

autoactu.com

[Accueil](#) /[Actualités](#) /[Constructeurs](#) /

Peugeot fait le pari du s...

13/02/2026 - [#Tesla](#) , [#Lexus](#) , [#Man](#) , [#Peugeot](#) , [#Stellantis](#)

Peugeot fait le pari du steer-by-wire pour sa prochaine berline compacte en 2027

Par Xavier Champagne

Inclus dans votre abonnement

[Offrir cet article](#)

Encore très rare sur le marché et réservée à des modèles haut de gamme, la direction "steer-by-wire", sans lien mécanique, va faire son apparition chez Peugeot en 2027 sur sa future 208. Nous avons pu la découvrir et l'essayer en avant-première.

Aujourd'hui, rares sont les modèles équipés d'une direction steer-by-wire, c'est à dire sans lien mécanique entre le volant et les roues, et il s'agit uniquement de modèles premium, le Cybertruck de Tesla ou la Lexus RZ. Mercedes a aussi annoncé en avril 2025 qu'il lancerait cette technologie sur un modèle de série en 2026 (voir photo ci-dessous).

Alors en annonçant que sa future citadine (la 208 pour ne pas la citer) en serait équipée en

option en 2027, Peugeot fait un pari audacieux pour se distinguer de la concurrence. Pour amortir son coût, plus élevé qu'une colonne de direction traditionnelle, il mise sur les volumes de vente élevés de son best-seller mais aussi sur ceux de l'ensemble de sa gamme, le projet étant d'en équiper toutes les futures Peugeot ainsi que d'autres marques de Stellantis.

"Le steer-by-wire sera la norme en 2035 et nous commencerons la production en grande série à partir de 2026-2027", nous disait en 2021 un ingénieur de l'équipementier Schaeffler, l'un des précurseurs qui équipait déjà à cet époque plusieurs véhicules de course automobile (AMG GT3, notamment).

A l'époque, la réglementation obligeait d'installer ce système, en "add-on", c'est-à-dire en conservant la colonne de direction traditionnelle, par sécurité, mais aujourd'hui ce n'est plus le cas. *"Il existe une norme Iso à respecter et, en complément, nous avons tout dédoublé"*, explique **Pierre-Yves Etienney**, responsable de la synthèse client pour les modèles de la nouvelle plateforme STLA Small (que va inaugurer la 208).

Ainsi, le système steer-by-wire de Peugeot est doté de deux systèmes filaires et de deux actionneurs sur la colonne de direction, installés à des endroits différents. *"Nous utilisons aussi des composants identiques mais issus de lots différents"*, dit-il. Les deux boucles fonctionnent en même temps et si des incohérences apparaissent entre les deux ou si l'une tombe en panne, le véhicule se met en sécurité en se garant sur le bas-côté.

Peugeot a codéveloppé son système avec le japonais Jtekt (fournisseur de la Lexus RZ), *"c'est à dire que nous ne l'avons pas pris sur étagère, nous sommes détenteurs de brevets"*, précise-t-il.

Pour différencier le steer-by-wire d'une direction classique, Peugeot a fait le choix d'un volant rectangulaire. *"C'est un choix de style, en lien avec les autres éléments du cockpit, et pratique, pour ne pas cacher le tableau de bord, mais aussi et surtout pour que les mains du conducteur restent en position, sur les côtés, alors qu'ils risqueraient de les déplacer sur un volant classique, comme il le fait habituellement pour réaliser une manœuvre, au risque de faire un mouvement exagéré"*, explique-t-il.

Car si les sensations sont assez proches d'une direction classique au-delà de 50 km, le système mécatronique augmente la démultiplication pour les manœuvres à basse vitesse. Ainsi, au lieu de tourner à 360°, le volant ne tourne qu'à 170° de chaque côté. Pour l'avoir essayé, cela procure une sensation très agréable d'avoir une direction très directe, avec les épaules et les mains qui suivent naturellement le regard.

Le volant rectangulaire, dénommé "Hypersquare", tel qu'il est présenté sur le concept-car Polygon, *"évoluera légèrement en taille mais, dans sa forme, il est sensiblement identique au produit fini"*, nous a confié Pierre-Yves Etienney. Il comporte, dans ses 4 alvéoles, les fonctions que l'on retrouve souvent sur un volant classique, tandis que des comodors ont été conservés pour les phares, les clignotants, et les essuie-glace.



Par **Xavier Champagne** [in](#)

Xavier Champagne est chef de rubrique chez Autoactu.com, qu'il a rejoint en 2008 après plus de dix ans au Journal de l'Automobile où il était rédacteur en chef adjoint. Titulaire d'un troisième cycle en droit européen des affaires, il couvre l'actualité des réseaux de distribution et l'économie de la filière. Il est également responsable de l'édition de l'Annuaire des groupes de distribution automobile publié chaque année et de l'Annuaire des groupes VI publié tous les deux ans.