

autoactu.com

Analyse - 23/06/2023 - #Volkswagen , #Alpine , #Bmw , #Honda , #Jeep , #Nissan , #Ford , #Gmc , #Stellantis , #Toyota

Stellantis donne un avant-goût du régime CARB aux Etats-Unis 

Par Bertrand Rakoto

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Ram Révolution EV

Stellantis a récemment pris la décision de revoir les allocations aux concessionnaires pour constituer les parcs des concessionnaires dans les 14 Etats américains obéissants aux normes du CARB (California Air Resource Board). C'est un avant-goût de la mise en application des futures normes californiennes qui visent la réglementation des ventes et fixent le minimum de véhicules électriques dans le mix énergétique des ventes réalisées par les constructeurs. Pour les concessionnaires, la nouvelle est dure à avaler car le manque de diversité risque d'inciter les clients à aller faire leurs emplettes dans les Etats moins restrictifs.

La décision de Stellantis est assez simple à résumer. Dans les Etats appliquant les normes du CARB (California Air Resource Board), les normes d'émissions par flotte ont été réduites de façon rétroactive et les calculs sont réalisés sur les modèles depuis le millésime 2021.

En effet, Ford, BMW, Honda, Volkswagen et Volvo ont signé un accord avec le CARB en 2020 qui fixe le calcul des émissions par flotte sur un plan national. Les constructeurs qui ne sont pas signataires de cet accord voient leur calcul d'émission limité aux seuls Etats qui appliquent les normes du CARB (Californie, Colorado, Connecticut, Delaware, Maine, Maryland, Massachusetts, New Jersey, New York, Oregon, Pennsylvanie, Rhode Island, Vermont, et Washington plus le District de Colombie), prochainement rejoints par le Nevada, le Nouveau Mexique, le Minnesota et la Virginie.

Ainsi, c'est uniquement grâce aux ventes réalisées dans ces Etats que Stellantis doit répondre aux normes d'émissions fixées par le CARB. Pour s'assurer de respecter ces normes, Stellantis a donc décidé depuis avril de ne fournir que des véhicules électrifiés pour les parcs de VN (véhicules neufs) des concessionnaires de ces Etats. Les véhicules non électrifiés sont toujours disponibles à la vente mais ne seront disponibles que sur commande. A l'opposé, et parce que les productions sont pour l'instant limitées, les concessionnaires des 36 autres Etats ne pourront pas avoir en parc des véhicules électrifiés, ils ne seront disponibles que sur commande.

Les concessionnaires font grise mine, car la demande des clients risque de conduire à des distorsions et des mises en concurrence entre les points de vente des différents Etats. Les clients californiens désireux d'acquérir un Wrangler V6 ou une Charger V8 devront soit commander leur véhicule, soit aller l'acheter dans le Nevada ou en Arizona.

Petit retour en arrière

Ne vous détrompez pas, le client est en effet pris en otage. La production automobile est toujours impactée par les nombreuses ruptures d'approvisionnements, mais la demande s'est assagie avec la hausse des taux d'intérêts. Ainsi, la vente à emporter a pu reprendre aux Etats-Unis, c'est-à-dire que le client repart avec un véhicule neuf issu du parc du concessionnaire le jour de sa première visite. L'espoir d'une vente plus européenne où le client commande et attend patiemment son véhicule s'est un peu estompé. La consommation immédiate est ancrée dans les habitudes des clients américains. Ainsi, pour éviter de dépasser les normes en vigueur dans les Etats appliquant les émissions fixées par le CARB, Stellantis a décidé de ne mettre en parc que des véhicules hybrides ou électriques dans les Etats concernés. Les accords signés en 2020 ne sont plus ouverts aux autres constructeurs. Stellantis l'a découvert à ses dépens lorsqu'il s'est vu refuser la possibilité de rejoindre ses cinq concurrents en janvier 2021. Le groupe est donc logé à la même enseigne que GM, Toyota ou Nissan mais avec une gamme tournée particulièrement vers les trucks, les SUV et les crossovers. Il faut donc s'adapter différemment.

Cette norme est indépendante des futures réglementations du CARB qui seront mises en application dans la seconde moitié de 2025 avec un pourcentage minimum de véhicules électrifiés afin de répondre aux normes d'émissions par flottes qui seront en vigueur pour les véhicules du millésime 2026. D'ici là, Stellantis disposera d'une offre électrifiée plus large. Les Charger et Challenger et les autres modèles seront disponibles en version VEB (véhicule électrique à batterie), hybridée ou même downsizées avec le fameux 6 cylindres en ligne Hurricane pour répondre aux normes d'émissions. En attendant, il faut s'adapter et les clients risquent de faire grise mine car les Jeep en version hybrides 4XE sont très demandées en dehors de ces Etats. Les clients impatients prendront l'avion pour aller chercher leurs autos dans les Etats où elles seront disponibles sur parc.

La note pour les concessionnaires

La note risque d'être salée pour les concessionnaires indépendants. Dans les grands groupes comme Lithia ou AutoNation, les allocations seront certainement gérées avec assez de perméabilité pour servir les clients le plus rapidement possible et éviter de les voir partir à la concurrence. Les petits concessionnaires seront plus vulnérables et risquent de voir certains clients négocier au prix fort de ne pas vouloir d'hybride ou d'en vouloir un immédiatement selon l'Etat dans lequel la personne se trouve.

Depuis quelques semaines, les ententes entre concessionnaires augmentent pour s'échanger des véhicules dotés de motorisations différentes d'un Etat à l'autre afin d'assurer un minimum de diversité dans les parcs de VN. L'objectif est d'éviter de voir un client Stellantis partir chez Ford, GMC ou Honda parce que le choix est plus varié. Tout le monde se préparait plus ou moins à des changements et des tractations de ce genre à partir de 2026. En revanche, le mouvement de Stellantis a pris les réseaux au dépourvu et il faut réagir vite.

Par ailleurs, il ne faut pas négliger l'absence d'infrastructures de rechargement pour les concessionnaires qui ne se sont pas encore préparés à voir leur parc s'électrifier si vite. Les véhicules doivent circuler rapidement pour éviter d'avoir à être raccordés au secteur afin de maintenir les charges sur le parc VN. Les concessionnaires s'équipent trop doucement pour disposer de suffisamment de prises. Par ailleurs, les Etats doivent se préparer à une hausse de la demande d'électricité. Les véhicules distribués par Stellantis ne vont pas heurter la grille à eux seuls, seulement la concurrence s'électrifie elle aussi et la demande d'électricité ainsi que les prix risquent fort de s'en ressentir. Si l'augmentation du prix de l'énergie aux Etats-Unis est contenue par rapport à ce que connaît l'Europe, les différences de prix et de disponibilité d'un Etat à l'autre varient. En résumé, la facture pour les concessionnaires pourrait vite grimper entre note d'électricité et installation de prises.

Le lobbying au centre du problème

Les constructeurs avaient massivement suivi le gouvernement **Trump** dans sa volonté d'harmoniser les réglementations sur l'ensemble du territoire américain afin d'éviter à l'industrie d'avoir des véhicules et des motorisations différentes selon les Etats américains. C'était même une des demandes initiales qu'ils avaient formulées auprès du précédent gouvernement avant de voir celui-ci aller trop loin. En différenciant les dotations par Etat, Stellantis actionne un effet domino qui va commencer par les concessionnaires, puis les associations de concessionnaires, qui en général pèsent lourd en matière d'influence au niveau des Etats. La politique locale va certainement être sensibilisée au problème. Rien ne dit que Stellantis va pouvoir faire changer les choses mais tout est fait pour que le cas actuel fasse du bruit et ouvre la porte à des réflexions au niveau du CARB, des Etats et du gouvernement fédéral car l'influence de la NADA (National Automobile Dealers Association) sait très bien se faire entendre à Washington.

L'idéal serait une reprise du dialogue entre le CARB et Stellantis pour permettre au groupe automobile de disposer de la même base de calcul que ses concurrents. Mais à trop vouloir jouer les gros bras, le CARB pourrait lui aussi s'exposer à une nouvelle remise en cause de sa réglementation singulière que le gouvernement Trump avait voulu supprimer. Une telle mesure pourrait rapidement resurgir dès l'an prochain dans les différents débats autour de l'élection présidentielle. Dans l'absolu, les constructeurs préféreraient une harmonisation qui sous-entend l'abandon de l'exception californienne et des normes à la croisée des chemins sur l'ensemble du pays. Les Etats et les gouverneurs souhaitent conserver leur indépendance sur le sujet, c'est-à-dire la possibilité de décider de leurs propres normes. Mais il serait peu surprenant de voir le sujet d'une harmonisation être adopté par l'agenda républicain, pourtant un parti soutenant l'absence d'interventionnisme et une certaine décentralisation. Toujours est-il, je serais surpris que l'affaire de Stellantis en reste là.

Actualité suivante : Cyril Vrain investit dans le retrofit de motos BMW →