



Expertise comptable
et conseil aux IRP

LES ANALYSES DE 3E CONSULTANTS

Quelles perspectives pour l'industrie automobile ?

Les conséquences de la crise Covid 19
sur le secteur automobile

Patrick CHIRON

pchiron@3econsultants.fr

Juin 2020

1 Avenue Foch, 57008 Metz Cedex 1
15 Rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Sommaire

Les ventes ont plongé pendant le confinement, mais vont repartir sur un rythme soutenu pendant l'été.....	1
○ Une activité à l'arrêt pendant 2 mois	
○ Un plan de relance qui devrait amplifier la restructuration du marché	
Vers un combat pot de terre contre pot de fer entre des autorités politiques qui souhaitent préserver les emplois et les industriels qui veulent préserver leur marge	5
○ La crise ne permettra pas de relocalisation sans contraintes politiques	
L'avenir du véhicule à hydrogène : alors qu'il est depuis longtemps annoncé, son déploiement ne cesse d'être retardé	7
Une crise qui s'avère être une bonne opportunité pour appliquer les vieilles recettes de redressement qui pèseront sur l'emploi : le cas Renault.....	12
Une réactivation de la politique des alliances à plus ou moins grande envergure	14
Un plan de relance industriel bien vague et sans contrepartie réelle	16
Annexes.....	17

Les ventes ont plongé pendant le confinement, mais vont repartir sur un rythme soutenu pendant l'été

UNE ACTIVITÉ À L'ARRÊT PENDANT 2 MOIS

En France, après le catastrophique -88% du mois d'avril 2020, le marché des voitures neuves comptabilise 96 310 immatriculations au mois de mai, soit une baisse de 50,34%. Ainsi, depuis le début de l'année 2020, les 5 premiers mois sont en recul de 48,5% par rapport à la même période de 2019. En Europe, c'est une baisse de 76% des ventes qui avait été enregistrée en avril 2020 et encore de 52% en mai, aboutissant à un recul du marché européen de 41,5% sur les 5 premiers mois de l'année.

- **Dans ces conditions, le système de distribution** (les concessionnaires), encore plus que l'ensemble de la filière automobile, **ressort** extrêmement fragilisé et le plan de relance des ventes, annoncé en mai 2020, devenait une nécessité. Toutefois, les primes à la conversion se traduisent par une avance de trésorerie des concessionnaires, en attendant le remboursement par l'État, et beaucoup de concessions ne peuvent suivre les opérations de promotion à la sortie du déconfinement. Pour ces concessions, la menace de faillite à la rentrée, une fois l'effet reprise achevé, va s'avérer très élevée.
- **Des prévisions de ventes catastrophiques se profilent pour 2020.** La plupart des analystes tablaient, initialement et avant Covid, sur un recul d'environ 2% des ventes du marché européen en 2020, pénalisé par les nouvelles règles d'homologation des véhicules en termes d'émissions polluantes et la fin d'un cycle haut depuis plusieurs années. Avec la crise du Covid 19, ce recul pourrait être multiplié par 10, voire davantage.

UN PLAN DE RELANCE QUI DEVRAIT AMPLIFIER LA RESTRUCTURATION DU MARCHÉ

- ➔ **Déjà bien favorisés par les nouvelles normes mises en place par l'Union européenne pour réduire les émissions de CO₂, les véhicules électriques et hybrides ressortent gagnants de cette période.** Rappelons en effet que, cette année, tout dépassement de la moyenne des ventes d'un constructeur de véhicules dont la consommation de CO₂ sera supérieure à 95g/km occasionnera le paiement, en 2021, de 95 € de pénalités par gramme de CO₂ dépassé et pour la moitié de ses ventes.
- Les constructeurs ont donc largement augmenté leur offre de VE et de VEH pour 2020 (lancement de la Peugeot 208 et 3008 électrique, renouvellement de la Zoé, lancement de la gamme ID chez VW, ...).

- Les ventes de VE sont en forte hausse et représentent 4% du marché total au mois de mai 2020, avec 4 112 immatriculations (vs 2736 en mai 2019) et ce, avant même l'application du plan de relance.
- Les hybrides tirent également leur épingle du jeu avec 12% de parts de marché, en mai 2020, et 12 020 immatriculations (contre 5% de parts de marché en mai 2019 avec 10 218 immatriculations).

→ Un plan de relance tourné vers la volonté d'accélérer la transition énergétique :

- Depuis le 2 juin 2020, le gouvernement français a largement amplifié ses aides à l'achat de véhicule, notamment électrique, grâce à un plan de relance (détail en annexe) vigoureux, d'un montant de 8 Mds d'euros qui se veut également :
 - D'une portée plus ample, puisque susceptible d'intéresser près des trois quarts des ménages français en remontant le critère d'éligibilité pour obtenir la prime à la conversion (PAC) à 18 000 € par part de revenu fiscal
 - Concerner davantage les entreprises en remontant de 3 000 € à 5 000 € la prime obtainable
 - Impliquer également les Véhicules hybrides rechargeables dans la PAC (à condition de disposer d'une autonomie en électrique d'au moins 50 km et avoir un prix inférieur à 50 000 €), qui peuvent obtenir un bonus de 2 000 €, alors que ces véhicules avaient été exclus du dispositif des aides il y a quelques années.
- En revanche, **le bonus n'est pas accordé à la commande du véhicule, mais à sa facturation.** Ainsi, les automobilistes qui ont commandé une voiture avant le 1er juin, mais qui n'a pas été livrée et facturée bénéficieront du bonus. En raison du confinement, de nombreux véhicules commandés avant le 17 mars n'ont pas été livrés aux clients, voire n'ont pas été fabriqués. Ces derniers auront la bonne surprise de bénéficier du bonus. De ce fait, une bonne partie des 200 000 véhicules pouvant bénéficier de ce dispositif sont en fait déjà commandés. **Le plan de relance risque donc d'être très vite épuisé** (probablement largement avant fin juillet).

→ Des obstacles pour l'électrique demeurent, au-delà des effets d'aubaine

- **Le nombre de bornes de recharge publiques, notamment rapides, reste largement insuffisant** au regard des objectifs toujours repoussés. Le gouvernement souhaite aboutir à un parc de bornes de recharge atteignant 100 000 bornes à la fin de 2021, soit un supplément de 75 000 par rapport au parc existant. Ce plan apparaît pour le moins ambitieux, voire utopique en considération de la lenteur de la montée du parc de bornes électriques durant la décennie 2010. En effet, 100 000 bornes devaient être installées dans cette décennie pour un résultat, en fait, divisé par 4. En outre, les 100 M€, promis par le gouvernement fin mai 2020, financeraient seulement entre 4000 et 5000 bornes de recharge rapide supplémentaires. De plus, **Izivia**, filiale à 100% de EDF, a fermé l'essentiel de son réseau de recharge rapide sur autoroute **Corri-Door** (189 sur 217 bornes) et moins d'un quart de celles-ci seront rouvertes. Restera **Ionity**, mais dont les coûts de recharge sont élevés pour les propriétaires d'un véhicule hors Consortium (Audi, BMW, Mercedes, Porsche, Volkswagen). Ainsi, le coût de la recharge est de 41 € pour 52 kWh délivrés pour un propriétaire de Zoe pour faire 350 km, beaucoup plus cher qu'un plein d'essence pour la même distance.

- **L'installation de bornes de recharge dans les copropriétés reste un parcours du combattant**, en dépit de la réglementation, alors que l'utilisation des VE et VEH est la plus adéquate en zone urbaine dense.
- **Les systèmes de paiement propriétaire sont un obstacle au déplacement moyenne et longue distance** et obligent les détenteurs de VE à posséder plusieurs cartes de paiement ou d'abonnement pour payer la recharge de leur véhicule, alors qu'il serait quand même plus pratique de régler sa recharge par carte bleue, comme pour les carburants classiques.

➔ **Les constructeurs reprennent des campagnes promotionnelles et publicitaires massives à la suite du déconfinement, mais devront savoir/pouvoir relayer l'après plan de relance**

Depuis la mi-mai, les constructeurs ont entrepris un retour massif sur les ondes afin de récupérer une partie des ventes perdues pendant les 2 mois de confinement. Les promotions ont surtout mis l'accent sur les offres de LLD qui permettent de mieux obtenir une clientèle captive.

Compte tenu de l'épuisement certain des super PAC avant le milieu de l'été, la rentrée sera probablement difficile pour les constructeurs qui pourraient encore plus souffrir des effets de "stop-and-go" provoqués par ces freinages (confinement) et accélérations brutaux (période des super PAC).

En particulier, les ventes de véhicules électriques pourraient voir leur attractivité sérieusement compromise une fois les effets de la super PAC terminés, car la baisse probablement assez durable des prix du pétrole, et donc des carburants, va remettre en selle les atouts et la praticité des motorisations thermiques.



Pour intéresser les automobilistes :

- non seulement **les principaux obstacles de l'électrique**, en premier le nombre de bornes de recharge rapide à un tarif attractif, **devront être levés** : paiement de la recharge via carte bleue, accroissement de l'autonomie...,
- mais **l'effet d'offre doit se poursuivre** et permettre qu'au moins un bon tiers des modèles proposés par les constructeurs disposent d'une version électrique ou hybride rechargeable abordable (entre 20 et 35 000 €) et avec des suppléments de prix par rapport aux véhicules thermiques comparables n'excédant pas 10% (alors qu'actuellement et hors prime, les différences de prix à l'achat sont plutôt de 30%). En effet, **ce marché est surtout tiré par les subventions**. Ainsi, en Chine et aux États-Unis, les coupes dans les aides à l'achat de véhicules électriques se sont traduites par des reculs de ventes des VE de respectivement 10% et 2% sur le premier quadrimestre 2020. En 2020, ce sera donc surtout l'Europe qui tirera la production de VE.

→ **Des plans de relance à l'échelle européenne plus ou moins vigoureux et non coordonnés** : à l'instar du gouvernement français, les gouvernements de beaucoup d'États producteurs d'automobiles ont annoncé des plans de relance, mais d'autres hésitent ou restent timides, pour ne pas alimenter les polémiques écologiques :

- Ainsi, **le gouvernement Espagnol** (deuxième producteur européen d'automobiles) a présenté en juin un plan de relance de 3,75 Mrds d'euros afin de soutenir son secteur auto, tout en permettant le "verdissement du parc" à base de subvention et de nouvelles normes. Ainsi, 250 M d'euros seront consacrés à la rénovation du parc (4 000 € pour les véhicules zéro émission de CO₂ et 800 € de prime à la casse pour des véhicules thermiques moins polluants). 415 M d'euros seront également destinés au développement de nouvelles technologies de mobilité verte et d'infrastructures de chargement. Enfin, 95 M d'euros seront déployés sur l'amélioration des formations et l'achat de véhicules électriques par l'administration. Le reste se ferait sur les exonérations fiscales.
- En revanche, **les États anglais et italien** n'ont pas encore effectué d'annonces importantes en ce sens (le gouvernement italien ayant juste mis en place un fonds de 300 millions d'euros pour favoriser l'acquisition de voitures électriques et hybrides) et le gouvernement anglais hésite à mettre en œuvre une prime à la casse pour toutes les motorisations
- **En Allemagne**, après de longues semaines de discussion, le gouvernement s'est focalisé sur des aides à l'achat de véhicules électriques avec un doublement du bonus pour l'achat d'un véhicule électrique, qui sera porté à 6 000 euros pour les modèles coûtant moins de 40 000 euros. Toutefois, le secteur bénéficiera d'une mesure de baisse globale de la TVA de 19 à 16 % du 1er juillet au 31 décembre 2020, soit tout de même 900 € de moins pour un véhicule de 30 000 € (le gros du marché).

→ Bien entendu, à la fin de l'année, restera à **gérer le retournement de l'après prime, exonérations fiscales et autres baisses de TVA et les effets d'anticipation** qui vont avec. Le début d'année 2021 risque, de ce fait, d'être également difficile.

Vers un combat pot de terre contre pot de fer entre des autorités politiques qui souhaitent préserver les emplois et les industriels qui veulent préserver leur marge

LA CRISE NE PERMETTRA PAS DE RELOCALISATION SANS CONTRAINTES POLITIQUES

- ➔ La crise sanitaire engendre des pertes de chiffres d'affaires et de marges que les entreprises du secteur automobile chercheront à compenser, le Monde d'après va devenir le Monde d'avant en pire :
 - **Compétition plus grande entre les sites de production pour minimiser les coûts et ne pas trop dégrader la marge 2020 ;**
 - **Vision très "cash" et retour à une stratégie financière de court terme, au détriment de la vision industrielle de moyen terme ;**
 - **Levier d'ajustement sur les effectifs et l'investissement.**

- ➔ Dans ces conditions, les volontés de relocalisation évoquées au début de la crise du Covid en Chine pour éviter les problématiques de pénurie de composants, ainsi que les déclarations du ministre de l'Économie, Bruno Le Maire "L'industrie automobile a trop délocalisé, elle doit relocaliser certaines productions !" ne tiennent plus beaucoup :
 - **Ainsi, Renault et PSA, continuent de transférer leurs productions dans des pays à bas coûts.** Plus aucun modèle de gammes citadines et SUV urbain n'est produit en France depuis les derniers nouveaux modèles, sortis fin 2019, par nos constructeurs nationaux : la Renault Clio V (vers la Turquie et la Slovaquie), la Peugeot 208 II (vers la Slovaquie et le Maroc) ou encore la Peugeot 2008 II (vers l'Espagne). Le nombre de véhicules assemblés sur le sol national est passé de 3,6 millions de véhicules en 2004, à 2,2 millions en 2019. Le décrochage de 2020 pour la production automobile en France sera donc plus sévère encore avec ces délocalisations (peut-être jusqu'à 35 à 40% en moins). La seule "bonne nouvelle" : la décision de PSA de conserver l'assemblage du remplaçant du 3008 et la future plateforme EMP2 V4 (y compris la version électrique) sur le site de Sochaux.
 - **Pire, les efforts de la Nation pour dynamiser les ventes de véhicules électriques ne sont pas payés en retour.** En effet, le seul véhicule électrique produit en France, la Renault Zoe, est menacé de délocalisation. Pourtant, la part de main-d'œuvre n'est que d'environ 10% du coût de l'assemblage et cette part est encore plus faible pour le VE car les opérations d'assemblage sont moins complexes et peuvent être encore mieux automatisées. Entre la France et un pays d'Europe centrale, le différentiel de coût de main-d'œuvre est de l'ordre de moins de 500 € pour un véhicule thermique et de moins de 400 € pour un véhicule électrique, soit nettement moins que les remises accordées automatiquement aux clients pour écouler les véhicules.

- **La future VE à bas prix de Dacia** (environ 15 000 €, après subvention), basée sur la City KZE chinoise, va largement bénéficier des subventions de l'État, alors que sa production ne sera pas réalisée en France. Même si le lieu définitif de son site n'a pas encore été annoncé, sa production en Europe occidentale apparaît incompatible avec la notion de "Low Cost" de Dacia.
- De plus, pour les véhicules électriques, la plus grande partie du coût repose sur le composant clé qu'est **la batterie**. "Elle représente de 30 à 35 % de la valeur ajoutée d'une voiture électrique". Or, aujourd'hui, la grande majorité est fabriquée par des acteurs asiatiques.
- En partant de l'hypothèse que, d'ici une dizaine d'années, plus d'un quart des véhicules vendus seront électriques ou hybrides rechargeables avec une grosse batterie, l'emploi et la souveraineté liés à ce composant stratégique doivent être assurés.
- Dans cette optique, les gouvernements français et allemand ont lancé un grand projet soutenu par l'Union européenne, visant à favoriser **la constitution d'une filière européenne pour la production de batteries**.
 - Ainsi, PSA et Total (avec sa filiale Saft) se sont investis dans cette initiative, via un investissement de 5 milliards d'euros, dont 1,3 milliard d'euros financés par les gouvernements français et allemand, qui doit créer 2.500 emplois dans l'Hexagone. Cet équipement, qui devrait être opérationnel en 2023-2024, serait susceptible de produire les batteries pour environ 1 million de VE par an, soit entre 10 et 15% du marché européen. Toutefois, face à l'avance prise par Tesla et les Asiatiques, il faudra sans doute tabler sur la prochaine génération technologique pour revenir dans la course aux batteries.
 - De même, **toute la chaîne de traction électrique devrait pouvoir être fabriquée en France** : le moteur ou les boîtes de vitesses, mais, plus encore, l'électronique de puissance, où **Thales** a un rôle à jouer. Des projets pourraient également être engagés sur d'autres domaines de la voiture du futur, comme l'hydrogène et la voiture autonome, alors que ces domaines souffrent d'un désengagement actuel des constructeurs européens.
 - Alors que la France et l'Europe ne manquent pas de grands groupes chimiques, il sera également compliqué de sécuriser les approvisionnements en matières premières car les usines ne sont plus en Europe.
- Pour retrouver une souveraineté dans ces domaines et localiser en France les emplois correspondants, les industriels poussent toujours aux allègements de charges, aux mesures d'aide à la R & D, aux dispositifs d'aide à l'investissement et aux réductions des impôts de production ; mesures souvent menées en vain par les gouvernements au profit d'entreprises qui préfèrent battre des records de dividendes et de niveaux de rémunération pour leurs dirigeants plutôt que d'assurer leur avenir à moyen terme en investissant sur des technologies aux retours incertains. Les mesures incitatives n'ayant jamais démontré un niveau de retour correspondant aux attentes, peut-être faudrait-il envisager d'autres moyens : **mesures d'aides conditionnelles, voire obligations contractuelles de long terme** (pas 18 mois ou 2 ans comme c'est souvent le cas) ou encore conversion des PGE en participation en capital.
- En fait, il faudrait simplement que les belles paroles du ministre "L'État met beaucoup d'argent public sur la table, en contrepartie il faut que les constructeurs s'engagent à dire, telle catégorie de véhicule ou telle catégorie de fabrication, nous allons la relocaliser en France", soient suivis d'actes si les contreparties ne sont pas respectées.

L'avenir du véhicule à hydrogène : alors qu'il est depuis longtemps annoncé, son déploiement ne cesse d'être retardé

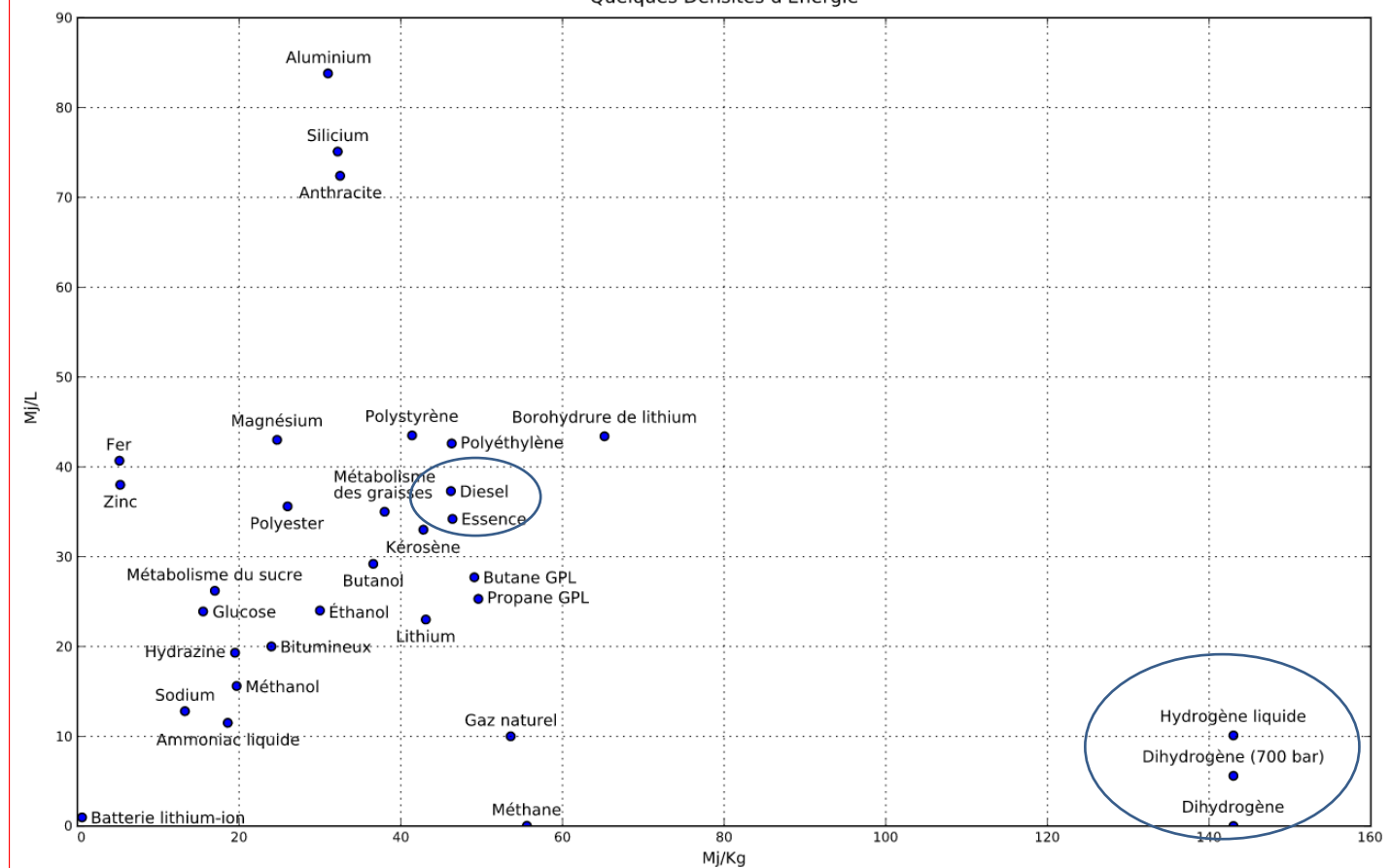
➔ Déjà en retard sur les batteries, **l'Europe et la France pourraient beaucoup plus miser sur le véhicule à hydrogène pour ne pas manquer cette prochaine étape technologique.**

- La pile à Hydrogène est pour le moment **surtout portée par les Asiatiques** (Chine, Corée et Japon) et certains États des États-Unis, comme la **Californie**, alors que les Européens n'ont jamais dépassé le stade des démonstrateurs. Mais les volumes restent marginaux, Toyota ayant vendu 2 500 véhicules à PAC à hydrogène en 2019, alors que Hyundai en a vendu 4 500 dans le même temps.
- En Europe, seule l'Allemagne permet le développement de ce type de motorisation en ayant installé une dizaine de stations publiques. Mais là encore, dans le même temps, la Chine annonce en installer un millier à l'horizon 2030.
- En France, réaliser le même programme coûterait 2 Mrds d'euros, selon Afhypac, et le choix politique se porte ailleurs, les autorités préférant aider les petites flottes captives. Avec ce raisonnement, le parc français de Véhicule PAC atteint à peine 400, essentiellement des flottes professionnelles et des bus.

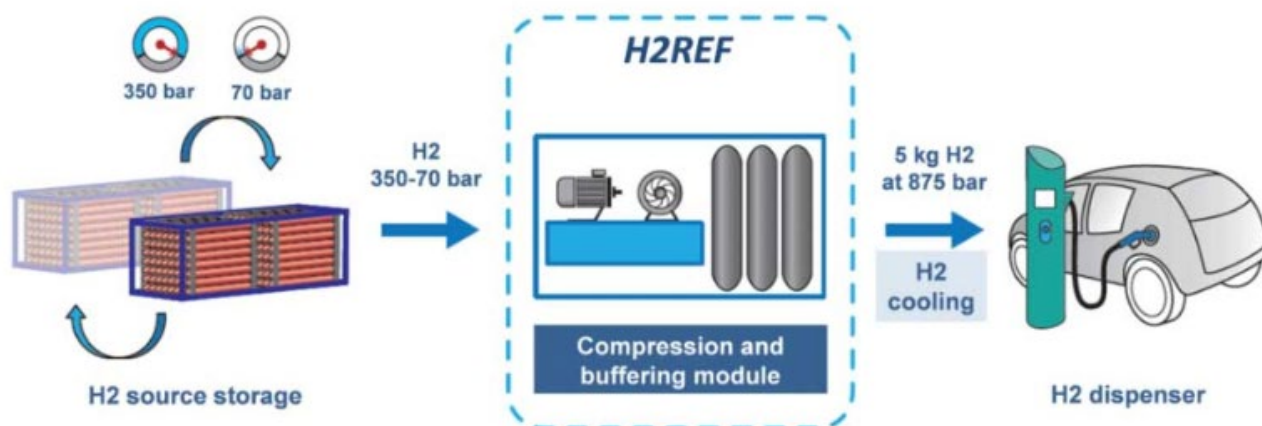
➔ **L'hydrogène souffre de ses handicaps structurels pour s'imposer rapidement :**

- **Faible densité volumique** : 6 fois inférieure à celle de l'essence, avec 5,6 MJ/l pour l'hydrogène contre 34 MJ/l pour l'essence, même compressé à 700 bars (voire graphe ci-dessous). La capacité de stockage d'énergie en volume de l'hydrogène est faible à l'état naturel, ce qui demande donc une compression afin de réduire son volume dans des véhicules particulier où, par définition, la place est limitée. En revanche, pour les gros véhicules, genre poids lourds, ce problème se pose moins. De plus, **la forte énergie massique ou spécifique de l'hydrogène lui permet de contenir beaucoup d'énergie par unité massique** (3 fois plus que les carburants traditionnels). Dans ces conditions, l'atout majeur de l'hydrogène **le réserve plutôt aux applications où les gains de poids sont importants** et l'écarte, en partie, des usages où les aspects encombrement sont handicapants.

Quelques Densités d'Energie



- **Équation écologique discutable.** La majeure partie de l'hydrogène (environ 50% via du gaz naturel, 30% par la production industrielle et seulement 20% par des énergies renouvelables) produit dans le Monde repose actuellement sur la conversion d'énergie fossile dont les coûts sont nettement inférieurs à une production via des énergies renouvelables et par électrolyse. Ainsi, à l'heure actuelle, en France, 96 % de la production d'hydrogène se fait à partir d'énergies fossiles (gaz naturel, hydrocarbures et charbon).
- La volatilité et l'inflammabilité de l'hydrogène obligent à **construire des stations spécifiques coûteuses** de l'ordre de 1,5 à 2 M€ pour 2 pompes, soit 15 à 20 fois plus qu'une station de recharge électrique rapide équivalente, ce qui **ralentit fortement le retour sur investissement de ce type de station si elle ne concerne pas un parc de véhicules conséquent**. Toutefois, des projets de réduction du coût des stations sont en déploiement actuellement et visent à réduire de 40% le coût des pompes, comme l'ambitionne le projet H2Ref du Cetim : un ensemble de 16 réservoirs et d'un système hydraulique qui permet de comprimer et de stocker l'hydrogène avant de le distribuer aux véhicules (voir ci-dessous). L'objectif est de rendre ce projet opérationnel en 2023.



- **Le surcoût des PAC pour un véhicule est encore trop important pour que la masse des consommateurs puisse s’y intéresser dans le court et moyen terme.** En effet, en l’état des technologies de 2020, il faut rajouter environ 30 000 à 35 000 € de surplus par rapport à un véhicule thermique équivalent (cas des Toyota Mirai, Kangoo et Master Z.E. Hydrogène et Hyundai Nexu). Toutefois, les progrès avancent vite dans ce domaine et par exemple, jusqu’au début des années 2010, obtenir un moteur d’une puissance de 50 kW (62 chevaux) nécessitait 50 grammes de platine, ce qui représentait un coût de 2 150 euros en janvier 2011. Plus tard, les premières voitures de série à pile à combustible à hydrogène sorties en 2014 (Hyundai ix35 FuelCell) et 2015 (Toyota Mirai) n’utilisaient plus que 78 grammes de platine pour produire une puissance de 100 kW, le constructeur japonais étant parvenu à descendre à 30 grammes. Les besoins en platine continuent de diminuer : 56 grammes pour le moteur de 120 kW installé dans le SUV Nexu, sorti en 2019. De son côté, Toyota travaille à l’élaboration d’une pile à combustible qui ne requerra que 10 grammes de platine pour 100 kW de puissance.
- De plus, l’effondrement du cours du platine (-35 % entre début 2011 à fin 2019) a participé à la diminution de coût. Dans les années à venir, les constructeurs pourraient même totalement se libérer du platine. Des chercheurs français du CEA et du CNRS ont déjà expérimenté une technologie utilisant du fer et du nickel couplés à des nanotubes de carbone comme composants de substitution.

➔ **Face aux progrès de la batterie, il apparait difficile d’entrevoir une percée significative des véhicules à hydrogène avant au minimum une dizaine d’années :**

- À quantité d’énergie égale, le véhicule électrique à batterie parcourt 70 % de distance en plus que celui à hydrogène grâce à un bien meilleur rendement (pas de transformation ni de compression pour utiliser l’énergie)
- Le prix du kilo d’hydrogène (15 euros en France contre 9,50 euros outre-Rhin) est une autre barrière majeure. Il faut compter une quinzaine d’euros pour parcourir 100 kilomètres contre seulement deux euros avec une électrique alimentée par batterie, sur une borne de recharge lente toutefois

- **Reste son atout majeur actuel : sa rapidité de recharge et son autonomie** qui peut lui permettre d'effectuer un plein en trois à quatre minutes, permettant de repartir pour plus de 600 km d'autonomie réelle. Cependant, avec les plus grosses batteries et les chargeurs rapides et les super chargeurs, les véhicules à batterie peuvent presque approcher des performances identiques et le feront dans la décennie actuelle et, dès lors, cet atout tombera avec en plus une durée de vie des batteries beaucoup plus longue, de l'ordre de 3 fois environ celle d'une PAC.

→ Le plan hydrogène de Nicolas Hulot pourrait donc rester lettre morte :

- Le 1er juin 2018, l'ex-ministre de la Transition écologique et solidaire Nicolas Hulot a présenté un Plan de déploiement de l'hydrogène. Les objectifs du Plan sont de parvenir à 10 % d'hydrogène produit à base de sources renouvelables et d'atteindre 5 000 véhicules à hydrogène en circulation (flottes professionnelles), contre 250 à l'époque, et 100 stations de recharge, contre une vingtaine en 2018, le tout à l'horizon 2023. En 2028, le Plan vise 20 à 40 % "d'hydrogène vert", 20 000 à 50 000 véhicules utilitaires légers à hydrogènes et 400 à 1 000 stations. Une enveloppe de 100 millions d'euros, gérée par l'ADEME, a été prévue à cet effet.
- Le départ de Nicolas Hulot, plus le plan de relance Macron de 2020, qui mise surtout sur l'électrique, ne plaident pas en faveur de l'accomplissement de ce plan.
- Dans ces conditions, **la plupart des constructeurs ont arrêté leur développement du véhicule particulier à Hydrogène, à part Toyota et Hyundai**, dont les ventes restent faibles :
 - Toyota a vendu 2 500 Mirai en 2019 et ses ventes restent stables depuis la sortie du modèle en 2015.
 - Hyundai a vendu 4 500 Nexo en 2019, en forte progression, s'agissant d'un nouveau véhicule et bien aidé par les subventions du gouvernement coréen permettant de diviser par 2 les prix en le ramenant autour des 35 000 €.
 - Aucun de ces deux constructeurs ne gagne cependant de l'argent sur ces véhicules, malgré des prix affichés le double de celui d'un véhicule électrique équivalent. Pourtant, les 2 constructeurs annoncent porter leur capacité de production annuelle à 30 000 véhicules à l'horizon 2025.

→ Reste qu'à un terme plus ou moins long, l'hydrogène détient de sérieux atouts :

- Moindre dépendance à terme des métaux rares (avec la fin de l'utilisation du platine)
- Courbe de baisse des coûts de l'hydrogène vert (à partir de l'électrolyse et d'énergie renouvelable) permettant d'espérer des gains d'au moins 30% d'ici 2030, alors que la baisse de coût des batteries arrivera vers son asymptote d'ici là et, sans doute, bien avant
- L'hydrogène peut être stocké et servir de relais à la production électrique des énergies renouvelables
- Le prix des batteries dépendra de plus en plus des coûts de ses matières premières (pour environ 70%), fluctuants et peu optimisables, alors que le coût des PAC repose avant tout sur le coût de sa fabrication (pour environ 90%) qu'une production en grande série permettra d'optimiser sensiblement.

➔ L'Europe, dont la France, doit au minimum détenir le savoir-faire sur cette technologie et les capacités industrielles qui permettent d'éviter de dépendre des pays asiatiques comme c'est actuellement le cas, pour les batteries.

- Le gouvernement allemand avance en ce sens en déployant un plan de 3,6 Mrds d'euros (subvention de 60% du coût d'une station et 40% du coût du carburant, aides à l'achat de véhicules à Hydrogène) qui devrait bien aider le consortium H2 Mobility (Air Liquide, Total, Shell, OMV, Daimler, Linde) pour atteindre le cap des 100 stations-service de recharge en hydrogène d'ici mi-2021. Pour mémoire, rappelons le plan de Nicolas Hulot à ... 100 M€.
- L'hydrogène aura de plus en plus sa pertinence pour les véhicules utilitaires lourds et la flambée en bourse du titre du constructeur de poids lourds à Hydrogène Nikola Corp. rappelle celle de Tesla il y a quelques années. Ce constructeur, qui n'a pas encore produit de véhicules, dispose désormais d'une capitalisation presque équivalente à celle de Ford. Il a engrangé, entre février 2020 et juin 2020, 14 000 pré-réservations pour son Pick up, qui ne devrait pas être livré avant 2022. Additionné aux commandes de 800 poids lourds du géant américain de la bière Anheuser – Busch In Bev pour 2023, cela l'aidera également pour financer le déploiement des 700 stations qu'il entend ouvrir d'ici 2030. Cependant, Nikola continue également ses productions dans les poids lourds à batterie en partenariat avec CNH Industrial (ex Fiat Industrial).



- Dans le même sens, Volvo Group et Daimler Trucks se sont associés pour la fabrication de piles à combustible d'hydrogène à horizon 2025. L'avance prise par Daimler en ce sens lui permet d'assurer l'activité de son site Mercedes Benz Fuel Cell à Nabern en Allemagne, menacé depuis l'annonce en mai 2020 de l'abandon du programme de développement des véhicules particuliers à Hydrogène.

UNE CRISE QUI S'AVÈRE ÊTRE UNE BONNE OPPORTUNITÉ POUR APPLIQUER LES VIEILLES RECETTES DE REDRESSEMENT QUI PÈSERONT SUR L'EMPLOI : LE CAS RENAULT

- Alors que Renault connaît les difficultés que l'on sait et qui remontent bien avant la crise du Covid 19 :
- **Stratégie à l'arrêt** depuis l'arrestation de Carlos Ghosn :
 - volonté de fusion mal préparée avec FiatChrysler, se soldant par un fiasco ;
 - gamme en grande partie obsolète, l'entreprise ayant trop misé sur les monospaces, en perte de vitesse, et pas suffisamment sur les SUV faute d'investir sur des produits plus personnalisés (les ventes de Kadjar et Koleos faisant pâle figure face aux ventes éblouissantes du duo Peugeot 3008/5008 et même de Citroën C5), car trop basés sur le Nissan Qashqai ou le Samsung QM6 ;
 - motorisations défaillantes (1.2 Tce) et problème de qualité nuisant à la réputation de ses ventes en haut de gamme ; la Talisman traine encore la mauvaise réputation de la Laguna II ;
 - leadership dans l'électrique en voie d'être rattrapé et même dépassé par PSA et VW, qui ont fortement investi dans ce domaine ces dernières années, et retard sur les Hybrides qui ne seront commercialisés que cette année ;
 - pas d'autonomie sur les batteries et totale dépendance coréenne à cet égard.
 - **Une vision stratégique mondiale qui ne tient pas suffisamment compte des particularités continentales.** Le mythe de la voiture mondiale persiste malgré ses nombreux échecs commerciaux, qui ont largement contribué aux défaillances de Ford et GM dans les années 2000.
- **Une phase de difficultés qui permet à Renault de justifier l'annonce, le 29 mai, d'un plan de restructuration** censé permettre d'obtenir 2 milliards d'euros de réduction de dépenses sur trois ans, alors même qu'il est en train de négocier un prêt garanti par l'État (PGE) de 5 Mds d'euros. Ainsi :
- Le plan prévoit **15 000 suppressions de postes dans le monde** (soit 8 % de l'effectif du groupe), dont 4 600 dans l'Hexagone.
 - Lors du CSEC du 16 juin, Renault a détaillé les **4 600 suppressions de postes en France** : 1 500 dans l'ingénierie, 2 100 dans les usines et 1 000 dans les fonctions support.
 - En termes de sites, **Choisy-le-Roi serait fermé** (260 salariés) et Renault transférerait ses activités de rénovation de pièces mécaniques dans l'usine de Flins dans les Yvelines (2 600 salariés aujourd'hui). Cependant, l'activité de production de Flins est également fortement menacée car les véhicules actuellement assemblés, Zoe électrique et Nissan Micra, devraient cesser leur production à partir de 2024. Flins deviendrait alors un centre d'économie circulaire, ce qui laisse perplexe pour occuper les actuels salariés plus les éventuels transférés de Choisy-le-Roi. Dans cette perspective, pas loin de 40% des effectifs du site de Flins peuvent se sentir menacés.
 - Renault envisage de transférer sa production de véhicule électrique dans le nord de la France, ainsi que l'activité d'assemblage des Kangoo aujourd'hui effectuée à Maubeuge, sur le site de Douai.

Dans ces conditions, la relocalisation de la production de Kangoo ZE sur Douai serait une première menace pour Maubeuge si aucune autre production ne le relayait car cette usine serait déjà surcapacitaire pour les deux tiers de sa capacité de production, selon Renault. Deux autres sites sont également menacés de fermetures : l'usine Alpine de Dieppe et les Fonderies de Bretagne, à Caudan (Morbihan). Pour l'instant, ces fermetures ne sont pas complètement décidées, mais elles alertent.

- Ces mesures sont censées permettre de faire 650 millions d'euros d'économies dans les usines, y compris à l'étranger, 800 millions dans l'ingénierie et 700 millions via des réductions de frais généraux.

➔ **La réduction des dépenses en ingénierie** va se traduire par :

- **Moins de développement modèle.** Ainsi plusieurs modèles sont menacés de ne pas être remplacés : Koleos, Espace, Scénic, Talisman, voire Megane. **Attention à ne pas tomber dans la spirale Fiat** ayant abandonné presque tous les segments et ne reposant plus désormais ses ventes que sur la seule Fiat 500 et ses dérivés
 - Un nombre de composants par usine et par véhicule réduit de 25 %, d'ici à 2022, et un nombre de plateformes ramené de 13 à 4 d'ici à... 2026, avec de plus en plus de plateformes communes avec Nissan, ce qui ne va pas arranger la problématique du mythe de la voiture mondiale, insatisfaisante sur tous les marchés car en voulant plaire à tout le Monde, les véhicules tombent dans la banalité et ne plaisent à personne.
 - Le développement confié à des partenaires. Toutefois, il sera payé non plus en salaires, mais en royalties et la concentration sur les technologies dites de pointe est toujours arbitraire car de grands gains et avancées sur les technologies classiques de grande série peuvent apporter des succès immédiats dont Renault aura besoin.

➔ Bref, **couper dans les coûts est toujours une solution de facilité** et la salve de nouveautés en électrique et hybrides arrive en même temps que celle des autres constructeurs. L'avance dans le domaine de l'électrique est donc finie et seul le retard sur l'hybride se comble, tardivement. La vision stratégique dans les nouveaux produits semble bien tarie depuis que la finance a pris le pas sur l'industrie. L'arrivée du nouveau PDG Luca De Meo changera-t-elle la donne ? La question est posée.

➔ De plus, **les délocalisations massives vers des pays politiquement peu sûrs** comme la Turquie (la majeure partie des Clio pour l'Europe et le Moyen-Orient y sont désormais produites) ne vont pas améliorer la garantie d'une empreinte industrielle réduisant les risques.

UNE RÉACTIVATION DE LA POLITIQUE DES ALLIANCES À PLUS OU MOINS GRANDE ENVERGURE

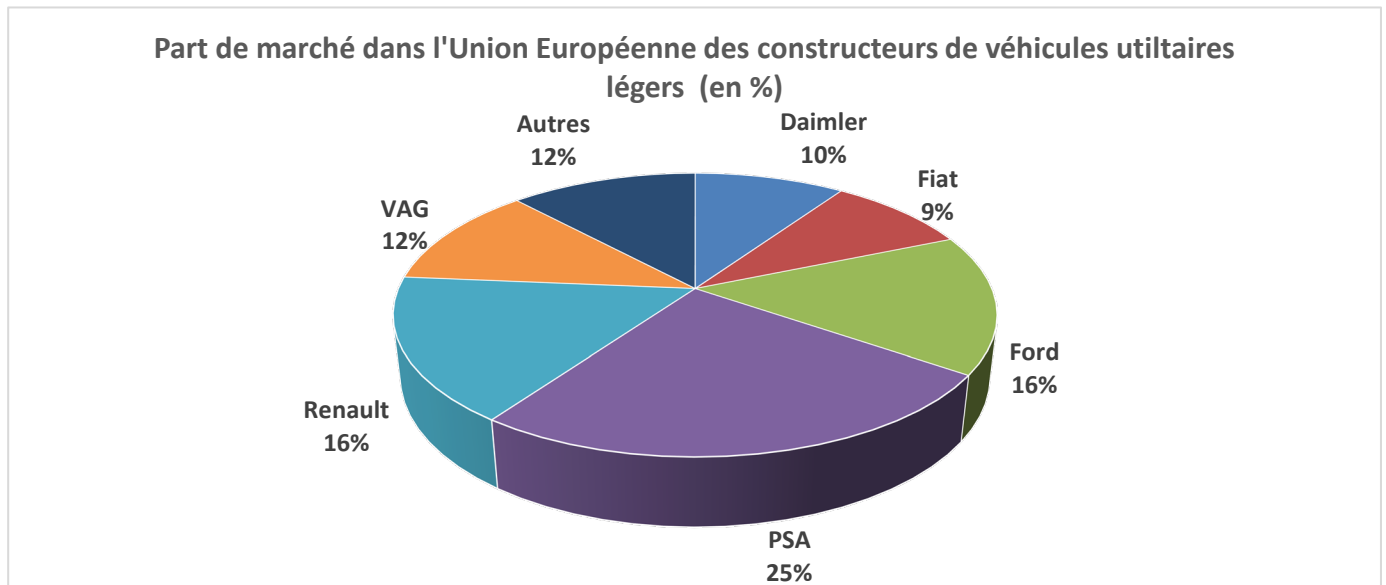
→ **L'alliance Renault - Nissan - Mitsubishi vers un nouveau regain.** L'échec de la fusion mal préparée avec FCA et les difficultés des 2 Groupes les poussent vers un renouveau des relations entre les constructeurs français et japonais, dans lesquelles Mitsubishi aura sa part. Cela passera par :

- Un outil industriel de plus en plus commun. Traduction : des sites vont fermer et la compétitivité entre les sites va être réactivée. Ainsi, outre le plan de Renault, Nissan envisage de fermer son site de Barcelone et l'usine de Sunderland reste suspendue aux conséquences du Brexit ;
- Des plateformes communes plus nombreuses et moins de modèles spécifiques pour réduire les frais fixes ;
- Une stratégie volumes moins accentuée pour ne pas trop dégrader les marges et, donc, les capacités de production vont se réduire ;
- Une spécialisation géographique plus forte :
 - Nissan et Mitsubishi : Chine, États-Unis, Japon ;
 - Renault : Europe, Amérique du Sud, Russie ;
- Restent les sujets de la répartition des grands domaines de recherche, de la propriété intellectuelle et de l'éventuelle reconfiguration capitalistique qui pour l'heure ne sont pas encore réglés.

→ **Le mariage PSA FCA va devoir contourner de sérieux obstacles.** Outre le renoncement aux dividendes ordinaires, qui étaient de plus en plus discutables en face des plans d'aides à l'automobile et au chômage partiel des gouvernementaux français et italiens (FCA a ainsi demandé 6,3 Mrds d'euros de prêt garanti par l'État Italien), la fusion doit également passer par l'aval de la Commission Européenne. Or, dès le début, il apparaissait que :

- Si pour les véhicules particuliers, le cumul des parts de marché au niveau européen (environ 22%) ne posait pas de problème au niveau de l'Europe, la répartition par pays s'avérait déjà plus discutable.
- **Sur le marché des véhicules utilitaires, en revanche, les parts de marché cumulées dépassent les 40% autorisés dans de nombreux pays :** France, Belgique, Italie, Espagne et Royaume-Uni... soit une quinzaine de pays au total. Or ce sujet est d'autant plus délicat que les VU sont généralement la plus forte source de cash, du fait d'une moindre concurrence. Cette remise en question est d'autant plus dommage pour les 2 futurs époux qu'en fait les coopérations industrielles sont déjà existantes à travers Sevel Sud et Sevel Nord (arrêtée par Fiat en 2016, au profit de celle avec Renault) et des mini utilitaires sur base Fiat Fiorino (également arrêtée en 2016). Le retrait de certaines marques dans les pays dépassant les 40% autorisés est une solution envisagée, mais posera le problème de la survie de certains réseaux, comme celui de Fiat en France.

- Le super dividende de 5,5 Mrds d'euros pour équilibrer les parités de valeur avec PSA devient **de plus en plus critiquable** et même incompatible avec le besoin de cash (voir la note flash sur le mariage PSA FCA de 3E Consultants à ce sujet, rédigée en avril 2020).
- Un échec de la fusion est donc encore possible, malgré la volonté des directions et des actionnaires en place pour la faire.



➔ **Une nouvelle alliance en devenir : Ford et le Groupe VW.** Annoncée depuis près d'un an, une nouvelle forme de partenariat industriel de grande ampleur va se concrétiser sur la production des véhicules de faibles séries. Sont ainsi concernés :

- Les véhicules utilitaires, chaque Groupe se basant sur ses points forts pour assumer une production commune : petite fourgonnette genre Caddy, par VW, fourgon moyen, genre Transit Custom, par Ford, Pick up commun sur base Ford Ranger pour le prochain VW Amarok.
- Une base en commun pour les véhicules électriques qui permettra à Ford d'utiliser les investissements faits par VW avec son ID3, pour proposer un VE de type européen, malgré les quelques mois de retard de mise en production dus aux applications logicielles défaillantes.
- Un développement partagé sur les voitures autonomes. Volkswagen a finalisé début juin l'investissement de 2,6 milliards de dollars annoncé il y a un an dans Argo AI, une "start up" sur laquelle Ford a déjà misé 1 milliard de dollars en 2017. Elle apporte au passage à Argo les centaines d'ingénieurs qui travaillent sur des logiciels de conduite sans chauffeur.

➔ **Des centaines de millions vont être dégagés par le gouvernement pour aider les entreprises automobiles à accélérer leur transition énergétique et le véhicule du futur.** Ainsi :

- 200 millions d'euros de subventions seront destinés aux PME du secteur afin de les accompagner vers la voiture électrique
- Un nouveau fonds d'investissement public, doté de 600 millions d'euros, va être créé afin de soutenir la numérisation et le développement de la robotisation et de l'intelligence artificielle
- Enfin, 150 millions d'euros d'argent public devraient être dégagés pour soutenir l'innovation, la recherche et développement dans l'industrie automobile française, pour le véhicule du futur.

➔ **En échange de ces aides, les constructeurs sont censés s'engager à relocaliser une partie de leur production de véhicules électriques,** les batteries, les moteurs électriques, les piles à hydrogène et les équipements pour la voiture autonome en France.

- Ainsi, PSA, qui ne produit aucune voiture électrique en France, promet d'y construire 450 000 véhicules d'ici cinq ans, notamment dans ses usines de Poissy, Rennes et Mulhouse (3008 et 5008 hybride rechargeables). Il convient néanmoins de s'interroger sur les sanctions appliquées si tel n'est pas le cas, car cet engagement à 5 ans paraît bien lointain.
- Renault, pour obtenir la garantie de l'État pour ses cinq milliards d'euros de prêts, a promis en contrepartie de tripler sa production de véhicules électriques en France, de développer un nouveau moteur électrique à Cléon et de rejoindre le programme européen pour les batteries électriques (le fameux projet franco-allemand "d'Airbus des batteries"), porté jusqu'alors côté français par PSA et Saft (filiale de Total). Ici aussi, les engagements sont sur un horizon de 5 ans alors que les suppressions de postes se feront dans l'année qui vient au plus tard.

- **Le plan de relance prévu par le Gouvernement**

Selon le Décret n° 2020-656 du 30 mai 2020, à partir du 1er juin et jusqu'à la fin de l'année, le dispositif de la prime à la conversion (PAC) est revu pour le rendre plus incitatif, tout en conservant l'objectif de transformer le parc automobile vers des véhicules moins polluants. Ces mesures exceptionnelles ne seront appliquées qu'aux 200 000 premières primes à la conversion. Lorsque ce niveau sera atteint, le barème précédent sera rétabli.

Les principaux changements

1. Amélioration de la prime à la conversion (PAC)

Hausse du nombre de ménages pouvant bénéficier des primes sur les véhicules thermiques, électriques et hybrides rechargeables. Le critère de revenu est élargi en relevant le seuil de revenu fiscal de référence (RFR) par part de 13 500 € à 18 000 € pour couvrir près de trois quarts de la population.

Disparition des notions de "gros rouleur" et "ménage modeste".

Augmentation du montant des primes actuelles pour l'ensemble des ménages concernés à 3 000 € pour l'achat d'un véhicule thermique (de moins de 50 000 €) et 5 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 km.

Pour l'achat d'un véhicule thermique, neuf ou occasion, son grammage maximal passe de 116 à 109 g/km en NEDC et de 144 à 137 g/km en WLTP.

Pour les personnes morales (entreprises), doublement de la prime actuelle pour les véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables.

Les bénéficiaires de cette prime

Les personnes éligibles à la prime à la conversion doivent :

- Posséder un véhicule depuis au moins un an, immatriculé en France, non gagé ni endommagé.
- Être titulaire d'un contrat d'assurance en cours de validité.
- Être majeur et domicilié en France au moment de l'immatriculation du véhicule.
- Remettre l'ancien véhicule à un centre agréé pour sa destruction dans les six mois après l'acquisition du nouveau véhicule.
- Disposer d'un revenu de référence fiscal par part inférieur ou égal à 18 000 euros
- Mettre à la casse un véhicule crit'air 3 essence (donc immatriculé avant 2006) ou diesel (donc immatriculé avant 2011)

Par conséquent, environ 50% du parc est éligible à la PAC.

Tableau récapitulatif des aides à l'achat des Primes à la conversion

		CATEGORIES D'ACHETEURS					
		Ménages avec revenu fiscal de référence par part ≤ 18 000 €		Ménages avec revenu fiscal de référence par part > 18 000 €		Personnes morales	
VEHICULES ÉLIGIBLES À L'ACHAT POUR BÉNÉFICIER DE LA PRIME À LA CONVERSION		DATE DE 1 ^{ÈRE} IMMATRICULATION DU VÉHICULE DESTINÉ AU REBUT					
		Diesel avant 2011	Essence avant 2006	Diesel avant 2011	Essence avant 2006	Diesel avant 2011	Essence avant 2006
VP électrique, VN ou VO, CO2 < 20 g/km et prix < 60 000 €		5000 € *		2 500 €		2 500 €	
VP PHEV, VN ou VO (immatriculé après le 01/09/2019), prix < 50 000 € CO2 ≤ 50 g/km et autonomie électrique > 50km		5000 € *		2 500 €		2 500 €	
VP Essence ou Diesel, VN ou VO (immatriculé après le 01/09/2019), prix < 50 000 € CO2 ≤ 137 g/km (WLTP)	Crit'Air 1 / 2	3000 € *		2 500 €		2 500 €	
VUL électrique, VN ou VO, CO2 < 20 g/km		5000 € *		2 500 €		5000 € *	
VUL PHEV, VN ou VO (immatriculé après le 01/09/2019), CO2 ≤ 50 g/km et autonomie électrique > 50km		5000 € *		2 500 €		5000 € *	

* Limité à 80% du prix d'acquisition.

2. Augmentation du Bonus écologique pour les VE jusqu'au 31 décembre 2020

Pour les particuliers, le bonus pour les véhicules 100% électriques augmente de 1 000 € pour passer de 6 000 à 7 000 €. Il s'applique pour les modèles de moins de 45 000 € (prix TTC remisé et non catalogue). Le bonus est ramené à 3 000 € pour un véhicule compris entre 45 000 € et 60 000 €.

Pour les entreprises, le bonus passe à 5000 € pour l'achat d'un utilitaire neuf ou d'occasion pour un coût d'acquisition inférieur à 45 000 €. Ce bonus est ramené à 2 000 € pour un véhicule compris entre 45 000 € et 60. 000 € et à 0 € pour les véhicules supérieurs à 60 000 €.

Le véhicule acheté ne doit pas dépasser 60 000 € pour obtenir ce bonus.

De plus, le bonus ne dépasse pas les 27% du coût d'acquisition du véhicule avec la batterie. Le véhicule doit donc valoir au moins 26 000 € pour toucher l'intégralité de la prime.

La PAC et le Bonus sont cumulables et permettent d'atteindre des réductions allant jusqu'à 12 000 € si les critères d'éligibilité sont requis, sans dépasser toutefois 80% du montant du prix d'acquisition de la voiture.



3E Consultants

***1 avenue Foch - BP 90448
57008 Metz Cedex 1
Tél : 03.87.17.32.60***

***15 rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
Tél : 01.55.28.37.60***