

## ANALYSE DE PRESSE DE 14H00 07/06/2019

### FRANCE

## PEUGEOT REÇOIT QUATRE DISTINCTIONS AUX PRIX BEST CARS 2019 ET AUX TROPHÉES DE L'AUTOMOBILE MAGAZINE

Les Peugeot 308, 3008 et 508 ont remporté les prix **Best Cars** de leur catégorie, décernés par les lecteurs de L'Automobile magazine. La e-Legend Concept a quant à elle décroché le Trophée du Design, décerné par la rédaction et les lecteurs de L'Automobile magazine, pour la 40ème édition des Trophées. Ces distinctions ont été remises le 5 juin à L'Automobile Club de France.

Dans le détail, la 308 a reçu le prix Best Car de la meilleure compacte. Elle est plébiscitée pour la 6ème année d'affilée et totalise 43 prix depuis son lancement fin 2013. Le modèle est leader de son segment en France avec 2,7 % du marché VP à fin mai 2019.

Par ailleurs, le 3008 a reçu le prix du meilleur SUV compact pour la 3ème année consécutive. C'est sa 67ème distinction. Sur le marché VP français, c'est le 1er SUV vendu : il occupe la 4ème place avec une part de 3,5 % à fin mai 2019. Près de 600 000 exemplaires du 3008 ont été vendus dans le monde depuis son lancement en octobre 2016.

La nouvelle 508 berline a pour sa part reçu le prix Best Car de la meilleure familiale et totalise déjà 32 prix, quelques mois après son lancement commercial. La berline radicale est en tête du segment D (Berline + breaks) en France à fin mai 2019.

Enfin, Matthias Hossann, responsable des concepts cars de la marque, a reçu le Trophée du Design pour le e-Legend Concept. C'est la 7ème distinction reçue par le prototype, qui représente la vision enthousiasmante de la voiture électrique, autonome et connectée de Peugeot.

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE PEUGEOT (6/6/19)

Par [Alexandra Frutos](#)

## LA NOUVELLE PEUGEOT 208 SERA DISPONIBLE À PARTIR DE 15 500 EUROS

Les tarifs de la seconde génération de la Peugeot 208 s'échelonneront de 15 500 euros (1.2 PureTech 75 chevaux BVM5 Like) à 26 300 euros (1.2 PureTech 130 chevaux BVA8 GT-Line) en motorisation à essence et de 18 000 euros (1.5 BlueHDi 100 chevaux BVM6 Like) à 24 000 euros

(1.5 BlueHDi 100 chevaux BVM6 GT-Line) en version diesel. Les prix de la **208 électrique** seront quant à eux compris entre 32 100 euros (e-208 Active) et 37 150 euros (e-208 GT).

Source : AUTOPLUS.FR (7/6/19)

Par Alexandra Frutos

## VEDECOM TECH EXPÉDIE UNE ZOÉ AUTONOME EN AUSTRALIE

Le 6 juin à Versailles-Satory, **Vedecom** Tech a remis les clés d'une Renault Zoé autonome à une équipe de chercheurs australiens. Il s'agit du premier contrat obtenu hors d'Europe par Vedecom. Le nouveau propriétaire est l'autorité de régulation des transports australienne, qui confiera le véhicule au Queensland University of Technology (QUT), l'université australienne spécialisée dans la haute technologie.

Cette Zoé autonome servira en effet dans un programme de recherche qui se veut un complément des travaux menés par Vedecom en France. A ce titre, un accord a été signé entre les deux parties pour entériner le projet de collaboration.

Avec sa voiture autonome, Vedecom Tech cherche à attirer d'autres clients. Les cibles privilégiées se trouvent dans les rangs des constructeurs, des équipementiers et des centres de recherche notamment.

Source : JOURNALAUTO.COM (6/6/19)

Par Alexandra Frutos

## L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME FAIT LE POINT SUR LA MUTATION DE LA FILIÈRE EN ILE-DE-FRANCE

L'Institut d'aménagement et d'urbanisme (**IAU**) s'est penché sur l'avenir de l'automobile en Ile-de-France. « La filière automobile, telle que nous la connaissons, est entrée dans une ère de bouleversements majeurs, de nature à remettre en cause l'ordre établi, avec notamment pour conséquence une forte hybridation entre les activités industrielles et les services, ce que l'on nomme les services de mobilité », explique Thierry Petit, du département économie de l'IAU.

Concrètement, si l'Ile-de-France reste le centre névralgique de l'automobile en France, malgré l'impact de la crise de 2008 et l'internationalisation de la production des constructeurs français, le secteur a perdu près d'un tiers de ses effectifs en 10 ans et a produit, l'an dernier, 3 fois moins de véhicules qu'en 2005. A noter cependant que, si les entreprises françaises emploient la majorité des effectifs salariés de la filière automobile francilienne, l'Ile-de-France abrite également de nombreux établissements de groupes étrangers. En effet, près de 17 000 salariés de l'industrie automobile, soit 23 % des effectifs, travaillent dans des établissements d'entreprises à capitaux majoritairement étrangers.

Mais au-delà des traditionnels constructeurs et équipementiers, qui occupent 40 099 emplois en Ile-de-France (soit 19 % des effectifs totaux de l'industrie automobile française), l'IAU estime qu'il faut également inclure à ce chiffre l'ensemble des acteurs nécessaires à la conception et à la construction automobile, à savoir les fournisseurs industriels (PME plasturgie, mécanique, électronique) et les fournisseurs de services technologiques. Pour l'institut, le secteur automobile occupe donc 73 000 emplois franciliens, répartis sur 1 600 établissements, dont 900 ont moins de 10 salariés.

La voiture est devenue un véritable concentré de technologies et de données. De fait, les acteurs de l'industrie automobile francilienne investissent massivement en R&D afin d'assurer leur

positionnement sur les enjeux stratégiques de l'ensemble de la filière : transition écologique, transition numérique et nouveaux usages automobiles. Ainsi, selon l'étude de l'IAU, l'Ile-de-France est la région qui concentre la plus grosse part du budget de R&D de la filière automobile française (57 %), soit 2,26 milliards d'euros de dépense intérieure de recherche et développement des entreprises (DIRDE), devant la Bourgogne-Franche-Comté (13 %) et l'Auvergne-Rhône-Alpes (7,6 %).

Pour l'IAU, l'avenir de l'industrie automobile est donc clairement suspendu à l'avènement du véhicule du futur, qu'il soit électrique, connecté ou en encore autonome. L'institut propose 5 pistes d'actions, applicables en Ile-de-France, qui permettraient d'accélérer le mouvement sur le véhicule autonome : expérimenter sur moyenne distance en conditions réelles ; expérimenter à l'échelle d'un territoire en conditions réelles ; sensibiliser le public ; partager les retours d'expérience à l'échelle nationale et, enfin, investir dans des simulateurs de véhicule autonome.

Source : LARGUS.FR (6/6/19)

Par [Alexandra Frutos](#)

## LES PERSPECTIVES DU VÉHICULE AUTONOME EN ILE-DE-FRANCE

Le **Cercle des Transports**, qui réunit des experts de haut niveau pour réfléchir à l'avenir des transports, s'est allié au cabinet **Roland Berger** pour débattre des perspectives des véhicules autonomes. « Il s'agissait de simuler l'introduction de robot-taxis sur différents territoires de l'Ile-de-France. En termes de choix du mode de transport, on est revenus aux arbitrages que font les utilisateurs », expliquent les auteurs de l'étude.

Avec une réglementation très légère et non contraignante sur le choix du mode de transport, le coût entre évidemment en ligne de compte. Et, à l'horizon 2025, jugé raisonnable pour la mise en circulation des premiers véhicules autonomes réellement « opérationnels », le coût du kilomètre effectué en robot-taxi individuel, type uberPOOL, dépasse de 9 % celui de la voiture individuelle et même de 51 % si on ne prend en compte, comme le font la plupart des automobilistes, que le coût marginal de la voiture. Le robot-taxi partagé est évidemment moins onéreux et permet de faire une économie de 9 % sur la voiture privée. Quant au minibus autonome effectuant du transport à la demande, il revient exactement au coût marginal de la voiture particulière. Cependant, dans tous les cas, le transport public est moins cher pour l'utilisateur, abstraction faite de la part qu'il paie avec ses impôts.

Dans ces conditions, il apparaît très vite que le transport public bénéficie d'un avantage coût indéniable en zone dense, surtout quand on n'en sort pas. Dans Paris intra-muros, l'utilisation d'autobus autonomes permettrait de diviser par deux le coût du transport de surface, assuré, pour réduire le temps d'attente, par des minibus autonomes avec tous les aménagements de voirie que cela suppose. Le véhicule autonome prendrait aussi des parts à la voiture privée.

En zone semi-dense de grande couronne où les transports en commun sont notoirement insuffisants comme à Paris-Saclay, les véhicules autonomes pourraient capter une part du marché des voitures privées, notamment sur le segment de la deuxième, voire de la troisième voiture dans les familles. Le bus pourrait aussi être remplacé par des minibus autonomes subventionnés. « Au global, le véhicule autonome a des impacts très majoritairement positifs, mais son usage doit être encadré dans les zones denses », notent les auteurs de l'étude.

Source : ECHOS (7/6/19)

Par [Alexandra Frutos](#)

## UNE ALERTE SONORE OBLIGATOIRE POUR LES VOITURES ÉLECTRIQUES

A compter du 1er juillet, toutes les nouvelles voitures électriques et hybrides devront se soumettre à une nouvelle réglementation européenne visant à renforcer la sécurité des piétons, cyclistes et usagers vulnérables. Les modèles devront en effet être équipés d'un système d'alerte sonore, l'**AVAS** (Acoustic Vehicle Alert System).

La réglementation stipule que l'AVAS en question doit être activé jusqu'à la vitesse de 20 km/h, avec un niveau sonore minimal de 56 dB. Un son « équivalent au niveau sonore d'une brosse à dents électrique ou d'un destructeur de documents », précise dans un communiqué le groupe américain Harman, spécialisé dans les équipements audio.

L'alerte devra par ailleurs être continue et générer des changements de niveau sonore afin d'indiquer une accélération, par exemple.

Source : AUTOPLUS.FR (6/6/19)

Par Alexandra Frutos

## LA VILLE DE PARIS INTERDIT AUX TROTTINETTES ÉLECTRIQUES DE STATIONNER SUR LES TROTTOIRS

Lors d'une conférence de presse organisée le 6 juin, la mairie de Paris a annoncé qu'elle interdisait le stationnement des **trottinettes électriques** dans l'espace piétonnier. Désormais, ces engins « devront stationner sur les places de stationnement situées sur la chaussée et déjà utilisées par les voitures et les deux-roues motorisés », a déclaré Anne Hidalgo. La maire de Paris souhaite que ces mesures entrent en vigueur « dès le début juillet ». Les contrevenants s'exposeront à une amende de 49 euros et les opérateurs devront régler les frais de fourrière.

En 2012, on comptait 154 000 places de stationnement en surface à Paris. En 2017, il y en avait près de 20 000 de moins, un chiffre qui devrait encore diminuer puisque la municipalité réfléchit à créer au moins 2 500 nouvelles places pour ces engins de déplacement personnel (EDP).

Les trottinettes électriques se multiplient à vue d'œil à Paris. On en compte près de 20 000 actuellement en circulation dans la capitale, mais ce nombre pourrait doubler d'ici à 2020.

Source : AUTOPLUS.FR (6/6/19)

Par Alexandra Frutos

## ALLEMAGNE

### UNE ÉTUDE DE L'INSTITUT DE RECHERCHE ECOLOGIC COMPARE 10 INSTRUMENTS D'INCITATION POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Une étude de l'institut de recherche berlinois **Ecologic**, commandée par **Greenpeace**, compare 10 différents instruments d'incitation pour les véhicules électriques, dans différents pays, dont l'**Allemagne** et la Norvège.

En Allemagne, par exemple, le gouvernement a mis en place une aide de jusqu'à 4 000 euros pour l'achat d'une voiture électrique neuve. Cette mesure se révèle partiellement efficace, les ventes de voitures électriques n'ayant que peu progressé sur 5 mois, à 83 200 unités sur 5 mois, soit une part

de marché de 1 %.

A titre de comparaison, en Norvège, près d'un tiers des voitures neuves sont des modèles électriques.

L'étude a donc montré que la mise en place d'aides à l'achat, à elle seule, ne suffisait pas à réellement lancer un marché des voitures électriques dynamique.

Selon Ecologic, des quotas de voitures électriques, fixés par le gouvernement, sont essentiels.

L'expert en transports de Greenpeace Benjamin Stephan estime ainsi que "les primes à l'achat seules sont coûteuses et ne sortent pas les voitures électriques d'un marché de niche".

"Il se sera possible de réduire rapidement les émissions de CO2 dues au trafic routier, que si – en parallèle – les modèles polluants deviennent plus chers", a-t-il ajouté. L'étude estime ainsi que les aides à l'achat doivent s'accompagner de taxes sur les modèles thermiques les plus gourmands en carburant.

La publication de cette étude Ecologic/Greenpeace pourrait raviver les débats en Allemagne, où le gouvernement est justement en train d'étudier les mesures à prendre pour développer la mobilité verte (les résultats sont attendus en septembre).

Parmi les pays comparés dans cette étude, la Norvège fait figure de bon exemple, avec son "mix" de mesures incitatives.

Non seulement le pays a commencé par développer de bonnes infrastructures de recharge, mais aussi les stations-service qui proposent des bornes de recharge bénéficient d'aides jusqu'à ce qu'elles deviennent rentable. Localement, les régions et villes peuvent décider d'attribuer aux voitures électriques le droit de circuler sur des voies réservées normalement aux autobus. En outre, des emplacements de stationnement gratuits peuvent être dédiés aux voitures électriques.

Cet ensemble d'avantages (pas seulement économiques) permet de créer un environnement favorable à la voiture électrique, pour que ce type de véhicule ne soit pas uniquement l'apanage des "pionniers".

De plus, l'étude de l'institut Ecologic souligne qu'il est nécessaire d'encourager l'utilisation de voitures électriques comme voitures de fonction ou d'entreprise, pour servir d'exemple.

Source : SÜDDEUTSCHE ZEITUNG (7/6/19)

Par Cindy Lavrut

## **VOLKSWAGEN PRÉVOIT DE DÉPLOYER UN RÉSEAU DE 36 000 BORNES DE RECHARGE EN EUROPE**

Le **groupe Volkswagen** prévoit de déployer un réseau de 36 000 bornes de recharge en **Europe** d'ici à 2025.

Cette initiative représente un investissement total de 250 millions d'euros.

A elle seule, la marque Volkswagen va installer 11 000 bornes, essentiellement dans ses usines ainsi que dans 3 000 enseignes de grande distribution situées dans de grandes villes.

"Charger un véhicule électrique doit devenir aussi facile et normal que de charger son téléphone portable. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'un nombre beaucoup plus important de stations de charge dans les espaces publics et de règles simples pour l'installation de WallBox

privées. Volkswagen a l'intention d'envoyer un signal fort en s'impliquant dans le développement des infrastructures de charge à tous les niveaux", a déclaré Thomas Ulbrich, responsable de l'électromobilité au sein de la marque VW.

Par ailleurs, le groupe allemand a rappelé que sa filiale **Volkswagen Elli (Electric Life)** proposerait à compter de 2020 des solutions de recharge, de l'électricité verte, aux entreprises comme aux consommateurs.

En outre, aux Etats-Unis, la filiale **Electrify America** va développer son réseau américain de bornes de recharge pour véhicules électriques. Ce réseau dispose déjà de plus de 120 bornes de recharge installées dans des magasins **Walmart** dans 34 Etats des Etats-Unis. Electrify America va en installer 180 de plus d'ici à la fin de 2019, toujours dans les Walmart.

Source : JOURNALAUTO.COM, AUTOMOBILWOCHE, AUTOMOTIVE NEWS (6/6/19)

Par Cindy Lavrut

## **VOLKSWAGEN A DÉJÀ ENREGISTRÉ 20 000 PRÉ-COMMANDES POUR L'ID.3**

Le constructeur **Volkswagen** a déjà enregistré 20 000 pré-commandes pour sa voiture électrique **ID.3**. Les commandes avaient été ouvertes en mai.

Ce modèle sera le premier à dériver de la nouvelle plateforme modulaire dédiée aux véhicules électriques du groupe Volkswagen (plateforme MEB).

"Initialement, nous pensions arriver à 30 000 pré-commandes à l'occasion du **Salon IAA de Francfort** en septembre. Nous sommes désormais convaincu que nous atteindrons ce volume plus tôt", a expliqué Jürgen Stackmann, responsable de la distribution de Volkswagen.

En outre, Volkswagen a débuté des négociations pour commercialiser l'ID.3 auprès de clients d'entreprises, pour électrifier des flottes. Le constructeur devrait notamment fournir des véhicules à son service d'autopartage **We Share**.

Par ailleurs, les batteries de l'ID.3 seront fournies par **LG** et l'édition "spécial lancement" devrait coûter moins de 40 000 euros et sera limitée à 30 000 exemplaires.

Source : AUTOMOBILWOCHE (6/6/19)

Par Cindy Lavrut

## **ZF A DÉVOILÉ UN PROTOTYPE DE COUSSIN GONFLABLE LATÉRAL EXTERNE**

L'équipementier allemand **ZF** a dévoilé un prototype de coussin gonflable latéral externe.

Ce coussin gonflable se déploie quelques millisecondes avant une collision, créant ainsi une zone de déformation supplémentaire sur le côté du véhicule.

Pour se déployer au bon moment, le coussin gonflable est connecté aux caméras et aux capteurs radar et lidar du véhicule.

Les données sont traitées via un algorithme qui détermine donc si un choc est imminent, si l'accident est évitable et si le déploiement du coussin gonflable est possible et utile.



Si les conditions sont réunies, le système déclenche le déploiement, qui prend 150 millisecondes. Ce coussin gonflable externe est – selon les modèles – doté d’une capacité 5 à 8 fois supérieure à celle d’un airbag conducteur.

Selon ZF, ce système pourrait réduire de jusqu’à 40 % la gravité des blessures des passagers.

Source : FLOTTES AUTOMOBILES (6/6/19)

Par Cindy Lavrut

## BRÉSIL

### FORTE HAUSSE DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES AU BRÉSIL EN MAI

La production de véhicules au **Brésil** a augmenté de 29,9 % en mai, à 275 747 unités, et de 5,3 % sur les cinq premiers mois de 2019, à 1 241 155 unités, indique l’**Anfavea** (Association des constructeurs au Brésil).

La production de voitures et de véhicules utilitaires légers, notamment, a progressé de 28,9 % en mai, à 261 742 unités, et de 5,2 % sur cinq mois, à 1 184 063 unités. La production de camions a quant à elle augmenté de 51,3 % en mai, à 11 230 unités, et de 10,9 % sur cinq mois, à 45 403 unités. La production d’autobus a fait un bond de 52,1 % en mai, à 2 775 unités, mais recule de 2,7 % sur cinq mois, à 11 689 unités.

Par ailleurs, les exportations de véhicules du Brésil ont chuté de 30,7 % le mois dernier, à 42 126 unités, et de 42,2 % sur cinq mois, à 181 593 unités.

L’Anfavea a indiqué que la baisse des exportations pourrait compromettre l’objectif de production fixé pour l’ensemble de 2019, qui portait sur une hausse de 9 %, à 3,14 millions d’unités. “La hausse pourrait être de 5 % seulement”, précise l’Association.

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE ANFAVEA (6/6/19)

Par Juliette Rodrigues

### LE MARCHÉ BRÉSILIEN A PROGRESSÉ DE 21,6 % EN MAI

Les ventes de véhicules au **Brésil** ont augmenté de 21,6 % en mai, à 245 440 unités, portant le volume pour les cinq premiers mois de 2019 à 1 084 976 unités, en hausse de 12,5 %, indique l’**Anfavea** (Association des constructeurs au Brésil).

Par segments, les ventes de voitures et de véhicules utilitaires légers ont progressé de 20,1 % le mois dernier, à 234 600 unités, et 11,1 % sur cinq mois, à 1 037 775 unités. Les ventes de camions ont fait un bond de 62,2 % en mai, à 9 127 unités, et de 48,5 % sur cinq mois, à 39 053 unités. Enfin, les ventes d’autobus ont augmenté de 74,8 % en mai, à 1 713 unités, et de 73,8 % sur cinq mois, à 8 108 unités.

**General Motors** a dominé le marché brésilien des véhicules légers en mai, avec 41 140 véhicules écoulés, suivi de **Volkswagen** (38 255) et de **Fiat** (31 481).

L'Anfavea prévoit une hausse de 11,4 % du marché brésilien sur l'ensemble de l'année 2019, à 2,86 millions d'unités.

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE ANFAVEA (6/6/19)

Par Juliette Rodrigues

## CHINE

### VOLVO CARS A VENDU 12 425 VOITURES EN CHINE

Le constructeur suédois **Volvo Cars** a vendu 12 425 voitures en Chine au mois de mai (+ 17 %), et 54 503 unités sur 5 mois (+ 9,5 %).

Les modèles XC60 et S90, produits localement, ont tiré la demande de Volvo Cars sur le marché chinois.

Volvo Cars produit 4 modèles en Chine, à savoir les XC60, S90 et S60, ainsi que – depuis peu – le XC40.

Source : AUTOMOTIVE NEWS CHINA (7/6/19)

Par Cindy Lavrut

### NIO A DÉBUTÉ LA PRODUCTION DE SON DEUXIÈME MODÈLE

La start-up chinoise **Nio** a débuté la production de son deuxième modèle, l'**ES6**, une berline compacte électrique.

Tout comme le premier modèle de la marque, le véhicule de loisir électrique **ES8**, la voiture ES6 sera produite dans l'usine d'Hefei (co-gérée avec le groupe JAC).

Nio compte en outre ouvrir une nouvelle usine à Pékin pour accroître ses capacités de production. Le président de Nio, William Li, souhaiterait trouver un partenaire pour la gestion de ce futur site, mais si la demande implique une urgence à démarrer une production supplémentaire, la start-up pourra gérer seule cette deuxième usine.

Les premiers exemplaires de l'ES6 devraient être livrés aux clients ayant pré-réservés d'ici à la fin du mois de juin.

Selon les variantes, l'ES6 disposera d'une autonomie de 410 à 510 km.

Source : AUTOMOBILWOCHE (6/6/19)

Par Cindy Lavrut

### HONDA PROGRESSE EN CHINE EN MAI, NISSAN RECULE

Les ventes de **Honda** en **Chine** ont de nouveau augmenté en mai, pour le troisième mois consécutif. Elles se sont établies à 136 486 unités (dont 18 252 nouvelles Accord), en hausse de 37 %. Nissan a en revanche vu les siennes reculer de 4,8 % le mois dernier, à 121 895 unités.

Sur cinq mois, Honda a écoulé 597 027 véhicules sur le marché chinois, en hausse de 19 %, et



Nissan, 587 197, en baisse de 0,4 %.  
Source : AUTOMOTIVE NEWS CHINA (7/6/19)

Par Juliette Rodrigues

## ESPAGNE

### LES VENTES DE V.U.L EN ESPAGNE ONT REÇULÉ DE 0,1 % EN MAI

Les ventes de véhicules utilitaires légers en **Espagne** ont reculé de 0,1 % en mai, à 20 703 unités, mais progressent de 3,9 % sur cinq mois, à 95 558 unités, indique l'**Anfac** (Association des constructeurs).

Les immatriculations de véhicules industriels ont par ailleurs augmenté de 13,6 % en mai, à 2 218 unités, mais reculent de 2,7 % sur cinq mois, à 9 872 unités.

Enfin, les ventes d'autobus ont progressé de 31,6 % en mai, à 387 unités, et de 2 % sur cinq mois, à 1 686 unités.

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE ANFAC (3/6/19)

Par Juliette Rodrigues

## ETATS-UNIS

### DROITS DE DOUANE SUR LES IMPORTATIONS CHINOISES : LES ETATS-UNIS ONT REJETÉ DES DEMANDES DE GM ET VOLVO

**General Motors** et **Volvo** avaient demandé il y a près d'un an aux autorités américaines d'exempter des véhicules fabriqués en **Chine** de la taxe de 25 % imposée par l'**administration Trump** sur les importations chinoises à partir de juillet 2018, mais leurs demandes ont été rejetées.

La demande d'exemption présentée par GM portait sur le tout-terrain de loisir **Buick Envision** et celle présentée par Volvo Cars sur le tout-terrain de loisir **XC60**, le modèle le plus vendu de la marque suédoise sur le marché américain.

La très grande majorité des Envision que General Motors fabrique en Chine sont vendus sur ce marché. Les ventes du modèle aux Etats-Unis ont reculé de près de 27 % l'an dernier, à 30 000 unités, et de 21 % sur les trois premiers mois de 2019.

Volvo Cars avait commencé l'an dernier à transférer la production du XC60 destiné au marché américain de Chine en Europe. Ce transfert a été terminé au printemps et le constructeur n'est donc plus pénalisé par les surtaxes décidées par le gouvernement américain.

Source : AUTOMOTIVE NEWS CHINA (7/6/19)

Par Frédérique Payneau

### LES CONSTRUCTEURS PLAIDENT POUR UN COMPROMIS SUR LES NORMES D'ÉMISSIONS DES VÉHICULES AUX ETATS-UNIS

Dix-sept grands constructeurs d'automobiles – dont General Motors, Toyota, le groupe Volkswagen,

Daimler, Hyundai, Honda, mais pas FCA – ont appelé la **Californie** et l'**administration Trump** à trouver un compromis sur les normes d'émissions applicables aux véhicules légers jusqu'en 2026, afin d'éviter un conflit qui pourrait ouvrir la voie à une longue période d'instabilité.

Dans un courrier adressé au gouverneur de l'Etat de Californie, les constructeurs ont plaidé pour un compromis « à mi-chemin » entre les normes adoptées sous l'administration Obama, qui prévoient une réduction annuelle de 5 % environ des émissions, et la proposition de l'administration Trump de geler les normes aux niveaux prévus pour 2020 jusqu'en 2026. Dans un autre courrier adressé au président américain Donald Trump, ils ont enjoint « le gouvernement fédéral et la Californie de reprendre les discussions et de rester ouverts à des ajustements réglementaires ».

Source : AUTOMOTIVE NEWS (6/6/19), AFP (7/6/19)

Par [Frédérique Payneau](#)

## FORD PRODUIRA LA FUSION AU MOINS JUSQU'EN 2021

**Ford** continuera à produire la Fusion en Amérique du Nord au moins jusqu'en 2021, et non jusqu'en 2020, comme l'avait indiqué un porte-parole du constructeur.

La finition Sport de la berline disparaîtra bien avec l'année-modèle 2020, mais les autres versions resteront en fabrication au moins jusqu'en 2021, a rectifié l'entreprise.

Source : AUTOMOTIVE NEWS (6/6/19)

Par [Frédérique Payneau](#)

## JAPON

### TOYOTA ET SUBARU VONT DÉVELOPPER ENSEMBLE UNE PLATEFORME POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

**Toyota** et **Subaru** ont annoncé le développement conjoint d'une nouvelle plateforme pour véhicules 100 % électriques moyens et grands ainsi qu'une collaboration dans un SUV compact électrifié. Le SUV serait commercialisé par les deux constructeurs sous leurs marques respectives.

Les deux partenaires utiliseront la technologie toutes roues motrices de Subaru et celle de Toyota dans les groupes propulseurs électrifiés. "Toyota et Subaru estiment qu'il est désormais nécessaire de multiplier les collaborations dans divers domaines, notamment ceux qui requièrent de lourds investissements, tels que les véhicules électriques, et les véhicules connectés et autonomes.

Source : AUTOMOTIVE NEWS EUROPE (6/6/19)

Par [Juliette Rodrigues](#)

## MEXIQUE

### BMW A OFFICIELLEMENT OUVERT SA PREMIÈRE USINE MEXICAINE

Le constructeur **BMW** a officiellement ouvert sa première usine mexicaine, à San Luis Potosi. Il s'agit de l'une des trois usines (en plus de celles en **Allemagne** et en **Chine**) qui produiront la prochaine génération de la Série 3.

La construction du site a nécessité un investissement d'environ un milliard de dollars.

Lors de l'inauguration, Oliver Zipse, membre du directoire de BMW, a souligné que le constructeur allemand ne voyait de raison pour modifier ses plans au Mexique, malgré les récentes annonces du Président américain Donald Trump, concernant l'entrée en vigueur, le 10 juin, de nouvelles taxes sur les produits mexicains importés aux Etats-Unis.

En effet, l'usine va livrer ses produits dans plus de 40 marchés internationaux dès l'an prochain et BMW ne veut pas prendre une décision en raison d'annonces et mesures à court terme.

Une taxe de 5 % pourrait représenter un surcoût de 2 000 à 2 500 dollars sur chaque véhicule de BMW produit au Mexique, selon des estimations.

Source : AUTOMOTIVE NEWS EUROPE, AUTOMOBILWOCHE (6/6/19), XINHUA NEWS (7/6/19)

Par Cindy Lavrut

## ROYAUME-UNI

### FORD VA FERMER SON USINE DE MOTEURS DE BRIDGEND

**Ford** a confirmé hier qu'il allait fermer une usine au **Royaume-Uni**, dans le cadre de la restructuration de ses activités en Europe.

L'usine de Bridgend (Pays de Galles), qui emploie environ 1 700 personnes et fabrique des moteurs pour plusieurs modèles Ford, doit fermer ses portes d'ici à septembre 2020. La production de moteurs à essence de 1,5 litre cessera en février et un contrat portant sur la fourniture de moteurs à Jaguar Land Rover prend fin en septembre prochain, a indiqué le constructeur.

L'évolution de la demande des consommateurs et des désavantages en termes de coûts, plus l'absence de futurs modèles de moteurs pour Bridgend, font que le site n'est pas économiquement viable, a expliqué Stuart Rowley, patron de Ford Europe, dans un communiqué.

L'usine de Bridgend a représenté environ 20 % des 2,7 millions de moteurs automobiles qui ont été fabriqués au Royaume-Uni l'an dernier.

Le syndicat Unite a annoncé qu'il ferait tout son possible pour sauver l'usine de Ford.

Le constructeur a estimé les coûts associés à la fermeture du site à 650 millions de dollars, dont environ 400 millions pour l'indemnisation des salariés.

Source : AUTOMOTIVE NEWS EUROPE (6/6/17)

Par Frédérique Payneau

## RUSSIE

### GREAT WALL A DÉBUTÉ LA PRODUCTION DANS SON USINE RUSSE

Le groupe chinois **Great Wall** a débuté la production dans son usine russe, située dans l'Oblast de Tula, après 5 ans de travaux et 500 millions de dollars d'investissements (3,5 milliards de yuans).

L'usine pourra produire jusqu'à 150 000 véhicules par an dans une phase initiale. L'ouverture de cette usine va permettre la création d'environ 4 000 emplois en Russie. Les modèles seront vendus

sur le marché russe, mais aussi à terme dans les pays voisins du Kazakhstan et d'Azerbaïdjan.

En parallèle, Great Wall a lancé la commercialisation en **Russie** de son premier modèle produit localement, le véhicule de loisir **Haval F7**.

Outre la Russie, le Chinois Great Wall est présent dans plusieurs marchés émergents, dont la Malaisie, l'Equateur, la Tunisie et la Bulgarie, où il produit des véhicules à partir de kits importés depuis la **Chine**.

Source : AUTOMOTIVE NEWS CHINA (7/6/19), XINHUA NEWS (6/6/19)

Par Cindy Lavrut

## LE MARCHÉ RUSSE BAISSÉ POUR LE DEUXIÈME MOIS CONSÉCUTIF

Les ventes de voitures neuves en **Russie** ont baissé en mai pour le deuxième mois consécutif, enregistrant un recul de 6,7 %, à 137 624 unités, et confirmant le coup d'arrêt du marché après deux ans de reprise, selon les chiffres publiés par l'**AEB** (Association of European Businesses). Le directeur du comité automobile de l'AEB, Joerg Schreiber, déplore "la baisse la plus notable en plus de deux ans". "La principale raison de cette tendance est une demande plus faible, influencée par des facteurs macroéconomiques comme une hausse du coût de la vie dans la foulée de la hausse de la TVA, passée au 1er janvier de 18 % à 20 %", ajoute-t-il.

Le numéro un du marché russe, **Lada**, se maintient avec des ventes stables. Il devance les sud-Coréens Kia (- 1 %), Hyundai (- 6 %) et **Renault** (- 13 %). Skoda (+ 17 %) et BMW (+ 8 %) font partie des rares constructeurs connaissant une hausse franche de leurs ventes.

Après une hausse des ventes de voitures de 12,8 % en 2018, les constructeurs ont indiqué en début d'année prévoir une progression de seulement 3,6 % en 2019, à 1,87 million d'unités, loin du record de 2012 (près de trois millions de véhicules).

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE AEB (6/6/19)

Par Juliette Rodrigues

## VOLKSWAGEN A PU PORTER SA PART DE MARCHÉ EN RUSSIE À 12 %

Le **groupe Volkswagen** a pu porter sa part de marché en **Russie** à près de 12 % l'an dernier (contre moins de 7 % en 2010).

Dans un entretien accordé à **Automotive News Europe**, le responsable des activités de Volkswagen en Russie, Marcus Osegowitsch, s'est exprimé sur les spécificités du marché russe.

Le marché russe s'établissait à 2,9 millions de véhicules en 2012, puis a chuté en 2015 pour atteindre son point le plus bas en 2016, à 1,4 million d'unités. Après une reprise en 2017 et 2018, le marché devrait être stable, à environ 1,8 million d'unités cette année, estime M. Osegowitsch.

Le dirigeant a par ailleurs indiqué que pour les marques **Volkswagen** et **Skoda**, les modèles produits localement représentaient 80 à 85 % des ventes sur le marché russe, tandis que les marques **Audi**, **Bentley**, **Lamborghini** et **Porsche** s'appuient davantage sur l'importation.

Le groupe VW compte un réseau d'environ 65 fournisseurs locaux en Russie et – à l'exception de deux – tous sont des entreprises occidentales, qui sont venues s'installer en Russie pour accompagner Volkswagen. De ce fait, le groupe peut sourcer plus de 5 000 composants en Russie,

dont principalement, les moteurs, qui sont fabriqués à partir d'aluminium russe, fabriqués à Kaluga, et pour partie exportés ensuite (44 000 moteurs ont été exportés l'an dernier).

En revanche, M. Osegowitsch ne prévoit pas que l'usine de Kaluga exportera des voitures car les modèles qui y sont assemblés sont conçus spécifiquement pour la Russie et – dans le cas de la variante berline de la Polo – pour la Russie et **l'Inde** exclusivement.

Source : AUTOMOTIVE NEWS EUROPE (6/5/19)

Par [Cindy Lavrut](#)