

autoactu.com

Constructeurs - 22/12/2022 - #Dacia , #Stellantis

Carlos Tavares vante les atouts de la "frugalité ingénieuse"

Par Xavier Champagne Chef de rubrique

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Lundi, Carlos Tavares s'est félicité de la "frugalité ingénieuse" de sa nouvelle ligne de fabrication de moteurs électriques à Trémery et a évoqué en aparté la nouvelle C3 électrique qui sera fabriquée en Inde en 2023 pour le marché local, et commercialisée en Europe si la concurrence l'y oblige...

A l'occasion de l'inauguration de la première ligne de production de moteurs électriques de l'usine de Trémery, le 19 décembre dernier, Carlos Tavares, le directeur général de Stellantis, s'est félicité de la "frugalité ingénieuse" adoptée par Emotors, la coentreprise de Stellantis et Nidec Leroy-Somer, en charge de cette activité ([lire article dédié](#)). "Certains annoncent des milliards d'investissement, alors que nous préférons la frugalité ingénieuse, avec 100 millions d'euros pour cette première ligne, y compris une participation de la région", a-t-il dit.

Cette première ligne flexible sera capable de produire plusieurs types de moteurs électriques pour des modèles des segments B et C. Elle est extrêmement automatisée et arrivera à saturation à 200.000 unités produites par an. Deux autres lignes identiques seront créées sur le site, ainsi que deux lignes produisant de plus petits moteurs électriques destinées à fonctionner sur des modèles mild hybrides et PHEV, pour une capacité totale d'un million de moteurs qui devrait être absorbée par Stellantis mais qui pourra aussi être destinée à d'autres constructeurs.

"Avec cette approche flexible, nous pouvons adapter notre production et nos moyens humains en fonction de l'évolution de la demande", a expliqué le dirigeant. L'essentiel des 180 salariés d'Emotors viennent du vivier de l'usine de moteurs de Trémery (qui compte encore plus de 2.000 salariés) qui met également à disposition ses m2 inutilisés et déjà amortis. D'ici 2024, si les lignes d'Emotors produisent à plein régime comme c'est prévu, ils seront 700 salariés de Trémery à être formés pour travailler sur ces lignes électriques.

"Quel sera l'avenir des autres salariés de Trémery à terme ?", lui a-t-on demandé.

"Nous nous adaptons à une transformation progressive du marché automobile dont la vitesse est imprévisible et nous oblige à une grande adaptabilité pour fonctionner sur le principe des vases communicants, a répondu le dirigeant. Nous sommes dépendants de la vitesse de déploiement du véhicule électrique qui variera en fonction de son prix, de l'infrastructure de recharge et des contraintes réglementaires, comme les ZFE. Si la vitesse n'est pas assez rapide, nous serons toujours capables de produire des mild hybrides et des PHEV, associant thermique et électrique".

"Nos salariés sont admirables, a-t-il poursuivi. Ils ont compris que les efforts de transformation de Stellantis étaient nécessaires à la pérennité de l'entreprise", a-t-il ajouté, avant de revenir sur l'évolution des prix des véhicules électriques.

"Nos moteurs électriques supporteront surtout des coûts variables, liés à la qualité (faible quantité de retouches et de rebuts), aux coûts des matières et de l'énergie, à la maintenance, mais leur prix n'aura finalement qu'un faible impact sur le prix des VE. La batterie reste l'élément principal ; elle représente 40 à 50% du surcoût d'un VE. Il est nécessaire d'augmenter sa densité pour réduire son poids à 200 kg et du même coup son coût qui lui-même dépend du prix des matières sur lesquels les contrats d'approvisionnement sont systématiquement indexés. Pour sortir de cette dépendance, l'intégration verticale est nécessaire, de la fabrication des cellules (à Douvrain) jusqu'à l'extraction du lithium (dans le cadre de notre prise de participation dans Vulcan Energy)", a expliqué Carlos Tavares.

Si le dirigeant se veut frugal, il est tout de même capable de sortir de gros chiffres, avec "30 milliards d'euros d'investissement dans les 5 prochaines années dans l'électrification, et 75 nouveaux modèles électriques pour nos 14 marques entre 2022 et 2030", a-t-il rappelé. Rien qu'en France, 12 véhicules électriques sont produits ou le seront prochainement, comme le futur SUV électrique de Citroën à Rennes.

Il s'est également exprimé sur le commerce international évoquant ses craintes d'une "déglobalisation", l'entrée de l'Inde dans la compétition et l'impact de l'Euro 7 sur l'industrie.

"Nous assistons à une fragmentation des marchés entre trois zones, les Etats-Unis, l'Europe et la Chine, avec des tentations de poser des barrières pour obliger à produire et à acheter localement. Cette "déglobalisation" aura l'effet inverse de la globalisation, en créant de l'inflation par manque

de concurrence, en réduisant la taille des opérateurs et en sortant du jeu les pays en développement".

Une C3 électrique indienne pour concurrencer la Spring

"Nous ne quittons pas la Chine mais nos collaborations passées n'étaient pas bonnes. Nous souhaitons désormais y travailler sur un mode "asset light", a-t-il dit. Aujourd'hui, la Chine n'est plus le pays le plus compétitif en termes de coût ; elle aussi a subi son inflation. L'Inde, le Mexique, le Maroc ou la Turquie sont des alternatives intéressantes. Nous allons notamment fabriquer une C3 électrique en Inde pour le marché local début 2023. Nous l'exporterons en Asie du Sud-Est et nous verrons pour l'Europe : si les autres le font nous devrons aussi le faire", a-t-il révélé. Ce modèle électrique à bas prix pourrait ainsi venir concurrencer la Spring de Dacia, importée de Chine.

Euro 7 : des coûts énormes et inutiles

Enfin, sur Euro 7, il interroge : "Quelle est la logique européenne d'imposer une norme extrêmement difficile qui nous oblige à orienter nos investissements sur le thermique plutôt que sur le nouveau monde électrique qui nous attend ? Par ailleurs, si la norme n'est officialisée qu'en 2024 pour une application en 2025, cela nous force à commencer à travailler à l'aveugle, en prenant des marges pour être certain d'être conforme à l'échéance ce qui va engranger des coûts supplémentaires énormes".

[← Actualité précédente : Autoactu.com vous souhaite de bonnes fêtes](#)

[Actualité suivante : Xavier Kaufman rejoint The Future is Neutral, filiale de Renault Group →](#)