques, mais s'est depuis spécialisée dans le domaine de la microélectronique. Elle produit et exporte notamment les bornes de recharge du producteur norvégien Zaptec, dotées de composants produits localement. « *La Norvège est un laboratoire*, commente Vianney Devienne, directeur général de Zaptec France. *Ce qui s'y passe aujourd'hui se passera demain en France* ».

HYUNDAI, DES VOITURES 100% FAIT MAISON

L'Usine Nouvelle - 12 janv. 2024

C'est à Nošovice en République tchèque que se trouve le site industriel de Hyundai qui regroupe une usine et sa myriade de sous-traitants filialisés, dont Hyundai Mobis et Hyundai Transys. Chez le conglomérat sud-coréen, l'intégration verticale est poussée au maximum avec des presses d'emboutissage Hyundai Rotem, des robots Hyundai Robotics ou encore des trains logistiques Hyundai Glovis. C'est également le seul constructeur automobile à produire son propre acier. La marque fabrique tout, sauf les vitres, les pneus et les batteries électriques. Cette concentration d'activités s'explique par son origine d'après-guerre et l'impulsion de l'État de reconstruire le pays. Chez Hyundai, tout commence par un train de marchandises chargé de rouleaux d'aciers fabriqués par Hyundai Steel. Une fois déroulés, découpés et emboutis, ils forment des portes, des capots et des hayons qui seront soudés par des automates pour former un châssis complet. Le temps de cycle est d'environ une minute par station. Enfin, les carcasses arrivent sur les lignes d'assemblage où se mêlent modèles thermiques, hybrides, électriques et 3 000 employés. Un séquençage est nécessaire entre les types de motorisation pour assurer un rythme de production optimal et au total, c'est 66 heures de travail qui sont nécessaires pour faire naître un véhicule. Dans cette usine, 350 000 voitures sont produites chaque année, dont 12 % d'électriques. Le constructeur prévoit la commercialisation de 11 nouveaux véhicules électriques d'ici à la fin de la décennie et son usine évolue afin de s'y adapter. Le constructeur est réputé pour sa capacité à adapter ses stratégies dans les marchés où il intervient et il a mieux traversé la crise Covid que ses concurrents en Europe. La marque s'est adjugée 4,1 % du marché en Europe et a enregistré 36 572 ventes en France entre janvier et septembre 2023.

Voitures électriques : Electra lève la somme record de 304 millions d'euros pour multiplier ses bornes de recharge en Europe

La Tribune - 16 janv. 2024

Dans le secteur de la borne électrique à charge rapide (supérieure à 150 kW), après la startup Driveco qui avait levé 250 millions d'euros au printemps dernier, la startup Electra annonce avoir réuni 304 millions d'euros, intégralement en capital et grâce au fonds de pension néerlandais PGGM. Ses investisseurs historiques sont Eurazeo, Rive Private Investment, SNCF et Serena, mais aussi sur la Bpifrance. En tout, la société a collecté 600 millions d'euros en trois ans. Cette nouvelle enveloppe servira à déployer 2 200 stations équivalant à 15 000 places de recharge, dans huit pays européens (la France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, l'Italie, la Suisse, l'Autriche et l'Espagne) d'ici 2030. « *L'entreprise sera rentable dès 2026. Il faut savoir par ailleurs que certains de nos points de charge sont déjà rentables aujourd'hui, notamment car très bien placés géographiquement* », déclare Julien Belliato, cofondateur et directeur général adjoint chez Electra. L'offre proposée par la startup consiste aussi en une application mobile qui permet aux conducteurs de réserver à l'avance leur borne et de connaître notamment l'évolution de la recharge, son prix, etc. « *Ce sont les meilleurs pour faire face aux challenges de supervision de bornes électriques grâce à leur double approche sur l'infrastructure et la technologie. Je ne connais aucun autre acteur qui combine aussi bien ces deux critères* », affirme Olivier Challe, directeur de la stratégie électrification chez la société Indigo, qui lancera son premier hub de recharge souterrain intra-Paris avec Electra. L'entreprise se concentre pour l'instant sur l'installation de bornes dans les infrastructures publiques comme les parkings de supermarchés, les restaurants, les hôtels ou les parkings publics. La startup estime dans un communiqué qu'« *il est impératif que l'infrastructure de recharge se développe rapidement pour accompagner cet essor alors que près de 30 millions de véhicules électriques circuleront sur les routes européennes d'ici à 2030* ».

La voiture autonome ne fait plus rêver au CES de Las Vegas

Le Figaro - 15 janv. 2024

Au CES de Las Vegas, les voitures autonomes sont sorties du salon pour se glisser dans la circulation. Les sociétés de TVC, Lyft et Uber, ont mis en circulation des Ioniq 5, la voiture de Hyundai qui embarque une autonomie de niveau 4. Malgré tout, après des accidents à répétition, le secteur appuie sur la pédale de frein concernant cette technologie. General Motors a mis sur pause Cruise après la décision d'interdire ses robots-taxis par la ville de San Francisco. Le français Valeo y croit encore et le directeur général du groupe, Christophe Périllat, explique : « *Il va y avoir une accélération dans le domaine des aides à la conduite (Adas). Nous prévoyons qu'en 2030, 90 % des véhicules vendus seront équipés d'Adas, dont 50 % auront une autonomie de niveau 2 ou 2,5. Nous estimons qu'à cette échéance, 3 millions de voitures dans le monde, soit 3 % du marché, auront une autonomie de niveau 3 ou 4* ». Le leader mondial de la technologie lidar affirme même avoir 1 milliard d'euros de commandes pour ses scanners à balayage infrarouge. S'il est vrai que les voitures deviennent de plus en plus intelligentes grâce aux aides à la conduite, la technologie du lidar ne fait pas l'unanimité et Bosch a décidé de mettre fin à cette innovation après 3 ans de recherche. Le constructeur se rabat sur des radars moins complexes et moins chers mais pour Christophe Périllat, « *le lidar est cent fois plus puissant qu'un radar. Il n'existe pas d'autonomie de niveau 3 sans lidar. Ce n'est pas possible* ».

Pour la voiture du futur présentée à Las Vegas, tout sera dans le doigté

AFP - 13 janv. 2024

Au salon de l'électronique de Las Vegas, les constructeurs dévoilent une voiture pour demain au design épuré à l'extrême où tout se fera dans le doigté et l'automatisation. Jessica Boothe, directrice de la recherche marketing du CTA, parle d'un « *smartphone sur roue* ». Pour les concepts cars et prototypes dévoilés, les tableaux de bord sont des écrans et les rétroviseurs latéraux sont numériques. L'équipementier français Forvia a de son côté mis au point une portière dont une bande d'une vingtaine de centimètres devient un écran, donnant l'impression d'être translucide, lorsqu'un piéton ou un cycliste se trouve à une certaine distance sur le côté du véhicule. Ceci pour éviter un incident malheureux lorsque le conducteur déboîte ou tourne à un carrefour. La voiture peut également empêcher l'ouverture de la portière si elle détecte un danger. Si les constructeurs parlaient autrefois de puissance du moteur, de poids et autres détails mécaniques, ils évoquent aujourd'hui l'IVI pour « *invehicule infotainment* ». Il s'agit pour Sony Honda Mobility de « *redéfinir la relation entre les gens et la mobilité* » pour son prototype. Du côté de Mercedes également, les boutons et leviers ont laissé place à un immense écran. Certaines de ces voitures intelligentes n'ont même plus de poignées et les Tesla détectent conducteur et passagers pour ouvrir les portières toutes seules. Si le véhicule autonome n'existe pas encore, les voitures donnent déjà l'impression qu'elles se conduisent toutes seules et qu'elles seront un plus un lieu de loisirs qu'un moyen de transport.

Attention, les voitures autonomes seront capables de s'échapper de chez vous !

Automoto.com - 15 janv. 2024

Ford dépose des brevets afin de pouvoir récupérer les véhicules des mauvais payeurs et les diriger vers une agence de saisie. Le dispositif n'est pas encore mis en place, mais il permettrait de récupérer les véhicules en cas de défaut de paiement du propriétaire. Ford n'entend toutefois utiliser cette technologie qu'en ultime recours et pourrait mettre en place d'autres sanctions. Il envisage par exemple de commencer par désactiver certaines fonctionnalités, comme la climatisation, ou d'émettre des sons gênants par le biais du système audio. Si ces dispositifs sont techniquement possibles, il reste à savoir s'ils sont légaux. Concernant le retour de la voiture dans une agence de saisie, il faudra d'abord que la voiture autonome devienne une réalité, ce dont on est encore loin.

D'ailleurs, la législation en Europe ne permet la conduite totalement autonome que dans quelques cas rares, mais le ministère britannique des Transports a récemment estimé que des véhicules autonomes pourraient circuler dès 2026.

Voiture électrique : Renault et Stellantis face à face sur le ring

Les Echos - 15 janv. 2024

Les constructeurs automobiles traditionnels comptent lancer 17 nouveaux modèles dotés de batteries (dont 9 avec une variante thermique) cette année. « *Les ristournes de plus en plus importantes sont déjà une réalité en Europe* », observent les analystes d'UBS, en référence des baisses de prix de l'ordre de 15 % à 20 %, dans l'électrique et le thermique. Pour commencer, les prix des modèles ID de Volkswagen ont dévissé de 6 000 à 11 000 euros. La petite ID.3 est commercialisée à partir de 39 990 euros. Puis, Renault a fait baisser le prix de la Megane E-Tech de 4 000 à 4 500 euros à 34 000 euros et lance la Scenic. Stellantis lance cette semaine la Citroën ë-C3, première citadine à batterie construite en Europe sous les 25 000 euros, à 23 300 euros. En chute de 8 points dans l'électrique depuis 2020, Peugeot lance la e-3008, mais 5 000 euros plus cher que sa concurrente chez Renault. Ces marques se concurrencent les unes les autres dans le contexte d'une coupe généralisée des subventions à l'achat de voitures électriques en Europe. Selon l'expert Bernard Jullien, 2024 sera « *un moment de vérité pour l'électrique : il faudra baisser les prix pour vendre, ce qui devrait logiquement faire piquer du nez les profits* ». Ceci, poursuit l'universitaire, « *alors qu'en ce début 2024, nous ne savons toujours pas quel est le prix normal d'une voiture électrique sur les segments des citadines et des familiales, ni quels sont les niveaux de demande et de rentabilité normaux en régime de croisière* ». Toutefois, Stellantis France, avec le gouvernement, comptent sur une part de marché de l'électrique passant de 17 % à 20 % du marché automobile total.

Voitures électriques : quelle durée de vie pour la batterie ?

Caradisiac.com - 12 janv. 2024

On pointe ici que l'usure des batteries électriques reste minimale, leur durée de vie étant presque la même que celle des voitures. Cependant, la dégradation de la batterie est une inquiétude partagée par de nombreux automobilistes, puisqu'elle affecte son autonomie. Remplacer une batterie peut coûter jusqu'à 20 000 €. Néanmoins, un constructeur comme Kia propose de simplement remplacer un « module » de batterie, ce qui revient à 1 500 € par module. Les experts insistent pourtant sur le fait qu'une batterie est garantie 8 ans et 160 000 km. De son côté, Tesla promet même qu'une batterie de Model S conservera 88 % de ses capacités après 320 000 km (200 000 miles). Les bilans fiabilité Caradisiac confirment cette tendance à un bon vieillissement des batteries. Mais si l'on cherche à vendre sa voiture, il est préférable de s'assurer de sa bonne santé. C'est ce que propose la start-up française MyBatteryHealth. Elle possède à l'heure actuelle les données de 20 000 véhicules électriques et hybrides de toutes marques. « *Globalement, les baisses restent minimes. De 300 à 500 000 km on note en général une usure de l'ordre de 10 à 20%* », affirme le directeur de MyBatteryHealth Hervé Eloin. Grâce à ce stock de données, la société a pu constater que « *les modèles de l'année 2015, les Nissan Leaf affichent en moyenne un SoH (state of health, ou état de santé, NDLR) de 85,7 %, tandis que les Tesla Model S du même millésime présentent un SoH plus robuste de 91,8 %* ». Hervé Eloin met en garde contre des voitures aux technologies plus anciennes telles que la Nissan Leaf ou de la BMW i3. « *L'usure due aux surcharges reste limitée dans la mesure où le haut débit ne dure en réalité pas longtemps*, rassure le directeur de MyBatteryHealth. *Si on respecte les préconisations constructeur pour la charge maximale au quotidien, généralement de l'ordre de 80 à 90% selon les marques, et si on évite de trop rouler et de laisser longtemps la voiture stationnée avec une batterie sous les 20%, celle-ci n'a pas de raison de fatiguer prématurément* ».

Voiture électrique : Uber s'associe à un constructeur majeur pour accélérer sa transition

Automoto.com - 12 janv. 2024

Uber, qui montre de l'intérêt pour les concepts futuristes présentés par Kia au CES de Las Vegas, a signé un partenariat avec le constructeur. Uber est l'un des premiers clients en matière de la gamme d'utilitaires électriques baptisée PBV (platform beyond vehicle, plate-forme allant au-delà du véhicule). Des véhicules PBV optimisés, « *taillés sur mesure pour les chauffeurs* » de la firme vont être produits par Kia dans le cadre de cette « *importante collaboration mondiale* ». Il s'agit d'aider Uber à accélérer sa transition énergétique. Susan Anderson, vice-présidente du développement d'Uber, rappelle que « *les chauffeurs de la plateforme ont adopté très tôt le véhicule électrique, passant à l'électrique six fois plus rapidement sur le grand public aux Etats-Unis et en Europe* ». C'est notamment le cas en France, où, en 2023, 80 % des véhicules disponibles sur la plateforme sont électrifiés.

En voiture avec ChatGPT

L'Opinion - 12 janv. 2024

DS Automobiles a décidé d'intégrer ChatGPT à sa gamme de véhicules. Pour en bénéficier sur sa DS, il faut être équipé du DS Iris System, la solution d'infotainment avec reconnaissance vocale maison. L'IA est capable de répondre à une foule de questions et de fournir des informations pertinentes et selon l'*Opinion*, la conversation s'engage bien avec Iris.

Société, Usages & Consommation

La Leaf et la Zoé enrichissent l'offre du leasing social

autoactu.com - 18 janv. 2024

Nissan a annoncé pouvoir faire bénéficier sa Leaf du leasing social dans le cadre d'une convention signée avec l'État. L'offre s'applique sur la finition Acenta équipée avec son régulateur de vitesse, son écran tactile et son système d'ouverture sans clé pour 65 euros par mois, sans apport, sur 37 mois et 37 500 km. Du côté de Renault, le constructeur étend son offre à la Zoé et au Kangoo électrique. La Zoé sera proposée à partir de 100 euros par mois et le Kangoo à partir de 150 euros par mois.

Le leasing social permet de louer une voiture électrique pour 100 euros par mois

FranceTvInfo - 17 janv. 2024

Le leasing social a démarré le 1er janvier 2024. Pour 100 € par mois (ou 150 € pour les modèles familiaux), un conducteur peut louer une voiture électrique soit en LOA, autrement dit avec option d'achat, soit en LLD (location longue durée pour trois ans minimum). Pour en bénéficier, la personne doit posséder un revenu fiscal de référence d'au maximum de 15 400 € par an et par part. Les couples sans enfant doivent gagner moins de 2 500 € par mois à deux. Par ailleurs, il faut que la distance entre le domicile et le lieu de travail soit supérieure à 15 km ou bien rouler plus de 8 000 km par an dans le cadre de son activité professionnelle. Les modèles doivent entrer dans les cases du nouveau bonus écologique. Sont validés la Renault Megane E-Tech, la Twingo, les modèles électriques de chez Citroën et Peugeot, la Fiat 500-e. Toutes les informations sont à retrouver sur la plateforme mon-leasing-electrique.gouv.fr. Les experts conseillent par ailleurs de vérifier que le branchement est possible en toute sécurité au domicile, que la puissance de votre compteur électrique est suffisante pour le

rechargement ou encore de ne pas rouler plus de 12 000 km par an au risque d'encourir des frais supplémentaires.

Voiture électrique : le grand blues des garagistes

Les Echos - 16 janv. 2024

La direction d'un parc automobile 100 % électrique d'ici 2050 va transformer le métier des garages automobiles. Près de Nantes, le formateur du GNFA forme les garagistes qui viennent apprendre l'entretien des voitures électriques. S'ils ne veulent pas en entendre parler au départ, ils n'échapperont pas à l'électrification du parc et Julien, technicien chez un concessionnaire multi-marque admet qu'ils n'ont « *pas le choix* ». Selon une étude de l'Observatoire des métiers des services de l'automobile de l'Anfa, entre 1 500 et 3 000 postes par an devraient être perdus d'ici à 2035. Les voitures électriques nécessitent moins d'heures d'entretien et le volume d'activité des garages devrait diminuer à mesure que le parc se transforme. Selon l'Acoss, 157 000 personnes travaillaient dans l'entretien et la réparation de véhicules en France en 2022. Jocelyn Gombault, responsable de projets à l'Observatoire de l'Anfa note que « *la situation ne sera pas vécue de la même manière par les concessionnaires de grandes marques, les réseaux multimarques ou les garagistes de quartiers* ». Les concessionnaires adossés à des constructeurs seront les plus affectés, contrairement aux garagistes de quartier pour qui « *leur problématique actuelle, c'est plutôt de maîtriser le flux des diesels* ». Selon Xerfi, « *le chiffre d'affaires de l'après-vente automobile va se contracter de près de 47 milliards d'euros en 2019 à 42 milliards en 2036* », entraînant une transformation du métier de mécanicien. Du côté du GNFA, l'organisme a vu croître les demandes de formation spécifique à l'électrique ces trois dernières années, mais ouvrir un pont dédié à l'électrique dans son garage n'est pas donné à tous. Il faut de la place et des équipements adéquats comme des gants et des outils isolants. L'investissement se chiffre à environ 50 000 euros minimum, et viennent s'y ajouter les coûts de formation, des abonnements aux logiciels pour la maintenance, ou encore l'installation de bornes de recharge.

Ventes de voitures : les marques BMW, Mercedes surtout Audi menacées

Auto-Moto.com - 15 janv. 2024

Durant de longues années, la suprématie du trio premium allemand Audi, BMW et Mercedes n'a pas été contestée. Elle pourrait toutefois être remise en question par Tesla dont les résultats commerciaux flirtent avec ceux de ce trio. Le constructeur américain a battu des records de ventes en 2023 : après avoir livré 1 313 851 véhicules en 2022, il a atteint 1 808 581 véhicules en 2023, soit un bond de 38 %, réalisé d'abord grâce au Model Y, qui a connu sa première année pleine en 2023. Audi n'a pour sa part augmenté ses ventes que de +17 % et BMW de 7,3 %, tandis que Mercedes a connu des résultats stationnaires d'une année sur l'autre. Audi est le plus menacé des 3 constructeurs allemands, car elle n'a pas atteint la barre des 2 millions de véhicules : 1 895 240 unités vendues en 2023, seulement quelques dizaines de milliers de plus que Tesla. BMW et Mercedes sont encore loin devant, à respectivement 2 253 835 et 2 043 800 modèles vendus. Mais Tesla progresse plus vite que ses concurrents allemands et pourrait dépasser la barre des 2 millions de véhicules vendus, voire approcher la barre des 2,5 millions, en 2024. Mais ses résultats ne devraient pas gonfler autant en 2024 qu'en 2023, sa première année pleine pour le Model Y. Son Cybertruck, par ailleurs, ne devrait pas rencontrer un succès extraordinaire. Toutefois, la popularité de Tesla ne cesse de croître, et l'Américain pourrait dépasser Audi au moins en 2024, ce qui constituerait un coup dur pour l'industrie allemande.

L'événement : Le palmarès 2023 des ventes de voitures neuves en France

Auto Plus - 12 janv. 2024

Avec 1,77 millions d'immatriculations en 2023, l'année a connu une augmentation de 16,1 %. 2023 est marquée par le comeback de Renault et confirme la forme de Dacia alors que chez Stellantis, Peugeot régresse et Fiat se contente d'une note sous la moyenne. Du côté de l'énergie, le Diesel semble prêt à rendre l'âme sur le marché du neuf et passe pour la première fois sous la barre des 10 % alors que l'électrique réalise une croissance proche de 50 %. Dans le top 30 des marques en 2023, Renault prend la tête du classement avec sa Renault Clio alors que Peugeot et Citroën font partie des rares constructeurs dans le négatif. Dacia confirme sa troisième place avec la Dacia Sandero et Tesla s'invite dans le top 10 avec la Tesla Model Y à la huitième position. Du côté des électriques, c'est également le modèle le plus vendu. On retrouve ensuite sur le podium la Dacia Spring et la Tesla Model 3. Enfin, si on se concentre sur les modèles achetés par les particuliers en laissant de côté les flottes d'entreprises, Dacia fait un carton plein et place ses 4 modèles dans le top 10 avec la Sandero en première position.

Juridique & Réglementation

SUV en ville, la chasse est ouverte

Le Parisien - 17 janv. 2024

Si les SUV sont les nouvelles stars de l'industrie automobile, ils sont aussi la bête noire des écologistes. Paris, Lyon et Bordeaux ont d'ailleurs décidé d'appliquer aux plus gros 4X4 urbains des tarifs de stationnement plus élevés. L'association Respire a commandé à Opinion Way un sondage qui révèle que 61 % des Parisiens soutiennent cette mesure et que 55 % d'entre eux sont favorables à un stationnement plus cher pour les SUV. Paris organise d'ailleurs le 4 février une votation sur la place des SUV dans la capitale. La tarification différenciée passera par les horodateurs en fonction du numéro d'immatriculation du véhicule. Le tarif de stationnement d'une voiture de plus d'1,6 tonne pourrait être multiplié par trois. L'adjoint à la maire EELV Christophe Najdovski souligne que « *depuis 20 ans, le poids moyen des véhicules a augmenté de 200 kg et on sait que plus ils sont lourds et encombrants, plus ils utilisent de carburant, émettent de CO2 et consomment de l'espace. Alors que ces véhicules sont inadaptés à la ville, ils prolifèrent et nous sommes là pour y mettre le holà* ». À Lyon, pour les voitures de plus d'1,5 tonne, des tarifs majorés seront également appliqués. L'adjoint au maire, Valentin Lungenstrass déplore la publicité faite par les constructeurs autour de ces modèles sur lesquels ils dégagent de fortes marges. Il regrette que les consommateurs les préfèrent aux petits modèles urbains : « *les émissions de CO des véhicules neufs vendus en France n'avaient cessé de baisser depuis 16 ans, mais elles augmentent de nouveau depuis 2017, à raison de 1gr supplémentaire par an* », notait d'ailleurs fin 2019 l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, selon laquelle « *l'augmentation des émissions de gaz carbonique est essentiellement due au succès des SUV* ». Selon Greenpeace, d'ailleurs, les gains climatiques provenant des véhicules électriques seraient annulés par les SUV thermiques des grands constructeurs. L'association Respire appelle ces derniers à inverser la tendance et à investir plutôt dans le véhicule électrique. « *La mise en place d'un tarif de stationnement spécifique pour ces véhicules lourds et polluants serait une victoire pour la santé publique et la qualité de l'air* », ajoute le directeur général de l'ONG, Tony Renucci. Mais l'association 40 Millions d'automobilistes a lancé une pétition contre la surtaxation des SUV. Lyon, et bientôt Bordeaux, met aussi en place un tarif « *familial et solidaire* », en fonction de la taille et des revenus des foyers, afin de ne pas se mettre à dos les familles nombreuses qui utilisent ce type de gros véhicules.

Voitures électriques : l'Union Européenne va enquêter chez les marques chinoises

Auto-Journal.fr - 16 janv. 2024

L'Europe a lancé une enquête en octobre pour 13 mois, visant à élucider si les subventions dont profitent les constructeurs automobiles chinois respectent le cadre légal fixé au sein de l'UE en matière de concurrence. Récent développement rapporté par Reuters, des enquêteurs vont être envoyés dans les usines en Chine de plusieurs marques de voitures électriques comme BYD, Geely et SAIC (MG).

La création d'un homicide routier se précise

Le Figaro - 16 janv. 2024

Depuis l'affaire Palmade l'année dernière, les législateurs menés par la députée Renaissance du Rhône Anne Brugnera travaillent à créer un homicide routier. Ils ont déposé une loi qui sera débattu fin janvier à l'Assemblée nationale. « *Lorsqu'un conducteur prend le volant alors qu'il n'a pas le permis de conduire, qu'il a consommé de l'alcool ou des stupéfiants (...) et qu'il tue ou blesse gravement quelqu'un, peut-on encore parler d'accident ?* » Telle est la teneur des remarques émises par les avocats spécialisés, les associations (qui réclament la création de cette loi depuis longtemps), et autres acteurs de la Sécurité routière, et entendus par la députée. Elle souhaite qu'une seule de ces circonstances aggravantes suffise pour entrer en infraction et par ailleurs veut en allonger à la liste figurant déjà dans le code pénal : « *le téléphone portable tenu en main, l'usage d'écouteurs* » mais aussi la « *non-assistance à personne en danger* ». En outre, la députée et ses collègues ont décidé de ne pas aggraver les condamnations : 7 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende. « *Si on avait fait ce choix, on serait passé du délit au crime, et les affaires qui relèvent des assises sont jugées moins rapidement que devant un tribunal correctionnel. Or on s'est aperçus que, dans le domaine routier, plus une affaire tarde à être examinée, moins les peines prononcées sont lourdes* », déplore la responsable politique du Rhône. Dans l'exposé des motifs, on voit que la loi donne aux magistrats un outil supplémentaire dans « *leur appréciation de la faute pénale commise, ce qui pourrait entraîner un durcissement du prononcé des peines. En changeant, la loi permettra désormais de renforcer la perception de la gravité des comportements à l'origine de l'accident et la reconnaissance du statut des victimes* ». La députée entend également ajouter des peines complémentaires à destination du propriétaire du véhicule qui l'aurait prêté en toute connaissance de cause à quelqu'un en état d'ébriété ou n'ayant pas de permis de conduire, ainsi que l'annulation du permis de conduire pour homicide routier.