



La lettre de la mobilité électrique à Civaux

Mai Juin Juillet 2020

Cette Lettre est constituée d'extraits d'articles publiés dans la presse. Ils ne reflètent en aucun cas la position du Groupe EDF.

*«Il n'y a d'homme plus complet que celui qui a beaucoup voyagé, qui a changé vingt fois la forme de sa pensée et de sa vie.»
Alphonse de Lamartine*



AUTOCONSOMMATION SOLAIRE Page 2

600 000 CYBERTRUCKS ! Page 3

PEUGEOT E-208 & BORNES EN FRANCE Page 4

CITROEN C4 E Page 5

TESLA A BERLIN Page 6

VE 4 FOIS MOINS POLLUANT Page 7

BYD ET XPENG Page 8 & 9

27% DU MARCHÉ EN 2028 Page 11

MOTO FULLER Page 12

CROSSOVER KIA & 7% DU MARCHÉ Page 15

LE VE EST IL FAIT POUR VOUS ? Page 17

MUSTANG MACH E & ACTUS NISSAN Page 19

VE FRANÇAIS Page 21

100 000 BORNES & PRIMES & BONUS Page 22

SUV RENAULT / TOTAL RECHAUFFE ? Page 26

C'EST LE MOMENT Page 28

OCCASIONS VE & VERIFICATION DES BATTERIES Page 30

500 AIWAYS & COMPARATIF TESLA / BMW Page 33

ENEDIS ET VE Page 34

DUREE DE VIE DES BATTERIES & MAJ Page 36

BRS & CDC / VTC ELEC RENTABLES Page 38

BORNES A LA DEMANDE / IRVE / PRIMES Page 40 à 42



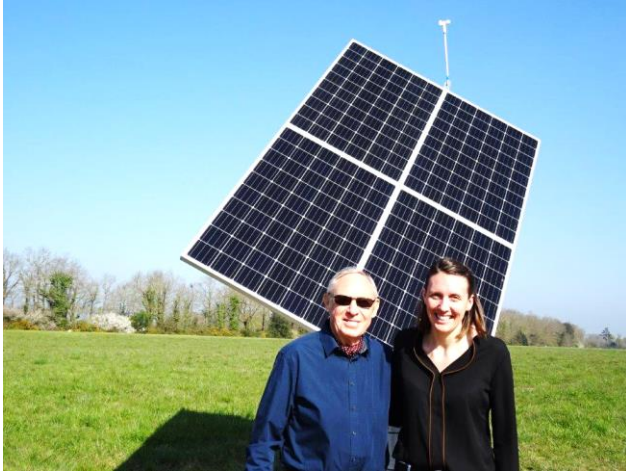
Christophe SEBASTIEN
Développement Durable
Mobilité Électrique
EDF CNPE Civaux
BP 64
86320 CIVAUX

christophe.sebastien@edf.fr
Tél. : 05 49 83 50 56 / 06 01 39 57 14



UN PRODUIT INNOVANT, POUR LA PRODUCTION D'ÉNERGIE EN AUTOCONSOMMATION

Après deux années d'études et de recherches, nous avons créé la société **TOURNESOL** en septembre 2019. Basée à Coëx, Tournesol SARL a pour but de vendre et d'installer des suiveurs solaires afin de promouvoir l'autoconsommation.



C'est avant tout un projet père-fille ! En plus de notre relation familiale nous partageons un état d'esprit : l'écologie et le respect de la planète. Serge ingénieur en électronique à la retraite, a été chef d'entreprise pendant 28 ans dans le domaine de la sécurité électronique (34 salariés). Aurore est diplômée de l'EM Normandie (Grande Ecole de Commerce et de Management) option entrepreneur. Après quelques années comme salariée, Serge l'encourage à créer son entreprise dans le secteur porteur de l'énergie renouvelable.

Nous proposons un suiveur solaire, appelé également « tracker solaire », composé de 4 (ou 15) panneaux photovoltaïques. Ils suivent la course du soleil tout au long de la journée grâce à un algorithme temporel (après avoir enregistré les coordonnées GPS du lieu de l'installation). Le mécanisme est actionné par 2 vérins électriques très robustes (ils ont été initialement créés pour des satellites). Cet ensemble est positionné sur un mât de 2,70 mètres (pour le suiveur 4 panneaux) fixé au sol. Il existe deux façons de le fixer : sur une dalle béton ou avec une croix inox fixée sur 5 vis de fondation. Cette dernière solution est plus respectueuse de l'environnement et rend le suiveur démontable. A cette installation vient s'ajouter un anémomètre qui permettra, par vent fort, de mettre le suiveur en position de sécurité (horizontale).



Nos suiveurs solaires permettent d'auto-consommer l'électricité produite, de la revendre ou encore de la stocker via une batterie. En cas d'interruption du courant, le suiveur ou la batterie pourra prendre le relais du réseau électrique en une fraction de seconde, par exemple : alimenter un ordinateur sans interruption, le congélateur, le frigo, ouvrir des volets électriques etc. Ils permettent également d'alimenter en électricité des sites isolés qui n'ont pas été ou qui ne peuvent pas être raccordés au réseau.

Notre Tournesol a pour vocation de réduire la consommation sur le réseau, donc le coût de vos factures d'électricité (de 50 à 60% pour une habitation standard) et surtout d'utiliser une énergie propre, gratuite et locale.

Le rendement, par rapport aux panneaux photovoltaïques fixés sur un toit, est supérieur de 45% à 60% grâce à :

- une inclinaison et une orientation optimales (suivi du soleil).
- une aération suffisante évitant la surchauffe des panneaux (jusqu'à 30% de perte, en cas de forte chaleur).
- un emplacement choisi pour éviter toute zone d'ombre (été comme hiver).
- une simplicité d'entretien des panneaux photovoltaïques par leur facilité d'accès, (les salissures entraînent une baisse de rendement de 15 et 30%).

Il est de notre responsabilité sociale de mieux consommer, en devenant « conso-acteur » et « éco-responsable », en réduisant notre impact sur l'environnement.



Nous sommes à votre disposition pour tous renseignements complémentaires au : 07 87 22 73 61 ou sur contact@tournesol.energy ou encore sur notre site web www.tournesol.energy.

Serge TOUBLAN le 6 avril 2020

LE TESLA CYBERTRUCK PASSE LA BARRE DES 600.000 RESERVATIONS



Tesla Cybertruck circuit

Malgré la ferveur passée du lancement, le pick-up électrique continue son succès. Selon un club recensant les pré-réservations, il aurait désormais franchi les 600.000 réservations.

Lors de la présentation du Cybertruck le 22 novembre, Tesla a vite fait oublier sa gaffe des vitres brisées. Dans les jours suivant, Elon Musk a communiqué les chiffres de pré-réservations vertigineux : 150.000 en moins de 48h, et

250.000 en moins d'une semaine. Depuis, silence radio du PDG, mais le forum CybertruckOwners a pris le relais.

75% de commandes américaines, et la France ?

Fin février, les geeks du Cybertruck avaient compilé de quoi affirmer que la barre du demi-million était franchie. Au compte actuel, le pickup électrique aurait dépassé les 600.000 pré-réservations. Mieux au 10 avril 2020, il serait déjà à plus de 635.000 unités, mais calibré à 530.000 avec les annulations estimées. Ce chiffre donne le tournis pour l'utilitaire Tesla, dépassant de loin la Model 3. Cette dernière, dévoilée en mars 2016, n'avait recueilli que 500.000 précommandes en 16 mois. Nuance toutefois, l'acompte s'élève à seulement 100 dollars (ou euros), contre 1.000 pour la berline.

Profitant des données accumulées, les fanatiques ont élaboré des estimations par pays. Selon leurs calculs, basés sur un gigantesque tableau Excel recensant les détails de quelque 2000 réservataires volontaires, la France aurait représenté 0,44% des réservations, soit plus de 2.300 Tesla Cybertruck. Attention cependant, seuls huit bons français ont été relevés, peu fiable donc. Autre tendance, les États-Unis détiendraient trois quarts des commandes, contre 10% au Canada, et 3% en Australie. Aussi, la moitié des modèles sont des *dual-motor*, 43% des clients ont choisi la version 3 moteurs, laissant des miettes au mono-moteur (7%).

Enfin, pas sûr que la sortie outre-Atlantique fin 2021 soit toujours d'actualité. La crise du coronavirus a déjà perturbé de nombreux lancements et le Cybertruck n'est pas la priorité de l'agenda. Le constructeur doit encore (re)lancer la production du Model Y, démarrer l'usine européenne, sans oublier les Semi et Roadster II. Cela repousserait les premiers exemplaires du futuriste californien au mieux en 2022 pour l'Europe.



Le Tesla Cybertruck à Los Angeles, le 7 décembre 2019 (Cody Simms/Twitter)

Matthieu LAURAUX AP le 11 Avr 2020



PEUGEOT 208 : L'ÉLECTRIQUE REPRÉSENTE 25 % DES IMMATRICULATIONS EN FRANCE



Boostée dans sa phase de lancement, la citadine électrique représente un quart des immatriculations de Peugeot 208 dans l'Hexagone.

Si elle reste loin d'égaliser la nouvelle Renault ZOE, la Peugeot e-208 réalise une entrée en fanfare dans la gamme du constructeur tricolore. Avec 5788 exemplaires écoulés sur les trois premiers mois de l'année, elle représente 25,6 % des 22.608 Peugeot 208 immatriculées en France sur la même période, toutes motorisations confondues.

Peugeot n'est pas la seule marque du groupe PSA à rencontrer un vif succès avec sa nouvelle offre électrique. Chez DS, la tendance est encore plus forte avec la nouvelle DS3 Crossback e-Tense. Écoulée à 1324 exemplaires, la petite électrique premium représente 39 % des immatriculations du modèle depuis le début de l'année.

e-CMP

Au cœur de la stratégie d'électrification de PSA, la plateforme e-CMP sert de base commune à l'ensemble des marques du groupe. Dérivée de la plateforme CMP pour s'intégrer plus facilement aux différentes lignes de production du constructeur, elle associe une motorisation de 136 chevaux à une batterie de 50 kWh autorisant quelque 350 kilomètres d'autonomie en cycle WLTP.

Au-delà des Peugeot e-208 et DS 3 e-Tense, cette plateforme modulaire équipe également le crossover Peugeot e-2008 et la toute nouvelle Opel Corsa-e.

Avis de l'auteur

Si les chiffres sont particulièrement prometteurs, ils restent à nuancer. Cette Peugeot e-208 n'a véritablement entamé

ses livraisons que depuis le début d'année, soit quelques mois après ses déclinaisons thermiques. Il y a donc un « effet nouveauté » boosté par deux facteurs : la concrétisation des commandes enregistrées en 2019 et l'immatriculation des nombreux exemplaires de démonstration réservés aux concessions de la marque.

Il sera intéressant de suivre régulièrement ces chiffres pour avoir davantage de recul sur une année pleine d'immatriculations, tant chez Peugeot que sur les autres marques du groupe PSA.

Michaël TORREGROSSA AP 13 Avr 2020

VOITURE ÉLECTRIQUE: LA FRANCE A UN SÉRIEUX PROBLÈME DE BORNES



Au cours des douze derniers mois, le nombre de bornes installées pour recharger les véhicules électriques a atteint en France presque 30.000. Un nombre qui reste assez faible. Et surtout, elles sont mal réparties sur le territoire et très peu permettent la recharge rapide indispensable aux longs trajets.

Un des freins majeurs au développement de la voiture électrique tient au manque d'infrastructures de rechargement publiques, comme le montre de nombreuses études. La voiture électrique offrant des fonctionnalités inférieures à la voiture thermique, avec une autonomie limitée et la nécessité d'anticiper sa recharge, s'il n'est pas possible de trouver les bornes nécessaires sur de longs trajets ou des parcours autres que domicile-travail, les consommateurs continueront à traîner les pieds. Dans ce domaine, la France n'est pas vraiment un exemple.

Une progression en trompe l'œil

La décision prise le 7 février par EDF de fermer définitivement, pour des raisons de sécurité, 189 des 217 bornes de recharge rapide de son réseau autoroutier et de n'en remplacer à terme qu'une petite partie a été un très mauvais signal. Surtout qu'elle intervenait après l'annonce le 31 janvier par Ionity d'une augmentation très importante du



prix des recharges à ses bornes rapides se trouvant aussi sur les axes autoroutiers.

Les chiffres récents de l'Avere-France sur l'installation de nouvelles bornes ne sont pas non plus très favorables. Le nombre de points de charge ouverts a augmenté de 15% au cours des 12 derniers mois pour atteindre 29.578 unités en date du 24 mars. Un chiffre loin d'être mauvais en soi sauf que les années précédentes cette croissance était de 20 à 30%.

En plus, cette progression est en trompe l'œil. Plus que le nombre de chargeurs, l'important est leur répartition sur le territoire et leur puissance de recharge. La charge dite « accélérée » (de 11 à 49 kWh) constitue les deux tiers du parc avec 20.149 points installés. Les points de charge d'une puissance inférieure à 11 kWh représentent 25% du total, soit 7.649 unités. Et la charge rapide, celle qui est indispensable pour permettre les trajets sur longue distance dans des conditions satisfaisantes et qui nécessite les investissements les plus importants en termes de puissance électrique installée, est très en retard. Il n'y a que 1.780 bornes offrant une puissance supérieure à 50 kWh et elles sont en plus très mal réparties sur le territoire.

Un million de bornes en Allemagne d'ici 2030

La région Ile-de-France, première en nombre de points de recharge (4.338), ne compte que 92 bornes de recharge rapide. À titre de comparaison, la région Occitanie, deuxième au nombre total de chargeurs comptabilisés (3.467), compte 417 chargeurs rapides et la région Auvergne-Rhône-Apes troisième avec 3.301 chargeurs en 369 rapides.

Conclusion, le développement en France de la voiture électrique, jugé indispensable par les pouvoirs publics qui d'ailleurs contraignent les constructeurs automobiles à le promouvoir, est lourdement handicapé par la faiblesse des infrastructures, c'est-à-dire par le manque d'investissements. Le gouvernement allemand a annoncé lui, il y a cinq mois, un plan pour doter son pays « d'un millions de bornes d'ici 2030. »

Transitionenergies.com le 14 avril 2020

NOUVELLE CITROËN C4 ELECTRIQUE : LES PRE-COMMANDES SERONT LANCEES EN JUIN 2020

La nouvelle Citroën C4 et sa déclinaison électrique **ë-C4** pourront être commandées dès cet été, ce qui laisse penser que sa commercialisation pourrait être lancée d'ici la fin de l'année. Le PDG de la marque aux chevrons a en effet annoncé le début des prises de commandes pour le mois de juin. Le véhicule sera ensuite visible en showroom d'ici septembre à octobre, puis mis en vente dans la foulée.



Alors que la pandémie du covid-19 est en train de bouleverser les plans des constructeurs automobiles, Citroën maintient son cap et promet dévoiler la nouvelle C4 dans les prochaines semaines. Dans une interview dont la vidéo a été diffusée sur les pages Facebook et Twitter de la marque, son PDG a lâché plusieurs informations de taille.

Nouvelle Citroën ë-C4 : elle serait commercialisée avant la fin de l'année

Au cours de cet entretien, Vincent Cobée a clairement indiqué que la future remplaçante des Citroën C4 et C4 Cactus était proche de son lancement. « Elle va arriver en prise de commandes à partir de juin, visible en septembre-octobre puis on lancera les ventes », a confié le dirigeant qui s'est aussi exprimé sur le design du véhicule, promettant une véritable rupture.

« Si vous regardez dans la rue, c'est un peu tout le temps la même chose » a déclaré Vincent Cobée. Et de préciser que la future Citroën C4 est « un véhicule qui lance une nouvelle identité de style [...] on va apporter un œil très différent sur ce segment » a-t-il ajouté.

On sait depuis quelques jours que la future star du segment C de la marque aux chevrons devrait adopter un format **coupé-SUV** grâce aux photos la montrant entièrement ca-



mouflée lors de tests organisés sur route ouverte. Si le design du véhicule demeure secret, les clichés nous ont permis de découvrir son allure générale.

Il y a fort à parier que la **nouvelle Citroën C4** et sa variante **ë-C4 100% électrique** seront dévoilées par voie de communiqué de presse d'ici mai, voire juin, juste avant le lancement des prises de commandes. C'était déjà par un communiqué que la marque avait dévoilé L'Ami, sa petite citadine électrique sans permis lancée au tarif de 6900 euros.

Les caractéristiques de nouvelle ë-C4 électrique

Basée sur la plateforme e-CMP, la version 100 % électrique de la future C4 devrait bénéficier d'une fiche technique similaire à celle de la Peugeot e-2008 qui est basée sur la même architecture. À moins que Citroën décide de faire mieux, **la ë-C4 devrait embarquer un moteur 100 kW/136 ch et une batterie 50 kWh avec une autonomie d'environ 300 kilomètres.**

Tous les détails techniques seront dévoilés dans les semaines à venir. Alors que la présentation du véhicule était attendue au mondial de l'automobile de Paris en octobre, l'annulation du salon a poussé la marque aux chevrons à revoir son plan. Le véhicule sera néanmoins exposé dans les showrooms du constructeur autour de la même période avant la mise en vente. À en croire les déclarations de Vincent Cobée, elle devrait intervenir d'ici la fin de l'année.

Phoneandroid.com David Igue le 15/04/2020

TESLA GIGAFACTORY BERLIN : DE NOUVEAUX ECUEILS POURRAIENT FAIRE CAPOTER LE PROJET



A Berlin, les travaux de la nouvelle gigafactory de Tesla sont à l'arrêt. Une étude de sol révèle que le type de fondation initialement prévu doit être modifié. Les besoins en eau de la future usine posent également problème. Tesla se voit dès lors contraint de déposer une nouvelle demande de permis. En cas de refus, le constructeur pourrait être astreint à tout démanteler.

En choisissant la forêt de Grünheide près de Berlin pour y construire sa future gigafactory européenne, Elon Musk ne s'attendait certainement pas à devoir faire face à tant d'obstacles. On se rappelle que les travaux de déboisement avaient déjà fait l'objet de nombreuses protestations, au point que la justice avait ordonné un arrêt temporaire du chantier.

En réalité, le permis définitif pour l'édification de l'usine n'est toujours pas accordé. Le constructeur a donc pris un risque non négligeable en lançant les travaux sur base d'un permis temporaire et conditionnel. Aujourd'hui, la construction est à nouveau suspendue. En cause : une étude de sol qui révèle la nécessité de modifier les fondations initialement prévues sur les plans. Il faudra battre ou forer des pieux ce qui provoquera inévitablement de nouveaux retards dans le calendrier du chantier.



Les besoins en eau de la future usine posent problème

Mais ce n'est pas tout. Nous avons appris que 360 objections ont été soulevées suite à l'enquête publique organisée après le dépôt de la demande de permis initiale. Parmi celles-ci, les besoins en eau de la future usine posent un problème sérieux. Des citoyens appuyés par certains experts redoutent que la consommation d'eau de la gigafactory puisse mettre en danger l'approvisionnement en eau potable de toute la région. La régie locale qui assure les captages (WSE) craint également de possibles pénuries.

Elon Musk a déjà réagi sur Twitter en expliquant que la consommation d'eau de la gigafactory, renseignée dans la demande de permis, est une valeur théorique maximale et que les besoins de l'usine seront la plupart du temps nettement inférieurs.

Cependant, pour éviter un refus, le constructeur californien est contraint de revoir sa copie. Outre l'adaptation des fondations, Tesla prévoit une révision de certains processus de fabrication, lesquels pourraient réduire la consommation d'eau. Des remaniements qui entraînent une modification des plans et l'introduction d'une nouvelle demande de permis. Selon Jörg Steinbach, ministre de l'économie du Brandebourg, toutes ces modifications importantes nécessiteront l'organisation d'une nouvelle enquête publique au



cours de laquelle les citoyens et toutes les parties intéressées pourront déposer leur avis. Steinbach estime qu'une nouvelle demande augmente les chances d'un octroi de permis mais que celui-ci ne pourrait être délivré qu'en octobre, au plus tôt.

Toutes ces péripéties ont évidemment un impact sur le planning prévu par Tesla. L'objectif annoncé par Elon Musk était un lancement de la production en juillet 2021. Certes, la gigafactory de Shanghai a été construite en moins d'un an. Mais l'Allemagne n'est pas la Chine et peu d'observateurs pensent encore aujourd'hui que ce pari pourrait être tenu.

Question : que se passerait-il si le permis de construire la gigafactory était finalement refusé ou annulé en cas de recours de certains opposants devant la justice. Jörg Steinbach a répondu : « *Tesla a pris un risque en lançant le chantier avant d'avoir obtenu le permis. Si celui-ci est refusé, ils devront tout démanteler et remettre le terrain dans l'état originel* ».

Bernard DEBOYSER AP 17 Avr 2020

ÉTUDE : LA VOITURE ELECTRIQUE 4 FOIS MOINS POLLUANTE QUE L'ESSENCE ET LE DIESEL



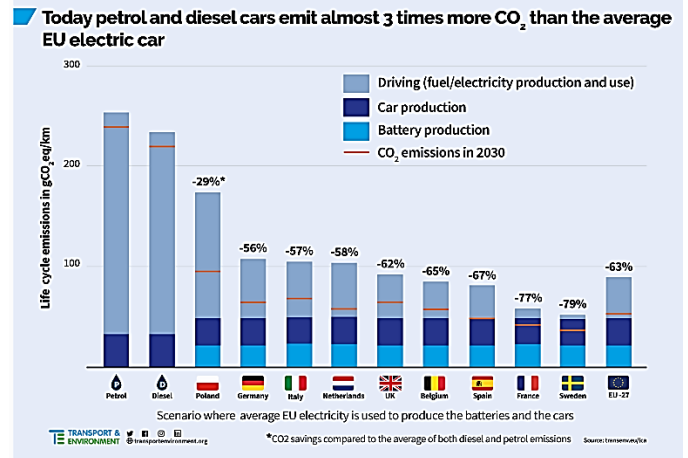
Une nouvelle étude de Transport&Environment affirme que les véhicules électriques polluent trois fois moins que le diesel ou l'essence en Europe, et encore moins en France.

Malgré les études publiées régulièrement, les idées reçues ont bon train. D'irréductibles réfractaires pensent encore que les voitures électriques polluent beaucoup plus que l'essence ou le diesel. Ceci provient de la pensée que certains pays tirent leur électricité de manière peu propre. Même si l'énergie n'est pas si décarbonée, l'électrique reste gagnant dans tous les cas de figure rapporte la dernière étude de Transport & Environment.

-63% de CO2 pour l'électrique en Europe

Le nouveau rapport, élaboré par *Transport&Environment*, suit la tendance de celui de 2017. L'ONG a collecté des informations sur la production des batteries, d'électricité, et les émissions en conditions réelles. Le résultat est clair : tous les pays de l'Union Européenne affichent un taux de CO2 inférieur en électrique. Sur véhicule de type compacte, 90 g/km de CO2 sont émis, contre 233 en diesel et 253 en essence. C'est donc 160% à 180% de plus en thermique. En moyenne, il faut ainsi 23.000 km pour qu'un véhicule électrique devienne moins polluant qu'un équivalent thermique. Sur le cycle de vie de 225.000 km, une électrique aura rejeté près de 20 tonnes de CO2, contre 52,5 par une diesel, et 57 t par une essence.

T&E a également réalisé une prédiction pour 2030 (ligne orange sur le graphique). Les valeurs sont revues à la baisse pour l'électrique, dont l'électricité et la production seront plus vertes (45% en solaire et éolien, 10% hydraulique, 20% nucléaire, 25% fossile). La baisse de consommation des véhicules thermiques a également été anticipée mais avec une progression attendue bien plus faible. Dans dix ans, le fossé se creuse. L'électrique obtient 53 g CO2/km, contre 229 g/km pour le thermique. Les voitures non électrifiées émettraient donc quatre fois plus.



Émissions de CO2 en Europe par type de motorisation et par pays en 2020

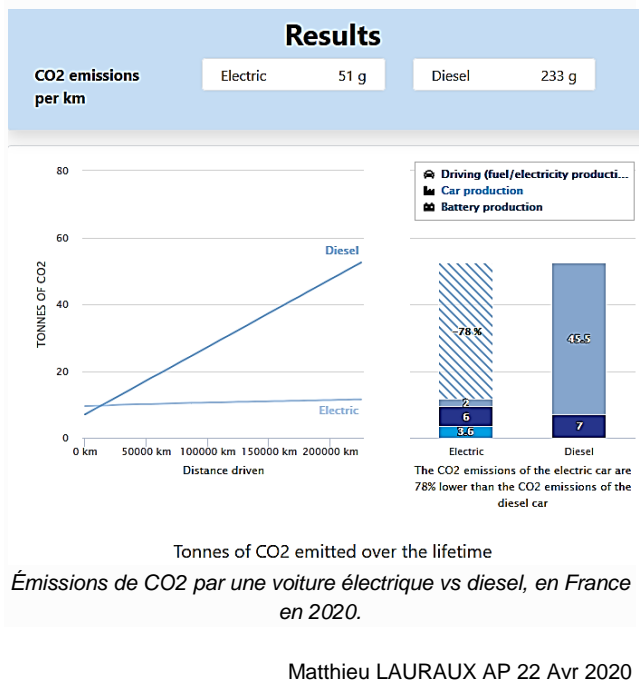
Autant dire que ceux-ci n'ont pas d'avenir en matière de santé et de préservation de la planète. Les gouvernements ne s'y sont pas trompés. Beaucoup ont déjà programmé la fin de leurs ventes d'ici 2025 pour les plus ambitieux comme la Norvège, ou 2040 en France. A cette date, les véhicules électriques profiteront de 75% d'énergie verte.



Les électriques encore plus vertes en France

Disponible gratuitement sur le site de l'ONG, un outil permet de calculer les valeurs par pays. C'est ce que l'on a fait en prenant l'exemple de la France et d'un mix peu carboné. Avec une compacte électrique, on obtient 55 g/km de CO2, vs 253 g/km en essence et 233 en diesel. Le thermique pollue donc 4,6 à 5 fois plus. On constate également que la pollution est inférieure dès 12.000 km parcourus. On est ainsi très loin des 100 ou 150.000 km évoqués par le passé.

Tous les pays ne sont pas logés à la même enseigne. La Pologne figure parmi les plus polluants en production d'électricité. Sur ce 21 avril, deux tiers de la production électrique du pays provient du charbon selon ElectricityMap, avec un taux de 656 g/kWh de CO2. C'est 20 fois plus qu'en France (30 g/kWh). Malgré cette énorme différence, un véhicule électrique reste moins polluant sur la durée. Avec 182 g/km de CO2 (sur une compacte), les diesel et essence sont respectivement 27 à 38% plus émetteurs sur l'ensemble de leur cycle de vie. Ce dernier doit d'ailleurs dépasser 100.000 km pour que l'électrique prenne l'ascendant. Et même avec une batterie fabriquée localement, l'électrique remporte le match avec une différence d'environ -25%.



LES VOITURES ELECTRIQUES BYD VONT DEBARQUER EN EUROPE PAR LA NORVEGE



La branche européenne du constructeur chinois de véhicules électriques BYD vient de révéler les grandes lignes de son déploiement sur le territoire. C'est le SUV Tang, dans sa deuxième génération, qui sera proposé en premier. Suivront des utilitaires légers, des camions et davantage d'autobus.

SUV Tang

Le SUV BYD Tang est commercialisé avec un groupe motopropulseur hybride rechargeable depuis 2015 en Chine où il s'est rapidement imposé en première place des immatriculations mensuelles des véhicules branchés.

Avec la deuxième génération, l'engin se décline en 2 versions 100% électriques à 2 (traction) et 4 roues motrices respectivement baptisées « EV600 » et « EV600D ». Equipées d'une batterie lithium-ion d'une capacité énergétique de 82,8 kWh, elles sont dotées d'une autonomie de 520 et 500 kilomètres NEDC.

Le pack alimente sur l'EV600 un moteur qui développe une puissance de 180 kW et un couple de 330 Nm. Cette architecture est doublée pour le modèle à motricité intégrale avec un bloc à l'avant et l'autre à l'arrière.

SUV Compact ?

BYD Europe classe le Tang dans la catégorie des SUV compacts. Il en impose cependant par sa longueur : 4,87 mètres. A comparer avec les Kia e-Niro (4,375 m), Hyundai Kona (4,165 m), Tesla Model Y (4,775 m). Le véhicule chinois les surpasse également de 10 à 15 cm en largeur (1,95 m). Au-dessus de lui, sans chercher à être exhaustif, le Tesla Model X (5,052 m) et l'Audi e-tron (4,901 m).



Le communiqué du constructeur semble n'évoquer que la version à 4 roues motrices permanentes pour commercialisation en Europe.

Le premier pays servi serait la Norvège, avant une diffusion plus large sur le territoire. « *La Norvège est le marché le plus avancé d'Europe en ce qui concerne l'adoption et l'utilisation généralisées des véhicules électriques. Le pays bénéficie en outre d'un réseau de recharge complet* », justifie Isbrand Ho, directeur général de BYD Europe.

Les tarifs seront communiqués lors du lancement officiel des commandes sur notre continent.

Utilitaires légers et camions

Son introduction en Europe par le modèle de voiture électrique e6 lancée en 2009 n'ayant pas fonctionné, BYD a stratégiquement fait le choix d'acquérir une certaine notoriété avant de se représenter sur le marché VP.

Le déploiement d'autobus et d'autocars électriques construits sur le territoire a ouvert les portes au constructeur chinois qui multiplie les opérations de communication. Fin avril dernier, par exemple, il a offert 150.000 masques de protection contre le coronavirus à Ile-de-France mobilité, livrés avec un bus branché fabriqué à Beauvais (60).

BYD Europe poursuivra son programme par l'introduction d'un utilitaire léger de type fourgon, de camions de 7,5 et 19 tonnes, et d'un tracteur de parcs logistiques. Il faudra attendre au moins fin 2020 pour que ces nouveaux véhicules lourds soient disponibles sur notre continent.

Philippe SCHWOERER AP le 5 Mai 2020

XPENG P7 : UNE TUEUSE DE TESLA A GRANDE AUTONOMIE EN CHINE



La startup Xpeng a dévoilé une berline électrique rivale de la Model 3 en Chine. Dépassant les 700 km d'autonomie, elle est proposée à un prix inférieur à l'américaine.

En Chine, on ne compte plus les « tueuses de Tesla ». Dernière en date : la Xpeng P7, second modèle du constructeur Xiaopeng après le SUV G3.

Esthétiquement, cette berline aborde une silhouette aux proportions proches de la Model S, avec ses lignes pures et ses poignées rétractables. Pour le reste, la P7 paraît plus lourde visuellement, et se distingue par ses fines optiques qui ne sont pas sans rappeler celles de la berline Lucid Air. En longueur, la berline chinoise totalise 4.880 mm ce qui la place entre la Model 3 (4.694 mm) et la Model S (4.970 mm).



A l'intérieur, rien à voir. La Xpeng préfère un volant deux branches, des matériaux plus flatteurs et un double écran façon Mercedes (ou futur Nissan Ariya). Aussi, elle mise sur la conduite autonome (niveau 3) via un attirail technologique (processeurs nVidia Drive Xavier, radars et caméras). Sur ce point, le constructeur est poursuivi par Tesla pour avoir volé le code source de son Autopilot selon Bloomberg.





Trois versions disponibles

Ensuite, la concurrence se joue sur l'autonomie. Depuis ce début d'année la Tesla Model 3 trône dans le domaine des électriques avec 668 km kilomètres annoncés. Or Xpeng vient, pour la première fois, recaler l'Américaine. Avec 706 kilomètres selon le cycle NEDC, elle détient le record d'une voiture électrique de série en Chine. Pour précision, le cycle chinois est un peu plus « optimiste » que l'européen. Avec notre WLTP, la Xpeng devrait tutoyer les 650 km.

Ce n'est pas la seule version, car trois forment le catalogue. Cette « RWD Super-Long Range » s'intercale entre l'autre modèle propulsion à moindre autonomie (568 km) et une 4 roues motrices affichant 4,3 secondes au 0-100 km/h. Pour ce faire, la firme chinoise fait appel à un pack batterie de 80,9 kWh dont les cellules sont fournies par CATL. Estimée à 100 kW, la puissance de charge maximale permet de récupérer de 30 à 80% en 28 min.

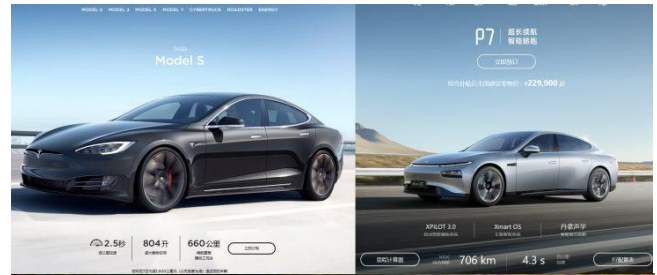
	RWD	AWD
Moteur avant	–	120 kW
Moteur arrière	196 kW	196 kW
Couple max	390 Nm	655 Nm
0-100 km/h	6.7 s	4.3 s

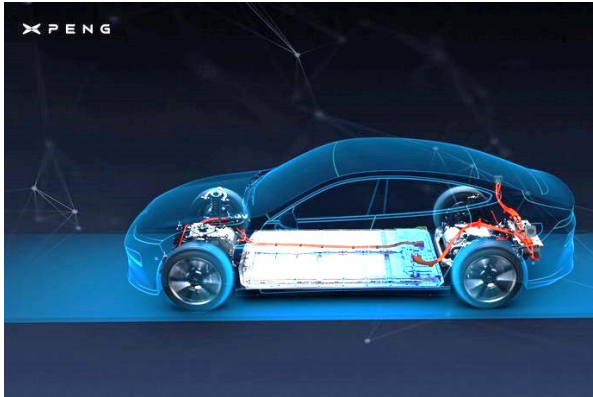


Moins de 30.000 euros

La Xpeng P7 est proposée dans sa version de base à 229.000 yuans, soit 30.000 euros. La version à grande autonomie débute à 254.900 yuans (33.250 €), tandis que la 4WD s'affiche dès 339.900 yuans (44.340 €). Pour comparaison, la Model 3 débute à 303.550 yuans (39.600 €).

Pour finir la comparaison avec Tesla, le site de Xiaopeng vient clairement singer celui de la marque californienne, comme vu ci-après :





Matthieu LAURAUX AP 29 Avr 2020

LA VOITURE ELECTRIQUE POURRAIT REPRESENTER 27 % DU MARCHÉ EN 2028



Publiée fin avril au journal officiel, la Programmation Pluriannuelle de l'Energie établit la feuille de route énergétique de la France jusqu'en 2028. Dans le domaine de la mobilité électrique, le document évoque un parc de 3 millions de voitures électriques en circulation.

Très attendue par les différentes filières, la nouvelle Programmation Pluriannuelle de l'Energie, ou PPE pour les intimes, définit les ambitions françaises dans le domaine énergétique en fixant une série d'objectifs à fin 2023 et fin 2028. Sur le volet mobilité, le document fixe un cap pour trois grandes filières : l'électrique, le GNV et l'hydrogène.

3 millions de voitures électriques d'ici fin 2028

Pour la mobilité électrique, les objectifs fixés par la PPE concernent essentiellement les véhicules légers. Sur le segment des voitures particulières, le document fixe un objectif de 660.000 voitures électriques et 500.000 voitures hybrides rechargeables en circulation à fin 2023. Pour fin

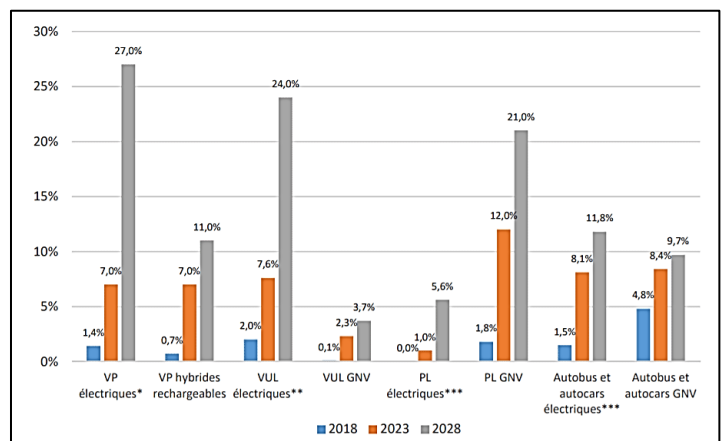
2028, l'objectif passe respectivement à 3 millions et 1,8 million d'unités sur les routes.

Sur l'utilitaire léger, les objectifs intègrent à la fois l'électrique et l'hybride rechargeable avec un parc estimé à 170.000 véhicules à fin 2023 et à 500.000 pour fin 2028.

Objectifs parc roulant	Fin 2023	Fin 2028
Voitures électriques	660.000	3.000.000
Voitures hybrides rechargeables	500.000	1.800.000
Utilitaires légers électriques ou hybrides rechargeables	170.000	500.000

Si l'on considère les projections d'immatriculations à horizon 2023 et 2028, la PPE estime que l'électrique pourrait représenter 27 % des immatriculations de voitures particulières en 2028 et 24 % sur le segment des utilitaires. Plus discret, l'hybride rechargeable ne représenterait que 11 % des immatriculations.

Sur les véhicules lourds, les objectifs en volume ne sont pas chiffrés. Les parts de marché sont en revanche indiquées. A fin 2028, l'électrique pourrait ainsi représenter 5,6 % des immatriculations sur le segment des poids-lourds électriques et de 9,7 % sur celui des autobus et des autocars.



Peu d'ambition sur l'infrastructure

Si d'autres filières ont eu droit à des plans très détaillés, les objectifs de la PPE sont décevants sur la partie infrastructures.

Sans préciser le type de bornes à mettre en place, la PPE fixe un objectif de 100.000 points de recharge ouverts au public pour fin 2023. A titre de comparaison, le dernier baromètre publié fin mars par l'Avere France et GIREVE faisait état de 29.578 points de recharge publics disponibles en France. « Cela reste peu ambitieux, le Contrat Stratégique de Filière ayant fixé cet objectif pour fin 2022 » note l'Avere France. Aucun objectif n'est donné pour fin 2028.



GNV et hydrogène : des objectifs centrés sur l'utilitaire et les véhicules lourds

Autres filières analysées par la PPE : celles du GNV et de l'hydrogène. Faisant l'impasse sur un segment VP pourtant existant, les objectifs ne portent que sur les utilitaires légers et les poids-lourds.

A fin 2028, la PPE fixe un objectif de 110.000 VUL et 60.000 poids-lourds fonctionnant au gaz naturel en circulation. Des chiffres inférieurs à ceux présentés par l'AFGNV, l'association représentative de la filière, qui chiffre le parc GNV à 180.000 utilitaires et 110.000 poids-lourd au même horizon.

Dans le domaine du poids-lourd, le gaz est considéré comme l'une des meilleures alternatives au diesel. Il pourrait représenter 21 % des immatriculations du segment à horizon 2028.

	Fin 2023	Fin 2028
VUL GNV	40.000	110.000
Poids-Lourds GNV	25.000	60.000
Stations GNV	140 à 360 stations	330 à 840 stations



La PPE estime que le GNV pourrait représenter plus de 20 % des immatriculations de poids-lourds à fin 2028

Sur l'hydrogène, les objectifs sont bien plus modestes pour une filière qui ne fait que démarrer. La PPE table sur un parc de 5000 utilitaires légers et 200 véhicules lourds (bus, poids-lourds, trains, bateaux) à fin 2023. A fin 2028, l'ambition est portée à une fourchette située entre 20.000 et 50.000 unités sur l'utilitaire léger et entre 800 et 2000 pour les véhicules lourds.

	Fin 2023	Fin 2028
VUL hydrogène	5.000	20.000 à 50.000
Véhicules lourds hydrogène	200	800 à 2.000
Stations hydrogène	100	400 à 1.000



En 2020, Renault fera ses premiers pas dans l'hydrogène avec le lancement du Master ZE H2 équipé d'un prolongateur d'autonomie fourni par Symbio F-Cell

Michaël TORREGROSSA AP 3 Mai 2020

FULLER ELECTRIC HAS TRANSPARENT WHEELS



Cette moto électrique de Fuller Moto dispose de roues transparentes, d'un châssis super mince et de pièces en titane imprimées en 3D, mais elle a un design centenaire.

Comme le dit Roland Sands, concepteur de motos de Los Angeles, les motos électriques n'ont pas les contraintes des motos traditionnelles (moteurs, réservoir d'essence, tuyau d'échappement).

La Fuller 2029 Majestic est certainement révolutionnaire, même si elle est basée sur la Majestic 1929 française avec un corps élégant similaire et la direction du moyeu.



Majestic 1929

D'ailleurs, une Majestic de 1930 sera le point culminant d'une exposition spéciale dans la Galerie d'Art Moderne de Brisbane (GOMA) plus tard cette année.



1930 Majestic 350 (Photographer: Olivier de Vault)

The Motorcycle : Design : Art, Desire sera une exposition « unique et mondiale » à GOMA du 28 novembre 2020 au 26 avril 2021.

Fuller Majestic 2029

Comme la Majestic de 1930, le seul endroit où vous pourrez voir la Majestic 2029 se trouve dans un musée tel qu'il a été commandé par le Haas Moto Museum and Sculpture Gallery.



Bryan Fuller au travail

Le designer Bryan Fuller a mis beaucoup plus de 2029 que 1929 dans son vélo électrique, y compris une transmission électrique Zero Motorcycles FXS, des pièces en titane imprimées en 3D, CNC machining et des roues de 23 pouces en polycarbonate transparent.

Il a également inversé le châssis FXS et repositionné les batteries.

« J'ai été inspiré par l'impression 3D, ce qui m'a permis de laisser libre cours à ma créativité et de créer des formes organiques qui sont presque impossibles à fabriquer par des moyens traditionnels », a déclaré M. Fuller à Robb Report.

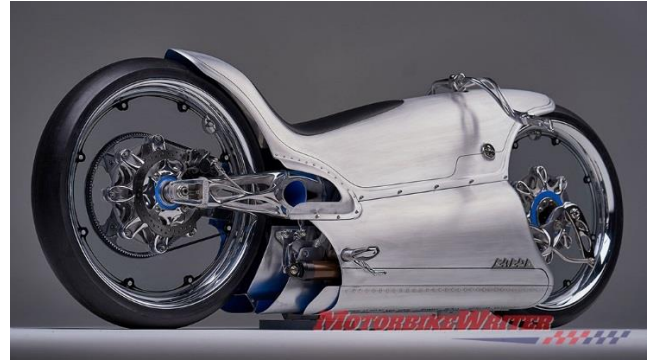
« Sans limites au design, j'ai pu créer quelque chose d'unique qui ne pouvait exister que dans l'espace entre l'artisanat et l'innovation technologique. »

La Zero FXS consomme 34kW de puissance, produit un couple de 106Nm, a une vitesse maximale de 137km/h et 161km d'autonomie.

Il n'y a pas encore de spécifications techniques sur le Majestic 2029, mais elle devrait être beaucoup plus que la version 1929 avec une maigre puissance de 10kW et une vitesse de pointe de 90km/h.

Fuller Majestic 2029 gallery





11 mai 2020 Mark Hinchliffe motorbikewriter.com



KIA VA S'ATTAQUER A TESLA ET PORSCHE AVEC UN CROSSOVER ELECTRIQUE QUI SE CHARGE EN MOINS DE 20 MINUTES

Kia prépare un crossover électrique sur la base de son concept Imagine dévoilé l'année dernière. Développé en partenariat avec Rimac pour le groupe motopropulseur, il utilisera un système de batterie 800 V et promet des performances dignes d'une sportive.



Le crossover électrique de Kia devrait arriver sur le marché l'année prochaine. © Kia

Déjà bien présent sur le segment des voitures électriques avec les Kona, Niro et Soul, Kia compte sortir l'artillerie lourde dans les prochaines années avec pas moins de 11 nouveaux modèles d'ici 2025. Et le constructeur sud-coréen compte ouvrir le bal dès l'année prochaine avec un crossover haut de gamme dont, à en croire les éléments communiqués par Kia, les performances n'auraient rien à envier aux modèles concurrents chez Tesla, Porsche ou encore Audi.

Esthétiquement, ce Kia sera basé sur le séduisant concept Imagine dévoilé lors du salon auto de Genève en 2019. Le groupe motopropulseur sera développé en partenariat avec Rimac Automobili, la marque croate à laquelle on doit la supercar électrique C_Two qui développe 2.000 ch. Notons au passage que Porsche a également choisi de travailler avec Rimac sur sa prochaine supercar. Et tout comme la marque allemande, Kia est également actionnaire de Rimac.

Une autonomie d'environ 500 km

Lors d'un entretien avec le site Auto Express, Emilio Herrera, directeur de l'exploitation de Kia Motors Europe, a révélé que ce futur crossover électrique utilisera un système de batterie 800 V compatible avec les chargeurs ultra rapides 350kW (comme la Porsche Taycan) capable de se

recharger complètement en moins de 20 minutes. L'autonomie annoncée avoisinerait les 500 km. Kia promet des performances dignes d'une sportive, avec un 0 à 100 km/h en sous la barre des 3 secondes.

On n'en sait pas plus pour le moment au sujet de ce crossover. En revanche, Kia a indiqué qu'il comptait décliner l'architecture 800 V sur d'autres modèles haut de gamme, tout en réservant le système 400 V aux modèles plus abordables.

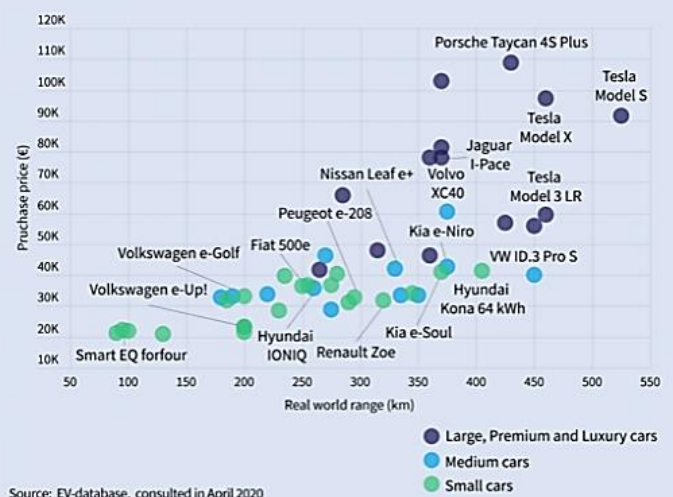
Marc Zaffagni futura-sciences.com le 14/05/2020

LES VEHICULES ELECTRIQUES A 7% DES IMMATRICULATIONS EUROPEENNES AU PREMIER TRIMESTRE : EFFET DE BASE OU DECOLLAGES ?

Selon les données publiées par l'association des constructeurs européens, les ventes de véhicules électriques (y compris hybrides rechargeables) ont atteint un niveau assez exceptionnel en Europe au premier trimestre avec presque 7% du total des immatriculations. On peut voir ce résultat comme une conséquence de l'effondrement du marché (ACEA), comme un décollage des ventes (T&E et ICCT), ou un mélange des deux (Eric Champarnaud, C-Ways).

Battery Electric Vehicles in Europe in 2020

Close to 50 models offering a wide range of costs, size and range



Source T&E. Inklus les modèles disponibles dans au moins un marché d'ici la fin de 2020. Le prix d'achat est une moyenne entre le prix aux Pays-Bas et le prix au Royaume-Uni.



Cette semaine, l'ACEA (association européenne des constructeurs automobiles) a diffusé les chiffres détaillés par énergie des immatriculations du premier trimestre qui montrent une forte hausse de la part des véhicules électriques. Dans la segmentation européenne la catégorie véhicules électriques (ECV pour electrically-chargeable vehicles) inclut les hybrides rechargeables et le périmètre considéré est celui de l'Union européenne (soit hors les pays Efta : Islande, Norvège, Suisse et aussi hors Royaume-Uni). Selon ces données, la part des véhicules électriques sur le premier trimestre a presque été multipliée par trois pour atteindre 6,8% (contre 2,5% au premier trimestre 2019) avec 167.132 immatriculations.

Des deux types de motorisations qui composent cette catégorie, les véhicules électriques à batterie (BEV) sont encore dominants avec 3,7% des immatriculations. La hausse des volumes des hybrides rechargeables (PHEV, qui représentent donc 3,1% du marché) est cependant nettement plus importante (+161% avec 75.376 immatriculations) que pour les électriques purs (+68% avec 91.756 immatriculations). Ces résultats mettent le marché européen en ligne avec ce qu'il faudrait pour que l'objectif CO2 de 2020 soit atteint. Selon un document de PSA le mix énergétique 2020 doit comporter 3% de BEV (au premier trimestre on en a donc plus) et 4,8% de PEHV (il en manque encore un peu mais beaucoup de lancements sont prévus ces prochains mois). Ces parts de ECV varient selon les constructeurs entre 0% pour le pool Toyota-Mazda et 22% pour Volvo. Sur le premier trimestre, sur le périmètre européen PSA-Opel est à 6%, Renault à 8%, Nissan à 10%, par exemple. Pour les constructeurs allemands, BMW est à 13% de ECV, Daimler à 7% et le groupe VW à 6% (données ICCT).

Dans un commentaire assez laconique de ces résultats, l'ACEA fait cependant remarquer que les véhicules électriques rechargeables ont "largement bénéficié de la baisse de la demande de Diesel et d'essence". Le recul a en effet été identique pour ces deux types de motorisation avec des volumes à -32%, la part du Diesel passant à 30% et celle de l'essence à 52% sur le trimestre.

Sur le trimestre, les hybrides non-rechargeables atteignent presque 10% du marché (avec des volumes en hausse de 45% à 232.525 immatriculations).

Ces données montrent une croissance des immatriculations de véhicules électriques purs (BEV) dans tous les pays européens (sauf l'Autriche à -4,4%). Ainsi, même si les immatriculations de véhicules électriques sont majoritairement réalisées sur deux pays, l'Allemagne et la France (avec des volumes quasiment identiques sur le trimestre, 26.000 unités chacun), des pays d'Europe de l'Est considérés par l'ACEA comme des marchés fermés à cette énergie voient leurs volumes progresser avec par exemple +500% en République tchèque (855), +96% en Slovénie (387), +200% en Slovaquie (166).

Pour l'ONG Transport & Environnement, cette hausse des volumes de véhicules rechargeables montre le bienfondé des objectifs CO2 qui ont permis le développement d'une offre de 50 modèles électriques à batterie actuellement sur le marché européen.

"Les constructeurs automobiles ont investi des milliards dans leur production, qui devrait atteindre environ 3,5 millions d'unités en 2020/21", explique T&E qui craint que si un plan de soutien à la demande inclut des véhicules thermiques cela remette en cause cette dynamique.

T&E milite pour que "tout soutien public accordé directement aux constructeurs automobiles soit subordonné (...) à l'investissement dans la production de voitures électriques et les chaînes d'approvisionnement en batteries". "La relance publique devrait également viser les infrastructures de recharge et la fabrication de batteries en Europe pour créer rapidement des emplois", demande l'organisation.

A quoi faut-il s'attendre pour les prochains mois ?

"Dans un premier temps, les ventes devraient être défavorables aux véhicules électriques s'il y a des primes à la conversion ou des pertes de marges des distributeurs pour accélérer l'écoulement de stocks massivement thermiques", analyse **Eric Champarnaud**, DG de C-Ways et Président d'Autoways. "On devrait donc voir les prochains mois une baisse de pénétration des véhicules électriques d'autant plus que la priorité des ménages va être à la recherche d'économies."

D'un autre côté, le développement de l'offre, les réglementations et les constructeurs vont pousser les véhicules électriques. "Les constructeurs ont fait l'investissement et sont dans l'attente du retour sur investissement. Ils ont dépassé le milieu du gué et changer la réglementation ce serait un ROI plus faible", analyse Eric Champarnaud.

Alors, effet de base ou décollage ? "Les deux sont vrais. La demande de véhicule électrique a été un peu plus résiliente et je pense qu'on a décollé."

Florence Lagarde Autoactu.com 15/05/2020



VOITURE ELECTRIQUE : EST-ELLE FAITE POUR VOUS ?



Vendue comme LA solution absolue aux problèmes de pollution automobile, la voiture 100% électrique grignote, année après année, des parts sur les principaux marchés mondiaux. A-t-elle pour autant vocation à devenir, dans un avenir proche, la voiture de tout-le-monde ?

Une inexorable progression

L'intérêt des constructeurs automobiles pour la motorisation électriques s'est développé dès les années 1970. Durant cette période, on voit fleurir de nombreux concept-cars, dont une Renault 5 électrique capable de parcourir 60 km, sur les plus grands salons mondiaux. Mais les modèles qu'il est possible de commander se comptent alors sur les doigts d'une main. En 1995, PSA lance en série les Citroën Saxo et Peugeot 106 électrique, là encore sans grand succès. Il faudra donc attendre le XXIème siècle pour que cette technologie décolle enfin.

En quelques années, l'offre s'est démultipliée : AMI, C-Zero et Méhari chez Citroën, e-208 et iOn chez Peugeot, Fluence ZE, Twizy et Zoé chez Renault, e-Up !, e-Golf et ID.3 chez Volkswagen... Sans oublier des modèles qui font rêver, comme les Audi e-tron, Porsche Taycan, Mercedes EQC et l'ensemble de la gamme Tesla. En France, leur part de marché ne cesse de progresser. De 0,01% en 2010, nous sommes passés à 1,9% en 2019. Depuis le début de cette année, elle dépasse même les 7% ! Pour parvenir à de tels résultats, les pouvoirs publics n'ont pas ménagé leur peine en accordant, jusqu'au 31 décembre 2019, un bonus de 6 000 € à toutes ces voitures.

Depuis, le Covid-19 s'est invité dans la danse. En imposant un arrêt presque total de la production automobile en Europe, il laisse nos dirigeants rêver d'un redémarrage sans pétrole. S'il paraît illusoire d'imaginer que nos compatriotes ne vont plus acheter que des voitures électriques, il n'y a guère de doute que les ventes ne vont cesser d'augmenter. Reste la question à laquelle chacun se doit de répondre : mon usage me permet-il d'envisager de passer à la voiture électrique ?



Des idées reçues qui n'ont plus toujours de raisons d'être

Elle est beaucoup plus chère à l'achat.

C'est toujours vrai dans la majorité des cas si l'on observe le prix catalogue. Mais ça l'est déjà beaucoup moins si l'on tient compte des bonus écologiques accordés par l'Etat français dans la plupart des cas (6 000 € pour un prix facturé de 45 000 € maximum, 3 000 € de 45 001 € à 60 000 €). Ainsi, la différence de tarif entre une Peugeot 208 1.2 PureTech 130 ch et une e-208, toutes deux en finition GT Line, passe ainsi de 9 300 à 3 300 €. En prenant en compte les gains de carburant, d'entretien et, le plus souvent, d'assurance, cette somme est amortie en moins de 3 ans pour la plupart des automobilistes. Dans certains cas, l'électrique est même parfois moins chère que l'essence. Ainsi, la nouvelle Volkswagen ID.3 est annoncée, dans sa version de base de 150 ch, à 30 000 €. Une Golf de même puissance ne vaut aujourd'hui pas moins de 33 225 €.

On ne sait rien de leur fiabilité.

Des moteurs électriques dont le principe de fonctionnement est proche de celui d'une auto, nous en utilisons tous chaque jour. Et force est de reconnaître que la durée de vie de ces appareils est très souvent importante. D'ailleurs, depuis une décennie que la voiture électrique a commencé à se démocratiser, chaque modèle se classe généralement parmi les plus fiables de sa catégorie.

Je ne pourrais jamais la revendre.

C'est de moins en moins vrai puisque le Gouvernement fait tout pour que les Français se détournent des modèles thermiques. D'ailleurs, les concessionnaires Renault n'ont désormais plus d'inquiétude sur leur capacité à revendre en grand nombre des Zoé d'occasion. Et pour les plus inquiets, reste la possibilité de louer (LOA ou LLD) plutôt que d'acheter, ce que font déjà plus de trois-quarts des utilisateurs de voitures électriques en France.

Elle est inadaptée aux longs trajets.

Avec, en moyenne, 250 km d'autonomie sur autoroute, les électriques les plus récentes permettent de ne faire une pause que toutes les 2 heures, comme il est recommandé de la faire. Certes, pour repartir pour 2 nouvelles heures, il faudra que la pause dure un peu plus longtemps qu'à l'habitude : comptez 20 à 30 minutes pour récupérer 100 à 150 km d'autonomie sur une borne à charge rapide. Un ratio qui



ira en s'améliorant rapidement avec l'arrivée de nouvelles bornes et de nouvelles technologies de batteries. Par exemple, le réseau Ionity est déjà prêt pour les autos qui accepteront du 350 kW. Cela permettra de récupérer 500 km d'autonomie en 30 minutes. Et surtout, en contrepartie de ce « temps perdu », les stations-services ne vous serviront plus qu'à vous ravitailler en sandwich.

Difficile de trouver des bornes de recharge.

Cela reste assez vrai, même si leur nombre croît jour après jour. On trouve surtout ces bornes en ville ou sur les aires d'autoroute. Mais certaines enseignes de la grande distribution n'hésitent plus à en installer sur leurs parkings, tandis que celles des concessionnaires sont généralement accessibles durant les heures d'ouverture. Les heureux possesseurs d'un pavillon avec garage peuvent, quant à eux, faire installer une borne chez eux, pour un coût compris entre 800 et 1 500 €. L'avantage de cette formule, c'est qu'un plein ne vous coûtera alors que 1 à 3 €.

Sa conduite est ennuyeuse.

Il suffit d'en prendre le volant pour se convaincre du contraire. D'une part, parce que le couple maximal est disponible immédiatement, d'autre part parce les batteries placées sous le plancher abaissent le centre de gravité, ce qui diminue fortement le roulis.

Il faudra construire beaucoup de centrales nucléaires pour alimenter toutes ces autos.

C'est une rumeur qui court depuis des années mais qui est sans fondement. Dans le pire des cas, 10% de notre production électrique suffira si le parc automobile français est à 50% composé de pure électrique.

Les matériaux nécessaires à la fabrication des batteries manqueront bientôt.

En l'état actuel des technologies, cela pourrait être le cas dans quelques années. Mais tous les fabricants annoncent pouvoir s'en passer d'ici 5 à 10 ans en ayant recours à des matières très abondantes, telles que le carbone.

Une batterie en fin de vie est une énorme source de pollution.

Ces éléments auront, en réalité, deux fin de vie. Le premier, après l'usage automobile, où elles pourront être utilisées comme solution de stockage statique. Le second où il faudra alors penser à leur recyclage. La filière est déjà prête pour cela et ce seront plus de 90% des composants des batteries qui seront réutilisables après être passé entre ses mains.



Des défauts qui persistent

L'offre est encore restreinte.

Seule une trentaine de modèles 100% électriques est disponible sur le marché hexagonal. Parmi eux, point de coupé ni de cabriolet, et peu de véhicules affichés à moins de 30 000 €, même en déduisant le bonus écologique. Mais le développement de cette offre va s'accélérer de manière à ce que chacun puisse avoir un choix important au sein de chacune des catégories du marché.

Payer son « plein » est un casse-tête.

Alors qu'acheter du sans-plomb ou du gasoil n'importe où en France, voire dans le monde, ne requiert qu'une carte bleue, quasiment chaque réseau de bornes électriques possède son propre sésame. Avant d'entamer un long périple, il convient donc d'anticiper afin de se procurer les badges nécessaires.

Plus question de faire travailler le petit garage du coin.

Pour le moment, seule une part minime des mécaniciens ont reçu les formations nécessaires pour intervenir sur une voiture électrique. Et presque tous ceux qui ont été formés travaillent chez les concessionnaires des marques vendant de telles autos. Certaines interventions seront donc plus chères que chez un garagiste indépendant ou dans un centre-auto.

Un carburant propre à la production « sale ».

Si la pollution à l'usage d'une électrique est nulle, ce n'est pas forcément le cas de son carburant. En effet, si la France produit la quasi-totalité de son électricité à partir du nucléaire ou de sources renouvelables, ce n'est pas le cas de nombreux pays. On pense à la Chine, bien sûr, mais, plus près de nous, l'Allemagne a encore largement recours aux centrales à charbon.

Elle est trop silencieuse.

En ville, c'est un vrai problème de sécurité. En effet, nombre de piétons imprudents se font renverser par ces voitures « qu'ils n'ont pas entendu arriver ». (NDLR : ces chiffres ne sont absolument pas à la hausse, je ne sais pas ce qui a pris au journaliste d'écrire ça. Christophe) Certes, le problème n'est pas directement imputable à la voiture mais il



est à souhaiter que, avec l'agrandissement du parc, les piétons soient plus vigilants.

Elles sont moches.

Si les goûts et les couleurs ne se discutent pas, la plupart des voitures électriques font la quasi-unanimité contre elles lorsque l'on parle d'esthétique. Sur les modèles les plus compacts, le dessin est guidé par la nécessité d'intégrer les batteries dans le plancher, et donc de concevoir une voiture « haute », telle la Renault Zoé. Certains constructeurs, comme Audi avec l'e-tron et Mercedes avec l'EQC, font délibérément le choix d'une esthétique « différenciante », comprenez qui ne plaira pas à tout le monde. Mais, là aussi, les choses changent comme le démontre Peugeot dont les versions thermiques et électriques des 208 et 2008 sont strictement identiques sur le plan visuel.

Motorlegend.com 26 mai 2020 Cédric Morançais

Tableau comparatif du coût au 100 km

	Véhicules Thermiques			Véhicules Electriques			Economies réalisées avec un VE pour 100.000 km
	Carburant	Entretien courant (hors pneumatiques)	Coût Total	Carburant	Entretien courant (hors pneumatiques)	Coût Total	
Citadine Essence	9,62 €	2,10 €	11,72 €	1,32 €	0,58 €	1,90 €	9 825 €
Compact Diesel	8,34 €	2,38 €	12,72 €	1,65 €	0,58 €	2,23 €	8 490 €
Fourgonnette	9,73 €	2,38 €	12,11 €	1,87 €	0,58 €	2,45 €	9 660 €
Fourgon	15,29 €	2,38 €	17,67 €	2,64 €	1,15 €	3,79 €	13 875 €

Données retenues :		Coût entretien pour 100 000 km :	
Essence au litre :	1,48 €	Véhicule essence :	2 095,00 €
Diesel au litre :	1,39 €	Véhicule diesel :	2 375,00 €
Electricité au kWh :	0,11 €	Véhicule électrique :	575,00 €

www.cmj-solutions.com

MUSTANG MACH-E : 119 KM POUR DIX MINUTES DE CHARGE

Le constructeur à l'ovale bleu a officialisé de nouvelles données concernant l'autonomie de son modèle Mustang Mach-E 100% électrique, et a notamment confirmé que son modèle RWD doté la batterie la plus conséquente, pourrait parcourir en moyenne 119 km après une recharge d'environ 10 minutes réalisée sur une borne du réseau IONITY (150 kW).



Le constructeur américain a en effet mené à bien de nouveaux tests en conditions réelles qui lui ont permis de constater une amélioration de 30 % (26 km) de l'autonomie de ses véhicules par rapport aux chiffres précédemment proposés par les simulations sur ordinateur. Cette amélioration est valable pour les modèles équipés de la batterie à autonomie étendue de 98.7 kWh.



Lors de sa présentation, Ford précisait que le modèle Mustang Mach-E RWD doté de cette batterie, pourrait proposer 93 km d'autonomie avec une charge d'une durée de 10 minutes ; or il apparaît aujourd'hui que celui-ci pourra en fait parcourir 119 km grâce à ce chargement de dix minutes. De son côté la version AWD (transmission intégrale) disposera quant à elle d'une autonomie de 107 km dans les mêmes conditions de recharge, et 45 minutes de charge suffiront ensuite à garantir 80 % de l'autonomie maximale aux dits véhicules.



L'autonomie des modèles équipés de la batterie standard de 75.7 kWh, se situera quant à elle autour de 91 km avec une recharge de 10 minutes pour les modèles RWD, et de 85 km pour les modèles AWD. Dans les deux cas, 38 minutes de charge suffiront pour passer de 10 % à 80 % de l'autonomie maximale des véhicules.



Rappelons que Ford ambitionne pour son SUV Mustang Mach-E une autonomie de 600 km (cycle WLTP) dans sa version dotée de la batterie à autonomie étendue, qui représente aujourd'hui 85 % des précommandes du modèle.



Le SUV Mustang Mach-E qui fait partie des 18 modèles électrifiés qui seront proposés au catalogue de Ford Europe

d'ici à la fin de l'année 2021, est accessible à partir de 48 990 € pour la version standard propulsion.

Motorlegend Samuel Morand le 18/05/2020

NISSAN FERME L'USINE DE L'E-NV200, MAIS CONFIRME L'ARIYA EN EUROPE



Dans un plan de réduction drastique, Nissan arrêtera la production de l'utilitaire e-NV200 en Espagne mais compterait sur un autre modèle en France, tout en assurant l'importation du SUV électrique Ariya.

L'Alliance Renault-Nissan (puis Mitsubishi) a brillé pendant des années, devenant n°1 dans le monde. Or depuis la fin de l'ère Ghosn en 2018, tout va de mal en pis. Si l'on attend les décisions de Renault ce vendredi, ce jeudi fut le tour de Nissan. Le Japonais a annoncé une perte record de 5,7 milliards d'euros en 2019-2020 et un plan sévère.

Adieu e-NV200, bonjour e-NV250 made in France ?

L'annonce la plus « sèche » des réductions des coûts, allant dans la restructuration de l'Alliance, est en Espagne. Nissan va fermer le site de Barcelone fin 2020, où est produit entre autres l'e-NV200. L'utilitaire électrique actuel n'aurait donc plus d'avenir. Or, la marque devrait s'appuyer sur Renault pour un autre modèle.

C'est en tout cas ce que relaient de nombreuses rumeurs depuis longtemps. Le NV250, clone du Renault Kangoo lancé depuis fin 2019, était pressenti en version électrique. Le Nissan e-NV250 attendrait cependant la succession, bâtie sur la plateforme du prochain Kangoo Z.E. Programmé au mieux pour 2021, il verra sa production en France, à Maubeuge (59) avec son cousin tricolore.



Le prochain utilitaire électrique Nissan serait « made in France » sur la base du futur Renault Kangoo.

Cette information n'a pas été confirmée par le constructeur, annonçant seulement « s'appuyer sur le format meneur-sui-veur pour la production de certains véhicules ».

L'Ariya sera lancé en Europe

Dans son plan mondial, Nissan va donc réduire sa capacité de production, à 5,4 millions de voitures par an, contre 7,2 millions aujourd'hui. Ce sera le cas aussi en termes de modèles, passant de 69 à 55. Comme annoncé depuis quelques semaines, l'Europe aura un catalogue Nissan amputé. Bonne nouvelle cependant, le SUV électrique Ariya sera bien vendu chez nous. Il est le premier véhicule sur base CMF-EV, partagé avec les futurs SUV Renault.

L'usine de Sunderland en Angleterre est aussi sauvée. La Nissan Leaf restera ainsi sur le Vieux continent, du moins jusqu'à la fin de sa génération actuelle.

Autres véhicules à y être produits, les SUVs. Les Juke, Qashqai et X-Trail conserveront une carrière européenne. Les deux plus grands, renouvelés en 2021, devraient posséder des versions hybrides rechargeables e-Power. Le constructeur l'a confirmé lors de la présentation, sans détailler le nom des modèles. Enfin, en Europe, Nissan émet son objectif de vendre 50% de véhicules électrifiés d'ici 2023.



La Nissan LEAF continue sa carrière en Europe

Matthieu LAURAUX AP 28 Mai 2020

VOITURE ELECTRIQUE : QUELS SONT LES MODELES FABRIQUES EN FRANCE ?



Avec un plan de relance automobile aux accents très français, la question de la fabrication sur le territoire redevient d'actualité. Mais quelles sont véritablement les voitures électriques produites en France ? Automobile Propre fait le point.

Origine française garantie, « made in France »... beaucoup associent par erreur marque française et production locale. Dans la réalité, c'est plus complexe et les sites de production varient fortement en fonction des véhicules et des stratégies engagées par les constructeurs. Pour y voir plus clair, la voici la liste des voitures électriques fabriquées dans l'Hexagone et, plus largement, des lieux de production des véhicules électriques les plus vendus sur le marché français.

ZOE, Kangoo, Smart et DS3, en attendant le 3008

La star des ventes, la Renault ZOE, est l'étendard de l'électrique tricolore. Lancée fin 2019, la seconde génération de la citadine électrique de Renault reste assemblée à Flins (78). Alors que Renault devrait présenter un plan de relance ce vendredi 29 mai, l'avenir du site est toutefois incertain. Toujours chez le Losange, le Kangoo Z.E. est depuis de nombreuses années d'origine Maubeuge (59). Il sera renouvelé en 2021.

Autre modèle ancré sur le territoire, mais non français : la Smart fortwo. La micro-citadine allemande sort des chaînes de Hambach, en Moselle, et depuis peu uniquement dans sa version électrique EQ. Toutefois, le rachat à moitié par Geely entraînera sa délocalisation en Chine à partir de 2022. Enfin, le DS 3 Crossback E-Tense, dont la marque nage dans une promotion très franchouillarde, est bien français. Le petit SUV électrique dispose d'une production à Poissy (78).



Du côté des plans à venir, il est assuré que le Peugeot e-3008 sera assemblé à Sochaux (25). Renault fera de même avec son premier SUV électrique. Inspiré du concept Morphoz et basé sur la plateforme CMF-EV de l'Alliance, celui-ci sera assemblé sur le site de Douai (59). Son industrialisation débutera vers la fin 2021.



Le futur Renault Kangoo Z.E. devrait rester en France

A l'Est, beaucoup de nouveau

Hormis ces voitures électrique « made in France », il convient de préciser où sont fabriquées les voitures du Top 10 électrique français. La nouvelle prétendante au trône, la Peugeot e-208, vient de Novo Mesto en Slovaquie. Le grand frère e-2008 ne fait pas mieux, assemblé à Vigo (Espagne). Parfois reine des ventes, la Tesla Model 3 est l'une des plus éloignées. Aujourd'hui assemblée à Fremont, en Californie, la berline américaine rejoindra le continent européen à horizon 2021 avec l'ouverture de la « Gigafactory 4 » à Berlin.

Autre voiture venant de l'autre bout de la planète, le Kia e-Niro dont la production reste située à Hwaseong, en Corée du Sud. Son cousin, le Hyundai Kona electric, s'est rapproché du continent européen. Depuis ce printemps 2020, sa version 64 kWh est assemblée à Nosovice, en République Tchèque. Toujours écoulée après 10 ans de carrière, la Citroën C-ZERO, clone de Mitsubishi i-MiEV, débarque du Japon. Idem pour la Peugeot iOn

Parmi les autres stars du marché, on ne manquera pas de citer la Nissan LEAF, assemblée à Sunderland (Royaume-Uni), et la BMW i3 dont l'industrialisation a lieu au sein de l'usine allemande de Leipzig. Quant à la Volkswagen e-up!, elle est conçue à Bratislava avec ses jumelles chez Skoda et SEAT. La Slovaquie va par ailleurs produire une autre électrique : la Renault Twingo Z.E. dont la production débutera à l'automne 2020 dans le site de Novo Mesto aux côtés de la Smart forfour EQ.



Contrairement aux attentes, Peugeot fabrique l'e-208 à Trnava, en Slovaquie

Matthieu LAURAUX AP 28 Mai 2020

VOITURE ELECTRIQUE : CE QUE PREVOIT LE PLAN A 100.000 BORNES DU GOUVERNEMENT



Annonçant vouloir plus que tripler le nombre de points de charge ouverts au public d'ici à la fin de l'année 2021, le gouvernement a levé le voile sur les mesures qu'il comptait mettre en place.

Afin de soutenir un plan de relance largement favorable à l'électrique, la France veut mettre le paquet sur les bornes de recharge. Annoncé par Emmanuel Macron ce mardi 26 mai lors de la présentation du plan de relance de la filière automobile, l'objectif est ambitieux puisqu'il vise à atteindre 100.000 points de charge ouverts au public d'ici à fin 2021. Alors que la France comptait à fin mars environ 30.000 points de charge ouverts au public selon l'Avere France, l'idée du gouvernement est donc ni plus ni moins que de parvenir à déployer 70.000 points de charge supplémentaires en 18 mois en s'appuyant sur trois grands axes.



100 millions d'euros de plus pour Advenir

La première mesure est déjà existante puisqu'il s'agit du dispositif Advenir dont le lancement remonte à 2016. Financé par les certificats d'économie d'énergie (CEE) et piloté par l'Avere France, celui-ci a déjà permis de financer le déploiement de plusieurs milliers de bornes dans l'Hexagone.

Reconduit sur la période 2020-2023 et doté d'une nouvelle enveloppe de 100 millions d'euros, il permettra de financer 45.000 points de charge supplémentaires. Il sera complété par une aide complémentaire qui permettra de couvrir 75 % des coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2021.

Un AMI pour l'équipement des grands axes

Annonçant vouloir prolonger le réseau Corri-Door (sic), l'Etat prévoit le lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) à l'été pour « assurer un premier maillage d'environ 150 kilomètres d'inter-distance sur les grands axes nationaux du territoire ». Le gouvernement souhaite également former un groupement de partenaires industriels chargé d'évaluer les besoins en points de charge rapide sur les grands axes routiers et à autoroutiers.

A ce stade, le gouvernement ne donne pas d'indication quant au budget alloué à la création de ce corridor de bornes rapides mais précise que les installations pourront également bénéficier d'une prise en charge du raccordement à hauteur de 75 % des coûts.

Des fonds supplémentaires pour les copropriétés

Sur la question de l'habitat collectif, le gouvernement a également fait des annonces. En plus des aides octroyées par l'intermédiaire du programme Advenir et du crédit d'impôt, l'Etat souhaite étudier avec la Banque des territoires la mise en place d'un « fonds national de mutualisation des investissements dans l'infrastructure électrique des copropriétés ».

De ce que l'on comprend du communiqué du gouvernement, ce fonds servira à financer l'ensemble des raccordements des places de stationnement. A chacun ensuite de payer pour l'installation de sa borne.

Avis de l'auteur

Sur la question des bornes de recharge, le gouvernement a visiblement beaucoup de mal. Après avoir plus ou moins éludé la question lors de la publication de la dernière Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE), voilà que le sujet revient sur la table avec un objectif totalement déconnecté de la réalité.

Comment l'Etat peut-il imaginer parvenir à déployer 70.000 points de charge publics supplémentaires en 18 mois là où il a fallu 10 ans pour en installer 30.000 ? Les annonces du gouvernement ne sont pas à la hauteur de l'enjeu et soulignent une méconnaissance inquiétante du sujet.

Sur la question de l'équipement grands axes, l'Etat débute à peine ses réflexions là où il aurait déjà fallu débiter un plan de déploiement ambitieux. Il y a clairement un train de retard et ce n'est pas faute d'avoir averti les autorités. A plusieurs reprises, l'association des constructeurs européens (ACEA) s'est inquiétée de ce décalage. Résultat : les voitures électriques arrivent désormais en masse et l'infrastructure n'est pas au rendez-vous...

Sur l'habitat collectif, le constat est plus ou moins identique. Au-delà des coûts, ce sont aussi et surtout les délais qui coïncident. Pointé du doigt par les constructeurs depuis de nombreuses années, le passage obligatoire en Assemblée Générale complique les démarches et décourage l'utilisateur.

Et vous ? Que pensez-vous de ce plan à « 100.000 bornes » annoncé par Emmanuel Macron ? Vous paraît-il réaliste ? Selon vous, quelles mesures devraient être mises en place pour accélérer les déploiements ?

Michaël TORREGROSSA AP 27 Mai 2020

PRIME A LA CONVERSION : MONTANTS, VEHICULES ELIGIBLES... CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR !



Conditionnée à la mise à la casse d'un vieux véhicule essence ou diesel, la prime à la conversion a été élargie dans le cadre du plan de relance automobile. Attention : il ne faudra pas trop tarder à concrétiser votre achat si vous voulez bénéficier des avantages du nouveau dispositif.

Au total, le gouvernement a mis 800 millions d'euros sur la table pour cette « prime de relance » censée permettre aux constructeurs d'écouler leurs stocks. Dans son discours, Emmanuel Macron a évoqué 400.000 véhicules en attente dans les concessions. Une situation historique qui a incité le gouvernement à remodeler sa prime à la casse. Une



« arme absolue » déjà employée en 2008 par Nicolas Sarkozy pour sortir l'automobile de la crise.

Les trois quarts de la population éligible

Selon le gouvernement, trois quarts des ménages français seront éligibles au nouveau dispositif grâce à l'élargissement des critères de revenus. Le seuil de revenu fiscal de référence (RFR) par part passe ainsi de 13.500 € à 18.000 €

50 % du parc automobile

Pour toucher un parc plus conséquent, le gouvernement a aussi acté l'assouplissement des critères d'éligibilité pour les véhicules mis au rebut.

Sont désormais inclus l'ensemble des véhicules Crit'Air 3, soit les véhicules essence immatriculés avant 2006 et les véhicules diesel immatriculés avant 2011. Selon le gouvernement, 50 % du parc automobile est désormais éligible à la prime.

Technologie	Date de 1ère mise en circulation
Essence	Avant 2006
Diesel	Avant 2011

Des aides étendues

Le gouvernement a également les aides allouées pour les ménages les plus modestes. Pour un véhicule thermique dont les émissions de CO2 sont inférieures à 144 g/km en cycle WLTP, l'aide peut ainsi aller jusqu'à 3000 €. Pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 km, celle-ci grimpe à 5000 €. Si votre revenu fiscal de référence est supérieur à 18.000 €, l'aide sera limitée à 1500 € pour un véhicule thermique et à 2500 € pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

Pour les entreprises, la prime est également doublée. Elle atteint désormais 5000 € pour un modèle électrique ou hybride rechargeable et 3000 € pour les modèles thermiques.

Chose importante : la prime s'applique aussi bien aux véhicules achetés neuf que d'occasion.

	Ménage RFR < 18.000 €	Ménage RFR >18.000 €
Voiture thermique (moins de 144 g/km WLTP)	3000 €	1500 €

Voiture électrique	5000 €	2500 €
Voiture hybride rechargeable	5000 €	2500 €

Jusqu'à 14.000 € d'aides pour un particulier

Cumulée avec le bonus écologique, ces aides deviennent très intéressantes en cas d'acquisition d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, qu'il s'agisse d'un utilitaire ou d'une voiture particulière. L'aide cumulée peut ainsi atteindre jusqu'à 12.000 € pour un particulier et 10.000 € pour un professionnel. Elle pourra même être abondée d'une surprime de 2000 € si vous résidez dans l'une des 19 zones à faibles émissions identifiées dans l'Hexagone.

	Entreprises	Particuliers
Bonus écologique	5.000 €	7.000 €
Prime à la conversion (ménage à revenus modestes)	5.000 €	5.000 €
TOTAL	10.000 €	12.000 €
Surprime ZFE	2.000 €	2.000 €
TOTAL avec surprime	12.000 €	14.000 €

A compter du 1er juin 2020

Cette nouvelle prime à la conversion sera mise en place à compter du 1er juin 2020. Comme expliqué plus haut, elle ne sera que temporaire et limitée à un nombre total de 200.000 véhicules.

Passé ce quota, l'ancien barème se remettra en place. La prime maximale sera ainsi réservée aux ménages dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 13.489 €. Les critères d'éligibilité seront également moins intéressants. Seuls les véhicules diesel antérieurs à 2001 et les véhicules essence mis en circulation avant 1997 pourront bénéficier de la prime.

* Zones à faibles émissions en France :

Grenoble-Alpes Métropole, Métropole européenne de Lille, Plaine Commune, Eurométropole de Strasbourg, Vallée de l'Arve (communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont Blanc, communauté de communes Pays du Mont-



Blanc, Cluses Arve & Montagnes, communautés de communes Faucigny Glières et le Pays Rochois), Métropole Aix-Marseille-Provence, Toulouse Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole, Métropole de Lyon, Saint Etienne Métropole, Métropole du Grand Paris, Métropole Toulon Provence Méditerranée, Communauté urbaine d'Arras, Clermont Auvergne Métropole, Métropole du Grand Nancy, Grand Ancey, Valence Romans Agglo, Communauté d'agglomération de La Rochelle, Fort de France

Michaël TORREGROSSA Automobile propre 27 Mai 2020

TESLA : GROSSE BAISSÉ DE TARIF POUR LES MODEL S ET X

Les Etats-Unis ne sont pas les seuls concernés par la baisse de tarifs sur le catalogue. En France, les Model S et X voient leur ticket d'entrée diminuer fortement. En revanche, contrairement aux USA, le prix de la Model 3 ne bouge pas.



Le Tesla Model X et surtout la Model S sont clairement plus proches de la fin de carrière que du début. Le constructeur américain avait constaté une baisse logique de leurs ventes, notamment aux USA, avec l'arrivée de la Model 3 qui a fait exploser les ventes de la marque californienne. Si l'ensemble du catalogue subit une baisse des prix aux Etats-Unis, en France, seules les Model S et X ont droit à des réévaluations tarifaires.

L'entrée de gamme de la Model S passe de 91 000 à 83 990 €. La gamme est désormais composée de la version "Grande Autonomie" et de la "Performance", qui est affichée à 100 990 €. Pour le Model X, la baisse est tout aussi importante puisque le ticket d'entrée passe de 96 700 à 89 990 €. Là aussi, les deux variantes sont la "Grande Autonomie" et la "Performance", à 106 990 €.

La Model 3, en revanche, ne bouge pas, contrairement aux versions américaines, qui débutent à 37 990 \$. En France,

la berline démarre à 49 600 € en propulsion et 57 800 € en quatre roues motrices.

Caradisiac Audric Doche le 27 Mai 2020

SUV ELECTRIQUE : RENAULT PREPARE SON OFFENSIVE



Aujourd'hui absente du segment du SUV électrique, la marque française compte bien rattraper son retard et lancera prochainement deux modèles inédits. Attendus d'ici 2022, ils feront partie des premiers véhicules de l'Alliance développés à partir de la plateforme CMF-EV.

Jusqu'ici concentré sur les petits segments avec la ZOE et la Twizy mais aussi avec le duo Renault Twingo ZE/Dacia Spring révélé récemment, Renault s'attaque aux segments supérieurs et prévoit le lancement de deux SUV électriques rapporte Autocar.

« Nous avons identifié qu'il y avait de la place sous Zoe mais encore plus d'attentes au-dessus de Zoe » a déclaré Gilles Normand, en charge de la direction véhicules électriques du groupe lors d'une interview accordée à Autocar. « Les gens se rendent compte que les véhicules électriques sont sûrs, agréables et peuvent être pris pour des voyages beaucoup plus longs » a-t-il ajouté.

Plateforme CMF-EV

Commune à l'Alliance et présentée en avant-première à bord du Nissan Ariya et du concept Morphoz, la plateforme CMF-EV constituera la base de ces deux nouveaux véhicules. Selon Autocar, le premier sera proche de la taille de l'actuel Kadjar tandis que le second s'inspirera davantage du Morphoz avec un positionnement plus haut de gamme. « Cette plateforme a vocation à porter les trois-quarts des volumes de l'Alliance en véhicules électriques. Chez Renault, le premier véhicule arrivera en fin d'année prochaine.



Il sera industrialisé à Douai » nous expliquait récemment Emmanuel Bouvier, Directeur Commercial de la marque. Modulaire et appelée à se déployer sur l'ensemble des marques du groupe, la plateforme CMF-EV pourra ouvrir les segments B, C et D. Dédiée à l'électrique, elle permettra de mieux intégrer les différents composants pour une meilleure optimisation de l'espace intérieur. « Un modèle de la taille d'un Captur pourra proposer une habitabilité d'un véhicule de segment C » cite pour exemple notre interlocuteur.



Révéle en mars, le concept Morphoz inspirera le futur SUV électrique de la marque au losange

Jusqu'à 550 km d'autonomie

Renault prévoit d'organiser dans les prochains mois un événement qui permettra d'entrer dans les détails de cette nouvelle plateforme. En attendant, on sait que l'autonomie proposée sera supérieure à celle des modèles actuels. Alors que la dernière génération de la ZOE couvre environ 400 kilomètres en une seule charge, Gilles Normand évoque une autonomie allant jusqu'à 550 km pour les véhicules issus de la plateforme CMF-EV.

Pour Renault, le lancement de ces deux SUV électriques s'inscrit dans le cadre d'une stratégie globale visant à proposer un ensemble de huit véhicules électriques au sein de son catalogue d'ici à 2022.

Michaël TORREGROSSA AP 12 Mai 2020

POUR TOTAL, LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE, C'EST DE LA FAUTE DES CONSOMMATEURS



Crédit photo : <https://pixabay.com/>

Onze investisseurs, dont La Banque Postale Asset Management et le Crédit Mutuel, dans une action coordonnée par la société de gestion Meeschaert, avaient inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale du groupe une résolution, rejetée, qui aurait imposé à Total de définir des objectifs climatiques plus ambitieux au niveau mondial.

Neutralité carbone en 2050 ?

Total communique très largement sur une feuille de route par laquelle l'entreprise atteindrait la neutralité carbone vers 2050. Ce programme comprendrait bien l'utilisation par le consommateur final des produits commercialisés par le groupe, mais seulement pour l'Europe.

A l'échelle mondiale, les rejets indirects, c'est-à-dire la part constituée par la consommation de ces productions, représente 85% des émissions de gaz à effet de serre du pétrolier.

Les 11 investisseurs demandaient que l'ensemble de ces émanations fassent l'objet d'un plan d'action contraignant. Concrètement, il s'agissait « de modifier les statuts du groupe pétrolier afin de renforcer la contribution de son modèle économique à l'atteinte de l'Accord de Paris sur le climat ».

Rejet à 83,20%

PDG du groupe, Patrick Pouyanné, comme 83,20% des voix, s'est positionné contre cette résolution, justifiant, en ouverture de l'Assemblée générale des actionnaires, au sujet des émissions carbonées indirectes : « Nous n'en sommes pas responsables car elles dépendent des choix de consommation d'énergie de nos clients ».

Il a ajouté : « Total ne fabrique pas d'avions, ne fabrique pas de voitures, ne fabrique pas de ciment et ce n'est pas Total qui décide si un avion va utiliser du kérosène ou de l'électricité ou de l'hydrogène pour voler ».



De son côté, le conseil d'administration validait ainsi cette prise de position : « *L'adoption de la résolution proposée conduirait à rendre votre société responsable d'émissions sur lesquelles elle n'est pas en capacité d'agir, seuls les clients en ayant la maîtrise directe* ».

Echec ou grande victoire ?

Le rejet de la résolution portée par le collectif mené par Meeschaert a été très diversement accueilli. C'est « *une énorme occasion manquée* », selon Greenpeace France.

Mais diverses ONG et autres structures estiment au contraire que réunir 16,8% d'actionnaires autour de cette proposition constitue une véritable avancée. C'est également l'avis des 11 investisseurs qui comptent bien poursuivre leur action afin de convaincre de plus en plus de porteurs des titres Total.

Aux Etats-Unis, d'autres pétroliers comme Chevron, Exxon-Mobil, Shell et BP avaient pris une posture commune similaire en 2018. Le média Web The Verge avait alors bien résumé dans le titre de son article sur le sujet : « *L'avocat de Chevron, s'exprimant au nom des grandes compagnies pétrolières, affirme que le changement climatique est réel et que c'est de votre faute* ».

Faire les bons choix

Au fur et à mesure que le dérèglement climatique s'installe, avec son lot de catastrophes qui imposent jusqu'à des exodes importantes à travers le monde, les responsabilités vont être rejetées de tête en tête.

Ce sont les jeunes générations, celles qui vont subir les crises à répétition sans avoir pu véritablement profiter de l'insouciance consummatrice, qui se prononceront d'une manière ou d'une autre sur le sujet, avec, devant eux, 3 groupes d'acteurs : les Etats et structures les réunissant (Union européenne, par exemple), le secteur industriel, les consommateurs.

Les Etats qui auront tenté de réorienter la consommation à grands coups d'aides aux entreprises et aux ménages auront de quoi se retourner vers eux tous. Les industriels rejettent la faute sur les consommateurs et, s'ils le peuvent, sur les Etats. Et même vers d'autres entreprises, comme Total vient de le faire.

Energies vertes

Du côté de Total, le message est clair : renvoi direct vers les consommateurs de la responsabilité des émissions de CO2 à l'utilisation de ses produits en rapport avec l'énergie. Une stratégie que le groupe peut d'ailleurs se permettre avec une apparente légitimité que nombre de ses concurrents n'ont pas.

Le groupe produit bien du pétrole et du gaz, mais est aussi un fournisseur d'une électricité qui peut être garantie de sources vertes, de bioGNV et de superéthanol E85. Son offre aux automobilistes est donc particulièrement variée et déjà en cours de réorientation vers la mobilité durable. Total

peut se permettre d'aligner des arguments le dédouanant au moins partiellement de la responsabilité des émissions indirectes de CO2 à l'utilisation de ses produits.

Est-ce cependant légitime et acceptable de vouloir se placer en entité extérieure au problème ? Et d'avoir une position vertueuse pour l'Europe différente du reste du monde pour des enjeux qui ne connaissent pas de frontières ?

Total ne construit pas de voitures...

Pas sûr que les constructeurs apprécient le renvoi de la balle en carbone dans leur camp. Total ne fabrique pas de voitures ni d'avions, ou de véhicules en général, c'est (presque) vrai, mais cet argument est à peine recevable de la part d'une entreprise qui se réjouit d'un partenariat de plus de 50 ans avec Citroën, la grande marque française à la traîne sur la mobilité durable, face à Renault, et, désormais, à Peugeot.

Le geste manque en tout cas d'élégance, et chacun appréciera l'absence de solidarité avec une industrie qui lui donne sa raison d'exister et de se développer depuis des dizaines d'années.

La récente alliance de Total avec Gaussin pour développer un tracteur électrique capable de déplacer 2 citernes de 30 tonnes de carburant pour l'avitaillement des gros porteurs est positivement notable. Voilà un argument susceptible d'expliquer que le groupe s'ouvre en permanence de nouvelles perspectives dans un écosystème en développement !

Adopter la mobilité durable

Quoi qu'il en soit, le message de Total est on ne peut plus clair : aux consommateurs d'adopter au plus vite de nouvelles habitudes de mobilité pour limiter le dérèglement climatique !

Les automobilistes et voyageurs se doivent bien sûr de développer une conscience qui les pousse à faire de bons choix pour leurs déplacements. De très nombreuses formules existent désormais qui permettent de ne plus ou de moins griller de pétrole.

Au fait, quel est le pourcentage des actionnaires qui se sont prononcés contre la résolution des 11 investisseurs et qui ont entamé une véritable démarche vertueuse personnelle pour leur mobilité ? N'est-ce pas à ce niveau qu'il faut chercher la véritable raison du tout récent couac de communication ?

Philippe SCHWOERER AP 2 Juin 2020



AMBULANCE NISSAN NV400 100% ELECTRIQUE A TOKYO (MASTER)



Nissan Motor Co., Ltd. et les pompiers de Tokyo ont annoncé l'arrivée au sein de la flotte d'ambulances du quartier d'Ikebukuro, de la toute première ambulance Nissan NV400 100% électrique du Japon. Ce projet est le résultat d'une forte collaboration entre Nissan, les pompiers de Tokyo et la préfecture de Tokyo.

"Pionnier de la mobilité 100% électrique, Nissan croit fermement en la mobilité durable et s'efforce de contribuer à un monde sans émissions", a déclaré Ashwani Gupta, directeur général en charge des opérations de Nissan. "Ce NV400 100% électrique est un bon exemple des efforts de Nissan pour améliorer l'accessibilité des véhicules sans émission à l'échappement aux particuliers, aux entreprises et aux pouvoirs publics".

La livraison de la première ambulance 100% électrique dans la flotte du service d'incendie de Tokyo fait partie de l'initiative "Zero Emission Tokyo" de la capitale japonaise.

L'ambulance Nissan NV400 électrique est équipée d'un brancard, électrique lui aussi, qui permet de faciliter les opérations pour les équipes de soignants. Grâce à sa motorisation électrique, les niveaux de bruit et de vibration dans le véhicule sont nettement inférieurs à ceux d'un véhicule thermique traditionnel, ce qui contribue à un meilleur confort de transport pour les patients.

Le véhicule est équipé de deux batteries au lithium-ion (33 kWh) et d'une batterie supplémentaire (8 kWh) pour l'utilisation stationnaire des équipements électriques embarqués et de la climatisation. Dans le cas d'une panne de courant ou d'une catastrophe naturelle, l'ambulance Nissan peut également se transformer en source d'énergie mobile.

Réalisée à partir d'un fourgon Nissan NV400 (Renault MASTER NDLR) transformé, cette ambulance est une solution très économique en termes de coûts d'utilisation et d'entretien. La transformation, exécutée par le carrossier

Autoworks Kyoto, est conforme à la réglementation japonaise et conçue pour répondre aux besoins des premiers secours.



Pionnier de la mobilité 100% électrique depuis 2010, Nissan a vendu près d'un demi-million de berlines Nissan LEAF dans le monde. Pour les entreprises, la marque propose depuis 2014 le fourgon compact e-NV200, vendu à 42 000 exemplaires en Europe, dont 10 000 en 2019.

NV400 ambulance de Tokyo 100% électrique : 7 places
Longueur : 5,54 m, largeur : 2,07 m, hauteur : 2,49 m
PTAC 3,5 t

Motorisation 100 % électrique : puissance 55 kW; couple 220 Nm

Batterie lithium-ion, capacité 33 kWh, charge AC200 ; recharge de type 2 (pas de charge rapide)

Batterie supplémentaire pour les équipements : capacité 8kWh ; charge AC100V 1,5 kW

Jean-Claude LE MAIRE le 25 mai 2020

ECONOMIQUEMENT OU ECOLOGIQUEMENT PARLANT C'EST LE MOMENT DE PASSER AU 100 % ELECTRIQUE

Ci-dessous l'infographie, à partir des données ADEME, parue dans Le Parisien que nous avons extrapolée pour un comparatif complet du bilan CO² intégrant le véhicule hybride suivant 2 options correspondant à 10 ou 30 % de parcours en électrique.

Le décret du 30 mai 2020 est paru dimanche.

Pour bénéficier de la nouvelle prime à la conversion, l'âge des véhicules mis au rebut est abaissé :

- de 10 ans pour les Diesel (avant le 1er janvier 2011 au lieu du 1er janvier 2001)
- et de 9 ans pour les véhicules essence (avant le 1er janvier 2006 au lieu du 1er janvier 1997).

Pas de changement pour l'âge des véhicules éligibles à l'achat, qui concerne les véhicules neufs et les véhicules d'occasion récents immatriculés après le 1er septembre 2019.



Quel véhicule rejette le plus de CO₂

En tonnes équivalent CO₂, pour 150 000 km

VOITURE ÉLECTRIQUE

Fabrication

6,57 tonnes éq. CO₂

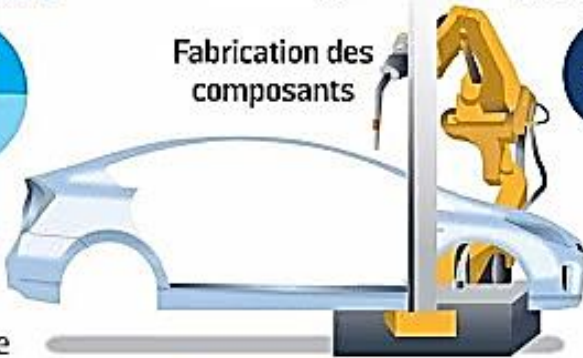
0,36

Assemblage

6,21

dont 3,15 pour la fabrication de la batterie

Fabrication des composants



Le Parisien

En tonnes équivalent CO₂, pour 150 000 km

VOITURE THERMIQUE

Fabrication

3,74 tonnes éq. CO₂

0,44

Assemblage

3,3

Fabrication des Composants

dont 2,5 pour la fabrication de la batterie

Extrapolation
Le VE je le veux

VOITURE HYBRIDE

6,38 tonnes éq. CO₂

0,58

5,8

Utilisation

2,34 tonnes éq. CO₂

zéro

Emissions en phase d'usage

15,84

2,34 Batterie

Production d'énergie

Carburant 2,42

Utilisation

13.59 < ou > 16.82

Emissions en phase d'usage

30% élect

ou 10% élect

11,2

14.4

Batterie + Carburant 2.39

Production d'énergie

Batterie + Carburant 2.42

Bilan total

9 tonnes éq. CO₂

22 tonnes éq. CO₂

Bilan total

19,97 tonnes éq. CO₂ 23.20

SOURCE : ADEME.

Concernant la prime majorée qui prend en compte le revenu fiscal de référence par part sur la période transitoire il passe à 18.000 euros (au lieu de 13.489 euros). Suppression de la référence au trajet domicile-travail et de la majoration pour les ménages très modestes.

Le montant de la prime à la conversion est augmenté jusqu'à 3 000 € pour un véhicule thermique et jusqu'à 5000 € pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

Pas de changement sur le prix plafond du véhicule acheté pour pouvoir bénéficier de la prime à la conversion : 60.000 euros pour les véhicules électriques, 50.000 euros pour les véhicules hybrides rechargeables.

Si une collectivité bonifie la prime à la conversion pour les personnes habitant ou travaillant dans les zones à faibles émissions, l'Etat doublera cette bonification, dans la limite de 1000 euros par prime. La prime à la conversion étant



cumulable les autres primes l'on pourrait arriver dans le meilleur des cas à un cumul de 14.000 € d'aides

PRIME A L'ACHAT

Pour les véhicules électriques revalorisée à :

- 7.000 € pour les véhicules dont le prix est inférieur à 45.000 euros pour les particuliers
- et 5.000 euros pour une entreprise.

Pour les hybrides rechargeables :

Le bonus est de 2.000 € pour les véhicules VP et camionnette, entre 20g CO² et 50g/km, dont le prix est inférieur à 50.000 euros et l'autonomie supérieure à 50 kilomètres en mode tout électrique à 2.000 euros.



Pour la première fois, un macaron apposé sur les véhicules qui ont bénéficié d'une aide de l'Etat fera la publicité de ce dispositif.

- Une prime est instaurée pour la transformation d'un véhicule à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible ;
- Le montant du bonus pour l'achat d'un vélo à assistance électrique est identique au montant de l'aide attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales, dans la limite de 200 euros.

Références : les dispositions du code de l'énergie modifiées par le présent décret peuvent être consultées, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Jean-Claude LE MAIRE le 31 mai 2020

PRIME A LA CONVERSION : EN OCCASION, DES VOITURES ELECTRIQUES A PRIX CASSES !

Avec une prime à la conversion de 5.000 euros, il est possible de dénicher des véhicules électriques d'occasion à petits prix dont des Renault ZOE de première génération à moins de 2000 €.

Le plan de relance automobile est une aubaine pour ceux qui comptent passer à l'électrique à moindre coût. Existant avant la Covid-19 mais limitée à certains revenus, la prime à la conversion s'ouvre désormais à un grand nombre d'acheteurs voulant se débarrasser de leur vieux véhicule essence (avant 2011) ou diesel (avant 2006) ! Pour connaître toutes les conditions, on vous conseille notre dossier sur la prime à la conversion 2020.



Des Renault ZOE à 1.500 € !

La Renault ZOE est la voiture électrique la plus populaire en France. Lancée en 2013, elle se retrouve donc en occasion avec des décotes impressionnantes sur les premières versions, dotées de batteries de 22 kWh. Malgré une autonomie limitée à 200 kilomètres, ces ZOE de seconde main sont idéales pour de petits trajets ou pour un étudiant en première voiture. Question prix, c'est presque imbattable, même s'il faudra compter la location batterie en parallèle. En recherchant, on peut dénicher des ZOE à moins de 7.000 €. Avec la prime à la conversion, pouvant couvrir jusqu'à 80 % de l'achat, il ne vous reste plus que 2.000 € à déboursier.

Vous pouvez même prétendre à cette prime maximale de 5.000 € jusqu'à un prix de 6.250 €. En-dessous de ce prix, la prime dépasse les 80% du total, limite imposée par l'État. Par exemple, elle sera ainsi de 3.200 € sur un véhicule à 4.000 €. Cela concerne des modèles comme la Peugeot iOn. Nous avons débusqué un exemplaire de 2011 à 20.000 km, à seulement 4.990 €, soit moins de 1.000 € en prix final !

Des Nissan LEAF à 4.500 €

Si vous cherchez un véhicule plus vaste, la Nissan LEAF est une électrique commercialisée depuis longtemps. Il n'est donc pas rare de trouver des exemplaires de la compacte sous les 10.000 €. Prenons un modèle de 2013, moins de 70.000 km, à 9.500 €. Avec la prime, la LEAF ne revient qu'à 4.500 €, pas mal pour une grande berline compacte ! Avec la Japonaise, la puissance est honorable (109 ch), et l'autonomie de 190 km NEDC suffit au quotidien. Et contrairement à la ZOE, pas de location complémentaire puisque la batterie est comprise dans le tarif !

Plus rare et moins abordable, la Hyundai Ioniq électrique peut se trouver autour de 12.000 € prime déduite.



Une LEAF sous les 5.000 €, merci la prime !

Pour rouler décalé, un Kia Soul EV est aussi possible.

Certains exemplaires du crossover coréens sont proposés à 13.500 €, soit 8.500 € après prime à la conversion. Côté BMW i3, comptez 14.000 € minimum, exemple avec une version 2014 à moins de 40.000 km. Le tarif final de l'allemande descend sous les 10.000 € grâce aux 5.000 € octroyés par l'État français.

L'histoire est la même pour la petite Volkswagen e-up! et ses 82 ch. Pour les plus urbains, une Smart fortwo ed peut se négocier 7.000 €, donc 2.000 € après la prime.

Aussi pour les utilitaires

Bonne nouvelle : la prime à la conversion concerne aussi les professionnels. Les utilitaires pourront donc les intéresser pour rouler électrique à prix d'ami. Exemple, un Renault Kangoo Z.E., dans sa version longue Maxi se trouve à moins de 10.000 €, à très faible kilométrage. Avec la prime sont tarif descend à 5.000 €.

Autre modèle disponible, le Citroën Berlingo électrique, débutant à 10.000 € prime incluse, sans oublier le cousin Peugeot Partner.



L'utilitaire aussi se déniche à prix cassé avec la prime à la conversion

Trouver des occasions électriques sur Automobile-Propre
Si vous souhaitez découvrir les modèles disponibles, n'hésitez pas à consulter notre rubrique dédiée aux voitures électriques d'occasion.

Et si vous souhaitez obtenir quelques conseils avant d'acheter, nous vous invitons à jeter un œil à notre dossier pour bien choisir votre voiture électrique avant d'acheter ou à interroger la communauté sur notre forum de discussion.

Matthieu LAURAUX AP 5 Juin 2020

PRIME A LA CONVERSION : COMMENT VERIFIER LA BATTERIE D'UNE VOITURE ELECTRIQUE D'OCCASION ?



La nouvelle prime à la conversion permet à un plus grand nombre de personnes de bénéficier d'un rabais de 5000 € à l'achat d'une voiture électrique neuve ou d'occasion. Mais comment vérifier l'état de santé de la batterie sur un modèle de seconde main ? Automobile-Propre liste tous les moyens à votre disposition pour éviter les mauvaises surprises.

Rouler en voiture électrique pour pas cher ? C'est tout à fait possible, en achetant un modèle d'occasion via la prime à la conversion. Vous pourrez par exemple troquer un vieux diesel ou essence contre une Renault Zoé en déboursant seulement 2000 euros ! De nombreux sites de petites annonces proposent des véhicules électriques à prix déjà cassé, auxquels il est possible de déduire jusqu'à 5000 € dans la limite de 80 % du prix. Une autoroute de très bonnes affaires s'ouvre donc à vous, à condition d'être éligible à la prime à la conversion.

L'usure est aléatoire

Prêt à passer le cap, un doute vous envahit : la batterie du modèle qui m'intéresse est-elle en bon état ? Une question légitime. A l'instar d'un téléphone mobile ou d'un ordinateur portable, les batteries des voitures électriques perdent progressivement de leur capacité avec le temps, les kilomètres et les habitudes de recharge. L'usure varie fortement d'un modèle et d'un propriétaire à l'autre. S'il n'est pas possible de vérifier la bonne santé d'un accumulateur à l'œil nu, plusieurs moyens existent pour cela. Vous pouvez déjà demander au vendeur s'il a effectué un contrôle chez son concessionnaire. La plupart des constructeurs proposent des prestations de vérification de la batterie et remettent un document ou certificat attestant de son état. Il est exprimé en pourcentage, un véhicule neuf ayant un état de santé (parfois abrégé SOH pour « State Of Health ») de 100 %.



Une opération de remplacement de batterie sur une Renault Zoé.

Des batteries encore sous garantie

Questionnez le vendeur sur l'utilisation de son véhicule : l'a-t-il déjà laissé stationné longtemps sans recharger ? Utilise-t-il souvent des chargeurs haute puissance ? Sa conduite est-elle sportive ? Autant d'éléments qui peuvent potentiellement accélérer la dégradation du pack. Avec le certificat, ils vous serviront pour appuyer d'éventuelles négociations et faire baisser le prix d'achat. A l'inverse, de nombreux propriétaires prennent grand soin de leur voiture et revendent un très bon état de batterie malgré plusieurs centaines de milliers de kilomètres parcourus.

Si vous comptez acheter une Renault Zoé avec location de batterie, inutile d'effectuer ces démarches. La pile est garantie par le contrat de location et sera remplacée ou réparée en cas de panne ou si sa capacité est inférieure de 70 % à celle d'origine. Certains véhicules d'occasion peuvent également être vendus avec une garantie constructeur sur la batterie toujours active : vérifiez la durée et le kilométrage restant avant échéance. Dans cette situation, connaître l'état de santé de l'accumulateur reste pertinent. Quelques modèles permettent de contrôler cela directement depuis le tableau de bord, comme la Nissan Leaf. La japonaise affiche une jauge d'état de santé à côté de l'indication de batterie restante.

Réaliser un certificat de santé de la batterie

Le vendeur ne souhaite pas fournir un certificat d'usure de la batterie ? Dommage pour lui, cela permet de faciliter et fiabiliser la vente. N'hésitez pas à insister et à lui expliquer l'importance du diagnostic, d'autant qu'il peut être réalisé à moindre coût. Outre les constructeurs, une société propose en effet un kit de diagnostic très abordable. « La Belle Batterie » commercialise un coffret vendu 29 euros hors frais de port. Expédié à domicile avec un guide, le boîtier à brancher sur la prise OBD du véhicule permet de déterminer rapidement l'état de santé de la batterie. Un certificat est ensuite envoyé au propriétaire pour être présenté à l'acheteur. Pour l'instant réservé aux modèles Renault et Nissan, le document indique notamment l'état de la batterie en pourcentage et une estimation de l'autonomie restante à pleine charge.



Le certificat de santé de batterie remis par La Belle Batterie.

Diagnostiquer soi-même, c'est possible

Les fins connaisseurs peuvent aussi utiliser leur propre boîtier OBD2 accompagné d'une application smartphone pour analyser les données du véhicule. L'appli « Leafspy » permet par exemple de connaître en détail l'usure de la batterie d'une Nissan Leaf. Il est même possible de connaître le nombre de charges à haute puissance réalisées sur toute la durée de vie du véhicule. Pour les modèles Renault, l'application « CanZE » offre des statistiques similaires. Bien connue des automobilistes avertis, l'appli « Torque » peut également diagnostiquer la batterie de nombreux véhicules électriques de différents constructeurs. Quelques tutoriels sur Youtube permettent de vous guider dans l'opération, qui n'est pas très compliquée à réaliser.





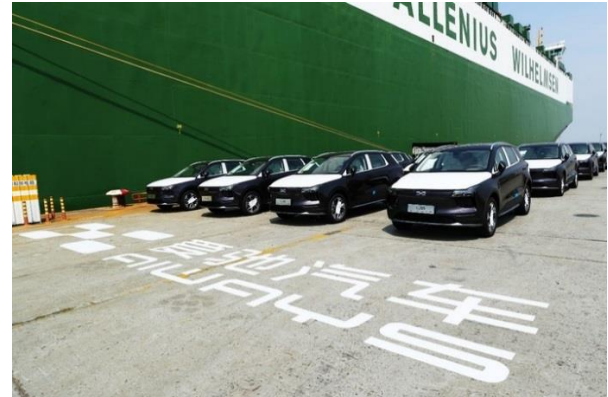
En résumé

Assurez-vous toujours de connaître l'état de santé de la batterie avant d'acheter une voiture électrique d'occasion. Si le véhicule dispose encore d'une garantie constructeur sur le pack, soyez tout de même vigilant. Vérifiez que cette garantie porte bien sur la batterie et pas uniquement sur la voiture. Sachez également que la plupart des contrats précisent une prise en charge des réparations ou du remplacement uniquement en-deçà d'un certain seuil. Il est fixé à 70 % par une large majorité des constructeurs. Connaître l'usure d'une batterie de voiture électrique vous permettra de l'acheter au prix le plus juste et de vous épargner de mauvaises surprises, comme une autonomie bien inférieure à celle annoncée.

Hugo LARA AP 8 Juin 2020

LE CONSTRUCTEUR CHINOIS AIWAYS ENVOIE 500 SUV U5 EN CORSE

Voilà une drôle de façon de faire de la part d'un constructeur qui entend s'implanter en Europe. Le chinois Aiways annonce que 500 exemplaires du SUV électrique U5 sont en chemin pour la Corse. Ils seront intégrés à la flotte du loueur Hertz, qui les proposera aux résidents et touristes.



Le constructeur chinois Aiways (qui se qualifie comme "fournisseur de solutions de mobilité") va bien s'introduire en Europe. Mais par la petite porte, et en Méditerranée. La marque annonce que 500 exemplaires de son SUV U5 vont quitter l'usine de Shangrao pour rejoindre la Corse, dans un mois. Ils seront fin prêts pour la saison estivale, et ce n'est pas un hasard de calendrier.

Ces 500 SUV électriques seront gérés par Hertz Corse, qui les proposera à la location aux touristes et résidents corses. Evidemment, la Corse est un avantage pour la promotion d'une voiture électrique : peu d'autoroutes, des distances parcourues qui ne sont pas trop longues, et des vitesses moyennes plutôt faibles. Tout ce qui correspond à l'usage d'une voiture électrique actuelle.



La Corse n'est qu'une première étape pour Aiways qui entend "faire son entrée en Europe" et "y rester". Pour rappel, le SUV U5 dispose d'un unique moteur électrique sur le train avant de 197 ch/315 Nm, de batteries de 63 kWh, et d'une autonomie de 400 km. Aiways devrait proposer le U5 à un tarif oscillant autour de 35 000 € lors de sa commercialisation.

Audric Doche Caradisiac le 04 Juin 2020



COMPARATIF TESLA MODEL 3, BMW 330 E ET 330 I

Si l'on pousse la comparaison plus loin comme détaillé dans le tableau ci-dessous, le véhicule 100 % électrique s'avère être le meilleur choix. (levejeveux jean-claude.le-maire@wanadoo.fr)

Avantages et inconvénients comparés entre la TESLA M3 électrique, les BMW 330 hybride et 330 essence.				
MESURES	Tesla Model 3	BMW 330e	BMW 330 i	COMMENTAIRES
Vitesse maxi	233 km/h	230 km/h	250 km/h	Des vitesses max inutiles: avantage à la 330i .
Accélération 1000 m DA	24"6	26"4	26"5	La Modèle 3 laisse ses rivales à presque 2 s sur 1000 m
Reprises 80 à 120 km/h	2"6	3"6	3"8	départ arrêté et à 1 s pour passer de 80 à 120 km/h
Capacité de batterie/ Réservoir	75 kWh / -	- /40 litres	48 ou 59 litres	La voiture électrique écrase ses rivales avec une
Consommation moyenne	16.8kWh/100km	8 l/100 km	8,4 l/100 km	consommation 6 fois moindre (1 litre d'essence = 9,63 kWh. 1 l.de diesel = 10,74 kWh)
Route/autoroute/ville	14,7/19/16,8 kWh/100km	7,7/7,5/8,9 l/100km	8,3/7,4/9,1/100 km	
Autonomie moyenne	451 km	50 km électrique	571 km ou 700 km	La 330i devance nettement la M3 sur route et autoroute.
Route/autoroute/ville	510/394/541 km	51/50/50 km		En ville avantage à la Tesla.
Prix	57.800 €	58.250 €	56.200 €	
CO2/Bonus ou malus	0g/km /-3000€	32 g/km /0€	132g/km + 613€	A l'achat la Tesla prend l'avantage grâce au bonus, la 330i malgré son malus reste moins chère que la 330e.En coût d'utilisation l'électrique Tesla surclasse ses rivales
Puissance fiscale	9 CV	8 CV	15 CV	puisque 4 à 5 fois moins onéreuse.
Coût d'utilisation aux 100 km(l)	2,5	11,70 €	8,74 €	
Moteur	2 moteurs électriques	4 cylindres en ligne, 165 + électrique	4 cylindres en ligne, 16s	
Cylindrée		1998 cm3	1998 cm3	Sur l'ensemble des performances la Tesla M3 est la plus efficace. En phases d'accélération, la BMW 330e bénéficie de l'apport du moteur électrique pour devancer légèrement sa sœur thermique; par contre allourdie par la batterie et le moteur électrique elle perd en autonomie ce qui engendre un surcoût d'utilisation non négligeable.
Puissance maxi	350 ch	292 ch (cumulés)	258 ch	
Couple maxi	527 Nm	420 Nm (cumulés)	400 Nm	
Poids	1855 kg	1806 kg	1545 kg	
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	67 m	?	
Transmission	Intégrale	Aux roues AR	Aux roues AR	
Boîte	Auto., rapport unique	Auto.. 8 vitesses	Man ou Aut 8 vit	
Temps de charge Secteur/Wallbox 7,4 kW	36h30 / 11h30	5h30 /-	-	La vitesse de recharge de la batterie demeure encore le dernier handicap important de la voiture électrique . Toutefois Tesla avec son réseau de super chargeurs avec une recharge en 40 mn est très efficace.
Sur bornes rapides 22-50 kW-120 kW	5h20 / 40mn	-	-	
Dim.Lxl xhven m	4,70 x 1,85 x 1,44	4,71 x 1,83 x 1,45	4,71 x 1,83 x 1,44	
Durée de garantie (2)	4 ans (80,000 km)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	

1. Avec un prix moyen de 0,15 c/kWh pour l'électrique et de 1,47 €/l (SP95-E10) pour l'essence.
2. Batterie garantie 8ans ou 240.000 km

ENEDIS : DANS LA MOBILITE ELECTRIQUE, NOUS SOMMES DANS UNE LOGIQUE DE PARTENARIAT



Garant du réseau électrique en France, Enedis (l'ex-ERDF) se positionne comme un acteur de premier plan dans le domaine de la mobilité électrique. Directeur du programme Mobilité Electrique d'Enedis, Dominique Lagarde revient avec Automobile Propre sur le rôle et les missions de l'entreprise pour développer l'électromobilité.

Depuis quand Enedis s'intéresse à la mobilité électrique ?

« Pour nous, le sujet de la mobilité électrique n'est pas nouveau. Nous sommes passés dans une phase industrielle depuis mi-2018 avec pour objectif de développer la mobilité électrique à grande échelle.

Au cours des dernières années, nous avons pu expérimenter un certain nombre de solutions. Cela nous a mis le pied à l'étrier. Enedis, c'est un partenaire incontournable : de près ou de loin, les points de charge sont connectés au réseau de distribution Nous serons automatiquement 'dans le coup' mais notre idée est de l'être en anticipation et aussi



dans une logique de partenariat. Sur le sujet de la mobilité, nous disposons désormais d'une équipe dédiée de 20 personnes afin de mobiliser l'ensemble des directions régionales et de travailler sur tous les sujets »

Quel est le rôle d'Enedis dans la mobilité électrique ?

« Notre rôle est multi-facette. Pour nous, l'enjeu est d'être en co-construction des solutions et des projets de mobilité électrique. Enedis apporte un grand nombre d'éléments stratégiques dans la phase d'anticipation et de définition de la solution. Notre ambition, c'est d'apporter cette valeur ajoutée à chacun de nos partenaires.

Si je prends l'exemple de la RATP, qui a décidé de passer une grande partie de sa flotte à l'électrique, nous avons conclu un partenariat dès le mois de mars 2018 avec pour objectif de définir ensemble les solutions d'électrification des lignes de bus. On a assez vite convergé sur le fait que le bon choix était d'électrifier les dépôts de bus. Il y a deux phases : la première de définition du projet et la seconde de travaux où chacun mène les tâches qui lui incombent. Dans le cas de la RATP, il y avait une très grosse attente en matière de sécurisation de l'alimentation des dépôts. Nous avons pu définir et apporter les solutions adaptées.

Autre exemple : celui de Saint Etienne qui est la première ville en France à mettre en place un dispositif de borne à la demande. Avec une entreprise (e-Totem ndlr), ils ont développé une plateforme numérique et participative où la population peut donner son avis sur l'emplacement des différentes bornes prévus par la ville. Nous sommes également partis sur une logique de partenariat. Sans cela, on nous aurait demandé des raccordements sans qu'on soit conscient du projet global. Cela n'est pas notre ambition et nous avons pu construire une solution commune avec la ville qui permet d'encadrer par des délais la phase de raccordement. Certaines autorisations dépendant de la ville, nous avons pu nous coordonner afin de garantir à l'utilisateur final que la borne soit installée dans les 3 à 6 mois suivant sa demande. Ces résultats, nous ne pouvons les obtenir que dans une logique de partenariat.

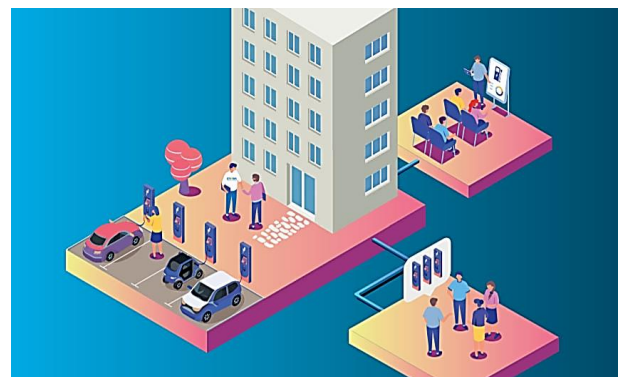
Vis-à-vis du particulier, Enedis tient également un rôle dans les copropriétés ?

L'équipement en bornes de recharge des parkings de résidences ou d'immeubles est crucial pour soutenir le développement de la mobilité électrique. Pendant longtemps, Enedis a travaillé sur son réseau c'est à dire à l'extérieur des immeubles. Avec la mobilité électrique – c'est aussi le cas avec le renouvelable – il y a des échanges sur les installations que les clients souhaitent mettre en place à l'intérieur.

Dans cet écosystème, Enedis a ce rôle particulier : nous sommes un acteur du réseau et non un acteur commercial. Nous pouvons accompagner un projet d'électrification pour rendre possible la mobilité électrique, c'est à dire même si cela implique une installation intérieure mais nous laissons les acteurs du marché jouer leur rôle.

En 2019, nous avons fait un travail d'accompagnement avec des cas pratiques en Ile-de-France pour l'installation d'une infrastructure collective. La difficulté, c'est le rythme et la nécessité d'un passage en Assemblée Générale. Si le projet est conséquent, il se peut que deux assemblées soient nécessaires pour arriver à trouver une solution. La première présente les différentes options avec un temps d'appropriation et la seconde permet de prendre la décision. Ce sont des processus relativement longs et en décalage avec les attentes du marché.

Si la demande est individuelle, la démarche est un peu plus simple et l'Assemblée Générale n'a pas vraiment possibilité de s'y opposer. Mais dans une optique d'industrialisation et de développement à grande échelle de la mobilité électrique, il faut anticiper et voir plus grand.



Enedis, c'est aussi de l'innovation ?

Concernant l'innovation, nous travaillons notamment sur la partie smart-grid V2G. Ce que l'on cherche à faire, c'est tester à taille réelle tous ces aspects-là. Piloter une borne c'est évidemment possible. Ce qui nous intéresse, c'est de tester ces solutions avec un nombre conséquent de voitures et de clients dans une phase préindustrielle. Dans ce cadre, on a un projet qui s'appelle aVEnir et qui associe Enedis à 11 partenaires. Cette phase d'agrégation est nécessaire et relève plus de l'enjeu Business que du technique. Nous sommes à la recherche de copropriétés où il y aurait plus de 6 voitures dans le parking pour étudier le comportement des usagers. On s'intéresse aussi aux sites d'entreprises. Le projet va s'étaler sur trois ans et demi. L'un des six cas pratiques étudiés portera sur le V2G. Nous sommes à la recherche des premiers clients pour le mettre en place.

Outre cet axe R&D, Enedis dispose également de données en Open Data. On pense que l'on pourrait apporter des données nationales et territorialisées qui ne sont pas forcément connues des autres acteurs. Nous en sommes encore aux prémices. Il y a déjà un existant que nous allons continuer à développer.

Enedis est aussi exemplaire pour sa propre flotte ?

Effectivement. Nous comptons 1800 véhicules électriques à fin 2018, soit un peu moins de 10 % de la flotte. Aujourd'hui nous sommes proches des 14% et avons pour ob-



objectif de passer 100 % de nos véhicules de service à l'électrique d'ici à 2030, soit 70 % du parc des véhicules légers d'Enedis. Aujourd'hui, il y a une partie du parc ainsi que certains véhicules d'astreinte qui ne sont pas forcément électrifiables pour des problématiques d'offre ou d'usage.

Enedis est garant du réseau. N'y a-t-il pas de risque que l'essor du véhicule électrique ne le mette en danger ?

Tout le travail que l'on a fait ces derniers mois conforte l'idée que le réseau électrique pourra tout à fait intégrer la mobilité électrique.

RTE a confirmé ces orientations dans un rapport sur l'impact sur le système électrique publié en avril 2019. ENEDIS l'a fait dans le rapport « ENEDIS Partenaire de la mobilité électrique » publié en novembre 2019.

Automobile Propre 8 Juin 2020

TESLA : QUELLE EST LA DUREE DE VIE REELLE DES BATTERIES ?



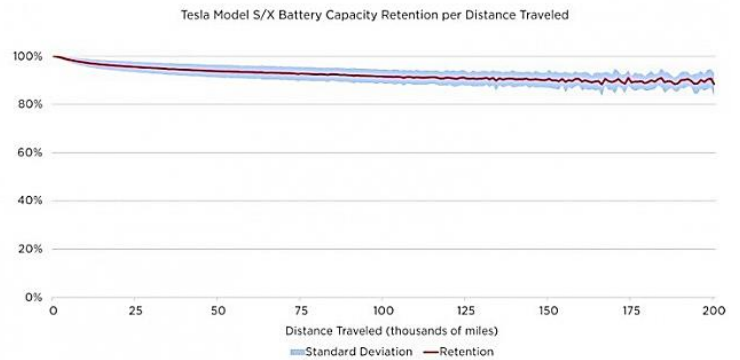
Dans un document officiel, la marque américaine révèle ses statistiques de capacité après 100 000 ou 300 000 kilomètres d'utilisation. Des chiffres qui semblent réalistes.

« Le but de l'existence de Tesla est d'accélérer la transition globale vers les énergies durables ». Dans son **deuxième rapport d'impact environnemental**, la marque américaine spécialisée dans la commercialisation de véhicules électriques ne se contente pas de déclarations lénifiantes. Publié lundi 7 juin, ce document de 57 pages (disponible ici en anglais) multiplie les tableaux et les données sur les émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie d'une Model 3, la consommation d'énergie des usines ou encore le nombre d'incendies de véhicules par milliard de kilomètres couverts.

Mais l'un des graphiques les plus intéressants pour les clients (potentiels ou non) de Tesla concerne la durée de vie des batteries.

Comme le montre l'infographie ci-dessous, **Tesla estime à environ 90 % la rétention de capacité de ses batteries après 200 000 miles parcourus (321 869 km)**. En d'autres

termes, si vous pouviez parcourir 400 « bornes » au moment de l'achat, vous ne pourrez en faire que 360 lors d'un



cycle de recharge, après huit tours du monde au volant. Le document donne également une « déviation standard » d'un exemplaire à l'autre. Si les chiffres exacts ne sont pas précisés sur ce graphique, on peut estimer que la fourchette se situe entre 85 et 93 %.

Ces données viennent **corroborer d'autres mesures indépendantes effectuées par des utilisateurs**. En 2018, 350 membres d'un forum spécialisé belge et néerlandais avaient croisés les autonomies relevées sur leur application. Résultat : **la plupart des véhicules perdaient environ 5 % d'autonomie après 100 000 kilomètres**. Sur des distances plus élevées, la dégradation semble se ralentir pour atteindre 10 % après 300 000 kilomètres.

Un autre indice, plus empirique, avait déjà été donné par **la société californienne de location Tesloop** (indépendante de l'empire d'Elon Musk). Comme l'indiquait le media américain Inside EVs en avril 2019, elle possède huit des dix Tesla ayant effectué les plus grandes distances au cours de leur vie. Par exemple, un exemplaire d'une Tesla Model X P90D ayant parcouru 563 000 kilomètres. Celui-ci n'a vu son autonomie reculer que de 13 % par rapport à la date de sa livraison. Autant dire que nous ne sommes pas prêts de voir des Model S à la casse faute d'accumulateurs...

Auto-moto.com le 10 juin 2020 Andy David



VOITURE ELECTRIQUE : CETTE ENTREPRISE MET A JOUR LES BATTERIES DES NISSAN LEAF



EV Battery Rebuilds propose aux possesseurs des Nissan Leaf d'anciennes générations de remplacer le pack d'origine par un nouvel assemblage maison supportant mieux la chaleur. Et ce, en portant la capacité énergétique de 24 ou 30 kWh à 34, 42,6 ou 64 kWh. De quoi passer approximativement de 175 à plus de 425 kilomètres d'autonomie.

Evolution technologique

Au final, depuis une dizaine d'années, le pack de la compacte électrique du constructeur japonais n'a pas vraiment changé. Même sur la Leaf 2, on retrouve un coffrage hermétique de même encombrement avec une disposition similaire des éléments à l'intérieur.

Grâce aux progrès réalisés avec la technologie lithium-ion, une augmentation progressive de la capacité énergétique de 24 à 64 kWh, en passant par des paliers à 30 et 40 kWh, a été possible. Les cellules du fabricant AESC exploitées par Nissan sont d'origine assemblées en nombre de 24 ou 48 dans la batterie.

Des cellules plus résistantes à la chaleur

La société espagnole, installée aussi au Mexique et bientôt aux Etats-Unis, justifie son offre par 2 raisons principales. Tout d'abord des packs constructeur qui supportent de moins en moins la chaleur au point que des recharges rapides répétées ou des températures extérieures élevées altèrent de façon précoce la batterie, et donc l'autonomie du véhicule. En cause un refroidissement par air toujours moins efficace en raison d'un espace interne qui se réduit.

EV Battery Rebuilds certifie que les éléments fournis par le coréen LG Chem bénéficient, non seulement d'une meilleure densité énergétique, mais supportent aussi des températures jusqu'à 55°C, et même au-dessus temporairement, sans dommages irréversibles. « C'est parfait pour

une recharge rapide, un temps chaud et la longévité de la batterie ! », promet l'entreprise espagnole.



Pas de risque d'explosion ou d'incendie

Sur son site Internet, EV Battery Rebuilds indique que les cellules LG Chem de 30 x 10 cm, pour une épaisseur de 1,4 cm, sont capables de résister à la plupart des mauvais traitements sans exploser ni s'enflammer. Ainsi en cas d'écrasement, de torsion, de pénétration d'un élément étranger, de court-circuit, de dépassement des limites de recharge et de décharge, de soumission à des températures très élevées.

La plage optimum de fonctionnement de ces éléments est de 10 à 45°C. Ils peuvent cependant supporter temporairement aussi des ambiances glaciales, jusqu'à -30°C.

Moins cher

Autres avantages avancés par EV Battery Rebuilds concernant son offre : bénéficier de versions de cellules plus récentes, d'une capacité énergétique étendue, et d'un coût de transformation plus léger que les tarifs pratiqués par Nissan.

La grille commence à 7.750, 9.500 et 14.000 euros respectivement pour les packs maison 34 kWh (192 cellules neuves LG Chem 48,3 Ah – 3,7 V), 42,6 kWh (192 cellules LG Chem 60 Ah – 3,7 V) et 64 kWh (288 cellules LG Chem 60 Ah – 3,7 V). Ces prix supposent d'abandonner à l'entreprise espagnole les anciens éléments qui seront exploités dans des unités de stockage stationnaires de centrales solaires. Pour 1.500 euros de plus, le client pourra récupérer ses anciennes cellules.

EV Battery Rebuilds accorde une garantie de 2 ans ou 150.000 km sur l'ensemble. Un guide d'instructions est inclus pour procéder au démontage et au remontage du pack.



Que comprennent ces tarifs ?

Ces tarifs sont valables pour l'Europe, comprenant : l'envoi à domicile ou chez votre garagiste d'un conteneur pour récupérer la batterie d'origine, le retour de l'ensemble chez EV Battery Rebuilds, la transformation pièces et main d'œuvre y compris l'ajout de la passerelle Can Bus, et l'expédition du nouveau pack prêt à être installé.

L'entreprise espagnole souligne que l'implantation de la passerelle Can Bus est nécessaire pour obtenir sur l'afficheur du tableau de bord les nouvelles valeurs d'autonomie, permettre les recharges rapides selon la meilleure courbe de puissance, éliminer tous les problèmes de communications BMS.

Un écran LCD est fourni avec son kit de montage pour l'installer au tableau de bord. Il restitue l'autonomie en kilomètres (ou miles) et en pourcentage, la tension du pack principal, les tensions cellulaires maximales et minimales avec les différences en mV, les flux de courant en ampères et kW, l'énergie disponible dans la batterie, et la température des cellules.

Nouvelles autonomies variables

Les autonomies permises par les nouveaux packs dépendent des modèles de Nissan Leaf. Elles sont approximativement, selon les standards WLTP, pour le pack 34 kWh de 190 km avec une Leaf 2011, 215 km avec le modèle 2015, et 225 km avec la compacte électrique de 2016. Ces valeurs passent respectivement à 245, 275 et 290 km avec la batterie 42,6 kWh. Pour la capacité la plus élevée – 64 kWh -, les chiffres grimpent à 370, 415 et 435 km.

A noter que le tout premier upgrade 24-64 kWh a été réalisé en ce mois de juin 2020 sur une Leaf de plus de 200.000 km, après plus de 45 jours de travail et un développement logiciel spécifique pour la passerelle Can Bus. Fière de cette opération, EV Battery Rebuilds a mis en ligne une vidéo de presque 15 minutes qui permet de visualiser les grandes étapes de cette prestation.

Philippe SCHWOERER AP 16 Juin 2020

CDC HABITAT ET BORNE RECHARGE SERVICE S'ENGAGENT EN FAVEUR DE LA TRANSITION ENERGETIQUE DANS L'HABITAT SOCIAL

CDC Habitat et Borne Recharge Service ont signé un contrat de concession d'une durée de 20 ans pour l'installation et la gestion d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le parc immobilier de CDC Habitat.

Soucieux de s'adapter aux évolutions de ses locataires en termes de mobilité, CDC Habitat s'est naturellement tourné vers Borne Recharge Service, acteur pleinement engagé dans la transition énergétique et l'aménagement des territoires, pour équiper en infrastructures de recharge pour véhicules électriques plus de 6 000 ensembles immobiliers disposant d'un parc de stationnement.

Ce partenariat, qui vise à déployer entre 15 000 à 35 000 bornes sur 20 ans, apporte, pour les locataires de CDC Habitat, un service unique en son genre :

- une « station-service de recharge » à domicile ;
- une solution simplifiée et évolutive sur l'ensemble du territoire sous forme d'abonnement ;
- un prix forfaitaire raisonnable et accessible tout compris à partir de 760 € déduction faite de la prime ADVENIR ;
- des options à la carte (borne partagée, covoiturage, gestion et supervision de la charge, itinérance du service...)
- un concessionnaire qui s'occupe de tout : « J'investi dans une borne, je paie ma consommation d'énergie, je m'installe, je déménage... ».



VOUS ROULEZ, VOUS BRANCHEZ, LE RESTE BRS S'EN CHARGE !

Enfin, l'infrastructure de recharge n'est plus seulement source d'une nouvelle mobilité, mais une composante intelligente du réseau de distribution électrique, une brique fondamentale des « Smart Grids1 » notamment grâce à l'adjonction de services de flexibilité et de stockage dans le cadre du développement du marché des véhicules électriques.

La gestion et l'exploitation des infrastructures sera assurée par Borne Recharge Service.

Pour Hervé Silberstein, Directeur général adjoint en charge du réseau et des métiers du groupe CDC Habitat, « ce partenariat s'inscrit pleinement dans la volonté de CDC Habitat d'accroître l'accès à la mobilité douce au sein de ses résidences et de poursuivre son engagement majeur dans les projets de transition énergétique sur le territoire ».



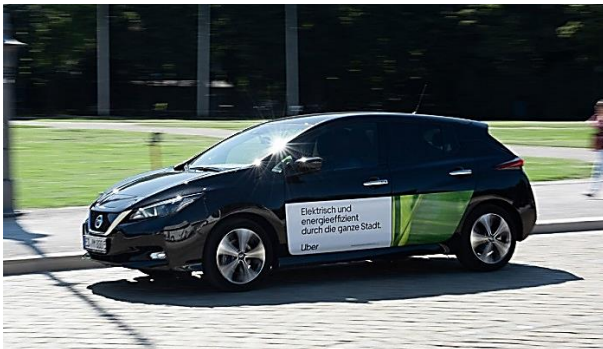
« Nous nous réjouissons de la confiance que témoigne CDC Habitat en notre modèle économique. Depuis sa création, Borne Recharge Service est inscrit dans un objectif de développement de l'énergie propre et économique. Grâce à ce partenariat, CDC Habitat nous permet aujourd'hui de renforcer notre développement et la commercialisation de notre offre auprès de l'habitat social ayant des besoins de mobilité douce de proximité. " Vous roulez, vous Branchez, le reste BR PARK s'en charge " » se félicite Stéphane d'Arbaumont, Président de Borne Recharge Service. Le contrat a été signé par Hervé Silberstein, Directeur général adjoint en charge du réseau et des métiers du groupe CDC Habitat, et Stéphane d'Arbaumont, Président de Borne Recharge Service.

John Honoré

Borne Recharge Service
06 01 31 10 91
jhonore@bornerecharge.fr

Paris, le 16 juin 2020

VTC : LES VOITURES ELECTRIQUES PLUS RENTABLES QUE LE DIESEL



C'est ce que conclut dans une nouvelle étude l'ONG Transport & Environnement concernant les chauffeurs Uber dans de nombreuses capitales européennes dont Paris, Berlin, Madrid et Lisbonne. Avec des conditions cependant.

Kilométrage élevé

Pour un particulier comme un professionnel, le prix plus élevé des voitures électriques par rapport aux modèles équivalents thermiques s'amortit d'autant plus rapidement que l'exploitation des véhicules est intense. Et ce en raison d'une énergie en général 3 fois moins coûteuse actuellement en France.

Selon Transport & Environnement, les chauffeurs Uber parcourent 5 fois plus de kilomètres qu'un automobiliste européen moyen : 60.000 contre 12.000 kilomètres. Certains avalent régulièrement 300 km par jour.

Un kilométrage élevé constitue la première condition que remplissent déjà les conducteurs de VTC et de taxi dans leur grande majorité.

Accès à la recharge

Deuxième impératif pour bénéficier d'un meilleur TCO (coût total de possession) sur 4 ans : avoir accès à des moyens à faible coût pour faire le plein en électricité, en particulier en se branchant la nuit sur une prise chez soi aux heures creuses ou en bénéficiant d'un tarif préférentiel aux chargeurs rapides.

Sans cela la voiture électrique se montrera globalement plus coûteuse sur 4 ans que le modèle diesel équivalent. C'est particulièrement vrai à Bruxelles et à Berlin, 2 des capitales où l'avantage financier à exploiter un VE est dans tous les cas moins net.

En revanche à Lisbonne le VE reste souvent gagnant même sans accès privilégié à la recharge.

TCO: BEV vs. diesel		EU27	Paris	Lisbon	Madrid	Brussels	Berlin
With home charging	Access	-9%	-20%	-15%	-14%	13%	-6%
	Medium	-14%	-24%	-19%	-20%	5%	-4%
	Large	-13%	-17%	-25%	-14%	2%	-6%
	Premium	21%	19%	6%	25%	25%	38%
Without home charging	Access	21%	5%	-2%	10%	45%	22%
	Medium	13%	-1%	-6%	2%	34%	23%
	Large	13%	7%	-13%	8%	31%	20%
	Premium	55%	50%	25%	56%	58%	74%

Catégorie Medium

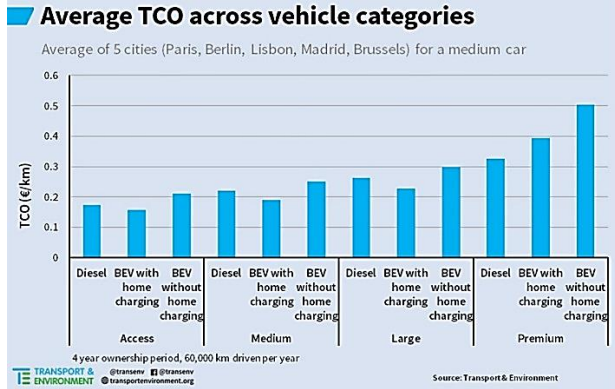
C'est sur les voitures de la catégorie Medium, dans laquelle entrent par exemple la Nissan Leaf 62 kWh et la Skoda Octavia, que l'avantage à exploiter un modèle électrique est le plus flagrant sur 4 ans, avec un gain moyen de 14% (EU27) en termes de TCO par rapport au diesel récent équivalent. Grâce à un prix de l'électricité plus bas (0,16 euro du kWh, contre 0,20 à Lisbonne et Madrid, 0,26 à Bruxelles et 0,29 à Berlin) et aux diverses aides du gouvernement dont la bonus environnemental, c'est à Paris que la situation est la meilleure avec 24% de moins sur le coût total de possession. De quoi économiser de l'ordre de 3.000 euros par an.

Catégories Access et Large

Les voitures électriques à batterie restent moins chères à utiliser que les diesel récents équivalents dans les catégories contiguës Access (Nissan Leaf 40 kWh vs Fiat Tipo diesel) et Large (Tesla Model 3 Standard Range+ 54 kWh vs Mercedes C-180d).

Le gain est respectivement de 9 et 13% en moyenne en Europe sur 4 ans, 20 et 17% à Paris, 15 et 25% à Lisbonne, mais seulement 6 et 6% à Berlin. Des chiffres qui s'entendent avec un accès à la recharge aux meilleurs coûts.

Dans le cas contraire les gains sont principalement observables à Lisbonne : -2 et -13% de TCO sur les VE des catégories Access et Large.



Les Tesla Model S et X jamais gagnantes ?

Nombre de conducteurs de taxi et de VTC ont choisi depuis des années de passer à l'électrique avec les seuls modèles haut de gamme qui existaient alors : les Tesla Model S et Model X.

Selon Transport & Environnement, qui a opposé la berline américaine 100 kWh à la Mercedes E-200d, ces voitures branchées premium ne sont jamais gagnantes en termes de TCO sur 4 ans pour les chauffeurs Uber. Que ce soit sans un accès privilégié à la recharge (+55% pour l'Europe, +50% à Paris, + 25% à Lisbonne, + 74% à Berlin) ou avec (+21% pour l'Europe, +19% à Paris, + 6% à Lisbonne, +25% à Madrid et Bruxelles, + 38% à Berlin).

Plaidoyer pour des taxis et VTC électriques

Balayant les différents programmes environnementaux en Europe, l'ONG milite pour l'adoption massive des véhicules électriques par les conducteurs de taxi et de VTC. Ces derniers ont vu leur effectif tripler sur 4 ans à Paris, passant de 10.000 en 2016 à environ 30.000 aujourd'hui, à comparer aux 88.000 chauffeurs de type Uber à Londres.

« Pour réaliser l'objectif de villes plus propres, les autorités devront nettoyer le parc automobile. Il est parfaitement logique sur le plan économique et climatique d'électrifier entièrement les véhicules à kilométrage élevé comme les VTC et taxis », commente Yoann Le Petit, nouvel expert en mobilité chez T&E.

Il y voit 4 avantages majeurs : un air plus pur pour les citadins, des quartiers plus calmes, moins d'émissions néfastes pour le climat, et des conducteurs qui gagneront plus d'argent.

5 mesures pour des taxis et VTC électriques

Transport & Environnement formule 5 mesures pour passer à une adoption massive des véhicules électriques par les conducteurs de VTC et de taxis : des licences spécifiques, des chargeurs rapides aux stations dédiées, un accès facilité à la recharge lente chez soi ou dans les rues, permettre aux taxis électriques de passer en tête à leurs stations et aux VTC d'utiliser les couloirs réservés aux bus, mettre en place des aides spécifiques pour permettre à ces chauffeurs de passer aux VE.

Philippe SCHWOERER AP 18 Juin 2020

BORNES DE RECHARGE A LA DEMANDE, UNE IDEE QUI FAIT SON CHEMIN



Dans le cadre de son plan de relance de la filière automobile qui met l'accent sur le développement de la mobilité électrique, le gouvernement s'est fixé l'objectif d'arriver à 100 000 points de charge à disposition du public d'ici à la fin de l'année 2021 contre près de 30 000 à l'heure actuelle.

Un objectif très ambitieux, sans doute très difficile à atteindre et qui ne peut faire l'impasse sur l'importance stratégique du choix des emplacements de ces nouvelles bornes. L'expérience des premiers déploiements a montré que ce choix était crucial si l'on veut éviter que certaines bornes ne soient totalement sous-utilisées.

Pour être certains que les nouveaux points de charge soient régulièrement fréquentés, une solution qui devrait faire son chemin est celle de l'installation de bornes à la demande. Utilisée à grande échelle à Amsterdam et initiée en France par E-Totem au sein de la Métropole de Saint-Etienne où 38 bornes de ce type ont déjà été déployées, cette solution commence à faire des émules. Elle a notamment été retenue par la Métropole du Grand Paris où E-Totem est aussi à la manœuvre, mais également par Freshmile et Engie Solutions au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.





Une installation en 3 mois

L'implantation de bornes de recharge à la demande répond à un besoin réel d'utilisateurs de véhicules électriques et assure à l'opérateur du service un usage régulier des points de charge. A Saint-Etienne, les possesseurs de véhicules électriques intéressés avaient, sur un site dédié, accès à une carte présentant des emplacements pré-étudiés et déjà validés par la collectivité et par Enedis. Un moyen de gagner du temps sur l'installation d'une borne qui, sur ces emplacements, était effective en 3 mois. Sur un emplacement non étudié, le délai en vigueur est de 6 mois, sous réserve que l'installation soit techniquement possible.

Toujours à Saint-Etienne, le déploiement de ces bornes est entièrement financé sur fonds privés et la collectivité tout comme le demandeur ne déboursent rien. Le programme mis en place prévoit des installations financées par une société de projet montée par E-Totem avec l'appui de Demeter comme investisseur. Ce modèle a été repris sous différentes formes dans d'autres collectivités. De son côté, E-Totem est prête à déployer son modèle sur d'autres territoires. Elle a d'ailleurs développé une ingénierie de projet pour partager son expertise dans ce domaine. Elle compte ainsi valoriser sa force qui est, selon sa Directrice des opérations **Aurore Comte**, de maîtriser toute la chaîne de valeur en interne, de la conception et fabrication de bornes jusqu'à l'exploitation du réseau en passant par l'édition du logiciel de supervision et l'ingénierie financière.



Quelle cible ?	Pour quel usage ?	Quel taux d'aide ?	Quel montant maximal de la (sur)prime par point de charge (piloteage énergétique obligatoire) ?
VOIRIE	ACCESSIBLE A TOUT PUBLIC	40 %	1 860 € HT *
VOIRIE SURPRIME ADDITIONNELLE AU FINANCEMENT VOIRIE POUR LES BORNES A LA DEMANDE	ACCESSIBLE A TOUT PUBLIC		Jusqu'à 1 860 € dans la limite de 40 % + 300 € = 2 160 € HT*

* TVA non applicable - Article 267 II 2° du CGI

Des bornes éligibles aux subventions Advenir

Le dispositif de bornes à la demande devrait également prendre de l'essor car il est éligible aux subventions délivrées dans le cadre du programme Advenir. Celui-ci vise à encourager toute entreprise ou personne publique à installer des bornes de recharge situées en voirie et accessibles au public. Une modalité de dépôt de dossier spécifique est d'ailleurs dédiée aux bornes à la demande qui répondent aux besoins quotidiens d'utilisateurs de véhicules électriques n'ayant pas accès à une place de stationnement à domicile ni à un point de recharge à proximité de chez eux.

Le porteur de projet (qu'il soit une collectivité ou une entreprise déléguée pour ce service) doit fournir une preuve de la demande pour bénéficier de la prime Advenir qui vient couvrir les coûts de fourniture et d'installation à hauteur de 40% avec un montant maximal d'aide fixé à 1 860 € par

point de charge, auquel il faut ajouter une surprime additionnelle de 300 € par point de charge pour les bornes à la demande. De plus, il n'y a pas de limitation au nombre de points de charge financés par porteur pour ce type de dispositif, alors que ce nombre est limité à cinquante points de charge fixée pour un déploiement "classique" en voirie.

AVEM le 20/06/2020 par Emmanuel MAUMON

VOITURE ELECTRIQUE : LE DEPLOIEMENT DES BORNES PUBLIQUES AU POINT MORT



Selon le dernier baromètre publié par l'Avere France et la plateforme d'interopérabilité GIREVE, la France comptait près de 30.000 points de recharge publics opérationnels à début juin 2020. Un chiffre qui n'a malheureusement que peu évolué par rapport au bilan précédent en raison du Covid-19.

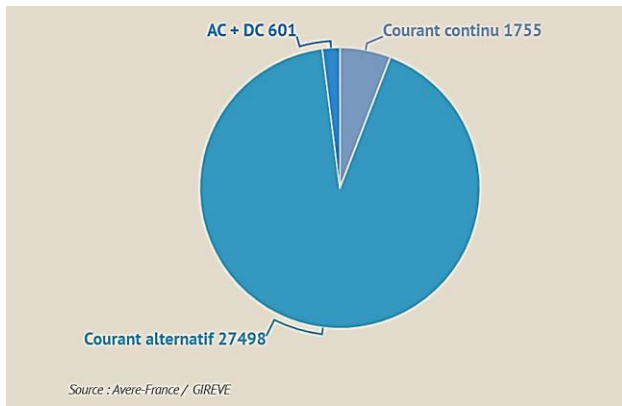
Alors que les ventes de voitures électriques ne cessent de progresser, force est de constater que le déploiement des bornes de recharge publiques ne suit pas la même tendance. Dans un contexte où le Covid-19 a fortement ralenti les travaux en cours, le réseau national a à peine progressé au cours des derniers mois. Selon le dernier baromètre publié par l'Avere France et GIREVE, 276 nouveaux points de charge ont été installés, dont seulement 8 à la puissance supérieure à 50 kW, au cours par rapport à fin mars, date de parution du dernier baromètre.

En élargissant le calcul à fin 2019, ce sont au total 1188 points de charge supplémentaires qui ont été déployés dans l'Hexagone sur une période de l'ordre de 5 mois. Au regard des quelque 44.000 voitures électriques et hybrides rechargeables immatriculées sur la même période (janv-mai 2020), cela semble assez peu. D'autant plus que la proportion de nouvelles bornes à charge rapide semble relativement faible.



	Fin décembre 2019	Fin mars 2020	Fin juin 2020	Evolution mars – juin
Charge > 50 kW	nc	1780	1.788	+ 8
Charge > 24 kW	2551	nc	2.395	nc
Charge < 11 kW	7453	7.649	7.637	-12
Charge 11 – 49 kW	nc	20.149	20.399	+ 250
TOTAL PDC	28.666	29.578	29.854	+ 276

En matière de répartition, les bornes de charges accélérées (11-22 kW) restent toujours majoritaires. Elles représentent près de 20.000 points de charge, soit le tiers de l'ensemble du réseau national. Le reste se répartit entre les bornes à charge normale et rapide (>50 kW) qui représentent respectivement 7.637 et 1.788 points de charge installés.



Source : Avere France

Avis de l'auteur

Uniquement basé sur une compilation de chiffres, ce baromètre n'a pas grand intérêt s'il n'est pas mis en perspective avec la réalité et les besoins du marché. Déployer des bornes, c'est bien ! Les placer au bon endroit c'est encore mieux !

Si les efforts entrepris par les collectivités pour permettre à chacun de pouvoir recharger sont essentiels, le maillage du réseau autoroutier reste un sujet majeur. Chez AP, nous sommes en train d'organiser un road-trip Paris-Strasbourg avec plusieurs véhicules électriques (non, nous ne vous dirons pas lesquels !), c'est une vraie misère ! 500 kilomètres, ce n'est pas si long compte tenu de l'autonomie des voitures électriques actuelles. Nous allons toutefois être contraints de sortir de l'autoroute pour recharger (en 7 kW sic) faute d'un maillage suffisant.

Bref, se cacher derrière des chiffres en faisant croire que tout va bien ne fait pas avancer le schmilblick. Note pour le prochain baromètre : intégrer une carte présentant le déploiement des stations de recharge rapide le long des corridors autoroutiers. N'ayons pas peur de montrer les trous

dans la raquette ! C'est aussi comme cela que l'on peut avancer !

Michaël Torregrossa Automobile propre 3 Jul 2020

PRIME A LA CONVERSION : 25% DU QUOTA DEJA ECOULE



Selon le CNPA, 60 à 65.000 acheteurs de voitures auraient reçu une prime à la conversion au 25 juin 2020, le quota de 200.000 pourrait donc expirer avant la fin de l'été.

Avec une plus grande éligibilité, la prime à la conversion version juin 2020 savait qu'elle allait accélérer. Nous avons enfin des premiers chiffres, que communique le CNPA, le Conseil National des Professionnels de l'Automobile. Selon l'organisation, « 60.000 à 65.000 primes ont été accordées au 25 juin ». Ainsi, à cette heure, les Français ont déjà écoulé 25% du quota de primes à la conversion. Le gouvernement avait statué sur 200.000 à partir du 1er juin 2020, avec les nouvelles conditions d'éligibilité.

Le rythme d'attribution est ainsi le double qu'auparavant, soit environ 20.000 primes par semaine, contre 10.000. Si ce mouvement se confirme ces prochaines semaines, le quota serait donc atteint d'ici mi-août. Toutefois, les immatriculations de voitures sont traditionnellement plus basses en juillet et surtout en août, avant une reprise nette en septembre. Une fin est donc plus probable courant septembre. Une prime revue après la fin du quota ?

Le CNPA assure d'ailleurs vouloir suivre de près la tendance afin de surveiller cette éventuelle date de fin. Le gouvernement devra constituer un décret, statuant sur la date exacte. Après celle-ci, la prime à la conversion reviendrait aux conditions validées avant le 1er juin. Toutefois, l'organisation concède se réunir « avec les Ministères concernés sur les modalités de la prochaine prime à la conversion » et souhaite « maintenir une aide à visée sociale et écologique, en gardant le périmètre actuel de véhicules éligibles ».

Matthieu LAURAUX AP 30 Juin 2020