



Présentation générale du projet

Le marché de la mobilité évolue fortement ces derniers temps. La marche « forcée » vers le tout-électrique, nécessaire pour respecter les objectifs de réduction d'émissions de CO₂, associée à la mise en œuvre des nouvelles normes GSR2, renchérissement fortement les véhicules automobiles de catégorie M1 ce qui amène les ventes de véhicules neufs à stagner, voire baisser.

L'offre en termes de toutes petites voitures (segment A) a d'ailleurs radicalement baissé ces dernières années, pour devenir quasi-inexistante même en thermique. Ainsi, l'offre de véhicules neufs à moins de 20k€, est désormais infime, et nulle en électrique.

Depuis 2020-21 où ces effets ont commencé à se faire sentir, le marché du véhicule d'occasion a comblé le manque, mais les véhicules de segment A d'occasion vont bientôt atteindre leur limite d'âge (à partir de 2027 – 2028) et cette offre va alors commencer à se tarir.

Dans le même temps, on a pu observer une explosion du marché des micro-cars, dont les volumes d'immatriculation ont plus que doublé depuis 2019 en France, passant de 13000 unités en 2019 à plus de 29000 en 2024. Cependant, il convient de distinguer deux aspects vis-à-vis de cette

évolution et de ce qu'elle est appelée à devenir dans les prochaines années. En effet, le marché du « micro-car » est en fait constitué de 2 parties bien distinctes :

- ⇒ Les véhicules de catégorie L6e, quadricycles légers de 2 places maximum, limités à 6kW et 45 km/h. L'usage de ces véhicules est autorisé sans permis, dès l'âge de 14 ans. C'est jusqu'à présent essentiellement cette catégorie qui a connu un très fort accroissement, notamment avec l'arrivée de la Citroën AMI qui a véritablement initié un phénomène. La croissance sur ce marché a cependant connu un coup de frein important en début 2025 avec la perte du bonus qui lui était associée, mais l'arrivée du CEE (Certificat d'Économies d'Énergie) est appelée à gommer cet effet dans les mois à venir.

- ⇒ Les véhicules de catégorie L7e, quadricycles lourds pouvant avoir 4 places qui sont eux limités à 15kW et 90km/h. Cette catégorie a également connu une certaine croissance, mais moindre jusqu'à présent. En revanche, elle constitue une véritable alternative, tout à fait crédible, pour combler le manque de véhicules du segment A dans les années à venir, et ceci explique l'évolution de l'offre qui est en train de se renforcer, avec l'arrivée de nouveaux produits, aussi bien chez les OEM classiques (Renault, Nissan ...) que chez des acteurs nouveaux (Kilow, Xev, Microlino ...)

Dossier Narratif

Ces observations faites, il apparaît évident qu'une solution type micro-voiture est vraiment la clé pour répondre à la fois au vrai besoin de mobilité du quotidien, et au vrai besoin de sobriété vis-à-vis des enjeux climatiques. En effet, quel qu'il soit, un micro-véhicule type quadricycle consommera nécessairement moins d'énergie, et sera donc nécessairement moins pourvoyeur d'émissions quelles que soient leur origine.

Il n'en reste pas moins qu'un véhicule quel qu'il soit, ne peut avoir une chance d'être diffusé sur le marché que s'il présente un niveau de désirabilité élevé. Un micro-véhicule en particulier, notamment du fait qu'il est souvent apparenté à une « voiture sans permis », largement appréhendée comme étant finalement une « sous-voiture ».

Tout l'enjeu réside donc dans la désirabilité...

Une enquête a été réalisée par l'équipe Arsène, auprès du public cible afin d'améliorer et de mieux orienter les choix techniques et design. Cette enquête, ayant obtenu plus d'une

centaine de réponses, portait sur le design, les habitudes d'usage, les objectifs en termes de prix etc. Elle a permis d'orienter au mieux la conception du véhicule, et de s'assurer que celui-ci présenterait le niveau de désirabilité nécessaire.

Extrait du tableau de réponses obtenues :