

Media review



Table of contents

COURS DE BOURSE	3
Eramet Les Echos - 12/11/2020	4
GROUPE	5
L'aéro vole au secours d'Aubert & Duval L'Usine Nouvelle - 11/11/2020	6
Assises de l'industrie 2020 : sauver la planète et tout connecter L'Usine Nouvelle - 11/11/2020	8
LES METIERS DU GROUPE	9
L'usine de nickel Vale NC cédée à Trafigura L'Usine Nouvelle - 11/11/2020	10
Calédonie-nickel : l'usine de Vale cible de blocages et de dégradations Agence France Presse Fil Gen - Fil Gen - 12/11/2020	11
Carbhflex, de l'acier vert à Fos-sur-Mer L'Usine Nouvelle - 11/11/2020	12
LES MARCHES DU GROUPE	13
Automobile : les usines vont-elles vraiment fermer ? La Tribune - 11/11/2020	14
Voiture électrique. Les géants de l'énergie s'allient aux constructeurs Le Figaro - 12/11/2020	17
Le Français qui veut rendre les batteries écocompatibles Les Echos Week - End - Week - End - 12/11/2020	20
DEVELOPPEMENT DURABLE	22
Matignon temporise sur les mesures de la Convention pour le climat Les Echos - 12/11/2020	23
L'inexorable virage des entreprises vers l'investissement durable Les Echos - 12/11/2020	24



COURS DE BOURSE



Code	Titre	ISIN	Classement	Montant	Devise	Unité	Statut
FR0000121757	ERAMET (ERA)	FR0000121757	Equité	29,92	EUR	1000	Actif
FR0000121757	ERAMET (ERA)	FR0000121757	Equité	29,24	EUR	1000	Actif

VALEURS MNÉMO / INFO / OST	OUV VOL.	CLOT	% VEIL	% AN	BPA
ISIN / DATE DÉTACH. COUPON / DIV	NB TITRES	+ HAUT + BAS	% MOIS % 52 S.	+ HAUT AN + BAS AN	PER RDT
ERAMET (ERA) ▲	A 29,3	29,92	+ 1,12	- 34,73	
	73009	30	+27,75	47,18	
FR0000121757	29/05/19 0,6 26.636.003	29,24	- 40,28	18,665	



GROUPE



L'ÉVÉNEMENT

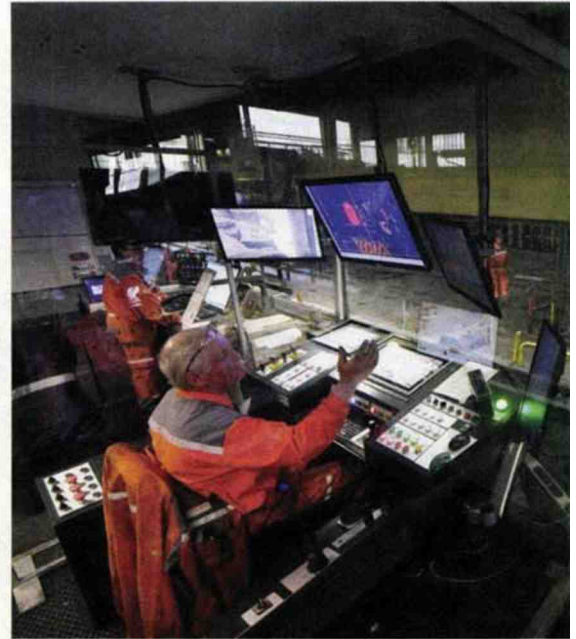
Stratégie industrielle

L'AÉRO VOLE AU SECOURS D'AUBERT & DUVAL

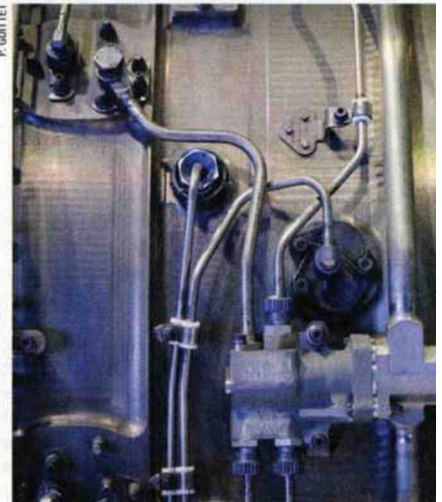
Voil en escadrille pour sauver le soldat Aubert & Duval. Safran, Airbus, mais aussi Dassault Aviation s'intéressent de très près au sort de cette filiale du groupe minier et métallurgique français **Eramet** et se concertent pour trouver une solution, selon nos informations. Si les deux avionneurs ne souhaitent pas faire de commentaires, le motoriste est sorti du bois. « Nous regardons avec beaucoup d'attention le futur d'Aubert & Duval et voyons bien qu'à court terme il semble un peu complexe », affirmait fin octobre Philippe Petitcolin, le directeur général de Safran. Effectivement, la filiale alliages et métaux de spécialité d'**Eramet** met toutes ses forces, depuis mars, dans la réduction de ses besoins de trésorerie. Une batterie d'actions allie une forte mobilisation des salariés (du renoncement à l'intéressement à un accord de performance collective) et l'activation de toutes les aides que propose l'État sur la période. Des dossiers ont notamment été présentés pour financer la transition digitale du groupe. Si aucun plan social n'est annoncé, des salariés sont formés pour remplacer les intérimaires sur les hausses de charge et des sites sont à l'arrêt. Fin octobre, les ventes d'Aubert & Duval étaient en baisse de 37 % sur deux ans.

SAUVETAGE À GRANDE ÉCHELLE

Aux coûteux retards de livraisons qui ont suivi la révélation, fin 2018, de défauts du contrôle qualité s'ajoute la crise brutale qui touche l'aéronautique. Or le secteur représente 70 % de son chiffre d'affaires, devant la défense et l'énergie. « Dans le cadre de sa revue stratégique, **Eramet** cherche les meilleures solutions pour l'activité d'Aubert & Duval, entreprise stratégique pour la filière. Toutes les options sont envisagées », admet le groupe minier. Comprendre : il est prêt à céder sa peu rentable division Alliages haute performance (18 % de son chiffre d'affaires au troisième trimestre), constituée d'Aubert & Duval et d'Eraseel. À ce stade, tout est encore ouvert, comme l'admet le patron de Safran. Un ou plusieurs grands de l'aéronautique pourraient entrer directement au capital d'Aubert & Duval. Bpifrance sera-t-il de la partie ? Autre option : l'implication d'ACE Management (Tikehau Capital) via son fonds ACE Aéro Partenaires, lancé fin juillet dans le cadre du plan de relance de la filière pour sauver les perles industrielles essentielles à la chaîne de valeur. Un fonds de 630 millions d'euros auquel les grands donneurs d'ordres ont contribué à hauteur de 200 millions d'euros.



P. GOUTTET



Aubert & Duval produit le N18, un superalliage entrant dans la fabrication du moteur M88 du Rafale.

Depuis la manifestation d'intérêt de Safran en septembre 2019, le changement d'échelle du sauvetage témoigne de la place qu'occupe Aubert & Duval dans la filière aéronautique. Moteur M88 du Rafale, trains d'atterrissage des avions commerciaux, fixations en tous genres, aérostructures, pièces critiques pour le spatial... Impossible pour la filière aéronautique de se passer de ce spécialiste des métaux haute performance

AUBERT & DUVAL, C'EST...

Un groupe fondé en 1907,

acquis par **Eramet** en 1999, qui produit et transforme (forgeage, matriçage, usinage, métallurgie des poudres) des aciers, des superalliages, de l'aluminium et du titane pour l'aéronautique, la défense, l'énergie, le spatial et le médical

Sept sites industriels en France

A & D Les Ancizes (Puy-de-Dôme), A & D Pamiers (Ariège), A & D Firminy (Loire), A & D Imphy (Nièvre) dans la métallurgie des poudres, A & D et Interforge à Issoire (Puy-de-Dôme) et A & D Heyrieux (Isère)

Deux sites de production en Espagne (A & D, à Irún) et en Inde (Squad, à Belgaum)

Quatre coentreprises

Mkad avec Mecachrome à Varilhes (Ariège), Ukad avec le kazakh UKTMP et EcoTitanium avec Ukad, l'Ademe et le Crédit agricole Centre France à Saint-Georges-de-Mons (Puy-de-Dôme)

5 130 salariés

dont environ 4 000 en France

847 millions d'euros

de chiffre d'affaires 2019 pour la division alliages d'**Eramet** (qui comprend aussi Erasteel), en baisse de 17 % par rapport à 2018



L'ÉVÉNEMENT

TROU D'AIR DANS LE TITANE



R. DUBINE/PHOTOPORT/LA MONTAGNE/MAKPPP

L'entreprise est fragilisée par la crise de l'aéronautique, qui représente 70 % de son chiffre d'affaires.



D.R.

Certaines pièces du train d'atterrissage de l'A380 sont fournies par le métallurgiste.

CE DEVAIT ÊTRE UN RELAIS DE CROISSANCE POUR AUBERT & DUVAL. Fin 2017, l'entreprise inaugurerait à Saint-Georges-de-Mons (Puy-de-Dôme) EcoTitanium, la première usine européenne capable de produire du titane recyclé de qualité aéronautique. Aujourd'hui, le site (44 salariés) est à l'arrêt, terrassé par la baisse de charge. Eramet entend bien le redémarrer après un retour à meilleure fortune, d'autant plus qu'il a récemment renouvelé un important contrat de fourniture de titane recyclé, signé avec un nouveau client, et qualifié son titane chez un donneur d'ordres où il ne l'était pas. Mais chez Aubert & Duval, c'est toute la filière titane qui souffre, et pas seulement du Covid-19. La situation est plus grave chez Mkad, la coentreprise d'Eramet et Mecachrome qui usine, à Varilhes (Ariège), des pièces

en titane de grandes dimensions pour l'aéronautique produites par Aubert & Duval à Pamiers (Ariège). Lors d'un comité social et économique extraordinaire, le 14 septembre, les salariés de Mkad se sont vu confirmer le projet de cessation des activités. Eramet cherche un repreneur. Mkad souffre certes de la crise liée au Covid-19, mais aussi d'un retournement de la demande. Ses principaux contrats s'arrêtent peu à peu. Créée en 2015, cette usine répondait à la forte demande de titane d'Airbus, notamment pour l'A350. Reste Ukad, l'usine d'Aubert & Duval et UKTMP à Saint-Georges-de-Mons. Avec le géant kazakh des éponges de titane, Aubert & Duval y forge des billettes, barres, fils et tôles, principalement pour l'aéronautique. Eramet défend le caractère stratégique d'EcoTitanium et d'Ukad, mais sa filière titane souffre, structurellement, de la substitution de ce coûteux métal par des matériaux composites. **■ M. D.**

(aciers, aluminium, titane, superalliages). Il n'est pas à exclure que d'autres industriels s'invitent à la table. Aubert & Duval compte aussi parmi ses clients Naval Group pour ses sous-marins nucléaires, Nexter pour ses véhicules blindés et le missile MBDA, notamment pour les enveloppes des ogives. « Il en va de l'indépendance de toute la filière aéronautique civile et militaire française et européenne », résume une source anonyme.

DOSSIER POLITIQUE ULTRASENSIBLE

La menace d'une acquisition d'Aubert & Duval par un groupe étranger, en particulier américain ou russe, inquiète au plus haut niveau, alors que l'État contrôle 26 % du capital d'Eramet via l'Agence des participations de l'État. Le métallurgiste est donc un dossier politique et industriel ultrasensible, plus encore que le fabricant de lasers Cilas et le spécialiste de la vision nocturne Photonis, également menacés de passer sous pavillon étranger, mais sur des segments plus étroits. Les trois entreprises sont officiellement

« Nous regardons avec beaucoup d'attention le futur d'Aubert & Duval. À court terme, il semble un peu complexe. »

PHILIPPE PETITCOLIN, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SAFRAN

sous haute surveillance de la Direction générale de l'armement. Le 30 octobre, les députés (LR) du Vaucluse Julien Aubert et de la Loire Dino Cinieri ont alerté le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, sur le risque d'une mainmise étrangère sur ce fleuron français, dans un courrier cosigné par 18 députés : « Les activités d'Aubert & Duval en font une entreprise hautement stratégique pour notre base industrielle et technologique de défense. »

Un risque qui inquiète également les salariés. « Le pire des scénarios serait d'être vendu à un groupe

étranger qui dilapiderait notre outil de production et nos secrets de fabrication, s'alarme Jean-François Courtadon, délégué syndical central Force ouvrière, syndicat majoritaire. Serons-nous repris ? À quelle échéance ? À quel prix ? La direction ne nous donne aucune visibilité. Une chose est sûre, Eramet ne veut plus de nous ! » Le scénario de repreneurs français laisse entrevoir un peu d'espoir. « Dans ce contexte d'incertitude profonde, une reprise par le groupe Safran serait un moindre mal », précise François Courtadon. Aubert & Duval n'échapperait pas pour autant à une restructuration. « L'entreprise a besoin d'investissements pour se mettre au niveau, en particulier au niveau des process qualité, mais elle doit également effectuer une profonde réorganisation industrielle pour gagner en efficacité », assure un bon connaisseur du dossier. L'entreprise plus que centenaire a besoin d'une mise à jour, initiée par Eramet dans le cadre de sa profonde transformation digitale, mais trop coûteuse pour le groupe. **■ OLIVIER JAMES, AVEC GENEVIÈVE COLONNA D'ISTRIA ET MYRTILLE DELAMARCHE**

www.usinenouvelle.com



ERIC BONGRAND / EBOG

Les débats ont montré que le Covid-19 était devenu le grand chef digital officer des industriels.

Assises de l'industrie 2020 SAUVER LA PLANÈTE ET TOUT CONNECTER

Ce 4 novembre, deux sujets ont dominé les débats des Assises de l'industrie 2020 organisées par «L'Usine Nouvelle»: l'engagement à construire une industrie pour un monde durable et l'opportunité d'activer la transformation numérique. «Dans cette période, la prise de conscience collective de la fragilité de la planète s'accélère. Le climat est le sujet qui domine», a déclaré Patrick Pouyanné, le patron de Total. «Mais aussi ceux de la raréfaction des ressources, de l'éthique et de la biodiversité » a renchéri Christel Bories, la patronne d'Eramet.

L'impact financier de la crise sanitaire handicape-t-il les transformations ? Pas chez Total. « Cette année, nous avons baissé nos investissements de 16-17 milliards d'euros à 13 milliards, mais la part consacrée aux énergies renouvelable a augmenté, passant à 2 milliards. » Le patron a confié que les 500 millions d'euros d'investissement sur les batteries étaient un pari industriel, « probablement l'une des décisions les plus difficiles que j'ai eu à prendre en tant que PDG de Total ». Christel Bories estime, elle, que la crise a obéré sa capacité à investir. Or « le développement des gisements dans le lithium et le nickel nécessitent énormément de ressources. »

Sur le numérique, les débats ont montré que le Covid-19 était devenu le grand chef digital officer des industriels. Loin de se cantonner au télétravail des cols blancs, il a provoqué une accélération de la digitalisation dans les process industriels, la supply chain, la vente. Des pratiques se sont instaurées. Des mondes se sont rencontrés. « Les PME se sont mises à connecter leur système pour assurer la maintenance à distance de leurs équipements. Un cap a été franchi aussi sur la vente en ligne. Certaines entreprises ont vendu de gros équipements à l'export en téléconférence », a déclaré, le président de l'Alliance pour l'industrie du futur, Bruno Grandjean.

La relocalisation est entrevue comme une perspective, sous conditions. Des critères de localisation dans les appels d'offres des médicaments pour Éric Ducourneau, le directeur général des Laboratoires Pierre Fabre, l'avènement d'un buy european act pour Christel Bories, une réglementation allégée en France pour Emmanuel Vassseneix, le dirigeant de la Laiterie de Saint-Denis-de-l'Hôtel. Au final, la relance reposera sur les hommes et les femmes de l'industrie. « Mon rôle en tant que chef entreprise, c'est de donner un avenir à nos collaborateurs. Mon devoir, c'est d'y croire », résume Laure Catoire-Boissé, la présidente de la PME d'outillage Catoire Semi qui vient de déposer un dossier de 2,5 millions d'euros dans le cadre du plan de relance. **ANNE-SOPHIE BELLAICHE**

www.usinenouvelle.com



LES METIERS DU GROUPE

L'ESSENTIEL
ENTREPRISES**Bonne nouvelle**
L'USINE DE NICKEL
VALE NC CÉDÉE
À TRAFIGURA

Le groupe minier brésilien **Vale** a annoncé, le 4 novembre, l'ouverture pour trente jours de négociations exclusives entre sa filiale **Vale** Canada et un consortium mené par le groupe de négoce suisse **Trafigura**, pour la cession de l'usine de nickel et de cobalt de Goro, au sud de la Nouvelle-Calédonie. Ce consortium associant **Trafigura** (25 %), des représentants des provinces calédoniennes (20 %), des salariés actionnaires (23 %), la société civile calédonienne (7 %) et la compagnie financière de **Prony** (25 %) a réuni un financement de 1,2 milliard d'euros, a précisé le président de **Vale** NC Antonin Beurrier. « Nous tenons une solution pour assurer la pérennité du site et c'est une bonne nouvelle », a-t-il commenté le 5 novembre. **Vale** avait alerté, faute de repreneur, sur une possible mise sous cocon de l'usine, qui emploie près de 1 300 salariés directs et jusqu'à 1 600 sous-traitants. Malgré la présence

D.R.



En Nouvelle-Calédonie, le ciel s'éclaircit pour l'usine du Sud qui cherchait un repreneur.

potentielle de 50 % de Calédoniens au capital de la nouvelle entité baptisée **Prony Resources**, cette offre ne fait pas l'unanimité sur le « Caillou ». Les indépendantistes et coutumiers lui préféraient l'offre de la compagnie minière du nord de l'île **Sofinor** associée à **Korea Zinc**. Une offre rapidement rejetée par **Vale** et sévèrement jugée par **Bercy** dans une note interne qui décrit une « structure de gouvernance confuse », un « projet économique » réduit à « quelques lignes » et des « modalités de financement imprécises ». La cession pourrait être finalisée en janvier 2021. **M. D.**

Calédonie-nickel: l'usine de Vale cible de blocages et de dégradations

Nouméa, 13 nov. 2020 (AFP) -

Le groupe Vale a été la cible de blocages et de dégradations vendredi en Nouvelle-Calédonie, perpétrés par un collectif opposé au projet de vente de l'usine de nickel du géant brésilien à un consortium où figure le négociant suisse, Trafigura, a constaté l'AFP.

"Nous ne voulons pas de Trafigura ici. On ne cédera pas et notre mobilisation va monter en puissance au cours des prochaines semaines", a déclaré à la presse Raphaël Mapou, porte-parole du collectif "Usine du sud: usine pays".

Vendredi, des membres de ce collectif ont bloqué les accès à la mine de nickel, à l'usine et à la base-vie du site industriel de Vale dans le sud de l'archipel, tandis que le départ du ferry transportant les salariés depuis Nouméa a été perturbé après des dégradations.

"Une passerelle a été déboulonnée et jetée à l'eau, les aussières ont été coupées et des annexes du bateau ont été détruites", a indiqué à l'AFP la directrice de la communication de Vale-NC, précisant qu'une soixantaine de gendarmes et policiers avaient finalement permis l'embarquement.

Le port de Nouméa est également bloqué, suscitant des condamnations du patronat compte tenu du contexte économique "déjà critique".

Dans un communiqué aux salariés, Mark Travers, directeur des Métaux de Base de Vale a assuré que le groupe ne "se laisserait pas dicter sa conduite par ceux qui utilisent l'intimidation et la violence". La province Sud a également dénoncé ces dégradations et a "remercié l'Etat pour son action proportionnée et adaptée".

Le collectif "usine du sud: usine pays", soutenu par les indépendantistes du FLNKS, les chefferies kanak et plusieurs syndicats et associations, s'oppose à la vente par Vale de son usine à un consortium calédonien et international, dans lequel Trafigura, géant du négoce de matières premières détient 25%.

Les deux parties sont en négociations exclusives jusqu'au 4 décembre et ont reçu le soutien de l'Etat, impliqué par d'importants soutiens financiers.

Adossé au richissime gisement de Goro, le site, qui emploie directement 1.300 personnes, produit du nickel, destiné au marché des batteries des véhicules électriques.

Le collectif défend une offre concurrente, écartée par Vale, associant Korea Zinc et la Sofinor, société financière de la province nord de Nouvelle-Calédonie. "La ressource doit rester la propriété du pays", affirment ses partisans. Ils veulent aussi "une expertise environnementale indépendante", émettant des inquiétudes sur "la stabilité" d'un barrage, retenant "plus de 45 millions de tonnes de résidus de métaux lourds".

Une poursuite des actions de terrain avec blocage du port, des ronds points du Grand Nouméa et de sa banlieue et de l'usine a été annoncée pour la semaine prochaine avec "une journée morte le 20 novembre".

Le collectif demande "une table ronde pilotée par l'Etat" tandis que le PDG de Vale-NC a proposé une initiative similaire pour le 16 novembre.

cw/shu

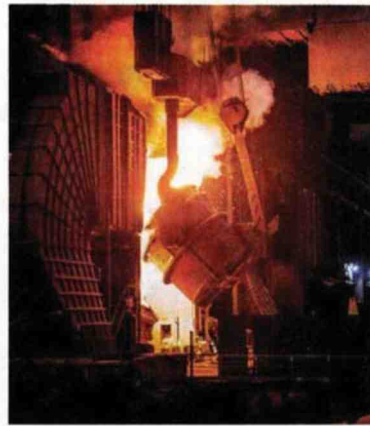
VALE

Afp le 13 nov. 20 à 08 33.

Métaux

CARBHFLEX, DE L'ACIER VERT À FOS-SUR-MER

ArcelorMittal Méditerranée a dévoilé, le 3 novembre, son dernier projet pour décarboner la production d'acier sur son site de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône). Baptisé CarbHFlex, ce projet de capture et valorisation du carbone de process est dérivé du pilote Carbalyst, qui doit démarrer en 2022 à Gand (Belgique). Là, l'éthanol tiré du carbone deviendrait du carburant aérien, tandis que celui de Fos-sur-Mer serait transformé également en IPA (alcool isopropylique) et acétone (un précurseur du plexiglas). Ces solvants seraient utilisés dans la production de plastiques sur le site, en partenariat avec Lanzatech. À la différence de l'unité Steelanol 1.0 de Gand, CarbHFlex repose sur un bio-catalyseur où fermenteraient des bactéries de crottes de lapin, puis un bioréacteur. Il serait alimenté en hydrogène tiré du gaz de coke, en attendant l'hydrogène vert. Ce projet, qui permettrait de recycler 20% du carbone d'un haut-fourneau, vient d'être présenté



V. NEGRENE/ARCELORMITTAL

aux organismes européens de financement. Le groupe espère une décision fin 2021. En parallèle, le site de Fos-sur-Mer vise de multiplier par dix sa production d'acier recyclé (à base de ferrailles). Il a produit l'an passé 3,667 millions de tonnes d'acier, dont 88% sont exportées, et emploie 2 500 salariés et 1 500 sous-traitants. § MYRTILLE DELAMARCHE

www.usinenouvelle.com



LES MARCHES DU GROUPE

L'ANALYSE

AUTOMOBILE: LES USINES VONT-ELLES VRAIMENT FERMER ?

NABIL BOURASSI



La filière automobile met le gouvernement sous pression et menace de fermer des usines si les concessions ne sont pas rouvertes dès la deuxième quinzaine de novembre. Ils agitent le chiffon rouge du printemps quand toutes les usines d'Europe ont dû fermer du fait des confinements. Sauf que le contexte n'est plus du tout le même...

Cela ressemble à un ultimatum... «*S'il n'y a pas de reprise sur la deuxième quinzaine de novembre, on va assister à des fermetures d'usines*», a averti Luc Chatel, l'un des représentants de la filière automobile en France, inquiet des conséquences du confinement. Le reconfinement a effectivement conduit les concessions automobiles à baisser leur rideau. Considérés, tout comme les libraires, comme des commerces non-essentiels, ils n'ont le droit de garder ouvert que les ateliers de maintenance. Seule différence avec le premier confinement, le gouvernement a accepté que les concessionnaires procèdent au "click&collect" qui permet de remettre des voitures à des clients, sur rendez-vous.

DES MARCHÉS À L'EXPORT



En réalité, ce processus convient surtout à des livraisons de voitures déjà commandées. Pour les constructeurs, le vrai sujet est surtout la prise de commande. Une source d'un constructeur nous indique sur les premières semaines de novembre, la baisse du marché français gravite dans une fourchette de 50 à 70%. Cela rappelle évidemment le désastre de ce printemps, lorsque le confinement avait fait chuter le marché de 80% au plus fort de la crise, mais à l'époque, la chute s'évaluait à l'échelle européenne. Cette fois, la moitié du Vieux Continent n'est pas concernée par le confinement, seuls quelques pays ont mis en place des mesures de restrictions sanitaire de type couvre-feu. Pour les constructeurs automobiles français, il ne serait pas judicieux de fermer des usines alors même que celles-ci exportent. Les Français doivent ainsi être en capacité de livrer en Espagne, un important marché pour eux, mais également en Allemagne où Opel est très puissant et dont le GrandLand X est produit à Sochaux.

En outre, les groupes automobiles français disposent d'importants carnets de commandes qu'ils doivent livrer, notamment à travers ce fameux "click&collect". Leur carnet de commandes est d'autant plus épais qu'ils ont lancé des modèles majeurs avec les 208 et 2008 pour Peugeot, et les Captur et Clio pour Renault. Certes, la Clio est produite en Turquie et la 208 en Slovaquie, tandis que les Captur et 2008 sont produits en Espagne (respectivement Valladolid et Vigo). Il n'empêche qu'il faut des moteurs, et des pièces partagées avec d'autres modèles auprès de fournisseurs. Par exemple, PSA produit ses moteurs à Tremery près de Metz.

EVITER LES FERMETURES INTEMPESTIVES

Et les constructeurs automobiles veulent absolument éviter des "Stop&Go" de leurs usines qui sont extrêmement coûteux d'un point de vue logistique. Enfin, un porte-parole de PSA confirme que si le marché des particuliers est partiellement grippé du fait du confinement, celui des sociétés fonctionne toujours.

Ainsi, la fermeture d'usine pourrait bien être une menace sans conséquence immédiate, toutes choses égales par ailleurs. Si l'Europe devait se reconfiner dans la même échelle qu'au printemps, ce scénario pourrait alors redevenir pertinent.

Pour l'heure, les constructeurs se contentent donc de gérer la production en utilisant des variables d'ajustement interne. Ainsi, les intérimaires sont les principales victimes du confinement. Ainsi, chez PSA on a supprimé les heures supplémentaires dans les usines de Sochaux et Mulhouse, et supprimé l'équipe de nuit à Rennes. Le groupe a également sursoit à son projet de quatrième équipe à Sochaux. Les usines lissent leur carnet de commandes dans le temps pour éviter d'avoir à fermer, quitte à allonger les délais de livraison. *«Pas question de cumuler des stocks, c'est aussi ce qui avait provoqué la chute de PSA au début des années 2010»*, rappelle-t-on chez le constructeur automobile français qui avait frôlé la faillite en 2013.

LES CONCESSIONNAIRES PARTICULIÈREMENT ACTIFS

«Les vérités sont successives surtout dans ce contexte de crise sanitaire», fait valoir un porte-parole du groupe PSA qui confirme que le groupe pilote sa politique industrielle au jour le jour des annonces gouvernementales, mais qu'aucune fermeture n'est programmée pour le moment.



► 12 novembre 2020

Mais il reste un autre corps de métier qui souffre directement du confinement, celui des distributeurs qui peut difficilement lisser dans le temps les ventes. Le CNPA, le syndicat qui les représente, est particulièrement actif pour pousser le gouvernement à autoriser la réouverture des concessionnaires. Beaucoup plus que les constructeurs automobiles...



le **PLUS** du
FIGARO ÉCO

VOITURE
ÉLECTRIQUE

Les géants de l'énergie
s'allient aux
constructeurs

PAGE 26



ENTREPRISES

Les énergéticiens ferrailent pour la voiture électrique

Engie s'allie à Fiat Chrysler et Total a remporté le marché parisien des bornes de recharge.

GUILLAUME GUICHARD

[@guillaume_gui](https://twitter.com/guillaume_gui)

ÉNERGIE Les géants de l'énergie accélèrent dans les réseaux et solutions de recharge des voitures électriques et les annonces se télescopent. Jeudi, la mairie de Paris a dévoilé que Total avait remporté l'appel d'offres pour la gestion des bornes de recharge de la capitale. Le même jour, Engie EPS (la branche technologique de l'énergéticien) a signé un protocole d'accord avec le constructeur Fiat Chrysler pour investir le marché de la recharge. Tandis qu'EVBox, constructeur de bornes et filiale d'Engie, a dévoilé un contrat de quatre ans avec le constructeur de camions Scania pour développer un réseau européen de recharge pour ses véhicules de livraison du dernier kilomètre.

Le marché de la recharge électrique est un des nouveaux terrains d'affrontement entre les grands énergéticiens français Engie, Total et EDF. Pour Total, il s'agit d'assurer un débouché pour sa production grandissante d'électricité verte et d'anticiper la marginalisation des stations-service dans la recharge des véhicules électriques. À l'avenir, le pétrolier estime que 40 % des recharges auront lieu à domicile, 40 % également sur le parking du travail, 15 % dans des parkings publics et 5 % seulement dans les stations-service. Afin de rester un acteur de la mobilité de premier plan, le géant du pétrole doit donc diversifier son offre pour être présent là où les automobilistes rechargeront leurs véhicules.

Un combat coûteux

Les appels d'offres de concession

de réseaux de recharge des métropoles européennes sont en ce moment extrêmement convoités. Après Amsterdam et Londres, Total a donc marqué un grand coup en remportant le marché parisien au nez et à la barbe de gros concurrents comme Izivia (EDF), Engie, Bouygues ou Shell. La mairie de Paris suggère que Total, en plus de la qualité de son offre, a consenti à sortir son chéquier pour l'emporter. Il a accepté de verser une redevance minimale garantie annuelle de 2,9 millions d'euros, « un montant très élevé », a salué la municipalité dans son projet de délibéré, qui devrait être entériné par le Conseil de Paris la semaine prochaine. EDF a pour sa part remporté récemment la métropole de Lyon. Quant à Engie, il a arraché Strasbourg en mai dernier et opère déjà depuis plusieurs années des villes néerlandaises comme Utrecht. « Tous les acteurs se battent pour récupérer les zones les plus prometteuses en termes d'usage, comme les grandes villes, où les véhicules électriques sont très présents », décrypte Simon Issard, senior manager chez Columbus Consulting. Il s'agit pour eux de prendre des parts de marché avant d'aller investir ensuite des zones à développer. »

Autre stratégie des énergéticiens pour conquérir les usagers de plus en plus nombreux des voitures électriques : signer des partenariats avec les constructeurs. Grâce à l'accord présenté jeudi avec Scania, Engie met un pied dans la recharge des camionnettes et camions du dernier kilomètre, appelés à se développer très fortement avec l'essor du commerce en

ligne. « En tant qu'énergéticien et acteur de services, nous fournissons dans le cadre d'une offre intégrée les infrastructures de recharge, mais aussi tous les services d'installation, de maintenance et de supervision, ainsi que les services digitaux pour piloter la charge des véhicules », détaille Ovarith Troeung, directeur mobilité verte chez Engie. C'est ce que fournira aussi Engie EPS aux clients de Fiat Chrysler, qui pourront souscrire « des packages d'énergie verte » pour recharger leur véhicule à domicile « ou dans n'importe quelle borne publique dans toute l'Europe, avec un simple abonnement à tarif mensuel ». La concession automobile, explique Simon Issard, « est un nouveau canal de vente stratégique pour les énergéticiens : l'achat d'une voiture électrique s'accompagnera de plus en plus souvent d'une offre de carte de recharge ou de fourniture d'électricité à domicile, qui correspondra au réseau qu'opérera l'un d'entre eux ». ■



Tous
les acteurs
se battent
pour
récupérer
les zones
les plus
prometteuses
en termes
d'usage,
comme les
grandes villes,
où les
véhicules
électriques
sont très
présents

IMON ISSARD,
SENIOR MANAGER
CHEZ COLOMBUS
CONSULTING



BUSINESS STORY

LE FRANÇAIS QUI VEUT RENDRE LES BATTERIES ÉCOCOMPATIBLES

Titulaire de la chaire Chimie du solide et de l'énergie au Collège de France, Jean-Marie Tarascon, grand admirateur d'Elon Musk, nous livre ses prévisions sur un marché où l'Europe a encore une chance de refaire son retard.

Par Pierre de Gasquet - Photographie: Emilian Urbano

À 66 ans, il n'aime rien plus que de débattre avec ses doctorants au milieu des paillasses du laboratoire du Collège de France. Le « gourou des batteries » a gardé intact son accent rocailleux du sud-ouest, à la Castex. Il se passionne pour la bataille mondiale de l'électrique, qui selon lui ne fait que commencer. Parmi les forces en présence, il ne cache pas son admiration pour le patron de Tesla, Elon Musk, qui met les bouchées doubles pour achever la construction, près de Berlin, de sa « gigafactory » à 4,4 milliards de dollars. Mais pour Jean-Marie Tarascon – dont l'expertise sera couronnée le 19 novembre à Rome lorsqu'il recevra le prestigieux prix de la Fondation italo-suisse Balzan pour l'ensemble de ses recherches –, l'Europe a une revanche à prendre dans le développement des batteries lithium-ion, dans un contexte de pénurie potentielle de nickel et de cobalt qui pourrait menacer la transition énergétique. Le scientifique reconnaît que l'Union a perdu la première manche face aux Asiatiques et à Tesla, mais croit qu'elle peut se reprendre grâce aux batteries intelligentes « écocompatibles ».

« Malgré tout le battage actuel sur ce sujet, les batteries sèches [à électrolyte solide, NDLR] n'arriveront pas avant 2030. L'Asie va de nouveau confirmer sa domination dans ce domaine. Mais l'Europe a encore une carte à jouer dans le recyclage des batteries et les services associés aux véhicules connectés de demain », assure Jean-Marie Tarascon. L'homme, qui a déposé plus de 80 brevets dans le domaine depuis ses débuts dans les années 1980, dans les fameux laboratoires Bells, aux États-Unis, croit dur comme fer à l'avenir de la batterie lithium-ion. Cette technologie, qui équipe aujourd'hui les voitures électriques, nos smartphones et nos ordinateurs portables, a valu, en 2019, le prix Nobel de chimie à ses trois inventeurs, John Goodenough, Stanley Whittingham et Akira Yoshino. « La loi de Moore [selon laquelle la puissance d'une puce double tous les deux ans à prix constant, NDLR] ne s'applique pas dans le domaine des batteries. Depuis

LE PRIX, FACTEUR-CLÉ POUR TESLA

Le coût des batteries lithium-ion a déjà chuté de 87% en dix ans et l'introduction du silicium pourrait encore le faire baisser. Selon les projections du cabinet Alix Partners, les prix devraient se situer autour de 100 dollars le kWh en 2023 (contre 140 aujourd'hui). Là encore, Tesla devrait jouer un rôle moteur. « Elon Musk propose d'avoir des batteries intégrées dans le châssis de la voiture. Le test majeur sera de savoir s'il peut faire le pari du grand public », explique Jean-Marie Tarascon. Lors de son dernier Battery Day, Elon Musk a promis un nouveau modèle de Tesla, « totalement autonome », à 25 000 dollars, pour 2023. Énième effet d'annonce ? Jean-Marie Tarascon reste prudent.

l'invention de la première pile électrique par Alessandro Volta, en 1800, la densité énergétique des batteries a été multipliée par deux ou trois en l'espace de deux siècles. Ces vingt dernières années, avec la technologie lithium-ion, elle a été multipliée par un facteur 3 ou 4. Du coup, la technologie lithium-ion, apparue en 1990, s'est imposée comme la révolution du xx^e siècle, rappelle le chimiste. Elle est désormais imbattable en termes de coûts et de performances. » Pour lui, les améliorations qui restent sont « incrémentales » et sont autant liées à la chimie qu'à la créativité des ingénieurs.

L'AIRBUS DES BATTERIES

« J'ai une grande admiration pour Elon Musk, qui s'est entouré des meilleurs scientifiques du secteur comme Jeff Dahn, le pionnier de la batterie lithium-ion. Pour moi, c'est un visionnaire. C'est lui qui a donné un coup de pied dans la fourmilière », confie Jean-Marie Tarascon. Lors de son dernier Battery Day, le 22 septembre dernier, le patron de Tesla a annoncé un prix en dessous de 80 dollars le kilowattheure stocké. Même si elles ont un peu déçu le marché, ses annonces ont le mérite d'« être honnêtes sur la réduction du recours au cobalt, minéral dont l'extraction pose des problèmes éthiques au Congo [du fait du travail des enfants, NDLR] ». Et Elon Musk a le mérite de stimuler le marché. Certes, Toyota avait bien promis des batteries solides plus performantes que celles à lithium-ion de Tesla pour 2022, mais personne n'est capable d'y arriver et l'objectif est reporté à 2030, « au mieux », estime Jean-Marie Tarascon. En 2010, Toyota promettait également des batteries lithium-air révolutionnaires. Nul n'en entend plus parler. Quid de l'« Airbus des batteries », lancé en janvier dernier par Emmanuel Macron avec Saft et PSA, en vue de développer la filière en France et en Allemagne ? « Un bel effort, mais sera-t-il suffisant ? », répond diplomatiquement le scientifique. Pour lui, même s'il est logique que l'Europe adopte une attitude défensive, il fait peu de doute que l'Asie (Chine, Japon et Corée du Sud), qui représente aujourd'hui 85% à 90%



Jean-Marie Tarascon, photographié au Collège de France, le 3 novembre.

du marché des batteries, gardera sa suprématie. « Si toutes les "gigafactories" sont effectivement réalisées, l'Europe passerait de 1% à 17% du marché en 2030. La domination asiatique est là pour durer. Certaines des découvertes ont été faites en Europe, mais tout a été commercialisé en Asie. Notre industrie n'est pas assez intégrée. Car à la différence des Asiatiques, on n'a pas de chaîne industrielle. N'oublions pas que Sony a été le premier à produire des batteries lithium-ion. Et Toyota a fait la même chose avec le véhicule hybride. »

LE SODIUM COMME ALTERNATIVE AU LITHIUM

En revanche, Jean-Marie Tarascon estime que l'Europe a une carte majeure à jouer dans le recyclage des batteries. « Ne revivons pas la crise du plastique, matériau qui, au début du siècle dernier, a fasciné nos sociétés et qui est devenu aujourd'hui un cauchemar en termes de pollution en raison d'un recyclage complexe », lance-t-il dans son labo. Pour lui, les Européens doivent donc anticiper, dès aujourd'hui, la manière dont ils vont recycler ces batteries de façon efficace en favorisant des procédés et des circuits courts. « Il est même possible de repenser en amont pour aboutir à une configuration de type Lego, où chaque partie peut être retirée et remplacée directement. » Face au risque de pénurie de certains minerais (nickel ou lithium), Jean-Marie Tarascon estime que le lithium pourrait être largement recyclé « si des normes européennes plus sévères sont mises en place ». Il n'exclut pas non plus le développement de technologies alternatives telles que la technologie sodium-ion, sur laquelle la France détient une longueur d'avance avec la start-up Tiamat.

Reste le défi de la vitesse de charge des batteries. « Cela reste un frein important pour l'essor du véhicule électrique. Comment réduire la vitesse de charge à dix minutes, c'est le défi majeur pour la recherche », soupire le spécialiste du monde connecté. L'Europe aurait tort d'attendre.

Plus d'infos sur [lesechos.fr/weekend](https://www.lesechos.fr/weekend)



DEVELOPPEMENT DURABLE



FRANCE

Matignon temporise sur les mesures de la Convention pour le climat

ENVIRONNEMENT

Le gouvernement laisse entendre que la présentation en Conseil des ministres du projet de loi issu de la Convention citoyenne pour le climat, qui était annoncée pour la mi-décembre, risque de glisser en janvier.

Muryel Jacque
@MuryelJacque

La perspective d'un projet de loi Convention citoyenne pour le climat rendu public cette année s'éloigne. La présentation du texte en Conseil des ministres mi-décembre, comme l'a souhaité la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, semble de plus en plus compromise. A Matignon, on explique que la date du Conseil n'est pas calée et qu'« il est possible que cela glisse en janvier ».

Le texte, dont la rédaction est en cours, sera prêt. Mais l'histoire est avant tout de choisir le meilleur moment pour le sortir, « en fonction de l'actualité ». Les Français ne comprendraient pas forcé-

ment que ce soit la première préoccupation du gouvernement le mois prochain, reconnaît le cabinet du Premier ministre, alors que l'exécutif se voit, pour l'heure, contraint de maintenir la pression sur les efforts demandés pour tenter d'enrayer la crise sanitaire.

Des ajustements

Matignon assure qu'il n'y a pas de retard « structurel ». Le calendrier parlementaire n'a pas bougé : le projet de loi doit toujours être transmis aux députés en janvier pour être discuté. Reste que le reconfinement a chamboulé les réunions prévues entre les parlementaires et les citoyens de la Convention, qui ont pris « quelques jours de retard ».

« L'objectif est de faire en sorte que le texte soit débattu au printemps 2021 et qu'il y ait une adoption avant la fin de la session parlementaire estivale », a répété le ministre chargé des Relations avec le Parlement, Marc Fesneau, mercredi sur Franceinfo. Pour autant, il a souligné que « des contingences budgétaires ou d'autres contingences [peuvent survenir], qui font qu'on bouscule le calendrier ».

Chez beaucoup de citoyens de la Convention, depuis des

semaines, on oscille entre inquiétude et agacement, alors que certaines de leurs propositions ont été nettement édulcorées. A l'instar du malus automobile au poids, une mesure introduite dans le projet de loi de finances pour 2021 via un amendement qui devrait être discuté jeudi. Il faut les regarder « dans le contexte économique et social que nous vivons, voir comment les choses peuvent se mettre en œuvre », a concédé Marc Fesneau.

Histoire, donc, de préparer les esprits à d'autres ajustements pour les propositions que les membres de la Convention ont remises en juin à Emmanuel Macron, dont un gros tiers doit se retrouver dans le projet de loi. Le mois dernier, le chef de l'Etat a d'ailleurs évoqué à deux reprises des reports dans l'adoption de certaines mesures.

Le texte attendu n'en sera pas moins énorme, très probablement le plus imposant dédié à l'écologie du quinquennat. Face aux doutes exprimés par nombre de citoyens et d'écologistes,

Matignon assure que « le thème principal de la loi » sera la baisse de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, qui correspond au

mandat donné à la Convention pour le climat. ■

Le reconfinement a chamboulé les réunions prévues entre les parlementaires et les citoyens de la Convention.



ENJEUX Séduisant les investisseurs, institutions financières ou particuliers, comme les émetteurs, les financements verts, sociaux ou « à impact » prennent des formes multiples et voient leurs volumes croître. Au point que les acteurs économiques qui ne jouent pas le jeu pourraient avoir du mal à se financer d'ici quelques années.

L'inexorable virage des entreprises vers l'investissement durable

Cécile Desjardins

Un coronavirus plus tard, le doute n'est plus possible : la finance « d'après » sera durable. La tendance en filigrane est désormais gravée en dur, à la faveur d'une crise que beaucoup lient à l'environnement et d'une relance qui veut s'appuyer sur la transition écologique. Bientôt, banques et investisseurs ne prêteront qu'à ceux qui peuvent démontrer qu'en plus d'être rentables, ils sont vertueux en matière d'environnement, de social et de gouvernance.

De fait, depuis l'apparition, il y a une bonne dizaine d'années, des premiers « green bonds », ou « obligations vertes », finançant des projets respectueux de l'environnement, les outils « durables » se sont multipliés. Il y a les « verts », mais aussi les « sociaux » ou plus largement les financements « à impact », par lesquels les investisseurs fixent une obligation de résultat et non de moyens.

« Il s'agit non pas de financer des projets mais d'accompagner les entreprises qui se donnent des caps en matière de RSE (responsabilité sociale, sociétale et environnementale). Ces financements sont accessibles à un nombre beaucoup plus large d'émetteurs, avec un impact mesurable pour la planète », détaille un professionnel.

L'envol des émissions d'obligations « sociales »

Tous les modes de financement sont désormais concernés : le tampon « durable » peut se voir apposé

tant sur des obligations convertibles (Océanes), que des TSSDI, des placements privés (Euro PP comme Schuldschein) et, bien sûr, sur des prêts bancaires...

En termes de volumes, on est désormais loin de l'anecdotique. Le seul marché des obligations vertes devrait atteindre 350 milliards de dollars en 2020, contre 258 l'année dernière – le seul mois de septembre a vu 36 milliards d'émissions. En pleine crise du Covid-19, l'année 2020 aura aussi été marquée par l'envol des émissions d'obligations « sociales », notamment grâce à la Commission européenne.

De leur côté, les prêts bancaires à « impact positif » (« sustainability-linked loan », dont le taux de financement est indexé à la performance durable de l'entreprise), avaient déjà atteint 122 milliards de dollars en 2019. On peut s'attendre à beaucoup plus cette année, à la valeur des nombreux prêts tirés ou revolving signés par des entreprises voulant garantir leurs liquidités face à la crise.

On assiste très clairement à la rencontre des intérêts. D'un côté, les investisseurs, qui sont de plus en plus nombreux à afficher leur engagement ESG (environnemental social et de gouvernance). Institutions financières, fonds d'investissement, sociétés de capital-investissement, mais aussi, plus récemment les particuliers, souhaitent donner un sens à leurs placements ou, plus prosaïquement, évi-

ter de prendre des risques en finançant des métiers qui pourraient être à terme condamnés par la réglementation ou l'épuisement des ressources...

En face, les émetteurs s'intéressent de plus en plus aux outils qui permettent d'aligner stratégie financière et stratégie RSE. Et donc de donner plus de poids à cette dernière. L'objectif est de « concilier performance financière et mobilisation RSE autour d'un objectif commun : le développement responsable de l'entreprise », explique une responsable financière.

L'exclusion des cancre

En outre, les émissions durables permettent d'élargir sa base d'investisseurs, un point majeur au moment où beaucoup redoutent l'apparition de tensions sur les liquidités. Enfin, le marché donne aujourd'hui un avantage financier aux financements durables : les taux proposés aux émissions durables sont bonifiés par rapport à une émission classique, avec une prime d'environ 15 points de base...

Ceux qui ne jouent pas le jeu ? Ils risquent de s'en mordre bientôt les doigts : si le marché accorde aujourd'hui une prime à la durabilité, il pourrait demain donner un handicap à ceux qui ne s'en soucient pas. Quelques activités (sables bitumineux, certains types de forages, etc.) ont déjà commencé à souffrir d'exclusions. A moyen

terme, les secteurs et les entreprises concernés risquent bien d'être de plus en plus nombreux. ■

TROIS SOLUTIONS EMBLÉMATIQUES DE LA FINANCE RESPONSABLE

OCEA ÉMET LE PREMIER TSSDI « À IMPACT »

Le chantier naval Ocea, fondé en 1987, a lancé en septembre le premier « sustainability-linked bond subordonné à durée indéterminée » : une émission de 20 millions d'euros de TSSDI (titres supra-subordonnés à durée indéterminée). Assimilés à des fonds propres selon les règles comptables internationales dites IFRS, ces titres cotés sur Euronext Access vont renforcer la structure de bilan de la société, qui vise un chiffre d'affaires de 150 millions d'euros à la fin de 2020. Mais ils sont aussi conditionnés par les performances RSE de l'entreprise. En effet, les cinq premières années, à un coupon annuel à taux fixe de 7 %, pourront varier selon le niveau de certains indicateurs clés de performance ESG de la société, sous le contrôle annuel d'EthiFinance. « *Les titres pourront être remboursés au pair à compter du 6 août 2025* », note Carax, intervenu en tant qu'arrangeur et conseil de l'opération.



EDF : 2,4 MILLIARDS D'EUROS D'OCEANES

Avec l'émission de 2,4 milliards d'euros d'OCEANES (obligations vertes à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles et/ou existantes) « vertes », EDF aligne les records. Il s'agit en effet de la plus grande émission d'obligations convertibles jamais réalisée en Europe et de la plus grande émission de « green bonds » convertibles au monde. Elle démontre « *notre engagement en faveur de la décarbonation totale de notre production d'énergie* » et permet au groupe de « *se placer à l'avant-garde de la transition énergétique* », a indiqué Jean-Bernard Lévy, le PDG du groupe électrique. Les fonds levés seront affectés au financement ou refinancement de projets tels que définis dans le « green bond framework » d'EDF : nouveaux projets dans les énergies renouvelables, modernisation dans l'hydraulique, efficacité énergétique et préservation de la biodiversité.



ICADE : 150 MILLIONS D'EUROS DE LIGNE DE CRÉDIT « SOLIDAIRE »

Le groupe immobilier Icade a annoncé en juin la signature d'une ligne « solidaire » de 150 millions d'euros. A cinq ans, cette ligne comporte un mécanisme de renoncement d'une partie de la rémunération par deux banques signataires et un abondement de même montant par Icade, au profit de la recherche sur les vaccins contre le Covid-19 réalisée par l'institut Pasteur. « *Sur la durée de la ligne de crédit, jusqu'à 300.000 euros seront ainsi versés à l'institut Pasteur* », a annoncé le groupe, qui précise que la destination des fonds pourra « *être réévaluée en fonction des priorités de la recherche médicale, en concertation entre Icade et l'institut Pasteur* ».



Ocea, iStock



Aujourd'hui, le marché donne un avantage financier aux financements durables : les taux proposés sont bonifiés par rapport à une émission classique, avec une prime d'environ 15 points de base. *iStock*