



LA PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES AU ROYAUME-UNI A DIMINUÉ DE 1,9 % EN NOVEMBRE

8 605 véhicules utilitaires ont été fabriqués au **Royaume-Uni** au mois de novembre (- 1,9 %), ce qui porte le volume pour les onze premiers mois de l'année à 59 539 unités, en recul de 16,1 %, selon les chiffres publiés par la **SMMT** (association des constructeurs britanniques).

Le mois dernier, la production pour l'exportation a baissé de 8,8 %, alors que celle pour le marché britannique a augmenté de 10,1 %.

COMMUNIQUE SMMT (23/12/20)

Par [Frédérique Payneau](#)

LE CONSTRUCTEUR CHINOIS NIO LANCERA SA PREMIÈRE BERLINE LE 9 JANVIER

Qin Lihong, cofondateur et président de **NIO**, indique que l'entreprise prévoit lancer son premier modèle de berline (basé sur le concept ET Preview présenté en 2019) lors de la prochaine Journée NIO, qui aura lieu le 9 janvier 2021.

GASGOO.COM (23/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LA PRODUCTION DE VOITURES AU ROYAUME-UNI A DIMINUÉ DE 1,4 % EN NOVEMBRE

La production de voitures au **Royaume-Uni** a diminué de 1,4 % au mois de en novembre, à 106 243

unités, portant le volume pour les onze premiers mois de l'année à 849 246 unités, en recul de 31 %, selon les chiffres publiés par la **SMMT** (association des constructeurs britanniques).

Le mois dernier, la production pour le marché britannique a baissé de 10,3 %, à 15 646 unités, et celle pour l'exportation a augmenté de 0,3 %, à 90 597 unités.

La SMMT a appelé les négociateurs du Royaume-Uni à conclure avant Noël un accord avec l'Union européenne qui évite les terribles dommages qu'entraîneraient des droits de douane pour le secteur automobile et ses emplois.

COMMUNIQUE SMMT (23/12/20)

Par Frédérique Payneau

BERNARD JULLIEN EXPLIQUE SA VISION DES ENJEUX POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EN 2021

Bernard Jullien, maître de conférences à l'université de Bordeaux, explique qu'en matière de production automobile dans l'Hexagone, la pente à remonter sera ardue, après des années de désindustrialisation. « Par rapport au discours du 26 mai, au cours duquel Emmanuel Macron a évoqué 1 million de véhicules électriques assemblés dans l'Hexagone en 2025, le compte n'y est pas », déclare-t-il, ajoutant que « le boom des voitures électriques ne profite pas au Made in France ». « Certains projets pourraient corriger ce constat : celui de l'usine de batteries dans le Nord lancé par PSA et Total, ou encore le pôle électrique évoqué par Renault autour de Douai et Maubeuge, avec l'ambition d'un véhicule électrique à moins de 20 000 euros assemblé en France », indique-t-il toutefois.

ECHOS (23/12/20)

Par Alexandra Frutos

MERCEDES ANNONCE UN TABLEAU DE BORD NUMÉRIQUE GÉANT

Mercedes présentera en janvier prochain un tableau de bord numérique incurvé couvrant toute la largeur de la planche de bord, baptisé Hyperscreen, soit littéralement "hyper-écran".

L'Hyperscreen sera proposé en option sur la grande berline électrique EQS annoncée pour 2021. La marque à l'étoile a indiqué qu'il servirait à contrôler son système d'infodivertissement MBUX grâce notamment à un système d'intelligence artificielle.

Le nouvel équipement sera dévoilé le 7 janvier prochain, puis présenté quelques jours plus tard dans le cadre du **CES de Las Vegas**.

AUTOPLUS.FR (22/12/20)

Par Frédérique Payneau

L'USINE SEAT DE MARTORELL VA RÉDUIRE SA PRODUCTION EN RAISON D'UNE PÉNURIE DE SEMI-CONDUCTEURS

La pénurie de semi-conducteurs forcera l'usine **Seat** de Martorell (Barcelone) à supprimer une équipe de production sur la ligne 2, où sont assemblés les Seat et Cupra León, ainsi que le Cupra Formentor. Même si une partie du personnel se déplacera sur une autre ligne, la 1, qui produit les Ibiza et Arona, la marque déposera un ERTE (plan de licenciement collectif temporaire) pour le reste des personnes affectées.

Pour le moment, l'impact sur le personnel de cet ERTE n'est pas connu, bien que Seat souligne que la réorganisation de la production sera mise en œuvre du 25 janvier au 25 avril, et que les syndicats chercheront à minimiser autant que possible le nombre de personnes concernées, a expliqué le président du comité d'entreprise, Matías Carnero.

ELMUNDO.ES (22/12/20)

Par Alexandra Frutos

LE MARCHÉ DES VE EN INDE DEVRAIT DÉPASSER 6 MILLIONS D'UNITÉS EN 2027

Le marché des véhicules électriques en **Inde** devrait fortement augmenter au cours des prochaines années pour atteindre 6,34 millions d'unités par an d'ici à 2027, selon un rapport de l'organisation indienne **IESA** (Indian Energy Storage Alliance).

La demande de batteries devrait suivre une tendance similaire et atteindre 50 GWh à cet horizon, dont plus de 40 GWh pour les batteries lithium-ion, indique le rapport.

ECONOMIC TIMES (22/12/20)

Par Frédérique Payneau

TESLA AURAIT PU PASSER DANS LE GIRON D'APPLE

Le patron de **Tesla**, Elon Musk, a déclaré le 22 décembre qu'il avait pris contact avec le directeur général d'**Apple**, Tim Cook, "lors des plus sombres jours du programme Model 3" pour discuter de la possibilité d'un rachat de son entreprise par la société à la pomme, pour "un dixième de sa valeur actuelle". Mais M. Cook "a refusé de me rencontrer", a ajouté M. Musk.

La Model 3 a été développée par le constructeur américain de véhicules électriques à partir de 2014 et lancée en 2016.

L'action Tesla a intégré le 21 décembre l'indice S&P 500 de la Bourse de New York. Elle a pris plus de 700 % depuis le début d'année et l'entreprise fondée par Elon Musk pèse désormais quelque 600 milliards de dollars en Bourse.

REUTERS (22/12/20)

Par Frédérique Payneau

LA COMMISSION EUROPÉENNE OUVRE UNE CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'ÉVOLUTION DU RÈGLEMENT D'EXEMPTION

Alors que le règlement n° 330/2010 datant du 20 avril 2010, portant sur le fonctionnement des accords verticaux expirera le 31 mai 2022, la **Commission européenne** a mis en oeuvre les travaux destinés à déterminer si elle doit laisser ce texte expirer, le prolonger ou le modifier, ainsi que ses lignes directrices sur les restrictions verticales. Le 3 octobre 2018, l'institution a ainsi lancé la phase d'évaluation de ce règlement, incluant une consultation publique qui s'est tenue entre le 4 février et le 27 mai 2019. Elle a conclu cette phase d'évaluation par la publication le 7 octobre 2020 d'un document de travail interne, aux termes duquel il était décidé de modifier le texte de 2010 et de passer à la phase suivante du processus de révision. Cette seconde phase, dite d'analyse d'impact, s'est ouverte par la publication d'une étude d'impact initiale, rendue publique le 23 octobre 2020 et l'organisation d'une consultation publique sur cette étude qui a pris fin le 20 novembre dernier.

Ce sont ainsi 45 organisations et associations qui ont pu faire parvenir leurs retours. Du côté de la France, la Fédération française de la franchise, l'Association des avocats pratiquants le droit de la concurrence, l'Association française d'étude de la concurrence ou encore l'Association française des entreprises privées ont notamment participé.

Aujourd'hui, une nouvelle phase est lancée puisque la Commission a ouvert, jusqu'au 26 mars 2021, une consultation publique permettant de faire valoir les points de vue des parties prenantes sur certains aspects de la législation, avant que la Commission ne finalise ses propositions. Public visé : les entreprises ayant des activités commerciales dans l'UE (fournisseurs, distributeurs, plateforme, intermédiaires e-commerce), les cabinets d'avocats spécialisés sur les questions de concurrence, les associations dans le domaine de l'industrie, les organisations de consommateurs ou encore universitaires spécialisés dans le droit de la concurrence de l'UE.

Ces parties prenantes sont invitées à s'exprimer sur plusieurs problématiques, dont une qui cristallise plus particulièrement les inquiétudes des réseaux de distributeur, dans l'automobile notamment : la vente en ligne. De cette ligne rouge découlent deux enjeux : celui de la double tarification et l'obligation d'imposer à la vente en ligne des critères de sélection équivalents à ceux de la vente hors ligne. Des sujets de plus en plus brûlants, à mesure que la vente en ligne prend de l'essor à travers l'émergence de plateformes de e-commerce, y compris par les constructeurs d'automobiles.

L'arbitrage de l'institution est donc particulièrement attendu sur ce point. Les acteurs économiques sont invités à s'exprimer sur trois options possibles. Première d'entre elles : maintenir les règles actuelles. Une possibilité qualifiée de non souhaitable par l'Association française d'étude de la concurrence, qui

met une nouvelle fois en lumière le risque pour les concédés de voir l'efficacité de leurs points de vente physiques menacée si rien ne changeait au niveau de la fixation des prix. « Les réseaux de distribution sélective pourraient être menacés faute d'être viables à terme », prévient quant à elle l'association française des entreprises privées.

Option deux : ne plus considérer comme une restriction caractérisée la double tarification, comme cela est le cas actuellement. Cette évolution permettrait ainsi à un constructeur de pratiquer des prix de gros différents à un même distributeur, selon que les produits sont revendus en ligne ou hors ligne par ce distributeur. Et serait ainsi synonyme de rééquilibrage entre les coûts supportés pour une distribution dans un magasin physique et les coûts, souvent moindre, supportés pour une distribution en ligne. Objectif sous-jacent, encourager les investissements nécessaires pour développer les points de vente hors ligne.

Enfin, troisième option : permettre aux fournisseurs d'appliquer des critères de sélection différenciés entre vente en ligne et vente physique. Et ce, alors que la première évaluation du règlement en vigueur a montré que l'application du principe d'équivalence, qui exige donc des critères similaires pour les deux canaux, pouvait ne pas être adapté. Avec cette évolution, il serait ainsi possible de fixer des critères différenciés permettant de mieux prendre en compte ces deux modes de distribution et leurs différences de fonctionnement. Une idée à explorer pour l'Association française des entreprises privées.

JOURNALAUTO.COM (22/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

L'ÉQUIPE DES RÉDACTRICES DU CCFA PART EN VACANCES!

**LES ANALYSES DE PRESSE DU CCFA S'ARRÊTENT LE 23 DÉCEMBRE AU SOIR ET
REPRENNENT LE LUNDI 4 JANVIER 2021 AU MATIN.**

Toute l'équipe de la Communication du CCFA vous souhaite de passer de belles fêtes de fin d'année et vous donne rendez-vous dès le lundi 4 janvier 2021.

PRENEZ SOIN DE VOUS ET DE VOS PROCHES.

Par [Olivier Debras](#)

L'USINE NISSAN DE BARCELONE FERMERA EN DÉCEMBRE 2021

Annoncée dans le nouveau plan stratégique de **Nissan**, dévoilé en mai 2020, la fermeture de l'usine de Barcelone ne devrait être effective qu'en décembre 2021, soit un an après la date prévue. Le constructeur annonce vouloir laisser plus de temps aux employés et fournisseurs pour trouver des solutions alternatives.

Pourtant, l'usine espagnole de Nissan aurait pu être un relais de Sunderland dont l'avenir est menacé en cas de « no deal » dans le cadre du Brexit. Le site de Barcelone ne pourrait pas remplacer Sunderland, mais il a tout de même produit jusqu'à 200 000 véhicules en 2007. Il permettrait de garder une capacité de production significative dans l'Union européenne, si cela se passe mal au Royaume-Uni. Le potentiel est là, même si les cadences baissent d'année en année sur le site espagnol avec 150 000 unités en 2015 et seulement 30 000 en 2020 selon le cabinet Inovev.

JOURNALAUTO.COM (22/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LA FUTURE NORME EURO-7 POURRAIT SIGNER LA FIN DES MOTEURS THERMIQUES

L'année 2021 sera marquée par l'élaboration d'une nouvelle norme pour les émissions polluantes, baptisée Euro-7. « En 2035, 100 % des véhicules qui seront commercialisés devront être électriques. Vous ne pourrez plus acheter une voiture diesel ou à essence en 2035. Le texte de la directive sera sur la table en juin 2021. Et le standard de CO2 sera tellement exigeant que seuls les moteurs électriques passeront les tests », déclare Pascal Canfin, député européen LREM.

Outre le CO2, les autres polluants devront aussi être drastiquement réduits, entre 60 et 90 % : particules, Nox, mais aussi quelques nouveautés telles que l'ammoniac (NH3) ou encore des gaz à effet de serre comme le méthane (CH4) ou le protoxyde d'azote (N2o). « La norme en soi ne va pas interdire les véhicules thermiques, mais c'est effectivement très pernicieux. Elle va tellement rebuter le client par l'enrichissement des équipements qui seront nécessaires pour respecter ces nouveaux seuils, qu'elle rendra impossible l'accès aux motorisations thermiques. Je suis très en colère face au dogme qui confère à la bêtise. L'idéologie a amené des choses terribles dans l'histoire et si l'on veut tuer l'industrie européenne, nous n'avons qu'à continuer et la France sera le premier mort », tempête Claude Cham, président de la Fiev.

Pour l'instant, aucun texte officiel ne circule. Seul un document rendu public par la Commission européenne reprend les conclusions d'un consortium de laboratoires tel que FEV, Ricardo, TNO, etc., nommés par Bruxelles et donc adoués par les instances européennes. « C'est certain, l'alerte est très forte même si nous ne sommes pas encore en possession de la proposition finale de la Commission européenne et que les discussions entre Etats membres n'ont pas encore débuté », explique Nicolas Le Bigot, directeur des affaires techniques et environnementales au CCFA. Le coup porté pourrait être fatal, d'autant que s'ajoutent à ces nouveaux seuils, une « mesure révolutionnaire en ce sens où elle n'existe nulle part ailleurs que dans l'Union européenne : c'est la mesure des polluants en usage réel et non plus uniquement sur banc. Les tests peuvent se faire en été, en hiver, dans une montée ou une pente, en altitude ou près de la mer, sous 30° ou - 10°. Cette procédure a donc déjà été ajoutée à celle en laboratoire, appelée WLTP. Mais en usage réel, les variabilités sont bien sûr importantes », poursuit M. Le Bigot.

« Nous sommes très étonnés du manque de rigueur derrière ces analyses. Les niveaux annoncés par le consortium ont été décrétés selon les performances affichées actuellement, auxquelles s'ajoutent des normes américaines, chinoises ou coréennes qui ne sont mesurées que dans des laboratoires. Or, la qualité de l'air dépend aujourd'hui du parc qui a 10 ans d'âge. Nous ferions mieux de réfléchir à ce que nous pouvons faire de réaliste. Jamais je n'avais vu dans l'histoire que des Etats décident de ce

que doit être la technologie utilisée », ne décolère pas M. Cham.

La demande du CCFA fait écho à la volonté de la **Fiev**. Le Comité des constructeurs français d'automobiles demande une étude d'impact, similaire à celle réalisée par l'Ifpen, de la réglementation actuelle sur le parc : « L'étude de l'Ifpen vient de le démontrer : les véhicules récents sont conformes aux normes actuelles Euro 6d-Temp et au 1er janvier 2021 à celles d'Euro 6d-Full. Voyons déjà ce qu'apporterait sur la qualité de l'air un parc entièrement renouvelé avec ces véhicules ». Une étude d'impact dont les conclusions devront cependant être publiées plus rapidement que celles de l'Ifpen. Les nouvelles normes devraient être votées avant la fin de l'année 2021 pour une entrée en vigueur en 2025.

JOURNALAUTO.COM (22/12/20)

Par [Alexandra Frutos](#)

LES VENTES DE VOLKSWAGEN EN RUSSIE ONT AUGMENTÉ DE 11 % EN NOVEMBRE

Volkswagen a vendu 10 208 véhicules en **Russie** au mois de novembre (+ 11 %) et 90 848 sur les onze premiers mois de l'année (- 4 %). La marque occupe la cinquième place sur le marché russe, avec une part de marché de 6,7 %, contre 6,3 % un an plus tôt, selon l'AEB (association des entreprises européennes en Russie).

La Polo a été le modèle Volkswagen le plus vendu en Russie en novembre (5 809 unités, + 24%), suivie du Tiguan (3 310 unités, - 11 %).

AUTOSTAT (23/12/20)

Par [Frédérique Payneau](#)