

Revue de presse - synthèse

Période : du 8 au 14 novembre 2024



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

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

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

Fréquence : Hebdomadaire.

Technologie, Energies & Connectivité

Voitures électriques : la France passe le cap des 150 000 bornes publiques de recharge

AFP - 13 nov. 2024

L'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere-France) publie un baromètre selon lequel la France comptait fin octobre plus de 150 000 points de recharges publics pour voitures électriques. Il précise que ce chiffre a augmenté de 35 % en un an et triplé en trois ans. Ces bornes viennent s'ajouter aux 2 millions installées par des particuliers et les entreprises, selon Enedis. L'ambition du gouvernement est d'atteindre les 400 000 points de recharge en 2030. Mais seulement 10 % des bornes ouvertes au public affichaient en octobre 2024 une puissance supérieure à 150kW, qui permet de recharger une voiture à 80% en moins d'une demi-heure. Ces points de recharge rapide sont pourtant considérés comme un facteur clé de renoncement des automobilistes au moteur thermique. La disponibilité de ces points de charge est quant à elle restée stable : 70% des points de charge étaient disponibles 99% du temps en octobre, tandis que 5% sont restés indisponibles plus de sept jours consécutifs. Un automobiliste en recherche d'une borne avait 95 % de chances d'en trouver une disponible.

Les voitures électriques perdent-elles en autonomie par temps froid ?

Autoplus.fr - 13 nov. 2024

Par temps froid, les voitures électriques équipées de batteries lithium-ion perdent en autonomie, car les ions lithium circulent moins bien dans le froid. Il convient donc de garer ces véhicules au chaud et d'utiliser le préchauffage si possible. Les batteries lithium-ion sont la technologie la plus présente dans les véhicules électriques actuels. Leur énergie provient de la circulation des ions lithium entre les différentes électrodes de la batterie par un liquide électrolyte. Or le froid rend ce liquide plus visqueux, ralentissant la circulation des ions. Ce phénomène provoque une décharge plus rapide de la batterie

et une diminution de l'autonomie. Mais le froid affecte aussi l'aérodynamisme, qui est particulièrement important pour les voitures électriques, qui fendent alors moins bien l'air et consomment plus d'énergie. Il est donc préférable de garer sa voiture dans un parking couvert ou un box et de la laisser branchée si possible. Si elle est équipée d'un préchauffage, il vaut mieux y avoir recours afin de préconditionner la batterie au départ. Mais l'utilisation du chauffage dans l'habitacle pompe directement l'énergie de la batterie : il est préférable d'en limiter l'utilisation.

Véhicules électriques : Séjourné promet un « plan » pour « accélérer la demande »

AFP - 12 nov. 2024

Stéphane Séjourné, candidat au poste de commissaire européen à la Stratégie industrielle, a été auditionné mardi par les eurodéputés, auxquels il a promis un plan pour « accélérer la demande » de véhicules électriques. Interpellé sur les éventuelles sanctions qui pourraient s'appliquer aux constructeurs qui n'atteindront pas les objectifs de réduction des émissions en 2025, il a refusé de se prononcer sur leur suspension, que réclame le ministre de l'Économie, Antoine Armand. « *Il reste encore un an avant la clause de revoyure et onze ans avant 2035* », date à laquelle l'Union européenne a prévu d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs, a-t-il déclaré. Il estime en effet que « *nous pouvons réussir* », y compris à « *éviter* » les amendes « *en allant plus loin dans les ventes* ». « *J'ai un plan pour pouvoir accélérer la demande de véhicules, notamment sur les véhicules électriques dans les prochains mois. Il faudra le mettre en place assez rapidement* », a-t-il ajouté. La norme CAFE, qui oblige les constructeurs à vendre progressivement des véhicules de moins en moins polluants, a été globalement respectée jusqu'ici, mais franchira un nouveau palier en 2025. Les constructeurs européens demandent des mesures d'aide urgentes, alors que les ventes de voitures électriques sont à la baisse.

Musk, Trump et la voiture électrique

Le Monde - 13 nov. 2024

Elon Musk tire profit de l'élection de D. Trump, comme l'atteste déjà le bond qu'a fait l'action de son entreprise Tesla de près de 50 % en une semaine. Battu sur le marché mondial de l'électrique par son concurrent chinois BYD, le patron de Tesla compte sur la conduite autonome pour reprendre la main. Il a ainsi présenté le 10 octobre le Cybercab. L'autonomie est déjà mise en pratique, notamment dans le secteur minier australien, canadien et chinois, où 2 000 camions géants s'activent sans chauffeur. A moyen terme arriveront les autobus, puis les taxis. Tesla part cependant avec un retard considérable, comparé à ses concurrents du secteur, Waymo de Google, Cruise de General Motors, ou Zoox d'Amazon. En effet, la firme ne pourra effectuer ses premiers tests qu'en 2025. L'agence fédérale de la sécurité routière reste prudente vis-à-vis de cette technologie et distribue avec parcimonie les autorisations. Mais tout cela pourrait changer puisque le PDG de Tesla est chargé par le président réélu de faire le ménage dans l'administration américaine.

On vous explique le "mouse jacking", cette nouvelle technique de vol de voitures sans clé, ni effraction

France 3 - 13 nov. 2024

France 3 dédie un article au mouse jacking, une technique de plus en plus souvent utilisée pour neutraliser la sécurité informatique des véhicules nouvelle génération. Elle permet de démarrer un véhicule en une minute, sans clé et sans effraction. La technique consiste à brouiller les fréquences et empêcher la fermeture automatique des portières ou alors en réémettant le signal d'ouverture émis par la clé via un amplificateur de signal. En France, 300 voitures sont volées par mouse jacking chaque jour. Les voitures les mieux protégées sont celles qui utilisent des ondes radio numériques à bande

ultra-large. Pour se prémunir de cette technique de vol, les assureurs encouragent les propriétaires à s'équiper en système de protection anti mouse jacking. La meilleure parade reste ainsi la canne anti vol bloque-volant ou bloque-pédale qui empêche le voleur de partir avec le véhicule. Des boîtiers de protection électronique existent également et bloquent les ondes radio de la clé utilisée par les hackers.

Economie réelle ou mirage fiscal ? Le véritable coût de la voiture électrique

Le Figaro - 12 nov. 2024

L'Arval Mobility Observatory publie depuis plusieurs années une étude sur le coût de la voiture électrique comparé à celui d'un modèle thermique, tant pour les véhicules particuliers que pour les utilitaires. Sa dernière édition qui date de fin septembre 2024 penche en faveur des véhicules électrique particuliers, mais concernant les utilitaires, le thermique est nettement plus avantageux. L'étude se base sur une durée de détention de 48 mois. Elle indique qu'un Peugeot 2008 micro hybride est légèrement « mieux disant » sur des kilométrages entre 60 000 et 80 000 km, mais beaucoup plus au-delà, entre 100 000 et 120 000 km, avec un prix de revient kilométrique inférieur de 44 % par rapport au thermique. Dans le cas d'une Renault Mégane (segment C), son prix est plus élevé de 6 250 € et son loyer de 18 %, mais ses budgets énergie et entretien sont respectivement inférieurs de 60 % et 50 %. Dans le cas des SUV, l'étude se penche sur le Peugeot 3008 : son prix est plus élevé de 6 500 € par rapport à la version à hybridation légère, mais le coût de l'énergie, la fiscalité et les amortissements déductibles jouent en faveur du e-3008, avec un écart malgré tout assez faible, de l'ordre de 0,03 €/km, quel que soit le kilométrage. Pour ce qui est des routières enfin, une comparaison de la BMW i4 aux Série 3 thermique et hybride rechargeable (PHEV) indique que la première ressort gagnante, grâce à un meilleur taux de remise que ses concurrentes, mais aussi grâce à un coût de l'énergie inférieur de 30 % à 50 % selon les motorisations et un malus de 3 120 € sur l'essence. Régis Masera, directeur de l'Arval Mobility Observatory et du Consulting France chez Arval BNP Paribas Group explique toutefois que la différence du coût de possession (Total Cost of Ownership, TCO) a tendance à se réduire entre l'électrique et le thermique : « *La suppression du bonus pour les entreprises depuis le 14 février dernier a clairement mis un coup d'arrêt au déploiement du véhicule électrique.* » Il rappelle que « *dans un marché BtoB en baisse de 3,6 % depuis le début de l'année (VP+VU), l'électrique ne représente que 11,3 %, une part de marché qui stagne* ». En outre, il souligne que « *la hausse du coût de l'électricité a été un mauvais signal envoyé aux entreprises alors que l'essence ou le diesel ont vu leur prix à la pompe se stabiliser, voire baisser* ». Il s'inquiète en outre du prix des véhicules : « *Les constructeurs communiquent beaucoup sur des modèles à 25 000 €, comme la Citroën ë-C3 ou la version d'entrée de gamme de la Renault 5, mais les prix demeurent encore élevés pour des voitures d'entreprise* », souligne-t-il. Il note que si les entreprises proposent à leurs collaborateurs des véhicules électriques, « *il n'existe pas pour autant d'adhésion massive pour l'électrique. En cause, les problèmes d'autonomie, les bornes de recharge, bref autant de points qui, en fonction des usages, incitent les utilisateurs à se tourner vers l'hybridation* ». Le TCO Scope souligne pourtant de nombreux avantages à l'électrification, notamment sur le plan de l'entretien et de la fiscalité. Cependant, si le coût de détention d'un véhicule électrique est plus intéressant pour un particulier, ce n'est pas le cas pour un utilitaire. Le diesel reste la solution la plus rentable dans deux segments sur trois, en raison des différences de prix et des leviers fiscaux moins intéressants que pour les véhicules particuliers. Sur le marché de l'utilitaire, l'électrique peine à décoller, malgré la présence de nombreux modèles proposés par les constructeurs. Les marques chinoises pourraient cependant changer la donne en offrant des véhicules électriques plus abordables.

Voitures électriques : comment la Chine veut conquérir le marché européen

TF1 - 9 nov. 2024

La Chine compte s'imposer sur le marché européen de la voiture électrique. Pour rester compétitive malgré la surtaxe de l'UE, l'entreprise Zeekr, située à Ningbo, en Chine, et qui a ouvert ses portes à TF1, a augmenté d'un tiers ses effectifs en 1 an et mise sur l'intelligence artificielle. L'une des dernières machines à avoir rejoint sa chaîne de production permet par exemple de fabriquer en moins de deux minutes une pièce unique quand avant, il fallait au moins cinq heures pour assembler toutes les pièces qui la composent. Chunli Zhao, vice-président de l'entreprise, espère « *pénétrer rapidement le marché européen. Nous avons d'ailleurs beaucoup de Français qui viennent visiter l'usine* ». Il ajoute que « *quelles que soient les taxes, nous gagnerons des clients grâce à notre excellente qualité* ». L'équipe de TF1 n'a accès qu'à quelques étapes de la fabrication des batteries, dont la recette fait la fierté de l'entreprise. « *Avant, c'étaient les Allemands qui nous apprenaient à faire des voitures. Aujourd'hui, c'est à notre tour de prendre cette place* », se réjouit un employé, qui témoigne anonymement. Les batteries de Zeekr sont appelées « *batteries lithium-fer-phosphate* » et ne contiennent ni nickel, ni cobalt.

Incendies, accidents : les voitures électriques sont-elles dangereuses ?

autoplus.fr - 8 nov. 2024

Auto Plus liste une série d'incidents liés à des voitures électriques et révèle que des assureurs européens estiment que les véhicules électriques sont impliqués dans un nombre d'accidents en tous genres plus élevés que les modèles thermiques. Dans les raisons qui peuvent expliquer cette sinistralité, il y a les performances importantes de certains véhicules et la facilité de « *sortir des chevaux* » d'un moteur électrique. Aussi, en cas de choc, les dommages à la batterie peuvent entraîner un faux contact et embraser le véhicule. Enfin, la quasi-totalité des nouveaux modèles sont dotés du niveau 2 de la conduite autonome, et certains véhicules atteignent le niveau 3. Concernant la conduite entièrement automatisée, elle serait la cause, selon les autorités américaines, de plusieurs dizaines d'accidents mortels. Le système n'est pas infaillible et la plupart des enquêtes réalisées à la suite de ces sinistres démontrent que le conducteur n'a pas respecté les consignes de sécurité et/ou n'a pas réagi aux alertes de l'auto. Il reste primordial de conserver les mains sur le volant et les yeux sur la route.

Voiture électrique : comment fonctionne la technologie "One Pedal" ?

autoplus.fr - 8 nov. 2024

La technologie de « *conduite à une pédale* » permet de ralentir et même d'arrêter le véhicule en relâchant l'accélérateur, sans toucher à la pédale de frein. Cette technologie que l'on retrouve de plus en plus dans les véhicules électriques nécessite une adaptation pour les conducteurs habitués aux véhicules thermiques. Le ralentissement est dû au système de freinage régénératif du moteur électrique, qui transforme l'énergie cinétique en électricité pour recharger la batterie. Comme la pédale de frein est moins utilisée, les plaquettes s'usent moins vite, ce qui réduit les coûts d'entretien.

Crise de l'industrie automobile, la faute à la Chine et à la voiture électrique ?

caradisiac.com - 7 nov. 2024

La crise actuelle de l'industrie automobile européenne serait due en grande partie à la Chine et à la transition complexe vers les voitures électriques. Les ventes chutent drastiquement, entraînant des fermetures d'usines, comme celles annoncées par Volkswagen, qui prévoit de réduire ses effectifs. Les constructeurs historiques, tels que Stellantis et Toyota, subissent également des pertes considérables, tandis que seuls Tesla et Kia-Hyundai semblent résister. L'auteur souligne que la dépendance excessive

de Volkswagen à la Chine pour ses bénéficiaires a aggravé sa situation, alors que les investissements massifs dans les véhicules électriques n'ont pas porté leurs fruits. De plus, la mévente des voitures thermiques est attribuée à l'inflation et à des prix en forte hausse, ce qui a réduit le pouvoir d'achat des consommateurs. L'article conclut que la crise est largement auto-infligée par les choix stratégiques des entreprises européennes plutôt que par une offensive chinoise. Enfin, les droits de douane européens offrent un répit temporaire aux producteurs locaux face à la concurrence chinoise croissante.

La voiture a-t-elle vraiment un avenir ?

Journalauto.com 07112024

L'Arval Mobility Observatory revient sur le ciel qui semble s'assombrir sur l'industrie automobile, après la « parenthèse enchantée » du Mondial de l'Auto 2024. En effet, quelques semaines après l'événement, porte de Versailles, le secteur en est à sa 6^e baisse mensuelle d'affilée des immatriculations. Volkswagen annonce la fermeture de trois sites outre-Rhin et fait craindre la possibilité de conduire d'autres constructeurs à la même issue, comme Stellantis, qui doit se prononcer dans quelques jours sur l'avenir de ses sites français. L'équipementier Michelin ferme deux sites en France et supprime 1 250 postes. Sur le plan environnemental, l'avenir de la voiture est également compromis. Les grandes villes les excluent de leurs centres. Économiquement, les particuliers n'ont plus le portefeuille adapté à l'achat de véhicules neufs. Les entreprises pourraient également rechigner à renouveler leur parc collaborateurs, entre la hausse de la fiscalité, du malus écologique, les menaces de pénalités faute de « *verdissement* » suffisant de leurs flottes et la hausse des avantages en nature sur les thermiques. Ces perspectives auraient un effet immédiat, celui du vieillissement du parc automobile et de l'augmentation des achats de véhicules d'occasion, plus polluants, car plus anciens. Alors que la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), présentée récemment, met en avant les transports en commun, les avantages du ferroviaire ou « une politique nationale de car express », l'ancien Observatoire du Véhicule d'Entreprise (OVE) se demande quel est l'avenir, dans ce contexte, de « *la voiture (même électrique), ses usines de fabrication ou encore ses réseaux de distribution* ».

Recharger une voiture électrique moins cher qu'un plein de carburant ? Cette étude le prouve

auto-moto.com - 7 nov. 2024

Une étude du CNET, relayée par Auto Plus, démontre que la recharge d'un véhicule électrique est nettement plus économique que le plein d'essence d'une voiture thermique. Sur une base de 2000 km mensuels, un véhicule électrique consomme 416 kWh contre 188 litres de carburant pour un thermique. Aux États-Unis, cela se traduit par une économie mensuelle de plus de 100 \$ en faveur de l'électrique. En France, la différence est encore plus marquée avec une dépense mensuelle estimée à 104 € pour l'électrique contre 319 € pour le thermique, soit une économie potentielle de près de 2000 € par an. Bien que ces calculs ne prennent pas en compte tous les facteurs individuels, ils illustrent clairement l'avantage financier des véhicules électriques. Cette réalité économique, combinée aux politiques gouvernementales et européennes favorisant l'électrique, pourrait inciter davantage d'automobilistes à franchir le pas vers cette technologie plus respectueuse de l'environnement.

Chez le garagiste, mieux vaut avoir un petit modèle

Le Parisien - 13 nov. 2024

Le baromètre des prix de la réparation automobile en France du comparateur en ligne IdGarages, relève une hausse de 7,64 % des tarifs pratiqués par les garages en 2024, gonflant la note moyenne d'une intervention chez un garagiste à 369 €. IdGarages se fend néanmoins d'un classement des véhicules les moins chers à entretenir, s'appuyant sur par moins de 2 millions de devis dans 4000 garages. « *La modernité, l'innovation, l'électronique embarquée font grimper le prix de la facture d'entretien*, explique Fabien Borsa, le PDG d'IdGarages. *Des véhicules moins récents, donc moins pourvus en électronique, sont plus faciles à réparer* ». Pour illustrer ce fait, il n'y a qu'à voir les Fiat Panda produites entre 2003 et 2012, qui occupent la première marche du podium, talonnées par les Volkswagen Polo V (les modèles entre 2009 et 2014) puis par les Citroën C3 (entre 2002 et 2005). A la fin de cette liste, donc les voitures les plus chères à entretenir, on trouve la Peugeot 206, suivie par la Renault Mégane IV et la Peugeot 208.

Cote d'amour des constructeurs 2024 : Toyota s'impose sur la voiture d'occasion

journalauto.com - 13 nov. 2024

L'étude annuelle de Mobilians souligne que Toyota devance Mini à la cote d'amour des constructeurs dans la catégorie des voitures d'occasion. Pour l'année 2024, la note moyenne décernée par les concessionnaires dans la catégorie des voitures d'occasion est de 4,06/10. Avec 6,03, Toyota s'impose à la première place. En 2023, la marque avait atteint 6,54 et assuré sa troisième place. Cette année, elle a mieux résisté que ses rivales Honda et Renault alors que la note moyenne des 28 marques étudiées baisse à 4,06 contre 4,31 l'année dernière.

Deux tiers du carburant utilisé par les voitures ne servent pas à les faire avancer

autoplus.fr - 11 nov. 2024

Interdites à la vente sur le territoire européen en 2035, les voitures thermiques ont encore de beaux jours devant elles. Cependant, pour améliorer leur efficacité énergétique, plusieurs leviers peuvent être actionnés. En effet, les moteurs thermiques gâchent 50-60 % de l'énergie en chaleur et frottements. Les industriels travaillent donc sur des solutions visant à limiter les frottements au niveau du bloc moteur, comme des lubrifiants de plus en plus performants, qui permettent de réduire ces frottements. Le conducteur devrait aussi contrôler davantage le niveau d'huile de son moteur, car un manque ou un excès d'huile peut causer des frottements inutiles et accélérer l'usure des pièces. En outre, on peut également jouer sur les systèmes de récupération d'énergie. Présents dans certains modèles d'hybrides, ces dispositifs gagneraient à être perfectionnés et intégrés dans une plus grande gamme de véhicules, afin de réduire la consommation de carburant et prolonger l'autonomie des véhicules électriques et hybrides.

Encore 100 ans pour le moteur thermique ?

Automoto.com 08112024

Avec sa volonté de mettre un terme à la vente de véhicules thermiques d'ici à 2035, l'UE entend bien faire du véhicule électrique l'unique mode de transport décarboné de ses États membres. Ce faisant, et malgré les critiques des constructeurs à la traîne pour électrifier leurs parcs, elle compte bien avoir débarrassé le marché de la majorité des véhicules thermiques dans les quinze ans qui viennent. Mais ça n'est pas ce que pense Ferdinand Dudenhöffer, professeur d'économie et cofondateur de l'agence

de recherche automobile CAR. Pour lui, « *le moteur à combustion interne est sûr de continuer à vivre pendant les 100 prochaines années* ». Il estime par exemple qu'en Allemagne, le Gouvernement a supprimé l'aide à l'achat d'un VE et augmenté les remises des constructeurs pour l'achat de véhicules thermiques, favorisant selon lui « *la prolongation de la vie du moteur thermique* ». Pour lui, les VE ne font plus recette, car les marques se tournent plus volontiers vers l'achat de véhicules thermiques « *plus rémunérateurs* ». En effet, poursuit-il, « *Compte tenu des marges bénéficiaires plus élevées sur les voitures à moteur à combustion, il est plus facile d'accorder des remises sur ces dernières* ».

Juridique & Réglementation

Valérie Pécresse tire la sonnette d'alarme sur la ZFE

Le Parisien - 14 nov. 2024

Valérie Pécresse, présidente (LR) d'Île-de-France, adresse une missive à Patrick Ollier, patron (LR) de la Métropole du Grand Paris, pour lui demander de la souplesse quant à l'application de la ZFE-m (zone à faibles émissions mobilité) à partir du 1^{er} janvier. S'inquiétant d'un changement trop brutal pour la « *faculté d'aller et venir* » des Parisiens, elle attire l'attention sur les conséquences pour « *les ménages les moins favorisés et les artisans d'Île-de-France* ». À compter de l'année prochaine, les véhicules estampillés d'une vignette Crit'Air 3 (les essences d'avant 2006 et diesels d'avant 2011) ne pourront plus circuler à l'intérieur de la zone délimitée par l'A 86, au risque de se voir verbaliser d'une amende de 68 €. La présidente s'appuie ensuite sur une observation du parc francilien en 2024 pour affirmer que « *31 % des véhicules de Seine-Saint-Denis ne pourront plus circuler normalement. [...] Dans certaines villes, ce taux atteint même des niveaux records à 40 % et 43 % sur les communes de Bondy et de Mantes-la-Jolie, par exemple* ». Or, une consultation menée à la rentrée avait déjà conduit la Métropole à envisager une série de dérogations à l'intention des particuliers et professionnels franciliens. Elles auraient pris la forme d'un laissez-passer de 24 heures accordé pour douze jours par an sous forme de passe. Mais pour Valérie Pécresse, « *les conditions et durées des dérogations sont trop hétérogènes et complexes* ».

Vers une punition pour les entreprises n'ayant pas assez de voitures électriques ?

autoplus.fr - 10 oct. 2024

Le gouvernement envisage de mettre une amende aux entreprises qui n'auraient pas assez de voitures électriques. Le député Jean-Luc Fugit propose une amende de 2 000 euros par véhicule manquant pour non-respect des quotas de verdissement. Cette proposition s'inscrit dans la lignée des déclarations de la ministre de l'Énergie, Olga Givernet, qui a affirmé sa volonté de prendre des mesures contre les entreprises réfractaires à la décarbonation.