



Agenda

28/09/2023

UPEX-ARSON-RENAULT

Les dangers du véhicule électrique

C.E.M.E. Charleroi

18/10/2023 APIEA-UPEX

Journée automobile
Faculty Club Louvain.

20/10/2023 UPEX

Assemblée Générale
Stiernerheide Genk

27/10/2023 F.I.E.A.

Assemblée Générale
Domaine viticole du Chant
d'Éole



Mot du Président

Chers Consoeurs et Confrères,

À l'occasion de cette parution estivale qui agrémente la période traditionnelle de prises de congé, j'adresse aux uns et aux autres mes souhaits de bonne détente;

profitez-en pour prendre du recul bénéfique avec les préoccupations de notre activité et recharger vos batteries, ce qui est de circonstances 😊, afin de vous retrouver tous en excellente forme en septembre.

Bien cordialement,

Jean-Louis Prieur
Président

● **Véhicules électriques : nouveaux défis aux sociétés d'assistance.**

L'électrification du parc automobile entraîne un plus grand nombre de dépannages et des interventions plus longues, constate la société d'assistance VAB dans un communiqué récent. Le dépannage d'un véhicule électrique doit en effet suivre une procédure spécifique et différente des véhicules thermiques, ont confirmé plusieurs sociétés d'assistance à Belga.

La VAB, qui précise qu'elle ne souhaite pas mettre un coup de frein à l'électrification progressive du parc automobile belge, met toutefois en garde contre plusieurs conséquences de ce phénomène.

"Au contraire de ce que l'on pense souvent, les voitures électriques sont en panne tout aussi fréquemment et parfois même plus qu'un véhicule thermique" ; Le dépannage d'un véhicule électrique, lorsque deux ou quatre roues sont bloquées, demande également plus de temps." constate la société.

Un constat partagé par Touring assistance, qui rappelle que les techniques de remorquage font l'objet d'une attention particulière. Une voiture électrique ne peut, en effet, n'être remorquée que sur un camion de dépannage disposant d'un plateau. Aucune de ses roues ne peut toucher le sol, la transmission s'effectuant directement au niveau de la roue.

Le non-respect de cette consigne risque d'entraîner une surchauffe du véhicule.

"En cas d'intervention de nos services, personne ne peut rester à bord du véhicule et il est strictement interdit de le toucher. Nos équipes reçoivent une formation spécifique pour ce type d'intervention", précise Lorenzo Stefani, porte-parole de Touring.

Quant à la question des pannes, il considère qu'il est "un peu tôt" pour estimer si ce type de véhicules souffre plus souvent d'avaries qu'un véhicule thermique.

Même constat pour Europ Assistance: "Il y a encore trop peu de véhicules électriques sur nos routes et peu sont utilisés pour des voyages à l'étranger, en raison de leur autonomie", précise le porte-parole Xavier Van Caneghem.

En 2022, la Belgique comptait 71.651 véhicules électriques.

(Source : Belga/RTL 08/2023)





- **Le pneu sans air de Michelin arrive !**

40 camionnettes de la Poste française vont être équipées de Michelin Uptis d'ici fin 2024, année du début de sa commercialisation au grand public.



Pour la première fois en Europe, des pneus sans air et incroyables vont être installés sur des véhicules grand public.

Après avoir équipé des camionnettes DHL à Singapour, Michelin a en effet annoncé que la Poste française vient d'équiper 3 de ses véhicules de pneus sans air.

37 autres camionnettes suivront pour atteindre un total de 40 voitures d'ici la fin de l'année prochaine.

Michelin n'est pas la seule marque à étudier le pneu sans air. D'autres fabricants planchent également sur cette technologie, mais la société française a une longueur d'avance sur la concurrence.

Elle est en effet la seule à faire rouler des véhicules équipés de ses pneus Uptis sur route ouverte, même s'ils ne sont pas encore montés sur des véhicules appartenant à des particuliers. Quoique cela devrait prochainement changer.



Présentée pour la première fois en 2021, cette technologie remplace l'air comprimé que l'on retrouve habituellement dans un pneumatique par une structure en caoutchouc capable de soutenir à elle seule le poids du véhicule. Grâce à cette évolution, plus de problème de mauvaise pression ou de crevaison.

Et si la Poste réalise encore un test grandeur nature de ces Michelin Uptis, le début officiel de leur commercialisation est prévu pour 2024.

(Source : Vroom 06/2023)





- **La dernière Ford Fiesta sortira d'usine courant juin 2023**

Après 47 ans, Les dernières Ford Fiesta sortiront de leur ligne d'assemblage ce vendredi, marquant la fin de leurs productions dans la ville de Cologne.

Depuis 1976, 20 millions de Fiestas ont été produites dans le monde, dont la moitié en Allemagne, à Sarrelouis, avant Cologne.

Avec la Fiesta, Ford a poussé la motorisation de masse plus loin en touchant des jeunes et des familles au budget modeste.

« L'ancienne Ford quitte l'Europe et la nouvelle Ford électrique arrive. »

La Fiesta était particulièrement populaire dans le sud de l'Europe, comme en Grèce et en Italie. Le pic des ventes du modèle a eu lieu au début des années 90.

Pour un montant proche des 2 milliards de dollars, le constructeur automobile est en train de transformer son site de Cologne pour le convertir à la production des nouveaux modèles électriques.

Le premier d'entre eux devrait occuper les lignes d'assemblage dès la fin de l'année.

(Source : RTLInfo/Agence Belga 06/2023)

- **Volkswagen condamné à verser des dommages et intérêts à hauteur de 5%**

Le tribunal de première instance de Bruxelles, rôle néerlandophone, a condamné jeudi le constructeur automobile allemand Volkswagen à verser des dommages et intérêts aux acheteurs victimes du Dieseldate.

L'organisation de consommateurs Test-Achats avait déposé une action collective dans ce dossier.

Les acheteurs dupés recevront un dédommagement à hauteur de 5% du prix d'achat ou de 5% de la différence entre le prix d'achat et le prix de revente si l'acheteur n'est plus propriétaire.

Le tribunal considère que seul Volkswagen est responsable, et non les autres marques du groupe, ni l'importateur VW D'Ieteren.

(Source : Agence Belga 07/2023)

- **Tesla rappelle 1,1 million de véhicules en Chine**

Selon une agence d'État chinoise et pour raison d'un possible problème au niveau des freins sur 5 modèles différents assemblés entre janvier 2019 et avril 2023.

Tesla le résoudra par le biais d'une mise à jour d'un logiciel.

Après les Etats-Unis, la Chine est le plus important marché pour Tesla qui y a construit en 2019 sa première usine hors Etats-Unis, la 'Gigafactory 3'.

(Source : RTL 05/2023)





- **Ça ne rigole pas... La police française impitoyable avec une ancienne BMW :**

Saisie par la police parce que son propriétaire s’amusait à drifter sur la voie publique, une ancienne BMW Série 3 E36 coupé vient d’être écrasée, filmée pour l’exemple.



Sur base d’un screenshot où l’on voyait son coupé BMW Série 3 E36 jaune en drift dans une zone industrielle, un conducteur a été interpellé sur son lieu de travail par la police. Menotté, puis emmené au poste, il a ensuite été mis en examen pour avoir mis en danger la vie d’autrui.

Emmenée manu militari

Sa BMW qui était stationnée devant chez lui et qui, apparemment, était immatriculée et assurée, a tout de même été saisie par la justice française.

En moins d’une semaine, l’affaire a été jugée devant le tribunal et la sanction la plus redoutée par le passionné est tombée : sa voiture a été emmenée dans un centre de recyclage et sa destruction a été ordonnée.

Lutte sans répit

Dans une vidéo filmée par la police nationale française, on voit l’E36 se faire aplatis sans pitié. Une Série 3 E46 subit également le même sort. Cette décision pour le moins radicale intervient en pleine lutte contre les rodéos urbains qui animent des zones industrielles en banlieue tous les week-ends. Les pilotes en herbe et autres fans du film Fast & Furious sont prévenus : la punition encourue lorsqu’on fait n’importe quoi sur la route peut être très sévère...

(Source : Autoclassic 07/2023)





- **Ce nouveau moteur à "un temps" pourrait défier les lois traditionnelles de la motorisation**

INNengine, une startup basée en Espagne, présente un moteur à "un temps" qui fonctionne comme un piston opposé avec une touche d'ondulation.

L'entreprise espagnole INNengine vient de lancer un moteur tout à fait inédit : un moteur à un temps... avec tous les avantages d'un moteur à deux temps.

Par définition, ce nouveau moteur baptisé e-Rex est en effet un moteur à deux temps, c'est-à-dire qu'il a deux mouvements (deux courses) dans son processus de combustion.

Toutefois, contrairement à la plupart des moteurs à deux temps classiques, il ne brûle pas d'huile et n'a pas besoin d'utiliser ses propres mouvements pour se lubrifier ou se refroidir. Ces opérations s'effectuent séparément, comme c'est le cas pour un moteur automobile classique à quatre temps.

Plus précisément, il n'y a dans l'e-Rex d'INNengine, comme dans un moteur à deux temps, que la compression et la combustion, l'admission et l'échappement se produisant simultanément. Ce moteur de 500 cm³ est également plus puissant (126 chevaux) malgré sa taille compacte, et plus efficace d'un point de vue thermodynamique que les moteurs à quatre temps.

En revanche, il est beaucoup moins encrassé et bruyant que les modèles conventionnels de moteur à deux temps.

Ce nouveau modèle a donc les avantages d'un moteur à deux temps, sans en avoir les inconvénients.

L'e-Rex a une configuration à pistons opposés dans laquelle on trouve quatre pistons de chaque côté, soit huit en tout.

Elle offre un fonctionnement en douceur, avec très peu de bruit et de vibrations, tandis que le conditionnement permet de conserver un moteur de petite taille.

Ce moteur d'INNengine pourrait être très utile pour les voitures puisqu'il prolongerait, selon le créateur, l'autonomie des véhicules électriques ou hybrides, notamment grâce à sa faible consommation et à son aspect compact.

Il permettrait aussi de réduire la taille et le poids de la batterie et donc offrir une meilleure option de conduite sur de longues distances, en particulier s'il peut fonctionner comme une option multi-carburant.

Étant donné que les batteries restent encore aujourd'hui l'élément le plus lourd et le plus coûteux d'un véhicule électrique, cela pourrait être une aubaine.

(Source : GEO 07/2023)





• Les SUV menacés de disparition à Bruxelles ?

Plus populaires que jamais (plus de la moitié des immatriculations de véhicules neufs dans notre pays), les SUV envahissent aussi bien les villes que les campagnes, ce qui n'est pas du goût de tout le monde.

A Bruxelles, où les verts font partie du gouvernement régional qui entend limiter leur impact et leurs nuisances, les autorités entendent bien mettre un frein à cet engouement, comme elles essayent en même temps de réduire progressivement l'espace réservé aux voitures en voirie.

La ministre de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen) a donc annoncé que la Région bruxelloise a commandé une étude sur les mesures les plus efficaces à mettre en place afin de réduire les nuisances générées par les SUV.

Cette étude devra déterminer le nombre de SUV en circulation dans la capitale mais aussi examiner les mesures à envisager pour les rendre moins populaires voire pour les bannir.

Plusieurs scénarios sont envisagés comme l'augmentation des frais de stationnement pour ce type de véhicules ou encore interdire purement et simplement ceux-ci sur le territoire régional.

Une volonté qui fait écho à ce qui se passe actuellement à Paris où la maire, Anne Hidalgo, a annoncé que les propriétaires de SUV devront payer plus cher pour stationner leur véhicule dans la capitale française à partir de l'année prochaine.

En effet, une nouvelle taxe de stationnement y sera appliquée en fonction du poids et de la taille des véhicules.

(Source : Vroom 07/2023)

• Les chromes seront-ils bientôt de l'histoire ancienne dans l'automobile ?

Cancérogène, le chromage devrait bientôt être interdit par les autorités européennes. Dans sa croisade environnementale, l'Union européenne ne s'attaque pas qu'aux émissions de gaz à effet de serre et aux particules fines.

En effet, dans son viseur, on trouve aussi le chrome hexavalent, utilisé généreusement dans l'industrie automobile et particulièrement par les constructeurs haut de gamme. Sauf que ce composé chimique est extrêmement toxique, au point d'impliquer de graves problèmes de santé, dont des cancers chroniques du poumon.

Bref, l'Europe entend bel et bien bannir celui-ci de l'industrie, en ce compris dans l'automobile, et ce dès 2024 !

Le chrome et l'automobile, c'est une histoire d'amour qui dure depuis des lustres.

Mais avec les nouveaux impératifs environnementaux, celui-ci va donc devoir tirer sa révérence. Et, en la matière, des constructeurs ont d'ores et déjà pris les devants, à l'image de Dacia qui a décidé de le remplacer par des inserts de couleur blanche, de Polestar qui a décidé de s'en passer purement et simplement ou encore de Volkswagen qui, sur ses modèles électriques, en fait de même.

Reste à voir ce que les marques de luxe, pour qui le chrome est un élément essentiel, vont trouver comme alternative à ce composé chimique aujourd'hui décrié.

Il est possible que, comme pour le cuir, celles-ci parviennent à mettre au point un chrome de nouvelle génération, à l'impact environnemental et sanitaire réduit mais au look similaire.

Rendez-vous dès l'année prochaine pour le savoir !

(Source : Vroom 07/2023)





- **Comment les softwares changent l'automobile ... et les constructeurs !**

L'importance croissante des logiciels dans l'industrie automobile transforme les rôles traditionnels. Volkswagen et General Motors ont récemment fait des choix stratégiques, mais les choix des responsables des divisions logicielles reflètent des approches différentes.

En automobile, cela fait plus d'un siècle que les constructeurs et leurs équipementiers excellent dans l'emboutissage des tôles et dans la conception de moteurs très efficaces aux matériaux toujours plus sophistiqués. En revanche, les softwares sont restés en arrière-plan. En effet les softwares n'ont rien de fascinants. Ils n'ont pas d'odeur, ne sont pas palpables, les mises à jour sont fréquentes et, surtout, ils suscitent nettement moins d'émotions que certaines carrosseries.

Les logiciels ont toujours été un mal nécessaire pour le monde de l'automobile, que ce soit du côté des vendeurs ou des acheteurs. Mais les temps changent. Aujourd'hui, toutes les voitures modernes sont bardées de softwares. Ces derniers gèrent les fonctions de conduite, les chaînes de production, la sécurité active et passive, et ils assurent aussi le divertissement de tous les passagers en proposant divers services numériques sur de grands écrans à chaque place de la voiture. Un jour, les logiciels prendront le contrôle de la conduite et la voiture deviendra un cinéma roulant, un bureau, une piste de danse... L'emboutissage des tôles pourrait devenir moins important que les softwares. Les constructeurs automobiles ont parfaitement compris cette logique et peaufinent leurs softwares pour garder le contrôle de leurs véhicules.

Récemment, Volkswagen et General Motors ont réorganisé leur division « softwares » en les dotant d'un nouveau chef : Volkswagen a choisi Peter Bosch, un directeur ayant une certaine expérience dans la production automobile au sein du groupe. GM a nommé Mike Abbott, une recrue externe, cadre de l'industrie informatique et ancien directeur d'Apple. Les deux approches sont très différentes.

Laquelle est la plus prometteuse... On pourrait penser qu'un « software manager » est plus apte à gérer le développement de softwares qu'un ex-directeur dans la production automobile. D'un autre côté, il faut respecter la culture de l'entreprise et la passion automobile : dans ce cas, le directeur de production pourrait avoir l'influence la plus appropriée. Question de personnalité : qui sera le manager le plus adapté et le plus convaincant ?

Peter Bosch a été accueilli par Oliver Blume, CEO de VW, comme « ... un stratège, un facilitateur et un joueur d'équipe », il devra donc se retrousser les manches pour « faire en sorte que ce fichu software fonctionne sans accro afin de l'adapter aux véhicules de production ». Oui, c'est un choix peu conventionnel pour diriger une entreprise de softwares ! Toutefois, Peter Bosch, expérimenté en production, saura ce qu'il faut peaufiner en matière d'assistance logicielle. Tout cela ressemble fortement à une pratique habituelle. L'essence même de l'activité de VW demeure de faire fonctionner des moteurs et des véhicules. Point à la ligne.

Mary Barra, CEO de GM, a déclaré à propos de Mike Abbott : « L'expérience de Mike en tant que fondateur et entrepreneur, associée à son expérience en matière de création et de fourniture de certaines des solutions logicielles les plus convaincantes du marché pour les consommateurs et les entreprises, font de lui un excellent candidat... ». Cela semble autrement plus passionnant !





Alors que Peter Bosch semble avoir pour mission de faire rouler les VW, Mike Abbott semble avoir été engagé pour étendre le modèle commercial de GM en offrant de nouvelles solutions attrayantes (à l'intérieur des voitures) pour les consommateurs et les entreprises. Mike Abbott va-t-il nous concocter une nouvelle version d'OnStar, mais en mieux ?

GM fait une nouvelle fois preuve d'audace. Le groupe avait déjà mis très tôt sur les véhicules électriques et avait notamment investi dans « Cruise », une entreprise qui dominait le monde de la conduite autonome. Aujourd'hui, le géant américain aspirerait à enrichir son portefeuille avec des services axés sur les logiciels. Visionnaire, GM !

(Source : Vroom 07/2023)

• **1 voiture/4 à la casse en Wallonie d'ici 2,5 ans : réellement envisageable ?**

Le décret visant à transformer la Wallonie en vaste zone à basses émissions pourrait prochainement pousser 24% du parc automobile wallon à la casse. Voilà qui inquiète les professionnels du secteur... Selon un calcul récent de Traxio, environ 439.752 voitures pourraient être interdites de circulation sur le territoire wallon dans deux ans et demi, soit près d'un quart de la totalité du parc automobile wallon actuel !

Pour rappel, un décret du 17 janvier 2019 concernant la lutte contre la pollution atmosphérique prévoit d'interdire les véhicules Euro 0, Euro 1, Euro 2 et Euro 3 des routes wallonnes à partir du 1er janvier 2025 (sans exception pour les ancêtres). Une année plus tard, dès le 1er janvier 2026, ce seront les voitures Euro 4 qui n'auront plus accès au territoire wallon, sauf si elles ont été acquises avant 2019.

Une exception est malgré tout envisagée pour les véhicules parcourant moins de 3.000 km. Les ancêtres, notamment, pourraient donc encore continuer à rouler sporadiquement en Wallonie. Mais comment le contrôle va-t-il être effectué ? Quid des kilomètres effectués lors de rassemblements à l'étranger, par exemple ?

Traxio s'inquiète d'ailleurs globalement de la passivité des Politiques wallons et appelle les responsables à clarifier le décret du 17 janvier 2019.

« On est 4 ans plus tard. Il semble que le projet ait été mis au frigo : il n'existe toujours pas d'arrêté d'exécution. La question est donc de savoir si des milliers de voitures seront interdites de circulation en Wallonie à partir du premier janvier 2025 ».

Pour Touring, il serait plus indiqué de tenir compte de la durée de vie réelle des voitures existantes dans cette période de transition : « la mise en place de mesures qui raccourcissent ce cycle de vie entraîne une substitution prématurée des véhicules existants, ce qui peut avoir des répercussions néfastes sur l'environnement et le portefeuille des consommateurs. »

Traxio suggère lui de contrôler le bon entretien des véhicules existants : « Plutôt que d'interdire purement et simplement l'accès/l'utilisation d'un nombre restreint de voitures (...), il vaut mieux investir à large échelle en entretien et 'nettoyage' de toutes les voitures à moteur thermique, quelle que soit la norme Euro auxquelles elles appartiennent (...) Un véhicule bien réglé, bien entretenu est non seulement moins impactant sur l'environnement mais aussi un véhicule à la consommation optimale. »

(Source : Vroom 07/2023)





- **Hyundai : la Genesis G90 arrive en Europe**



Lors du Festival of Speed de Goodwood, Hyundai, a présenté sa berline G90 rivalisant avec les Mercedes Classe S, BMW Série 7, Audi A8 ou Lexus LS.

Le modèle européen sera disponible en deux longueurs : empattement court ou long. La première sera proposée avec quatre ou cinq sièges tandis que la seconde comptera quatre assises offrant un confort optimal grâce, notamment, à des sièges chauffants et ventilés, dotés de fonctions de massage ainsi que de repose-jambes et de repose-pieds réglables.



La version européenne a fait l'objet d'investissements importants pour répondre aux spécificités du marché. On ne sait pas encore quelles mécaniques seront proposées. De l'autre côté de l'Atlantique, la G90 est équipée d'un V6 turbocompressé de 3,5 l, de 380 et 415 ch associé à une boîte automatique à huit rapports.

Le client peut opter pour une propulsion ou pour quatre roues motrices.

Les prix n'ont pas été communiqués mais le modèle peut être commandé en Suisse et en Allemagne depuis le 13 juillet dernier.

Pour le reste de l'Europe, il faudra attendre que le réseau de distribution se mette en place.

(Source : Vroom 07/2023)





- **Quel est le système d'aide à la conduite préféré dans le monde ?**

L'entreprise américaine S&P Global Mobility s'est penchée sur la popularité des aides à la conduite dans le monde et les résultats sont intéressants...

Si Mercedes fait déjà rouler quelques-uns de ses modèles tous seuls en Allemagne et depuis peu dans certains Etats américains, cela ne garantit pas la popularité de la voiture autonome partout dans le monde.

Pour connaître la perception des aides à la conduite au niveau global, l'entreprise américaine S&P Global Mobility a réalisé un classement de toutes les aides à la conduite.

Top 5 des aides à la conduite les plus populaires :

5. Système de vision nocturne
4. Freinage d'urgence automatique avec détection des piétons et des cyclistes
3. Alerte de collision avant
2. Rétroviseur central par caméra
1. Détection d'angle mort

Parmi cette courte liste, aucune fonction d'aide à la conduite comme le maintien au centre de la voie ou encore le parking automatisé. Il faut dire que la conduite autonome ou tout ce qui s'en approche est loin de faire l'unanimité : moins d'une personne sur deux se dit prête à monter dans un véhicule 100 % autonome et moins d'une personne sur deux pense que ces derniers sont plus sûrs.

À noter également que la popularité de ce genre de systèmes est bien différente en fonction des pays où l'on se trouve. Alors que les Chinois sont demandeurs de véhicules qui se conduisent tous seuls, les Allemands, Américains et Anglais préfèrent très largement rester les seuls maîtres au volant.

(Source : Vroom 06/2023)

- **Les immatriculations motos/scooters neufs : +3% au 1er semestre 2023**

En Belgique, selon la Febiac, lors des six premiers mois de l'année 2023, 15.276 nouvelles immatriculations de deux-roues motorisés ont été enregistrées.

Il s'agit d'une hausse de 3% par rapport aux résultats du premier semestre 2022, soit une reprise après deux années de léger recul.

Les motos et scooters de maximum 125cc, engins de mobilité intra-urbaine, restent leaders, même si leur part de marché cumulée a reculé de 26,6% en 2022 à 22,6% au premier semestre 2023. Ils devancent la catégorie des motos maniables et dénuées de carénage Basic/Roadster, avec 22,1% du marché belge, et celle des Trails, motos de type baroudeurs polyvalents (20,3%).

Du côté des motorisations, la propulsion essence reste largement en tête avec 97,6% de parts de marché.

Le marché de l'occasion s'effondre par contre, avec une contraction de 26,9% ce premier semestre 23. La nouvelle réglementation relative au contrôle technique des motocycles complique fortement la tâche des revendeurs tout en mettant à mal leur rentabilité (Febiac).

(Source : Belga/RTL 07/2023)





• **France : test de recharge de voitures électriques sur autoroute**

La France va tester la recharge de voitures et camions électriques sur l'autoroute A10 près de Paris, par deux technologies qui permettront aux véhicules de rouler plus longtemps avec des batteries de taille réduite moins gourmandes en métaux rares.

D'un côté, des bobines magnétiques glissées sous le bitume rechargeront les batteries par induction, comme des téléphones portables. De l'autre, un rail inséré au ras du bitume permettra aux véhicules équipés de se brancher au sol.

Ces systèmes de "routes électriques" pourraient accélérer la révolution en cours dans l'industrie automobile: ils permettent aux véhicules électriques de rouler plus longtemps, sans s'arrêter pour recharger et sans traîner des batteries trop lourdes et gourmandes en matériaux rares.

Ces "routes électriques" permettraient de réduire de 62 à 71% l'autonomie nécessaire pour un usage normal des voitures et donc la taille de leurs batteries (Université de Göteborg -Suède). De plus, les économies faites sur les batteries permettraient largement de les financer.

Sur l'A10, l'idée est de tester ces solutions à haute vitesse. Il s'agit de "lever les dernières questions qui restent, avant de déployer ces technologies à grande échelle, sur des centaines ou des milliers de kilomètres", explique Louis du Pasquier, en charge du projet chez Vinci. Les premiers tests seront effectués en septembre 2023 à Rouen sur une piste fermée du Cerema, établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique.

Ces systèmes de recharge dynamique seront ensuite installés sur quatre kilomètres de la voie de droite de l'A10 dans le sens Paris-Orléans, en amont de la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Les chargeurs ne s'activeront qu'avec les véhicules compatibles.

L'autoroute du Mont-Blanc (Haute-Savoie) testera également bientôt une solution de "frotteur", développée à l'origine par Alstom pour les tramways. Les véhicules équipés d'un dispositif rétractable viennent collecter l'électricité depuis une piste d'alimentation insérée dans la couche de roulement de la chaussée.

La "route électrique" sera essentielle pour électrifier rapidement les poids lourds, qui roulent encore massivement au diesel, selon des rapports rendus au ministère des Transports à l'été 2021.

Patrick Pelata, ancien dirigeant de Renault, explique que la "route électrique" permet "une décarbonation forte du transport routier de longue distance au fur et à mesure que l'électricité se décarbone en Europe".

Elle présente aussi, assure-t-il, "un excellent rendement énergétique, une alimentation continue qui ne dégrade pas les conditions d'exploitation des camions et une diminution significative de la taille des batteries des poids-lourds faisant de longs trajets", tout en réduisant "très fortement" les besoins en bornes de recharge.

Des barrières technologiques restent cependant à lever: l'induction est peu puissante et coûteuse, tandis que le rail peut s'encrasser et poser des problèmes aux deux-roues, notamment.

Outre l'induction et le rail conducteur, une troisième solution en cours de test en Allemagne, fait appel à une caténaire, comme pour les tramways: "la plus avancée techniquement" elle n'alimente que les camions, et les pylônes nécessaires en bord de route posent des problèmes de sécurité routière (ministère des Transports).

La startup Electreon, qui fournit le système par induction, a déjà des projets en Israël, en Suède, aux Etats-Unis ou en Italie, où Fiat teste la recharge d'une petite 500. Le consortium Elonroad, qui fournit le rail, le teste depuis 2019 dans le sud de la Suède. L'expérience sur l'A10 s'étalera sur trois ans pour un budget de 26 millions d'euros.

(Source : AFP/RTL 07/2023)





- **La Flandre reporte le renforcement des normes d'émission des véhicules à Anvers et à Gand**

Les règles régissant l'accès des véhicules aux zones basse émission d'Anvers et de Gand ne seront pas renforcées avant début 2026, un an plus tard que prévu. Les phases ultérieures de durcissement des normes sont abandonnées pour l'instant, selon le Communiqué de Zuhail Demir, Ministre flamande de l'Environnement.

Normalement, à Gand et Anvers, l'interdiction au 1.1.2025 des voitures à essence norme euro 2 et les voitures diesel norme euro 5 est reportée au 1.1.2026.

« De Lijn » bénéficie lui aussi d'une année supplémentaire pour faire circuler ses bus diesel norme euro 6 jusqu'au 31.12.2026.

Les renforcements prévus en 2027 et 2028, seront supprimés.

Toujours selon le Communiqué de la Ministre, une évaluation de la qualité de l'air prévue à la fin 2026, devrait permettre de déterminer si la trajectoire de resserrement proposée doit être ajustée ou si les étapes peuvent être supprimées en raison d'une amélioration suffisante de la qualité de l'air.

La décision finale de renforcement appartient toutefois au conseil communal.

Le gouvernement flamand propose son propre calendrier, selon lequel les voitures particulières et les petites camionnettes équipées d'un moteur diesel ne seraient plus les bienvenues dans les zones à faibles émissions à partir de 2031, et les véhicules à essence ne seraient plus autorisés à y circuler à partir de 2035.

Selon Zuhail Demir, l'accès aux zones sera rendu plus social, avec une exemption possible pour les soignants et les personnes atteintes d'un handicap.

En Flandre, les zones à basse émission resteront des initiatives locales. Il n'y aura pas de LEZ sur l'ensemble du territoire comme en Wallonie.

(Source : RTL/Belga 07/2023)

- **Les moteurs essence et diesel interdits dès 2035: un rapport flingue le projet de l'Union européenne**

L'Union européenne risque d'échouer à devenir un moteur mondial de l'industrie des batteries, ce qui remet en question l'interdiction de vente des voitures neuves diesel et essence en 2035, affirme lundi la Cour des comptes européenne dans un nouveau rapport.

L'accès aux matières premières, l'augmentation des coûts et la concurrence mondiale féroce constituent les trois freins majeurs, en termes de batteries, à l'objectif "zéro émission" en 2035 pour les voitures et camionnettes, selon ce rapport de la Cour. Il est publié cinq ans après la présentation par la Commission d'un plan d'action pour les batteries.

La Chine, en particulier, a une grande longueur d'avance, avec 76% de la capacité de production mondiale, expose la Belge Annemie Turtelboom, responsable de l'audit. L'UE représente quant à elle 7% de la production mondiale.





"Quasiment chaque semaine, une nouvelle giga-usine de batteries est annoncée en Europe", a reconnu Annemie Turtelboom lors d'un point de presse. Pour autant, "les chances que l'UE devienne un leader mondial de la production de batteries ne semblent pas bonnes", avertit-elle. "Nous sommes confrontés au risque de voir l'UE manquer son objectif" de ne vendre que des voitures neuves à zéro émission en 2035, ou de ne pouvoir "atteindre cet objectif que par l'importation de batteries ou de véhicules électriques, ce qui nuirait à l'industrie européenne", a-t-elle indiqué. "L'UE ne doit pas se retrouver avec les batteries dans la même position de dépendance que celle qu'elle a eue avec le gaz envers la Russie", a mis en garde la responsable. Pour elle, "l'UE doit être plus attentive aux dures réalités géopolitiques et économiques - notamment l'accès aux matières premières - pour avoir une chance de gagner son pari" sur les batteries.

La Cour des comptes de l'UE prévoit qu'"à brève échéance, la production européenne de batteries sera confrontée à une pénurie mondiale de matières premières essentielles". Elle cite des projections des services de recherche (JRC) de la Commission européenne, selon lesquelles "la pénurie mondiale se fera véritablement sentir d'ici à 2030, date à laquelle la majeure partie de la capacité de production de batteries de l'UE deviendra opérationnelle".

Or pour cinq matières premières clés (cobalt, nickel, lithium, manganèse, graphite naturel), l'UE est dépendante à 78% des importations, en provenance d'un petit nombre de pays. Quelque 87% du lithium brut est importé d'Australie, 68% du cobalt de la République démocratique du Congo et 40% du graphite naturel provient de Chine. Or l'UE ne dispose pas avec ces trois principaux fournisseurs d'accords de libre-échange qui pourraient garantir un accès durable à ces matières premières. Et certains pays sont associés à des risques géopolitiques pouvant mettre en péril l'approvisionnement, souligne la Cour des comptes, qui met aussi l'accent sur la hausse de la demande mondiale.

Quant à l'extraction de ces minerais dans l'UE, Mme Turtelboom a relevé que si du lithium était présent au Portugal et en France, il y avait "en moyenne de 12 à 16 ans entre la découverte et le début de la production". Trop juste pour l'objectif de 2035, a-t-elle estimé, ajoutant que, toutes les matières premières nécessaires n'étant pas présentes en Europe, "cela ne résoudra pas tous les problèmes" de toute manière.

En outre, les producteurs de batteries pourraient délaisser l'UE au profit d'autres régions, en particulier les États-Unis. Contrairement à l'Europe, les USA subventionnent directement la production de minéraux et de batteries ainsi que l'acquisition de véhicules électriques, pour autant que ceux-ci et leurs composants soient fabriqués sur le territoire américain.

La Commission européenne a toutefois présenté en mars dernier deux propositions de règlements visant à innover et à renforcer la capacité de production européenne, de batteries notamment, ainsi qu'à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques.

Enfin, la hausse des prix des matières premières et de l'énergie pourrait compromettre la compétitivité de la production de batteries de l'UE, selon la Cour. Fin 2020, le coût d'un bloc-batterie (200 euros/kWh) était plus de deux fois supérieur au niveau visé. Rien qu'au cours des deux dernières années, le prix du nickel a augmenté de plus de 70 % et celui du lithium, de 870 %.





La Cour indique qu'"avec l'augmentation du coût de facteurs de production tels que l'énergie et les matières premières, les batteries et par conséquent les véhicules électriques pourraient devenir inabordables pour un grand nombre de propriétaires". Cela entraînerait "une baisse de la demande de véhicules électriques et une diminution de l'intérêt économique des investissements dans des installations de production".

L'institution demande notamment à la Commission européenne de mettre à jour son plan d'action stratégique sur les batteries publié en 2018, en accordant une attention particulière à la sécurisation de l'accès aux matières premières.

Pour y répondre, la Commission a proposé mi-mars des allègements réglementaires visant à promouvoir les industries vertes, dont les batteries, un texte actuellement en cours de négociation.

Un autre projet législatif, présenté de concert, vise à diminuer la dépendance de l'UE en matières premières critiques en favorisant l'extraction en Europe et les coopérations commerciales avec des fournisseurs plus nombreux.

(Source : RTL 06/2023)



Image estivale générée par Intelligence Artificielle

