

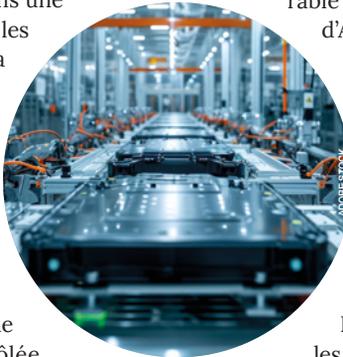
## Batteries : l'Europe pourrait être autosuffisante dès 2026

Si l'ensemble des projets d'installation d'usines voient le jour, l'Europe produira en 2026 suffisamment de batteries automobiles pour alimenter son marché domestique.

Même si les ventes de voitures électriques progressent moins vite que prévu en Europe, l'avenir de la filière reste électrique. Les constructeurs ont massivement investi dans cette technologie et souhaitent, à la fois, que le calendrier réglementaire ne soit plus chamboulé et moins dépendre des Chinois pour se fournir en batteries.

### Vers une autosuffisance en 2026

Un objectif que partage l'ONG Transport et Environnement (T&E) qui, dans une récente étude, est revenue sur les projets de relocalisation de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques en Europe. Outre offrir un avantage concurrentiel aux constructeurs européens, cette relocalisation permettrait, en théorie, de réduire de 37 % les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à une chaîne d'approvisionnement contrôlée par la Chine. Un taux qui grimperait à 60 % dans l'hypothèse où cette production serait réalisée à partir d'électricité décarbonée. L'autosuffisance est donc souhaitable et pourrait intervenir dès 2026, sous réserve que tous les projets d'installation d'usines de production de batteries aboutissent.



n'ont pas encore été confirmés. Au mieux, ces derniers pourraient être retardés, au pire, revus à la baisse ou simplement annulés. De fortes inquiétudes pèsent, notamment, sur la Finlande, la Norvège ou encore l'Espagne où des projets d'usines totalisant une capacité de production totale de 320 GWh entrent dans cette catégorie à risque. Pire, au Royaume-Uni, sur 142 GWh annoncés, seuls 4 GWh sont aujourd'hui sécurisés. En France,

en revanche, la situation est plus favorable avec l'avancement des projets d'ACC dans le Pas-de-Calais et de Verkor à Dunkerque. Sur les 171 GWh de capacité attendus dans l'Hexagone d'ici 2030, 150 sont confirmés. Une situation qui doit beaucoup à l'engagement politique et financier massif de l'État français dans ces projets de méga-usines de batteries.

Raison pour laquelle, T&E invite les législateurs à renforcer le financement de ces projets au niveau européen. L'ONG les enjoint également à sécuriser les investissements en doublant les politiques d'aides communes en matière de voitures électriques et en appliquant des exigences strictes en matière de durabilité des batteries. Sans ce soutien des États et de l'Union européenne, l'autosuffisance en termes de production de batteries automobiles sera difficile à atteindre avant la fin de la décennie.

### Moins de la moitié des projets sécurisés

Or, plus de la moitié des projets annoncés



## Sébastien de Limon

Fondateur d'Otoqi

# « Nous réinventons le transport de véhicules »

Au service des entreprises d'autopartage, de location et de distribution, Otoqi convoie des voitures partout en Europe en 24 heures.

de cette problématique avec une première idée de services : amener les voitures de nos futurs clients passer leur entretien dans des garages. Nous étions en 2016.

### Quel a été votre parcours avant de vous lancer dans l'aventure Otoqi ?

**Sébastien de Limon :** j'ai démarré ma carrière d'ingénieur chez Air Liquide. J'ai travaillé un peu partout dans le monde, notamment aux États-Unis. Puis, au bout de quelques années, je me suis retrouvé à la direction générale à Paris en charge de la gestion de clients Grands Comptes dans le secteur pétrolier.

Et là, alors que j'étais habitué à utiliser quotidiennement une voiture, j'ai vite compris qu'à Paris, surtout quand on n'a pas de parking, aller travailler avec pouvait rapidement virer au cauchemar. Je crois avoir visité plusieurs fois chacune des fourrières parisiennes pour y chercher ma voiture. Je devais donc résoudre ce problème ou accepter de perdre 3 heures dans les transports en commun, chaque jour. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à réfléchir à un business model autour

### Le démarrage a été rapide ?

**S. de L. :** Peugeot, chez qui j'avais des contacts, a été notre premier client, ce qui nous a simplifié un premier tour de table de 400 000 €. Confiants, mon associé et moi nous sommes lancés la fleur au fusil, sans connaître le secteur et sans avoir bien validé nos solutions. Le début a donc été difficile. Au bout de 3 mois, nous n'avions déplacé que 2 voitures et réalisé 100 € de chiffre d'affaires ! En fait, notre modèle marketing et commercial n'était pas très au point. Nous n'avions pas compris qu'en France en tout cas, la plupart des gens préfèrent perdre 2 heures pour aller au garage une fois par an plutôt que de dépenser 70 € pour charger une entreprise de le faire à leur place. Mais on s'est accroché et, très progressivement, nous sommes parvenus à atteindre 1 M€ de chiffre d'affaires. Puis, fin 2019, nous avons décroché un premier contrat avec

## OTOQI

Otoqi signifie « comment » en japonais. En référence à la question : comment créer les services de base essentiels pour transformer la mobilité automobile ?

## Otoqi



### Activité

Transport de véhicules



### Création

2016



### Effectif

80 personnes sur 5 pays



### Web

[www.otoqi.com](http://www.otoqi.com)

Renault pour gérer des opérations d'autopartage. Ça nous a permis de grandir, mais aussi de voir d'autres facettes du métier de la logistique automobile et de passer un cap en termes de rentabilité. Début 2021, nous avons levé 4 M€ grâce auxquels nous avons pris place en Italie et en Allemagne, deux pays dans lesquels l'autopartage est très développé.

### Quelle est l'offre d'Otoqi aujourd'hui ?

**S. de L.** : notre service de base est d'amener des voitures d'un point A à un point B. Dans ce cadre, nous proposons des services de gestion de flotte, en particulier dans l'auto-

partage. Cela revient, pour le compte de notre client, à remettre ses véhicules au bon endroit, à les recharger ou à les emmener au garage en cas de panne ou pour leur entretien périodique.

Pour offrir un bon niveau de prestation, nous avons développé des outils logiciels interfaçables avec les systèmes informatiques de nos clients. Concrètement, dès qu'une voiture doit être déplacée, la mission est automatiquement transmise à notre réseau de chauffeurs via notre application, ce qui garantit qu'elle sera rapidement exécutée.

### Quels autres services proposez-vous ?

**S. de L.** : nous intervenons également dans la logistique classique et, plus particulièrement, la livraison « derniers kilomètres ». Nous convoyons des voitures sur des trajets qui vont de quelques kilomètres à plusieurs centaines de kilomètres. Nous intervenons dans les 24 heures. Nos clients sont des loueurs courte et longue durées, mais aussi des sites de vente en ligne de voitures et des

▲ Au début et à la fin de chaque mission de transport, un état des lieux illustré de photos du véhicule est réalisé.



▲ Les équipes d'Otoqi ont développé des algorithmes qui distribuent les missions à leur réseau de convoyeurs en fonction de la situation en temps réel des flottes des clients et de leurs priorités.

concessionnaires traditionnels qui, de plus en plus, adoptent un mode de distribution dématérialisé. Cette activité représente désormais plus de la moitié de notre chiffre d'affaires. Elle est en pleine croissance, notamment parce qu'elle constitue une réponse au manque de chauffeurs routiers auquel toute l'Europe doit faire face depuis plusieurs années. Une carence de chauffeurs qui entraîne une hausse des prix et un allongement des délais de livraison des voitures par camions.

” Nous devons transformer notre PME en un groupe sans briser la dynamique qui a fait notre succès. “

#### Combien de chauffeurs travaillent pour vous ?

**S. de L.** : aujourd'hui, plus ou moins 1 500 chauffeurs travaillent tous les mois pour notre plate-forme. On essaie d'avoir un pool qui ne soit pas

trop important afin de les fidéliser. Quand nous avons commencé, la plupart d'entre eux exerçaient une activité professionnelle régulière dans des entreprises comme La Poste ou la RATP et ne travaillaient pour nous que pendant leurs jours de repos. Désormais, un grand nombre d'entre eux ne travaillent plus que pour des plates-formes comme la nôtre. À l'image de ce qui s'est passé avec les chauffeurs de VTC, nos chauffeurs se sont, en quelques années, professionnalisés.

#### Où en êtes-vous aujourd'hui ?

**S. de L.** : maintenant que notre modèle économique est bien calé, notre croissance s'est considérablement accélérée. Sur ces 5 dernières années, notre chiffre d'affaires a plus ou moins augmenté de 80 % par an. Et nous prévoyons de dépasser les 20 M€ de CA cette année. En outre, nos trois filiales sont rentables, ce qui est très important.

Notre principal défi est de parvenir à transformer notre PME en un groupe sans gripper ou briser la mécanique qui a fait notre succès. On ne gère pas une structure de 10 collaborateurs comme une entreprise de 80 employés présents dans 5 pays différents. Il nous faut désormais intégrer des fonctions classiques de contrôle de gestion, de RH, donc des processus rigides dans un environnement de start-up jusque-là régi par la fluidité et l'agilité. C'est un véritable défi humain que nous sommes en train de relever. C'est indispensable, car d'ici 4 ans, nous projetons de dépasser les 100 M€ de chiffre d'affaires et d'être présents en France, en Allemagne, en Italie et en Angleterre.

# Coup de froid sur les ventes de voitures électriques en Allemagne

Les ventes de voitures électriques patinent en Allemagne. Un désamour qui coïncide avec l'arrêt des aides publiques à l'achat.

L'échéance est connue : en 2035, il sera interdit de vendre des véhicules neufs thermiques dans l'Union européenne. L'adoption des voitures 100 % électriques doit donc se faire à marche forcée pour tenir le calendrier. Or, l'année 2023 et les premiers mois de 2024 laissent apparaître des tensions marquant la fin du consensus qui jusque-là portait cet objectif ambitieux, notamment en Allemagne.

## La disparition des aides

Premier marché automobile européen, l'Allemagne comptait, ces dernières années, parmi les pays où la transition vers l'électrique était la plus vive. Mais cette situation a brusquement changé fin 2023, à en croire les statistiques de l'ACEA. Alors que les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 37 % en moyenne dans l'Union l'an dernier, la hausse n'a été que de 11 % sur le marché allemand. Raison principale : l'arrêt des subventions à l'achat brutalement décidé en décembre 2023. Des aides qui pouvaient atteindre 4 500 € par véhicule. Et le recul s'est poursuivi début 2024. On note ainsi que la part des véhicules électriques a oscillé entre 10 et 12 % sur les premiers mois de l'année alors qu'elle était de 18,4 % en 2023.

## Un rappel à l'ordre des constructeurs

En écho à ces mauvais chiffres, quelques constructeurs automobiles allemands, hostiles de longue date à cette transition forcée, ont multiplié les déclarations invitant la Commission européenne à temporiser et à ne plus exclure, par principe, les moteurs à combustion de la transition écologique. Une croisade menée depuis plusieurs années



## LES CHINOIS BIEN POSITIONNÉS

Alors que les ventes de voitures électriques baissent en Allemagne, celles des chinois MG et BYD grimpent. Les premières de 16,2 % sur le 1<sup>er</sup> trimestre (4 441 immatriculations) et les secondes de 514 % (393 immatriculations).

par Porsche qui compte sur les carburants de synthèse pour sauver les grosses cylindrées qui ont fait sa renommée et lui permettent, encore aujourd'hui, de rester un des constructeurs automobiles les plus rentables de la planète. La fédération allemande des constructeurs automobiles internationaux (VDIK), quant à elle, balaie ce débat et invite ses membres à augmenter leurs ventes de voitures électriques plutôt qu'à espérer une remise en cause du calendrier européen.

## -37,7 % pour Tesla

Au 1<sup>er</sup> trimestre, Tesla a vu ses ventes reculer de 37,7 % Outre-Rhin à 13 068 exemplaires. L'Américain devance encore les Chinois mais pourrait bientôt être rattrapé.

## Voitures électriques : multiplier les ventes par 4 d'ici 2027 !

Attendu il y a plus de 6 mois, le contrat stratégique qui définit les engagements mutuels de l'État et de la filière automobile pour développer la production et la vente de véhicules élec-



D. INGOLD / GETTY IMAGES

triques en France a été signé le 6 mai dernier. Le texte confirme la volonté de ne pas renoncer à l'électrification de l'automobile et la fin de la commercialisation des voitures thermiques dès 2035. Dans ce cadre, un objectif de quadruplement des ventes de véhicules électriques pour particuliers, qui permettrait d'atteindre 800 000 unités à l'horizon 2027, a été acté. Pour les véhicules utilitaires, 100 000 ventes sont espérées dès 2027, soit 6 fois plus qu'en 2022, année de référence de l'accord quinquennal. Le principe des aides publiques a également été réaffirmé par l'État.

## Verkor finalise le financement de sa gigafactory

Si la première pierre de la gigafactory de Verkor a été posée le 16 novembre 2023, la sécurisation de son financement n'est intervenue que le 24 mai dernier lors d'une cérémonie à Matignon.

À cette occasion, aux 2 Md€ déjà sécurisés en septembre 2023, 1,1 Md€ sont venus s'ajouter, non pas sous la forme d'apport en capital ou de subvention, mais de prêts.

Ces prêts ont été consentis par 16 banques privées à hauteur de 961 M€ garantis par l'État dans la limite de 353 M€.

Côté public, outre la participation de la Banque européenne d'investissement, partenaire de longue date, la Caisse des Dépôts, au travers de la Banque des Territoires, a octroyé un prêt relais de 130 M€, suivi d'un prêt subordonné de 150 M€. Ce financement bancaire va permettre à Verkor de poursuivre la construction de sa gigafactory, qui produira ses premières cellules de batteries bas carbone dès 2025.

## Enquête américaine sur les voitures chinoises

Une nouvelle étape dans la guerre économique que se livrent les États-Unis et la Chine vient d'être franchie. La Maison-Blanche a ainsi annoncé, mi-mars, ouvrir une enquête pour déterminer si les importations de véhicules chinois présentent des risques pour la sécurité nationale. Concrètement, le Département du Commerce, en charge de l'opération, devra s'assurer que les voitures chinoises, mais aussi les non-chinoises équipées d'une technologie chinoise, ne collectent pas des données sensibles sur leurs conducteurs ou leurs passagers et n'utilisent pas leurs caméras et capteurs pour enregistrer des informations sur les infrastructures américaines, a précisé la Maison-Blanche. Le risque que ces véhicules puissent être activés ou désactivés à distance a également été évoqué pour justifier la mise en place de cette enquête.

## Bornes de recharge électrique : l'Union européenne dans les clous !

Entré en vigueur le 13 avril dernier, le règlement européen sur le déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs (AFIR) initie, notamment, pays par pays, l'obligation d'installer des bornes de recharge électrique. La période court jusqu'à 2035, mais prévoit des points d'étape chiffrés qui permettent à chaque pays de savoir s'il est à jour par rapport aux obligations européennes. Sachant que ces obligations varient en fonc-

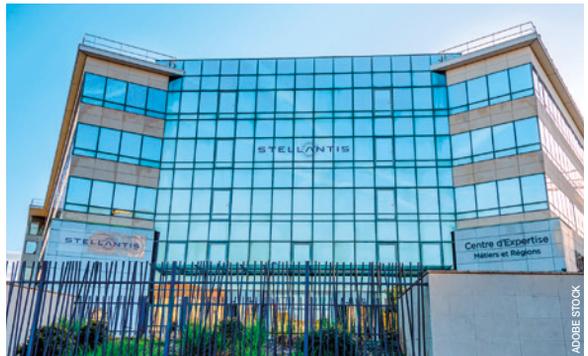
tion du nombre de véhicules électriques immatriculés dans chaque État.

Selon une étude réalisée par l'ONG Transport & Environnement (T&C), fin 2023, pas moins de 632 000 bornes de recharge publiques étaient recensées dans l'Union européenne, dont un peu plus de 80 000 bornes rapides. Un volume supérieur aux objectifs fixés pour 2024. Pays par pays, c'est la Bulgarie qui a réalisé les plus gros efforts avec plus de

42 000 bornes installées, soit près de 7 fois plus qu'attendu en 2024. Dans le peloton de tête avec l'Italie, la France est également en avance sur ses objectifs 2024, mais aussi ceux de 2025. Un peu plus de 118 000 bornes étaient déjà présentes sur le territoire national au 31 décembre dernier. Malte, Chypre, l'Irlande, le Luxembourg ou encore le Portugal affichaient, en revanche, un taux d'équipement inférieur à celui fixé par le règlement communautaire.

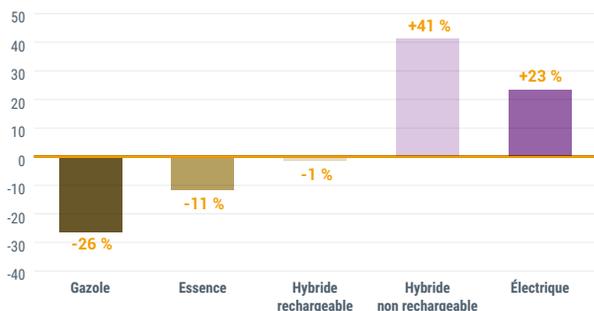
## Brevets : Stellantis sur la plus haute marche du podium

Comme chaque année, l'Institut national de la propriété industrielle (Inpi) publie le palmarès des déposants de brevet. En 2023, année où 15 566 dépôts ont été enregistrés par l'institut (+5,6 % sur un an), la palme est revenue à Stellantis avec 1 542 demandes d'enregistrement, soit peu ou prou 10 % de l'ensemble des dépôts. Ce n'est pas la première fois que le constructeur automobile s'arroe la première place (2013, 2014, 2015, 2019 et 2020), mais il l'avait perdu depuis 2 ans au profit de Safran qui, en 2023, a dû se contenter de l'argent (1 232 demandes de brevets). À noter, tout de même, que pour effectuer ce bilan 2023, l'Inpi a décidé de comptabiliser non plus les demandes de brevets publiés comme il le faisait jusqu'à présent, mais les demandes de brevets déposés. Un changement qui a visiblement profi-



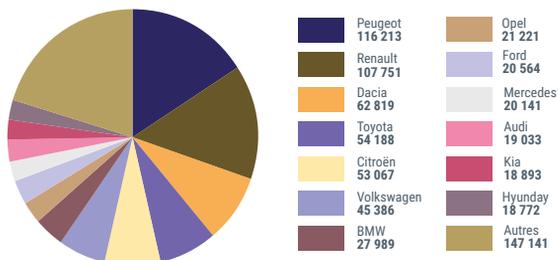
ter à Stellantis. Mais Stellantis n'est pas le seul groupe du secteur automobile à s'être distingué pour ses activités de recherche et de développement. Dans le Top 10 des déposants 2023, on retrouve également Valeo sur la 3<sup>e</sup> marche du podium (681 demandes de brevets), Renault Groupe à la 6<sup>e</sup> place (534 demandes de brevets) et Michelin à la 10<sup>e</sup> place.

### Évolution des immatriculations de voitures particulières neuves en France (par motorisation, sur les 5 premiers mois de 2024 par rapport aux 5 premiers mois de 2023)



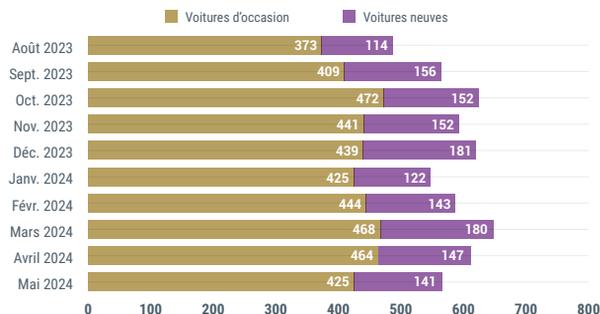
Source : AAA Data

### Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves en France (par marque sur les 5 premiers mois de l'année)



Source : AAA Data

### Nombre d'immatriculations de voitures particulières (neuves et d'occasion, en milliers d'unités)



Source : AAA Data

## ↑ +3,8 %

Sur les 5 premiers mois de l'année, 2 224 179 véhicules d'occasion ont changé de mains. Un chiffre en progression de 3,8 % par rapport à la même période de 2023.

Source : AAA Data

## ↓ 64,2 %

Au mois de mai 2024, 64,2 % des voitures d'occasion vendues l'ont été par des particuliers, contre 35,8 % par des professionnels.

Source : AAA Data

## ↑ 30 909

30 909 véhicules utilitaires légers ont été immatriculés au mois de mai 2024 en France, soit 2,2 % de plus qu'en mai 2023.

Source : AAA Data

## ↓ -26,3 %

Sur les 5 premiers mois de l'année, 54 164 voitures diesel ont été immatriculées, soit 26,3 % de moins que sur la même période de 2023.

Source : AAA Data