



## L'édito

Il s'avère que les remerciements ci-dessous exprimés par M. Christian Vanden Bergh, auteur de la conférence-formation de l'AG du 20.10.2023 « The Green Deal », s'étoffent de considérations justes sur l'impact de la mutation qui s'opère dont nous serons les acteurs, quoi qu'il en advienne. Cela a valeur d'éditorial.

La rédaction

*Chers membres de l'UPEX,*

*Merci beaucoup pour la confiance que vous m'avez témoignée lors de cette dernière rencontre à Genk.*

*J'espère avoir pu répondre aux attentes avec le thème « Le Green Deal ».*

*Les choix faits par les autorités européennes ne seront pas sans conséquences dans le domaine des experts ; les innombrables véhicules électriques et tous les effets qui en découlent ne sont passés inaperçus auprès de personne.*

*Les objectifs qui vont chasser les véhicules thermiques de nos rues, la hausse des prix du cuivre, du lithium et des conteneurs constituent en eux-mêmes un défi pour notre économie.*

*Seule l'histoire dira à nos petits-enfants si la direction que nous choisissons aujourd'hui est la bonne et suffisamment adéquate.*

*Merci encore pour votre confiance.*

*Christian Vanden Bergh*



## Discours du Président

20-10-2023 Genk – Ouverture du banquet UPEX

Chères Conscœurs et Confrères,  
Mesdames, Messieurs,

Je constate et apprécie votre présence nombreuse tant à l'assemblée générale qu'à notre soirée de Gala. Les efforts de Rudy Joris, Président de la régionale Anvers-Limbourg ont portés leurs fruits et je tiens à le remercier et toute son équipe pour l'organisation active de cette journée et de cette belle soirée de Gala qui lui tenait à cœur.

Je vous remercie également pour cette importante participation qui a permis un vote favorable des nouveaux statuts de votre Union Professionnelle désormais modifiée en ASBL comme l'exigent les nouvelles lois.

Je tiens particulièrement à remercier Robert Spilliaert, notre Rapporteur et responsable de la commission Statuts et Règlement qui a dû nous quitter ce soir et Laurent Cornil notre secrétaire, pour le temps donné et le travail presté pour l'élaboration de ces nouveaux statuts et leur collaboration active avec notre Notaire. Ce fut une rédaction longue et laborieuse qui porte aujourd'hui ses fruits.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous pour remercier au nom de l'Arson et de l'UPEX, Christian Vanden Bergh pour sa présence à notre colloque de ce 22/09/2023 à Charleroi ayant pour thème la sécurité des véhicules électriques et à notre AG de ce jour pour la formation The Green Deal. Je lui remets de la part de ces deux associations ces quelques flacons d'énergie qu'il transformera à son envie. Ce colloque et la formation d'aujourd'hui furent, je le pense, une réussite. Il en a été partie prenante.

Notre Union se porte bien, avec les confrères qui nous ont rejoint cette après-midi nous sommes presque 280 membres « effectifs ». Il s'agit d'une des plus fortes participations depuis de nombreuses années. Je tenais à tous vous remercier au nom du Conseil de direction.

L'UPEX a été consulté à plusieurs reprises par différents acteurs du marché et notamment par l'Ovam pour une réorganisation afin de faciliter la procédure PTT en accord avec les cabinets ministériels des trois régions.

Avec Michel Lecrenier, Président de l'Institut qui nous fait le plaisir d'être avec nous ce soir, nous avons aussi été invités, au mois de juin, au cabinet du ministre De Bue pour participer à une réunion ayant pour thème « l'accidentologie des cyclistes ».

L'UPEX a organisé de nombreuses formations et mis en place avec la Commission Technique et Educam celle sur les véhicules électriques du niveau « HEV2 » et dédiée spécifiquement aux experts.



## Agenda

01-03/12/2023

Prewar Days  
Kortrijk Xpo

17-21/01/2024

Brussels Autoshow  
Brussels Expo

24-27/04/2024

Autotechnica  
Brussels Expo

## Discours du Président (suite)

Nous avons le plaisir de recevoir Monsieur Peeter Hening CEO de la BEHVA avec laquelle l'UPEX a collaboré pour mettre en place des listes d'experts spécialisés en véhicules ancêtres.

Est également avec nous, Monsieur Philippe Demeyer du GOCA Vlaanderen qui travaille régulièrement avec la commission GOCA de l'UPEX pour des dossiers plus spécifiques concernant des véhicules ancêtres.

Tous ces échanges et actions montrent que notre profession et notre Union sont considérées comme des acteurs fiables du marché de l'automobile et de la protection du consommateur au sens large.

Ce soir Monsieur Jacques Trassoudaine, Président de la Fédération Internationale des Experts Automobiles (FIEA) nous fait le plaisir d'être parmi nous. J'en profite pour vous rappeler leur Assemblée Générale de vendredi prochain au Domaine du Chant d'Eole en région montoise.

Je vous remercie de m'avoir écouté et je vous réitère mes remerciements pour votre présence à tous; je vous souhaite un bon appétit et une soirée des plus conviviales.

## Echos du National

**Le Colloque UPEX/ARSON/RENAULT du 28 septembre 2023** s'est tenu au « Charleroi Espace Meeting Européen » (CEME) à l'initiative de Hervé Naegels (Renault Belgique Luxembourg).

Celui-ci et le Comité Organisateur parmi lequel le Président JL. Prieur et le Secrétaire Général A. Adriaens (UPEX) prirent une part fort active en de multiples réunions préparatoires, en firent une réussite remarquable.

Le Colloque fit salle comble : 300 participants, y compris des représentants des Corps de Police et de Pompiers ainsi qu'une délégation de nos voisins français, tous intéressés par la thématique :

### « Les dangers du véhicule électrique : mythe ou réalité ? »

divers sujets furent abordés par des spécialistes pointus pour illustrer cette journée de formation :

- « recyclage et seconde vie des batteries, leurs conceptions et mesures de sécurité » ;
- « leurs réactions au feu et à l'accident de circulation » ;
- « les précautions sécuritaires de manipulation et stockage des véhicules électrifiés endommagés » ;
- « le développement des bornes de recharge et les précautions induites » ;
- « la sécurité incendie des parkings avec des véhicules électriques » ;
- « la conception et les mesures de sécurité des batteries de traction » ;

Les conclusions des participants furent unanimes à exprimer satisfactions d'apprentissage, éloges de qualité et félicitations aux organisateurs et intervenants.

## Echos du National (suite)

### AG & Banquet UPEX du 20 octobre 2023.

Le Conseil de Direction de l'UPEX en a confié cette année l'organisation à la Régionale d'Anvers-Limburg, Président Rudy Joris.

Ce dernier proposa judicieusement l'hôtel Stiemerheide à Genk ; son dynamisme allié à l'implication vigilante active de A. Adriaens créèrent un événement exemplaire tant sur le plan organisationnel que sur le catering soigné.

L'AG fit l'objet du vote d'adoption de nos nouveaux statuts adaptés « ASBL » selon la nouvelle législation du Droit des Sociétés et des Associations et obligatoire à partir du 1.1.2024.

Grâce à une représentation exceptionnelle des membres, les quorums furent atteints tant en participation qu'en voix favorables majoritairement obtenues.

À l'initiative de Hubert Niessen et de A. Adriaens qui sollicitèrent le bien connu Christian Vanden Bergh, l'assistance se « régala » également d'une formation d'anthologie « The Green Deal » (voir l'éditorial en p.1) qu'il créa de toutes pièces et présenta, vulgarisateur de génie, sans aucune difficulté à captiver l'assistance avec humour sur ce vaste sujet qui, sinon, eut pu être indigeste.

Le Banquet annuel couronna cette journée avec un menu soigné divertissant par une ambiance orchestrale, agréablement discrète pendant le service, prenant ensuite toute l'ampleur à faire évoluer des danseurs réjouis jusqu'à 2h du matin.

## Echos de l'International

En octobre 2023, **le Président de la FIEA Jacques Trassoudaine** a choisi La Belgique comme lieu de résidence de leur AG annuelle.

Magistralement organisée par leur Trésorier, Eddy Speer, secondé par leur Secrétaire permanente et Chargée de communication Martine Moreau, dans le cadre vigneron du « Domaine du Chant d'Éole » à Quévy, elle remporta un franc succès d'intérêt et de participation.

La journaliste Sylvie Honoré régula la « journée technique » du vendredi 27 octobre qui documenta **l'avenir de la mobilité et la diversité du métier d'expert sous le thème « Vision 2030 / 2035 »** animé par un panel d'orateurs remarquables sur les sujets variés:

- « Avenir des motorisations à l'horizon 2030/2035 » Prof. P. Duysinx-ULiège
- « Transformation de la mobilité, infrastructures & véhicules » Diane Govaerts-CEO Ziegler
- « HySun Hydrogène : production d'hydrogène vert » Manuel Monterrey COO-HySun
- « Émissions CO2 & normes Euro7 » Susana Solis Pérez-Eurodéputée (visioconférence)
- « Avenir de la compétition automobile » Marc Duez-pilote
- « Présentation d'un véhicule en participation Ecomarathon » Students group-ULiège
- « Vision du secteur de la mobilité » Didier Perwez-Président de Traxio (vidéo)
- « Nouveaux défis de l'expert automobile: spécialisations, connaissances, formation... » MM. Georges-Louis Bouchez-Président MR & pilote / Jean-Michel Pirlot-Directeur Général Adjoint de Technifutur / Vincent Pécasse-Head of Product Management & Marketing Ethias
- « Conclusion » F. Bellot Député wallon, 1e. Vice-Président du Parlement Wallonie-Bruxelles

Une soirée de gala à la restauration savoureuse clôt agréablement cette journée très instructive. L'AG se tint le lendemain au même endroit.



## • Près de 86.000 tonnes de pneus usés collectés en 2022

L'an dernier, 85.844 tonnes de pneus usés ont été collectées en Belgique, rapporte dans son rapport annuel l'ASBL Recytyre, organisme belge en charge de la collecte et du recyclage des pneus.

Plus de 99,8% de ces déchets ont pu être valorisés, principalement sous forme de granulés. Ce taux dépasse l'objectif minimum imposé de valorisation matière, fixé à 85%.

Plus de neuf pneus collectés et recyclés sur dix ont donc été transformés en granulés de caoutchouc, qui constituent la base de sols, de pistes d'athlétisme ou de murs d'isolation contre le bruit et les vibrations.

Le reste des pneus a été rechapé (4,63%) ou réemployé sur le marché de l'occasion (3,1%).

Une infime partie a permis la récupération d'acier (0,7%) ou a été valorisée en énergie dans le four des cimenteries (0,19%).

Recytyre reconnaît que certains sous-objectifs, à savoir parvenir à 10% de réutilisation des pneus ou 10% de rechapage, ne sont pas encore atteints.

"À court terme, par des campagnes de sensibilisation et des incitants économiques, nous voulons encourager, notamment le secteur du transport, à opter encore davantage pour le rechapage", conclut Chris Lorquet, directeur de Recytyre.

(Source : RTLinfo/Agence Belga 07/2023)

## • Volkswagen dévoile un nouveau logo pour ses modèles GTI



Dites adieu à la sacro-sainte injection et saluez l'arrivée en trombe de la fée électricité ! C'est ainsi qu'on pourrait résumer la décision qui vient d'être prise par la direction du constructeur allemand Volkswagen. Car si l'on sait tous que les trois lettres GTI sont associées aux modèles les plus performants de son catalogue, à l'image des Golf, Polo, Scirocco et autres Up!, on sait aussi que VW se dirige vers un avenir dominé par l'électricité. Un compromis a donc dû être trouvé pour poursuivre la carrière de ces voitures emblématiques, tout en laissant tomber progressivement les traditionnels moteurs à explosion.

Ce 25 juillet 2023, Volkswagen aurait entrepris les démarches juridiques nécessaires dans le but d'obtenir les droits sur un nouveau logo et une nouvelle appellation. Une demande a été introduite auprès du DPMA, l'Office fédéral allemand des brevets et des marques, afin de déposer un nouveau nom. Dans les faits, l'appellation GTI continuera à exister sauf que le I (qui signifie injection) devrait laisser la place à un éclair pour symboliser l'énergie électrique.

Il y a néanmoins peu de chance que l'on retrouve ce nouveau logo dans un avenir proche. En effet, Volkswagen finalise la mise à jour de la huitième génération de la Golf GTI qui devrait être dévoilée en 2025. Et celle-ci ne sera toujours pas électrique. Par contre, la nouvelle appellation pourrait être apposée sur un modèle inédit, sportif et 100 % électrique, dérivé par exemple de l'ID.2. Mais rien n'est encore confirmé.

(Source : Vroom 07/2023)



- **Ford Mustang GTD : la plus rapide de tous les temps**

V8 de 800 ch, aéro actif, carrosserie en fibre de carbone, suspension semi-active, cette Ford Mustang GTD est conçue dans le seul but de faire tomber les chronos sur piste. Mais elle est pourtant encore homologuée pour la route et avoisine les 300.000 \$ !



Voici ce qui arrive lorsqu'une petite équipe Ford décide de faire des heures supplémentaires dans le but de créer la Mustang la plus rapide de tous les temps... À priori, ils ont réussi. Voici la Ford Mustang GTD ! Et contrairement à une certaine Golf au même acronyme, elle ne cache pas un 4 cylindres diesel, mais un V8 suralimenté de 800 ch ! Un bloc de 5,2 litres associé à une boîte à double embrayage et 8 vitesses que l'on commande via des palettes en titane imprimées en 3D. Pourtant, sa mécanique est probablement la moins intéressante de ses caractéristiques.

Cette Mustang GTD est directement inspirée de la compétition, au cas où cela ne se verrait pas. Elle a été conçue dans le but « d'aller plus vite que la voiture de course sur laquelle elle est basée et devenir la Mustang la plus rapide de tous les temps ». Ford espère d'ailleurs que ce monstre bouclera les 20,8 km et 73 virages du Nürburgring en moins de 7 min. Rien que ça.

Pour faire tomber les chronos, l'Américaine dispose, en plus de ses 800 ch, d'une carrosserie en fibre de carbone ainsi que de gigantesques appendices aérodynamiques actifs incluant notamment une fonction DRS. Oui, comme en F1. Elle est également équipée de jantes en aluminium forgé de 20 pouces, et même en magnésium en option, enrobées de pneus semi-slicks larges de 325 mm à l'avant et 345 mm à l'arrière.

Le coffre est désormais entièrement occupé par le système de suspension semi-actif. Le seul espace de chargement se trouve désormais derrière les baquets Recaro, à la place de la banquette arrière dont Ford s'est débarrassé pour gagner quelques kilos. Et pour s'arrêter, cette GTD peut compter sur des disques en carbone céramique Brembo.

Bien qu'imaginée pour arpenter le tarmac des circuits, cette Mustang GTD est encore homologuée pour la route ! Sa production sera limitée et débutera fin 2024 - début 2025. Son prix : Ford annonce tout de même les 300.000 dollars, prix de départ !

(Source : Vroom 08/2023)

## • **Autoroutes : l'augmentation de la vitesse légale fait des émules**

Deux pays européens veulent rehausser celle-ci à... 150 km/h !

Les propriétaires de véhicules électriques le savent : plus on roule vite, et d'autant plus sur de longues distances, plus rapidement la batterie du véhicule se décharge. Dans ce contexte, et alors que ce type de voitures se multiplie sur nos routes, l'Italie et la République tchèque envisagent pourtant de rehausser la limitation de vitesse sur certaines portions d'autoroutes. Une situation pour le moins paradoxale.

Du côté de la République tchèque, le parlement vient d'adopter une nouvelle loi permettant aux voitures de rouler à 150 km/h sur autoroute, en lieu et place de 130 km/h actuellement. Une nouvelle norme qui entrera en vigueur dès janvier 2024 et qui concernera une série de tronçons autoroutiers. A l'image de l'Allemagne, les Tchèques ont décidé de miser sur la responsabilisation des conducteurs ainsi que sur leur bon sens. On le sait, outre-Rhin, les statistiques de sécurité routière ne sont en rien affectées par l'absence de plafond quant à la vitesse maximale autorisée.

Plus au sud, en Italie, le ministre des Transports du gouvernement de Giorgia Meloni envisage de suivre la même logique, avec une vitesse maximale autorisée de 150 km/h sur quelque 1.500 km du réseau autoroutier local. Un projet qui n'a rien de neuf dans le pays puisqu'on en parle depuis... vingt ans ! Reste à le mettre enfin en pratique.

Et chez nous ? Rien de tout cela n'est envisagé en Belgique où, pour rappel, la vitesse réglementaire sur nos autoroutes est de 120 km/h. Et vu l'état déplorable du réseau, c'est probablement mieux ainsi !

*(Source : Vroom 08/2023)*

---

## • **La moitié des accidents mortels sur autoroute a lieu près d'une bretelle**

Plus d'un accident mortel sur deux qui s'est produit sur une autoroute au cours de la période 2021-2022 a eu lieu à proximité d'une bretelle d'entrée ou de sortie, a indiqué Vias par communiqué.

« Parmi les victimes décédées sur autoroute, un usager tué sur 10 est un piéton. En Belgique, plus d'un tiers (38%) des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules le sont sur autoroute.

Le risque d'accident y est plus faible que sur le reste du réseau routier, mais la gravité de ces accidents est beaucoup plus importante.

En effet, on dénombre 31 tués par 1.000 accidents corporels sur autoroute, soit trois à quatre fois plus qu'en agglomération (9 tués par 1.000 accidents)", rappelle Vias. Pour cette analyse, l'institut a examiné 151 accidents mortels sur autoroute impliquant 483 personnes au cours de la période 2021-2022.

Ainsi, un accident mortel sur dix (10%) s'est produit dans une bretelle d'entrée ou de sortie et plus de quatre accidents mortels sur dix (44%) ont eu lieu dans les environs immédiats de cette bretelle.

Un cinquième des accidents mortels (21%) sont survenus dans l'obscurité lorsque l'éclairage fonctionnait, et 13% quand il faisait noir et sans éclairage public.

Au cours de la période étudiée, en moyenne 56 personnes ont été tuées par 100 km d'autoroute. Les autoroutes de Flandre orientale (73 tués par 100 km), du Brabant flamand (67 tués par 100 km), du Hainaut et d'Anvers (64 tués par 100 km dans les deux provinces) sont les plus meurtrières.

À l'inverse, celles de la province de Luxembourg semblent être les plus sûres (28 tués par 100 km).

"Des limitations de vitesse strictes sont en vigueur dans les sorties d'autoroute et il est important que les usagers s'y tiennent", conclut Vias.

(Source : VIAS/RTLinfo/Agence Belga 03/08/2023)

---

## • L'évolution actuelle des voitures, un facteur de risque pour la sécurité routière

L'évolution actuelle des voitures, qui deviennent de plus en plus lourdes, hautes et puissantes, "risque de mener à une sécurité routière à deux vitesses", ressort-il d'une étude menée par l'Institut Vias. Tandis que les passagers des véhicules plus robustes sont de plus en plus en sécurité, les usagers vulnérables et les occupants de voitures plus petites courent de plus en plus de risques de blessures graves ou mortelles.

Ces vingt dernières années, les caractéristiques des voitures ont évolué de manière significative, explique Vias. La masse moyenne des voitures a augmenté de près de 30%, la puissance moyenne a grimpé de 60% et la hauteur moyenne du capot a, quant à elle, crû de 15%.

Dans une collision entre deux voitures dont l'une pèse au moins le double de l'autre, les occupants du véhicule léger courent trois fois plus de risques de subir des lésions graves que lorsque les deux véhicules ont une masse similaire, d'après cette étude menée entre 2017 et 2021 auprès de 300.000 passagers de voiture et usagers vulnérables.

De même, le risque de blessures mortelles pour un piéton ou un cycliste heurté par une voiture dont le capot est 10 cm plus haut que la moyenne grimpe de 30%.

L'âge du véhicule entre également en ligne de compte: par rapport à une voiture jeune (0-3 ans), le risque de blessures graves augmente de 60% pour les occupants d'une voiture ancienne (12 ans ou plus).

Autant de facteurs qui amènent Vias à redouter, à terme, l'émergence d'une "sécurité routière à deux vitesses". "Il est indispensable de freiner cette augmentation, de tendre vers un parc plus homogène et de mieux protéger les usagers vulnérables en cas de collision avec des voitures", conclut l'organisme.

(Source : Vroom 07/2023)

### • **Pris au piège dans une Tesla surchauffée**

Suite à de multiples signalements de personnes piégées dans leur Tesla en raison d'une panne de batterie, l'administration américaine de la sécurité des transports routiers envisage un rappel de plusieurs modèles de cette marque automobile.

Les batteries lithium-ion qui assurent la propulsion ne sont pas les seules à poser problème. Une voiture électrique dispose en outre d'une autre batterie de 12 volts celle-là, qui alimente les fonctions de bord, notamment l'éclairage, le tableau de bord et les commandes des vitres et des portes. Si celle-ci s'épuise, ces fonctions ne répondent plus et cela peut déjà créer des situations embarrassantes.

Scripps News rapporte l'incident de Rick Meggison, 73 ans, qui est resté coincé dans sa Tesla Model Y par une chaleur extrême pendant 20 minutes, après que la batterie de la voiture électrique soit tombée en panne et que tous les systèmes aient refusé de fonctionner, y compris les fenêtres et les portes. « Soudain, je me suis retrouvé piégé dans ma propre voiture. L'ordinateur était en panne, donc rien ne fonctionnait. La voiture était suffisamment chargée, mais le problème venait apparemment de la batterie de bord 12 volts. Finalement, j'ai appelé ma sœur et elle a réussi à déverrouiller la porte arrière grâce à l'application Tesla ».

La National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA), l'agence fédérale chargée de la sécurité routière, a déjà reçu des dizaines de rapports similaires et envisage donc d'imposer un rappel pour la Tesla Model Y.

« Une Tesla est en fait un ordinateur sur roues qui fonctionne avec une batterie. Si elle n'est pas fiable ou si, pour une raison quelconque, l'utilisateur ne sait pas comment résoudre un problème de batterie, des problèmes de sécurité se posent », a déclaré un expert en sécurité de la NHTSA.

Il convient toutefois de noter qu'il est toujours possible de déverrouiller manuellement une voiture électrique à l'aide d'un levier. À l'avant, vous le trouverez généralement à côté du siège. Cette procédure est également décrite dans le manuel de Tesla. Cependant, le déverrouillage manuel serait plus difficile à trouver pour les passagers, car il se trouve sous un tapis dans le compartiment de la porte arrière. Le manuel de Tesla précise également que « tous les véhicules Model Y ne sont pas équipés d'un système de déverrouillage manuel des portes arrière ».

La NHTSA soupçonne que de nombreux conducteurs ne connaissent pas la procédure à suivre pour déverrouiller manuellement les portes, de sorte que « ce problème doit être considéré comme une menace potentielle pour la vie humaine et qu'un rappel de la Tesla Model Y est approprié pour ces raisons ».

*(Source : Gocar 08/2023)*



- **La Mercedes EQS en 7 chiffres**

La Mercedes EQS est l'un des véhicules électriques les plus luxueux, confortables et durables actuellement en vente. La preuve en 7 chiffres.



Le vaisseau amiral électrique de la marque à l'étoile en impose. Avec ses 5,22 m de long, 1,93 m de large, 1,51 m de haut et un empattement de 3,21 m, il ne fait aucun doute que la prestigieuse EQS est une véritable limousine dans laquelle on ne manque pas de place !

L'habitabilité aux places arrière est tout simplement royale, mais elle n'ampute en rien son volume de chargement. Bien que son capot ne s'ouvre pas, son coffre arrière évolue de 620 à 1.700 litres. Un espace généreux auquel on accède par un pratique immense hayon.

L'EQS dispose également de suffisamment d'espace sous son plancher pour embarquer une sacrée quantité d'ions.

Elle dispose d'une immense batterie de 108,4 kWh ainsi que d'une robe aérodynamique n'affichant un coefficient de pénétration dans l'air que de 0,2.

Résultat, la plus efficace EQS 450+ et son unique moteur de 265 kW (360 ch) logé à l'arrière affichent une autonomie maximale de 740 km !

Il s'agit ni plus ni moins que de l'une des voitures électriques capables de parcourir la plus grande distance par charge actuellement sur le marché. Et une fois à plat, la limousine allemande peut compter sur une puissance de charge maximale de 200 kW pour passer de 10 à 80 % de niveau de batterie en une demi-heure seulement. Elle ne s'arrêtera donc pas souvent, mais également pas longtemps.

*(Source : Vroom 08/2023)*

### • **Les Audi bientôt construites sur des plates-formes chinoises ?**

Selon « Reuters », Audi et SAIC seraient en négociations pour l'achat par Audi de la plate-forme utilisée pour la berline haut de gamme L7 vendue sous la marque (100% électrique) IM Motors qui appartient au groupe SAIC.

Ni Audi ni SAIC n'ont tenu à commenter. Pour Audi, il s'agirait donc de mettre la main sur cette plate-forme et de pouvoir l'utiliser pour construire ses propres véhicules électriques de grande taille. La berline L7 de SAIC mesure en effet plus de 5 m de long et elle est animée par deux moteurs électriques (175 kW + 250 kW).

Pourquoi Audi, qui s'est toujours fait le chantre des nouvelles technologiques (avec son fameux slogan « l'avance par la technologie », négocie avec les Chinois pour un élément aussi central qu'une plate-forme qui conditionne de nombreux éléments. La réponse est assez évidente : les ventes et le développement des Audi électriques sont au point mort en raison des trop nombreux problèmes, notamment en matière de logiciels.

En effet c'est un peu la bérézina au sein du groupe VW, en particulier au sein de la filiale Cariad en charge du développement de la prochaine infrastructure électronique et des programmes de conduite autonome. Les problèmes au sein de cette entité sont tels que tous les modèles espérés sont retardés (Audi Q6 e-tron, Porsche Macan). Le projet Artémis d'Audi - voiture autonome de niveau 4 - ne sera peut-être pas non plus une réalité avant des années.

Ces problèmes logiciels sont également à l'origine du report du lancement de la plate-forme SSP du groupe à 2029. Pour Audi – comme pour les autres –, il y a donc urgence, surtout dans un contexte où des retards supplémentaires pour le développement des voitures électriques pourraient être lourds de conséquences pour les constructeurs occidentaux qui peinent déjà à revenir au contact de leurs concurrents.

Audi tente donc de trouver des moyens d'éviter de prendre encore plus de retard. Quitte à aller piocher chez les constructeurs chinois, une première, car la marque ne s'est jamais approvisionnée chez un autre constructeur. Jusqu'ici, Audi a utilisé la plate-forme MEB du groupe tandis que le constructeur développe aussi une architecture en collaboration avec Porsche (la PPE pour Premium Platform Electric) qui devrait être utilisée à partir de 2024...

Voilà qui en dit long sur la pression qui pèse sur la marque Audi (et sur le groupe VW en général). En plus des retards, les ventes de voitures électriques d'Audi se sont effondrées en Chine. La marque a en effet écoulé 3.000 voitures électriques en Chine au cours du premier trimestre 2023 contre plus de 21.000 à BMW et... plus de 137.000 à Tesla qui s'est lancé dans une guerre des prix – terminée aujourd'hui.

(Source : Gocar 07/2023)

## • Les superchargeurs de Tesla gagnent en popularité auprès des autres marques !

Le pari audacieux de Tesla d'ouvrir son réseau de superchargeurs aux autres constructeurs automobiles, combiné à l'adhésion de ces derniers, devrait profondément transformer le secteur des véhicules électriques (VE). En effet, cette initiative offre davantage de flexibilité et de facilité d'utilisation aux conducteurs de VE. Ils peuvent désormais envisager les longs trajets sans tracas, laissant derrière eux les complications liées à l'interopérabilité.

À ses débuts, le réseau Supercharger de Tesla était perçu comme une action désespérée : face à une infrastructure publique de recharge clairement insuffisante, l'entreprise a dû investir massivement dans ses propres stations de recharge pour rendre ses véhicules plus attractifs. Grâce à des milliers de superchargeurs répartis stratégiquement à travers le monde, Tesla a créé une infrastructure de recharge étendue qui a grandement apaisé les inquiétudes de ses clients concernant l'autonomie de leur véhicule (le fameux « Range Anxiety »). Cependant, pendant un certain temps, le réseau de superchargeurs était exclusif aux Tesla, empêchant les propriétaires d'autres VE de profiter de cette solution de recharge pratique et efficace. En mars 2023, Tesla a annoncé que son réseau Supercharger aux États-Unis serait accessible à tous. Depuis, plusieurs grandes marques ont affirmé qu'elles adapteraient leurs véhicules pour les rendre compatibles aux prises Tesla. En Europe également, et cela a commencé dès novembre 2022 en Italie, les autres véhicules ont accès aux stations de recharge de Tesla.

En ouvrant son réseau de superchargeurs, Tesla franchit une étape majeure vers la résolution de l'un des principaux obstacles à l'adoption généralisée des VE : l'interopérabilité des infrastructures de recharge. Alors que davantage de constructeurs accèdent aux superchargeurs de Tesla, les conducteurs de VE bénéficieront d'une commodité et d'une flexibilité accrues. Les longs trajets, précédemment problématiques en raison des options de recharge limitées et des problèmes de compatibilité, deviendront plus simples et plus aisés. C'est d'autant plus crucial que le réseau de superchargeurs de Tesla ajoutera une quantité significative de stations de recharge rapide à haute tension !

La fragmentation des réseaux de recharge a longtemps constitué un frein majeur à la transition vers la mobilité électrique. Cette fragmentation a semé le doute chez de nombreux conducteurs de VE, notamment en ce qui concerne l'autonomie de leur véhicule et le choix limité en matière de solution de recharges. En ouvrant son réseau Supercharger, Tesla s'attaque directement à ce problème. En permettant à d'autres constructeurs d'utiliser son infrastructure de recharge, Tesla favorise la collaboration et guide l'industrie vers une expérience de recharge standardisée. Cette avancée pourrait stimuler l'adoption des VE en proposant une solution de recharge unifiée et transparente.

L'augmentation du nombre de voitures ayant accès aux superchargeurs de Tesla va nécessiter une expansion significative de cette infrastructure de recharge. Certains annoncent déjà une pénurie de possibilités de recharge... Tesla devra donc investir dans de nouvelles stations de recharge. Et elle a tout intérêt à le faire ! Cela sera non seulement bénéfique pour les nouveaux constructeurs qui rejoignent le réseau, mais aussi pour les propriétaires actuels de Tesla.

Un réseau de recharge plus vaste permettra de réduire les temps d'attente et d'éviter les files aux stations de superchargeurs existantes, garantissant ainsi une expérience de recharge fiable et efficace pour tous les conducteurs de véhicules électriques.

### Tesla Superchargeurs

45 000+

Superchargeurs  
dans le monde

5 000

Stations de  
Superchargeurs dans le  
monde

1 000

Stations de  
Superchargeurs en  
Europe

33+ %

Croissance du réseau de  
Superchargeurs dans le  
monde par trimestre

Si l'ouverture du réseau de superchargeurs constitue une étape cruciale vers la standardisation de l'infrastructure de recharge des VE, les défis liés à l'interopérabilité et à la compatibilité technique restent nombreux. La collaboration entre Tesla et les autres constructeurs automobiles sera essentielle pour garantir une intégration transparente, permettant à tous les VE, quelles que soient leur marque ou leur modèle, d'accéder et d'utiliser les stations de recharge Supercharger sans aucune limitation ou complication.

Contrairement à la plupart des acteurs du secteur automobile pour qui les véhicules électriques sont simplement des voitures dotées d'un moteur électrique, Tesla voit les choses différemment. Pour ce dernier, les véhicules électriques symbolisent une nouvelle conception de la mobilité, intégrée dans le système énergétique global. Si l'on prend en compte l'investissement de Tesla dans les systèmes solaires et le stockage d'énergie domestique, leur stratégie est claire : ils ne vendent pas seulement des voitures, ils proposent aussi une solution durable pour gérer l'énergie de notre foyer. En ouvrant leur réseau de superchargeurs à d'autres acteurs du secteur automobile, Tesla s'ouvre la voie pour étendre ses solutions d'énergie domestique à un plus grand nombre de clients.

(Source : Vroom 08/2023)

#### • Raisin : biocarburant ?

Le marc de raisin pourrait avoir une utilisation bénéfique pour notre planète. Destiné aux poids-lourds, l'ED95 (moins de 1€/L) est un biocarburant issu à 95 % du marc de raisin et dégage 95 % moins de CO2 qu'un carburant standard ! En 2022, l'Excellium Racing 100, lui aussi produit à partir de résidus viticoles, a été introduit sur plusieurs compétitions automobiles.



## • Les voitures électriques dans une mauvaise passe ?

La transition vers la voiture électrique n'est pas un long fleuve tranquille.

Avec le durcissement des législations et la perspective de l'arrêt des ventes des nouvelles voitures thermiques en 2035, les ventes de voitures électriques ne cessent de croître. L'année 2023 est d'ailleurs particulièrement faste avec une part de marché en Europe qui atteint plus de 15%, soit 5 points de plus que l'an dernier.

Il se vend désormais plus de nouvelles voitures électriques que de Diesel.

Au-delà de cette apparente euphorie, la situation n'est pas aussi reluisante qu'on le croit. Le secteur fait en effet face à des signaux et des tendances qui sont parfois contradictoires (Automobile Propre).

Il se fait que tous les constructeurs ne sont pas logés à la même enseigne, spécialement les Occidentaux. Car certains modèles qui avaient pourtant bien commencé leur carrière rencontrent aujourd'hui des difficultés, alors que le marché est pourtant demandeur. La faute à qui ? Ou à quoi ? Bonne question à laquelle personne ne semble pouvoir répondre actuellement. Bref, on nage en plein paradoxe qui pourrait bien voir de nombreux constructeurs réduire la voilure de l'électrique, ce qui freinerait la transition.

Plusieurs exemples : Ford qui a lancé tôt une très bonne Mach-E n'arrive plus à écouler ses exemplaires avec un stock d'invendus de 10.000 unités. C'est surtout aux USA que les ventes sont en berne alors que le pays octroie pourtant de plantureux subsides : - 21% de Mach-E vendus sur le deuxième trimestre de 2023. Il faut rappeler que Ford n'a pas pris part à la guerre des prix et qu'un Tesla Model Y est affiché à 47.970 €, soit presque 15.000 euros de moins que le Mach-E.

Ford propose aussi l'un des seuls pickups électriques du marché avec le F-150 Lightning. Mais alors que les précommandes (100 dollars) avaient été un franc succès, de nombreux acheteurs ont renoncé en raison des retards de production.

Les Européens sont aussi dans la tourmente.

Le premier modèle électrique Mercedes « EQC » lancé en grande pompe en 2019 est déjà sorti de production en raison de ventes symboliques. Un échec qui est aussi dû à des choix techniques boiteux : la puissance de recharge des chargeurs embarqués : 7,4 kW en courant alternatif et seulement 110 kW en courant continu.

Les constructeurs occidentaux ont pris trop tard le virage de la voiture électrique. Trop fiers de leurs moteurs thermiques peut-être et pensant que leurs spécialistes du lobbying pourraient retarder les choses, ils ont pris la voiture à batterie à la légère. Audi, en raison des retards de la filiale du développement des logiciels (Cariad), envisage d'acheter ses plates-formes (et probablement un peu du reste aussi) aux Chinois du groupe SAIC.

Même les véhicules techniquement à la pointe rencontrent des difficultés. La Taycan de Porsche (recharge à 270 kW tout de même, soit 22 minutes pour passer de 5 à 80% du pack) enregistre des ventes en baisse de -6% en 2023, ce qui fait baisser sa part de marché au sein de la gamme (10,2% au lieu de 12,1 auparavant). Et ça, c'est pour l'Europe. Aux States, les ventes de Taycan ont chuté de... -35% !

Même son de cloche chez Volkswagen, un des premiers constructeurs européens à adopter une stratégie électrique radicale à la suite du Dieseldate. La gamme électrique est à la peine avec notamment l'ID.4 dont les ventes sont inférieures de 30% aux objectifs initiaux obligeant Volkswagen à réduire sa production. Selon Volkswagen, la clientèle serait réticente à l'électrique qui suscite des inquiétudes.

Nombreux sont les autres constructeurs aussi dans la tourmente. Lucid qui concurrence Tesla a dû licencier 18% de son personnel. Mais avec des voitures facturées entre 100.000 et 200.000 euros, le business model n'est peut-être pas le plus sûr. Vinfast, Lightyear, Faraday Future, Rivian, Sion, le français Hopium sont aussi en difficulté ou ont déjà mis la clé sous la porte, comme le chinois Byton...

Bref, si la voiture électrique s'imposait un jour, ce serait non sans avoir mis un grand coup de balai dans les rangs des constructeurs automobiles.

(Source : Gocar 22/07/2023)

## Vu sur le web



pourquoi les véhicules électriques sont équipés de pneus spéciaux



batteries lithium-ion: incendies-surchauffe