



MCLAREN A BESOIN D'ARGENT FRAIS

Durement affecté par l'impact de la pandémie de coronavirus, le constructeur britannique de voitures de sport **McLaren**, qui vient d'investir 400 millions de livres (438 millions d'euros) dans le futur moteur hybride qui doit remplacer ses moteurs à essence d'ici à dix ans, cherche à lever 500 millions de livres (548 millions d'euros) en capital afin de se refinancer.

McLaren examine de possibles investissements venant « de particuliers, de groupes familiaux, de fonds souverains et de fonds de placement privés ». Il a également pris langue aux Etats-Unis avec une SPAC – une société coquille vide sans activité opérationnelle, dont l'objet est de réaliser une ou plusieurs acquisitions –, en vue d'une possible introduction en Bourse, a indiqué au Financial Times Mike Flewitt, le patron de la branche automobile du constructeur, qui représente 80 % de son activité.

McLaren a annoncé en mai la suppression de 1 200 postes et il a levé en juillet 150 millions de livres de dette supplémentaire auprès de la Banque nationale du Bahreïn alors qu'il risquait d'arriver à court de trésorerie. Sur les neuf premiers mois de l'année, son chiffre d'affaires a reculé de plus de 60 %, à 389,2 millions de livres (427 millions d'euros), et ses pertes avant impôt sont passées de 68,2 à 312,9 millions de livres (74,8 à 343 millions d'euros).

Parmi les autres scénarios à l'étude pour réduire une dette qui atteignait à la fin du troisième trimestre 661 millions de livres (725 millions d'euros), McLaren, qui ne dispose d'aucun partenariat avec un plus grand constructeur, cherche à vendre son siège de Woking, au sud-ouest de Londres, pour le louer ensuite. Il pourrait aussi faire subir une cure d'amaigrissement à sa division McLaren Applied, qui vend sa technologie à des tiers, ou bien vendre une participation minoritaire dans son écurie de Formule 1.

LESECHOS.FR (10/12/20)

Par Frédérique Payneau

LA PEUGEOT E-208 ÉLUE VOITURE ÉLECTRIQUE DE L'ANNÉE LORS DES TROPHÉES

EXAME INFORMÁTICA « LE MEILLEUR DE LA TECHNOLOGIE AU PORTUGAL »

La **e-208**, premier véhicule 100 % électrique de la marque Peugeot, a décroché un prix important au Portugal, ajoutant à ses nombreuses victoires le trophée de « Voiture électrique de l'année ». Le prix a été décerné par Exame Informática, la publication la plus prestigieuse en matière d'innovations, de sciences et de technologies, lors de la cérémonie de remise de ses récompenses annuelles, « Le meilleur de la technologie ».

La rédaction d'Exame Informática a salué la e-208 pour l'audace de son design, pour son plaisir de conduire et son confort, ainsi que pour la technologie qu'elle embarque. Des éléments à forte valeur ajoutée, appréciés dans une voiture qui se distingue également par sa qualité, son innovation et sa fiabilité.

COMMUNIQUE DE PRESSE PEUGEOT (10/12/20)

Par Alexandra Frutos

BRUXELLES PROPOSE DE NOUVELLES RÈGLES POUR DES BATTERIES PLUS VERTES

Bruxelles a proposé le 10 décembre de moderniser la législation européenne sur les batteries pour les rendre plus écologiques et améliorer leur réutilisation en fin de vie.

Dans un projet de règlement, la **Commission européenne** veut introduire « des exigences obligatoires pour toutes les batteries mises sur le marché de l'UE », qu'elles soient utilisées dans les voitures électriques, dans les téléphones mobiles ou dans l'industrie.

Ces exigences portent sur « l'utilisation de matières issues de sources responsables avec un usage limité de substances dangereuses, la teneur minimale en matières recyclées, l'empreinte carbone, la performance, la durée [...], ainsi que la réalisation des objectifs de collecte et de recyclage ».

L'exécutif européen affirme dans un communiqué que les mesures proposées « faciliteront la réalisation de la neutralité climatique d'ici à 2050 », objectif affiché par l'UE.

La Commission souhaite « stimuler l'économie circulaire » des batteries et « promouvoir une utilisation plus efficace des ressources dans le but de réduire au minimum [leur] impact environnemental ». « A partir du 1er juillet 2024, seules les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques pour lesquelles une déclaration relative à l'empreinte carbone a été établie » pourront être mises sur le marché.

Le taux de collecte des batteries utilisées par les particuliers devra être porté à 70 % en 2030, contre 45 % actuellement, pour une meilleure valorisation de leurs matériaux tels que le cobalt, le lithium, le nickel et le plomb.

Enfin, « le règlement proposé définit un cadre qui facilitera la réaffectation des batteries de véhicules électriques afin de leur donner une seconde vie, par exemple en tant que systèmes de stockage

d'énergie par batterie stationnaire, ou par leur intégration dans les réseaux électriques ».

AFP (10/12/20)

Par Alexandra Frutos

FUSION PSA/FCA : FEU VERT DÉFINITIF AU BRÉSIL, PAS D'EXAMEN APPROFONDI

Le Groupe PSA et FCA se sont félicités jeudi de l'approbation définitive de leur projet de fusion au Brésil, l'autorité antitrust n'ayant pas donné suite à une demande d'examen approfondi.

« FCA et PSA prennent note de l'approbation de la fusion par le Conseil administratif brésilien de la défense économique (CADE), en ligne avec l'approbation sans réserve décidée en novembre par la Superintendance générale », ont dit les deux groupes dans une déclaration commune transmise à Reuters. « FCA et PSA restent bien engagés pour confirmer la finalisation de la fusion d'ici au premier trimestre de 2021 », ont-ils ajouté.

Un conseiller judiciaire du CADE avait déposé une demande d'examen approfondi du projet de fusion devant donner naissance à **Stellantis**, le quatrième constructeur d'automobiles mondial. Cette demande n'a pas été retenue lors de la session du CADE organisée le 9 décembre.

Sur les 22 dossiers antitrust déposés par les deux groupes dans 21 pays et l'Union européenne, il reste encore six feux verts à obtenir pour que le mariage devienne réalité.

REUTERS (10/12/20)

Par Alexandra Frutos

BMW ACHÈTERA DES CELLULES DE BATTERIE LOCALEMENT

Les cellules des batteries qui équipent les véhicules électriques de **BMW** proviennent actuellement d'Asie, mais le constructeur allemand a annoncé qu'il s'approvisionnerait à l'avenir dans les pays ou régions où elles seront utilisées. Cela signifie en Europe pour les usines européennes, en Asie pour les usines asiatiques "et dans un avenir proche aussi aux Etats-Unis", a déclaré Andreas Wendt, directeur des achats de l'entreprise.

Aujourd'hui BMW importe des cellules fabriquées par **CATL** en Chine et par **Samsung SDI** en Corée du Sud. Il utilisera en 2021 des cellules fabriquées par Samsung SDI en Hongrie, en 2022 des cellules fabriquées par CATL en Allemagne (à Erfurt), en 2023 des cellules d'un nouveau partenaire chinois, Eve-Power, et en 2023/2024 des cellules produites par **Northvolt** en Suède.

AUTOMOBILWOCHE (10/12/20)

Par Frédérique Payneau

CHANGAN AUTO LANCERA 25 VÉHICULES À ÉNERGIES NOUVELLES INTELLIGENTS D'ICI À 2025

Changan Auto a annoncé qu'il lancerait 25 véhicules à énergies nouvelles intelligents d'ici à 2025, comprenant des modèles tout électriques, des hybrides rechargeables et des véhicules à pile à combustible.

GASGOO.COM (10/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LA BAISSÉ DU BONUS ÉCOLOGIQUE POUR 2021 ET 2022 CONFIRMÉE PAR DÉCRET

Un décret paru au **Journal officiel** confirme l'instauration des nouveaux barèmes du bonus écologique sur les véhicules neufs proposés pour 2021 et 2022. Comme prévu donc, le montant de l'aide va diminuer. Pour rappel, la grille 2020 doit rester en place jusqu'au 30 juin 2021, une prolongation de six mois ayant été décidée en raison du confinement.

Au 1er juillet 2021, tous les bonus diminueront de 1 000 euros. Les véhicules électriques (VE) facturés plus de 60 000 euros seront toujours exclus du dispositif, tout comme les hybrides rechargeables (PHEV) à plus de 50 000 euros et ceux affichant une autonomie électrique (WLTP) inférieure à 50 km, ainsi que les modèles à hydrogène (FCEV) vendus plus de 60 000 euros.

En 2021, le bonus sera de 6 000 euros pour les VE de moins de 45 000 euros, de 2 000 euros pour les VE entre 45 000 et 60 000 euros, de 1 000 euros pour les PHEV à moins de 50 000 euros, et 2 000 euros pour les FCEV à moins de 60 000 euros.

Une nouvelle baisse de 1 000 euros est prévue pour 2022, ce qui signifie que les hybrides rechargeables n'auront plus droit à aucun bonus. L'aide pour les particuliers sera de 5 000 euros pour les VE à moins de 45 000 euros, de 1 000 euros pour les VE entre 45 000 et 60 000 euros, et de 1 000 euros également pour les FCEV à moins de 60 000 euros.

Un bonus sur les véhicules électriques d'occasion vient par ailleurs d'entrer en vigueur. Il offre une aide de 1 000 euros pour l'achat d'une automobile de plus de deux ans, mais impose de ne pas revendre le véhicule avant deux ans.

AUTOPLUS.FR (10/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LE DURCISSEMENT DES NORMES D'ÉMISSION DE L'UE POURRAIT CONDAMNER LES VOITURES THERMIQUES

Les constructeurs d'automobiles craignent que les prochaines normes de l'Union européenne en matière d'émissions ne fassent augmenter les coûts de conformité au point qu'il ne serait plus rentable de produire des voitures non hybrides rechargeables ou entièrement électriques. Les normes Euro-7 réduiront davantage les émissions maximales admissibles de polluants atmosphériques tels que les particules fines, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone. Elles devraient entrer en vigueur au plus tôt en 2025. La Commission européenne proposera une législation au cours du quatrième trimestre de 2021, sur la base d'une analyse d'impact qui sera réalisée au cours du premier semestre.

Un ingénieur chez Volkswagen a déclaré que si les propositions Euro-7 du groupe consultatif européen sur les normes d'émissions des véhicules entraient en vigueur, le constructeur allemand ne pourrait plus se permettre de vendre une petite voiture telle que la Polo pour 15 000 euros.

« Rien ne prouve qu'une limite de 30 mg/km de NOx est techniquement réalisable aujourd'hui, surtout pour tous les types de conduite sur route », explique l'**Acea** (Association des constructeurs européens d'automobiles) à Automotive News Europe. « La même limite devrait également être respectée dans toute une gamme de conditions de conduite plus extrêmes, y compris l'altitude élevée, la vitesse élevée, la conduite en montée, la conduite avec une charge complète et la conduite dans des conditions hivernales et estivales plus difficiles », ajoute l'association.

AUTOMOTIVE NEWS EUROPE (9/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

HYUNDAI INVESTIRA 45 MILLIARDS D'EUROS D'ICI À 2025

Hyundai a annoncé le 10 décembre qu'il investirait 60 100 milliards de wons (45,6 milliards d'euros) d'ici à 2025 afin de gagner des parts de marché sur un marché automobile mondial qui évolue rapidement. 23 500 milliards de wons (19,2 milliards de wons) seront consacrés aux activités dans l'hydrogène, à l'électrification et à la conduite autonome, et 36 600 milliards (27,8 milliards d'euros) principalement à la fabrication des véhicules à moteurs thermiques.

Le premier constructeur coréen renforcera sa gamme de véhicules électrifiés afin d'occuper entre 8 % et 10 % du marché des véhicules électriques dans le monde à l'horizon 2040. "La croissance de la demande devrait s'accélérer encore dans les prochaines années, tirée par le marché européen. Nous pensons que les VE représenteront 30 % du marché automobile à l'horizon 2030", a déclaré Albert Biermann, qui dirige la division de R&D de Hyundai.

L'entreprise prévoit de lancer le IONIQ 5, le premier modèle basé sur sa plateforme électrique E-GMP, l'an prochain, a indiqué M. Biermann. Le véhicule affichera une autonomie supérieure à 500 kilomètres et sa batterie pourra être rechargée à 80 % en 18 minutes. Une berline, la IONIQ 6, doit suivre en 2022, et un grand tout-terrain de loisir, le IONIQ 7, en 2024. La marque de haut de gamme Genesis doit également lancer un premier modèle électrique en 2021. Hyundai compte lancer au total plus d'une douzaine de modèles basés sur la plateforme E-GMP d'ici à 2025, avec l'ambition de vendre 560 000 VE par an.

Le constructeur a par ailleurs indiqué qu'il voulait occuper plus de 5 % du marché automobile mondial en 2025 et qu'il visait une marge opérationnelle de 8 % à cet horizon.

Lee Won-hee, directeur général de Hyundai, a souligné que la pandémie de coronavirus continuerait de peser sur les résultats de l'entreprise au dernier trimestre et l'an prochain. "La reprise de l'épidémie et des taux de change défavorables augmenteront les incertitudes pour l'entreprise. Pour faire face à ces difficultés, la société mettra tout en oeuvre pour promouvoir de nouveaux modèles dans les grands marchés", a-t-il déclaré. Hyundai a vendu 3,369 millions de véhicules dans le monde sur les onze premiers mois de l'année (- 16 %) et son bénéfice net a plongé de 69 % sur les trois premiers trimestres.

Enfin, le constructeur a indiqué qu'il comptait doter ses modèles de technologies de conduite autonome de niveau 3 en 2022.

YONHAP (10/12/20)

Par [Frédérique Payneau](#)

LA VILLE CHINOISE DE QINGDAO ENCOURAGE LE DÉVELOPPEMENT DES VÉHICULES PILE À COMBUSTIBLE

Qingdao, ville côtière de la province chinoise du Shandong, compte bâtir plus de 50 stations de ravitaillement en hydrogène et mettre 8 000 véhicules à pile à combustible sur les routes d'ici à 2030, selon un plan décennal publié récemment par le gouvernement local.

GASGOO.COM (10/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

34 % DES VOITURES CIRCULANT EN RUSSIE ONT PLUS DE 15 ANS

Au 1er juillet 2020, 55,4 millions de véhicules circulaient en Russie (voitures, camions, véhicules utilitaires légers, autobus et motos), dont 22 millions (soit près de 40 % du total) sont âgés de plus de 15 ans.

Le parc de motos est le plus ancien ; 88 % ont plus de 15 ans. Celui des voitures est le plus jeune, avec seulement 34 % de modèles de plus de 15 ans.

Dans la catégorie des camions, ce taux s'établit à 64 %, dans la catégorie des VUL, à 46 %, et dans celui des autobus, à 44 %.

AUTOSTAT (10/12/20)

Par [Juliette Rodrigues](#)

UTAC CERAM ET LE GROUPE BRITANNIQUE MILLBROOK SIGNENT UN ACCORD EN VUE DE CRÉER UN GROUPE LEADER SUR LE MARCHÉ

UTAC CERAM et le groupe britannique **Millbrook** annoncent la signature d'un accord ferme en vue d'un rapprochement, afin de créer un groupe leader dans le domaine des essais de développement et de validation, de l'homologation automobile et des nouvelles technologies liées au véhicule autonome, connecté et électrique.

COMMUNIQUE DE PRESSE UTAC CERAM-MILLBROOK (10/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

L'ITC REPOUSSE SA DÉCISION SUR LE DIFFÉREND LG CHEM/SK INNOVATION (BATTERIES POUR VE)

La Commission du commerce international des Etats-Unis (**ITC**) a repoussé au 10 février 2021 sa décision dans l'affaire de vol de secrets commerciaux qui oppose les fabricants coréens de batteries pour véhicules électriques **LG Chem** et **SK Innovation**.

LG Chem a déposé des plaintes contre son concurrent aux Etats-Unis l'an dernier. Il cherche à l'empêcher de produire des cellules de batteries dans ce pays et d'importer les composants nécessaires à leur fabrication. SK Innovation construit une usine en Géorgie qui doit entrer en activité en 2022.

La décision de l'ITC était attendue le 9 décembre.

REUTERS (9/12/20)

Par [Frédérique Payneau](#)

PSA AFFICHE UNE RENTABILITÉ RECORD GRÂCE À UNE STRATÉGIE COMBINANT PRIX EN HAUSSE ET COÛTS EN BAISSSE

La capacité du **Groupe PSA** à vendre aux clients de plus en plus de versions mieux équipées, donc plus chères, des véhicules dans chacune de ses marques (Peugeot, Citroën, DS, Opel), produit des résultats spectaculaires. L'an dernier, « l'effet mix » a ainsi permis au deuxième constructeur européen d'engranger 818 millions d'euros de bénéfices supplémentaires par rapport à 2018. Ses ventes ont pourtant reculé de 10 %, à 3,49 millions d'unités. Autre paradoxe, étant donné le contexte, le chiffre d'affaires a progressé de 1 % (74,7 milliards d'euros). Surtout, la marge opérationnelle s'est envolée à 6,3 milliards d'euros, pour atteindre 8,5 %, soit plus que le groupe Volkswagen (7 %), que BMW (6,4 %), ou encore Daimler (5,6 %).

Au premier semestre de 2020, malgré la crise sanitaire et une chute de 34,5 % du chiffre d'affaires, le Groupe PSA s'est maintenu dans le vert, alors que la plupart de ses concurrents ont affiché des pertes souvent lourdes.

« C'est simple, Carlos Tavares est devenu le super-héros de l'industrie », plaisante Philippe Houchois, analyste chargé de l'automobile chez Jefferies, à Londres. Il salue en particulier la discipline budgétaire du groupe qui n'investit que le strict nécessaire, notamment en R&D. Le dirigeant ne s'est pas contenté de piloter la montée en gamme des produits. Il a aussi installé à tous les étages de la maison une culture de réduction continue des coûts, tournée vers l'efficacité. Grâce à ce cocktail, le point mort du groupe, c'est-à-dire son seuil de rentabilité, a considérablement baissé. Pour l'atteindre, PSA devait vendre 2,8 millions de voitures en 2013. Le chiffre est aujourd'hui de 1,8 million, en comptant Opel, racheté à General Motors il y a trois ans.

Le constructeur a commencé par resserrer les gammes : fini les coupés, les cabriolets, les sportives et, en général, tous les modèles qui se vendaient le moins. Chez Peugeot, de 25 silhouettes en 2014, l'offre est passée à 17 modèles aujourd'hui.

Dans un second temps, les équipes de design se sont mises au travail pour rendre les voitures plus attractives, améliorer la qualité perçue en soignant les finitions et les choix de matériaux. De quoi rehausser la valeur de chaque marque.

L'offensive s'est aussi portée sur l'offre de SUV, un créneau en plein essor que PSA a attaqué en ordre dispersé. 3008, 2008, 5008 chez Peugeot, puis C3 et C5 Aircross chez Citroën, et DS7 chez DS.

Cet élan a permis à chacune des marques de se rapprocher progressivement des grilles tarifaires des rivales prises pour cibles – Peugeot et Opel ont Volkswagen dans le collimateur, Citroën vise Ford, DS surveille Audi. Selon PSA, à l'exception d'Opel qui reste encore légèrement en deçà de l'objectif, les benchmarks ont tous été dépassés dès 2019. Au premier semestre de cette année, le lion était au-dessus de sa cible de 1,3 %, (- 2,4 % en 2015), le losange, de 7,7 %, et DS, de 1,8 % (contre – 7,9 % il y a cinq ans).

CAPITAL (9/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LE MARCHÉ DE L'OCCASION AU BRÉSIL A DIMINUÉ DE 17 % SUR ONZE MOIS

Les ventes de véhicules d'occasion au **Brésil** ont diminué de 17 % sur les onze premiers mois de 2020, à 8,57 millions d'unités, indique la **Fenabrave** (distributeurs et vendeurs).

Tous les segments ont affiché une baisse de leurs volumes sur la période, notamment celui des véhicules légers (VP + VUL), qui a reculé de 17,4 %, à un peu plus de 8,24 millions d'unités.

Les véhicules lourds (camions et autobus) ont affiché une baisse de 14,5 %, à 325 700 unités.

La Fenabrave souligne que, pour chaque véhicule léger neuf immatriculé entre janvier et novembre de cette année, il s'est vendu 4,9 véhicules d'occasion.

Sur le seul mois de novembre, les ventes de voitures d'occasion ont progressé de 13,7 %, celles de VUL de 18,4 %, et celles de camions, de 10 %. Les ventes d'autobus d'occasion ont en revanche reculé de 25,6 % en novembre, cette catégorie étant la plus impactée par les mesures d'isolement et de distanciation sociale adoptées avec la pandémie.

AUTOMOTIVE BUSINESS (9/12/20)

Par Juliette Rodrigues

LA MORTALITÉ ROUTIÈRE A DIMINUÉ DE 34 % EN NOVEMBRE

Le nombre de personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en novembre est inférieur de 34 % à celui de novembre 2019 et s'établit à 170 décès, révèlent les chiffres de la Sécurité routière publiés Le 9 décembre.

Comparé à novembre 2019, 87 décès en moins ont été recensés par les autorités. Parmi les personnes décédées au mois de novembre, marqué par le deuxième confinement dû au Covid-19, on compte 84 automobilistes, 26 piétons, 37 usagers de deux -roues motorisés et 15 cyclistes. Ces chiffres sont « très inférieurs » à ceux de l'année 2019, commente l'**Onisr** (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).

Dans le détail, si la mortalité des automobilistes et des piétons baisse nettement, celle des cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés reste stable. La mortalité des personnes âgées de plus de 65 ans (44 personnes tuées en novembre), est « la plus basse » de ces dix dernières années pour un mois de novembre, ajoute la sécurité routière. Celle des 18-24 ans est stable (28 tués).

L'Observatoire se réjouit également de la baisse drastique du nombre de blessés : 3 331, contre 5 743 en novembre 2019. « Les déplacements du mois de novembre 2020 ont été fortement impactés par les conséquences de la crise sanitaire Covid-19, avec la mise en place d'un deuxième confinement », souligne la Sécurité routière.

En Outre-mer, 21 personnes sont décédées, soit 18 de moins qu'en novembre 2019, et 272 ont été blessés.

AFP (9/12/20)

Par Alexandra Frutos

L'UE VISE 30 MILLIONS DE VÉHICULES « ZÉRO CARBONE » SUR LES ROUTES D'ICI À 2030

L'**UE** a annoncé le 9 décembre son ambition d'avoir au moins 30 millions de voitures « zéro émission »

sur les routes européennes d'ici à 2030, tout en doublant à cette date le trafic ferroviaire à grande vitesse, afin de respecter ses engagements climatiques.

« Il est nécessaire de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2050 pour que l'Europe devienne à cette date neutre en carbone », a rappelé l'exécutif européen en présentant sa feuille de route pour une « mobilité durable ».

Pour y parvenir, Bruxelles entend proposer d'ici à l'été prochain un durcissement des normes d'émissions polluantes pour les voitures et camionnettes, avant de s'attaquer d'ici à 2022 à celles des poids-lourds. Ces nouvelles contraintes garantiraient que « seuls des véhicules à faibles émissions seront mis sur le marché ».

Outre l'encouragement à des mesures fiscales – potentiellement dans le cadre d'un marché du carbone renforcé -, la Commission européenne appelle par ailleurs à développer « à grande échelle » les infrastructures de recharge pour voitures électriques et à hydrogène : il faudrait construire 3 millions de points publics de recharge d'ici à 2030.

« Nos ambitions sont réalistes. Le contexte politique a changé : on voit clairement une prise de conscience aux niveaux politique, industriel et du secteur des transports », a fait valoir lors d'une conférence de presse Frans Timmermans, vice-président de la Commission chargé du climat. « On a des besoins en transports en augmentation, et en même temps, il faut réduire le fardeau environnemental... Il y a déjà des choses simples à changer : il y a par exemple une dizaine de vols par jour entre Bruxelles et Amsterdam, alors qu'il y a le train », a-t-il fait valoir.

De fait, Bruxelles prévoit que, d'ici à 2030, les transports collectifs sur des trajets inférieurs à 500 km soient impérativement « neutres en carbone », notamment en transférant davantage de fret et de passagers vers le rail. L'UE entend doubler en dix ans la circulation des trains à grande vitesse et accroître de 50 % le fret ferroviaire.

Dans le secteur aérien, la Commission mise par ailleurs sur la commercialisation d'avion gros-porteurs sans émissions d'ici à 2035. En attendant, elle proposera de réduire les crédits-carbone dont dispose le secteur aérien. Des navires « zéro émission » sont quant à eux attendus sur le marché dès 2030.

L'UE n'a cependant pas encore dévoilé de mesure concrète accompagnant sa feuille de route, qui fera l'objet de propositions soumises aux eurodéputés et Etats membres. Les Vingt-Sept, réunis en sommet jeudi et vendredi, doivent adopter cette semaine un objectif de réduction de gaz à effet de serre de l'UE pour 2030.

AFP (9/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LE GROUPE MERSEN SIGNE UN CONTRAT AVEC L'ÉQUIPEMENTIER ALLEMAND

MARQUARDT

Le groupe **Mersen** (équipements en graphite, spécialités électriques) a annoncé le 9 décembre la signature d'un « contrat de long terme » avec le groupe allemand **Marquardt**, fabricant de composants

électroniques, notamment pour l'automobile. Mersen fournira à Marquardt un fusible de protection mis au point pour les véhicules électriques, a-t-il indiqué dans un communiqué.

Selon le groupe français, ce contrat « pourrait représenter [...] un chiffre d'affaires compris entre 20 et 25 millions d'euros sur la durée du projet », qui n'est pas spécifiée. Il sera « fonction du succès des prochaines générations de véhicules électriques premium développées par des constructeurs allemands de voitures haut de gamme », explique Mersen, qui précise être « en cours de qualification » auprès d'autres constructeurs.

Le contrat marque « une étape clé dans notre stratégie sur ce marché » du véhicule électrique, qui représente pour le groupe un potentiel « de l'ordre de 50 millions d'euros par an, à 3-5 ans », a déclaré le directeur général de Mersen Luc Themelin.

AFP (9/12/20)

Par Alexandra Frutos

LA FAMILLE PEUGEOT PREND 2 % SUPPLÉMENTAIRES AU CAPITAL DU GROUPE PSA

La famille Peugeot a annoncé le 9 décembre dans un communiqué avoir acquis 18,1 millions d'actions supplémentaires du **Groupe PSA**, soit 2 % du capital, pour un montant de total de 228 millions d'euros. Le groupe familial détient désormais 14,38 % du capital et 19,36 % des droits de vote de Peugeot S.A.

Le processus d'acquisition de ces actions avait été lancé en mars dernier, dans le cadre d'un contrat d'« equity swap » qui a été dénoué de manière anticipée. Cette montée au capital était dans l'esprit de la famille dès la conclusion de l'accord de rapprochement entre PSA et FCA fin octobre 2019. La famille Peugeot est le seul actionnaire de référence des deux groupes disposant de l'autorisation d'augmenter de 2,5 % sa part du futur ensemble dans les 3 ans à venir, en rachetant des titres aux deux autres gros actionnaires de PSA, BPI et le groupe chinois **Dongfeng**. Il s'agit de compenser le désengagement programmé de Dongfeng, afin que les ex-actionnaires de PSA disposent dans **Stellantis** d'une part du capital à peu près équivalentes à celles de la famille Agnelli, actionnaire de référence de Fiat-Chrysler, qui détiendra à elle seule 14,5 % du capital de Stellantis.

ECHOS (10/12/20)

Par Alexandra Frutos

GROUPE PSA: NEW ERA OF AGILITY – GUPSE KAPLAN'S TESTIMONY

Groupe PSA is committed to a global project to transform working methods: employees whose activity allows it can now work remotely, while maintaining a regular physical presence on site. All the countries where the Group is present are concerned by this "New Era Of Agility" project. Some employees have started remote work with the COVID-19 crisis and already have a toll to share, such as Gupse Kaplan, based in Turkey.

Groupe PSA s'est engagé dans un projet mondial de transformation des modes de travail : les salariés

dont l'activité le permet peuvent désormais travailler à distance tout en conservant une présence physique régulière sur site. L'ensemble des pays où le Groupe est présent est concerné par ce projet baptisé « New Era Of Agility ». Certains salariés ont commencé le travail à distance avec l'épidémie du COVID-19 et ont déjà un bilan à partager comme Gupse Kaplan, basée en Turquie.

Par Olivier Debras

LE MARCHÉ ESPAGNOL DES VÉHICULES D'OCCASION A REÇU DE 7 % EN NOVEMBRE ET CLÔTURERA L'ANNÉE EN BAISSSE DE 14 %

Le marché des véhicules d'occasion en **Espagne** a totalisé 174 532 unités en novembre, en baisse de 6,9 %, indique le cabinet de conseil MSI pour la Fédération des associations de concessionnaires automobiles (**Faconauto**).

La baisse s'explique notamment par le fort recul des transactions portant sur des modèles de moins d'un an, qui ont chuté de 53,6 .

Le segment des voitures âgées de un à deux ans a quant à lui augmenté de 21,7 %, celui des voitures de deux et trois ans, a augmenté de 23,6 %, et celui des plus des trois à cinq ans, a progressé de 22,7 %.

Le carburant le plus demandé par les acheteurs de voitures d'occasion est encore une fois le diesel, qui représente 59 % du marché, avec 102 806 transactions. L'essence, pour sa part, représentait 37,8 % du marché, avec 66 118 unités vendues.

“Le mois de novembre suit la tendance d'octobre, sans toutefois modifier les prévisions de fin d'année, qui portent sur un recul de 14 % du marché des voitures d'occasion, à un peu plus de 1,8 million d'unités”, indique le directeur de la Communication de Faconauto, Raúl Morales.

EUROPA PRESS (9/12/20)

Par Juliette Rodrigues

LE SALON DES ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES AU BRÉSIL, AUTOMEC, REPORTÉ À NOVEMBRE 2021

Le **Salon Automec**, dédié aux équipements automobiles, à l'après-vente, à la réparation et à la maintenance automobile, se tiendra 9 au 13 en novembre 2021, et non plus du 6 au 10 avril, comme prévu initialement.

L'organisateur de l'événement Reed Exhibitions a indiqué que la décision intervenait après une réévaluation de la situation de la pandémie et de la propagation de la contamination au **Brésil** et en particulier à São Paulo, où devait avoir lieu le salon.

Reed Exhibitions souligne que plus de 97 % des surfaces pour cette 15ème édition ont déjà été

réservées.

Automec est le plus grand événement du secteur des pièces automobiles en Amérique latine et a lieu tous les deux ans. Sa dernière édition a eu lieu en avril 2019 ; 75 000 visiteurs ont été accueillis.

AUTOMOTIVE BUSINESS (8/12/20)

Par Juliette Rodrigues

HONDA MET SON USINE BRITANNIQUE À L'ARRÊT FACE À LA CONGESTION DES PORTS

Honda a annoncé un arrêt temporaire de la production de son usine britannique de Swindon, faute d'un approvisionnement suffisant en pièces détachées en raison de l'encombrement de plusieurs ports au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition vers le Brexit.

Cet encombrement s'explique par un regain d'activité au **Royaume-Uni** après le confinement et par les préparatifs du Brexit qui poussent des entreprises à constituer des stocks de peur d'un "no deal".

Le port de Felixstowe, le plus grand du pays pour les conteneurs, est le plus touché mais les problèmes s'étendent à d'autres, comme celui de Southampton (Sud).

"Nous surveillons actuellement la situation avec la volonté de reprendre la production aussi vite que possible", a indiqué le groupe.

Cette usine du Sud de l'Angleterre, est la seule de Honda en Europe et doit fermer en 2021, avec la suppression de 3 500 emplois.

L'usine fonctionne selon le système du "just in time", c'est-à-dire que les pièces détachées sont livrées juste avant l'assemblage et ne sont pas stockées, ce qui rend la production très sensible à toute perturbation de la chaîne d'approvisionnement.

AFP (9/12/20)

Par Juliette Rodrigues