

BMW-Daimler : sainte alliance germanique dans la voiture autonome

- Les deux groupes vont développer ensemble des systèmes d'aide à la conduite et de stationnement.
- Objectif : accélérer les travaux et limiter les coûts.

AUTOMOBILE

Pauline Houédé
@Pauline_H
— Correspondante à Francfort
Avec Julien Dupont-Calbo
@jdupontcalbo

La nouvelle ne plaira pas à Carlos Ghosn, qui n'est sans doute plus à ça près. Alors que le patron déchu de Renault-Nissan espérait encore à l'automne s'associer avec Daimler dans l'autopartage et les voitures autonomes, son partenaire allemand en a décidé tout autrement. Daimler et BMW ont scellé jeudi l'élargissement de leur « sainte alliance germanique » – la solution à leurs yeux pour affronter les bouleversements technologiques majeurs qui s'annoncent dans le secteur automobile.

Sans doute effrayés par les bonds de géant de Waymo-Google en la matière, les deux constructeurs ont dévoilé jeudi « une coopération stratégique et de long terme » sur la voiture autonome : BMW et Daimler veulent dans un premier temps développer en commun des systèmes d'aide à la conduite, de conduite autonome sur autoroute ainsi que des systèmes de stationnement automatisés.

L'objectif des deux groupes, déjà alliés dans les services de mobilité, est de travailler ensemble sur les véhicules autonomes de niveaux 3 et 4, stades avancés de la technologie dans lesquels le conducteur délègue l'ensemble des fonctions de conduite (mais est toujours en mesure reprendre très rapidement la main pour le niveau 3).

Waymo et Uber
Concrètement, BMW et Daimler, la maison mère de Mercedes, entendent démocratiser cette technologie avant le milieu de la prochaine décennie. Et se partager au passage des coûts de développement très élevés, alors que l'ensemble de

l'industrie, mais aussi de nouveaux acteurs comme Waymo, mais aussi Uber ou Apple, se lancent dans la course. « La voiture autonome est pour nous l'une des tendances les plus révolutionnaires, à laquelle nous travaillons de manière intensive dans l'ensemble du groupe Daimler », a commenté Ola Källenius, l'homme appelé à succéder à Dieter Zetsche chez Mercedes cette année.

Les coopérations actuelles de BMW et Daimler ne sont pas concernées par cette nouvelle alliance.

Les coopérations actuelles de BMW et Daimler ne sont pas concernées par cette nouvelle alliance, explique le communiqué, qui précise que les deux groupes continueront à étudier d'éventuels partenariats avec d'autres groupes. BMW travaille déjà avec Fiat-Chrysler sur la voiture autonome, tandis que Daimler coopère avec Bosch, basé, tout comme lui, à Stuttgart. Sans parler des sous-traitants spécialisés Aptiv, Nvidia/Intel, Mobileye... Aligner tout ce petit monde ne sera pas une mince affaire.

Services à la mobilité

La semaine dernière, BMW et Daimler avaient déjà célébré à Berlin leur association dans les services à la mobilité, appelés à jouer un rôle clé avec l'évolution du rapport à la voiture et l'essor de la voiture électrique et autonome. Ils coopèrent également dans la cartographie avec, ex-division de Nokia rachetée par Daimler, BMW et Audi (filiale de Volkswagen). De son côté, le troisième larron allemand, Volkswagen, discute avec l'américain Ford sur l'opportunité de mettre en commun leurs efforts dans la mobilité et la conduite autonome. ■



Le PDG de Daimler, Dieter Zetsche (à droite) et celui de BMW, Harald Krueger, ont dévoilé jeudi « une coopération stratégique et de long terme ». Photo de John Macdougall/AFP

Quand les Allemands s'unissent, que font les Français ?

C'était en 1974. Giscard à l'Élysée, la « révolution des œillets », le fauteuil en rotin d'Emmanuelle, les Pays-Bas de Johan Cruyff, et... la fin d'un rêve de « General Motors à la française ». A l'époque, le rachat de Citroën par Peugeot envoi dans le décor l'Association Peugeot-Renault lancée huit ans plus tôt. « Ensemble, nous aurions eu une taille égale ou un peu supérieure à Volkswagen », se lamentait Pierre Dreyfus, le patron de la Régie, devant ses administrateurs. Mais, au lieu de cela, « nous passons notre temps à nous entre-détruire ». De fait, la prophétie semble plutôt s'être réalisée. Et dire que les constructeurs allemands, déjà plus puissants que leurs concurrents tricolores, parviennent à entendre quand il le faut...

Entre 1966 et 1974, le Losange et le Lion avaient pourtant appris à collaborer – dans les achats, la fabrication et ce qu'on appelait alors les études et la recherche. Aujourd'hui, à bien y chercher, on ne trouve quasiment plus de lien

ANALYSE Julien Dupont-Calbo

entre les deux grands de l'automobile hexagonale. Ils tiennent bien ensemble le Comité français des constructeurs automobiles et un petit laboratoire d'accidentologie. Mais d'un point de vue technologique, industriel ou financier, il n'y a plus de rapport direct depuis le retrait récent de Renault, de la Française de Mécanique.

Front commun outre-Rhin

C'est dommage, car l'évolution rapide de l'industrie automobile – qui va réclamer encore plus de subsides pour financer la voiture électrique, connectée et autonome, sans oublier les nouveaux services de mobilité – exige soit une taille considérable, soit une politique poussée de grands partenariats. « En ce moment, tout le monde discute avec tout le monde », confiait il y a quelques semaines un dirigeant

français du secteur. Volkswagen négocie ferme avec Ford, et BMW et Daimler, pourtant concurrents directs, viennent de s'allier dans la mobilité et l'autonomie, les domaines les plus importants. Les trois fleurons germaniques se sont également entendus pour mettre la main sur l'ancienne division cartographie de Nokia...

Et nos Français alors ? Même renforcé par Opel, PSA cherche toujours des alliés, tandis que Renault se débat dans son alliance avec Nissan. Pour l'heure, les deux états-ma-

jors ne semblent pas vraiment vouloir travailler ensemble. Une question de culture (Peugeot le groupe privé dédié aux voitures bourgeoises et Renault l'ancienne régie axée sur les voitures populaires), une question de concurrence et aussi souvent de personnes. Ces dernières années, l'inimitié notoire entre les deux Carlos, Ghosn et Tavares, ne pouvait pas arranger les choses.

Reste qu'il serait plus que jamais opportun de changer le fusil d'épaule. Ne serait-ce que pour répondre aux défis lancés par les géants du numérique et par l'industrie chinoise. A cet égard, le fait que Renault est désormais présidé par Jean-Dominique Senard, que plusieurs anciens dirigeants du Losange soient passés chez PSA et que l'Etat soit aujourd'hui présent au capital de Peugeot offre peut-être une fenêtre d'opportunité pour se remettre autour de la table.

*« Citroën, Peugeot, Renault et les autres... » de Jean-Louis Loubet.

« Ensemble, nous aurions eu une taille égale ou un peu supérieure à Volkswagen. »

PIERRE DREYFUS
PDG de la régie Renault
de 1955 à 1975

COMMUNIQUÉ



Les sociétés H2V NORMANDY et Réseau de Transport d'Électricité (RTE), en application de l'article L. 121-8 II du Code de l'environnement, ont décidé de saisir conjointement la Commission nationale du débat public pour le projet « H2V NORMANDY » d'usine de production d'hydrogène vert à Saint-Jean-de-Folleville et son raccordement au réseau de transport d'électricité, dans le département de la Seine-Maritime.

Le projet H2V NORMANDY prévoit la construction de deux unités de production, chacune représentant environ 1,8 tonne d'hydrogène produit et 100MWh d'électricité consommée par heure, pour un investissement total d'environ 240 millions d'euros. L'hydrogène serait produit par électrolyse de l'eau à partir d'énergies renouvelables.

Le raccordement au Réseau Public de Transport d'électricité pour un besoin total de 314 MW se ferait par la création d'un poste électrique sur la parcelle du projet. Ce dernier serait relié à la ligne existante 225 000 Volts Port-Jérôme – Sandouville par deux liaisons aériennes d'une centaine de mètres chacune.

L'objectif de ce projet est de fournir de l'hydrogène vert aux clients industriels normands existants et à venir. La mise en service est prévue pour 2022-2023.

Les maîtres d'ouvrage prévoient de mener conjointement la phase de concertation après décision de la CNDP. Des informations sur le projet sont disponibles sur le site d'H2V NORMANDY www.h2vnormandyconsultation.net.



Les sociétés H2V59 et Réseau de Transport d'Électricité (RTE), en application de l'article L. 121-8 II du Code de l'environnement, ont décidé de saisir conjointement la Commission nationale du débat public pour le projet « H2V59 » d'usine de production d'hydrogène vert à Loon-Plage et son raccordement au réseau de transport d'électricité, dans le département du Nord.

Le projet H2V59 prévoit la construction de deux unités de production, chacune représentant environ 1,8 tonne d'hydrogène produit et 100MWh d'électricité consommée par heure, pour un investissement total d'environ 240 millions d'euros. L'hydrogène serait produit par électrolyse de l'eau à partir d'énergies renouvelables.

Le raccordement au Réseau Public de Transport d'électricité français consisterait à créer, à partir du poste électrique H2V59 de Loon-Plage, une liaison souterraine 225 000 Volts en courant alternatif, d'environ 4 km, jusqu'au site électrique RTE de Grande-Synthe. La liaison souterraine serait localisée sur les communes de Dunkerque, Grande-Synthe et Loon-Plage (59).

L'objectif de ce projet est d'injecter l'hydrogène produit par H2V59 dans le réseau de transport de gaz naturel. La mise en service est prévue pour 2022-2023.

Les maîtres d'ouvrage prévoient de mener conjointement la phase de concertation après décision de la CNDP. Des informations sur le projet sont disponibles sur le site d'H2V59 www.h2v59consultation.net.

La grève fait plonger le résultat de la SNCF

TRANSPORT

Le mouvement social du printemps a pesé sur l'activité, malgré un rebond au second semestre.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Après avoir engrangé des résultats records en 2017 (1,5 milliard d'euros de bénéfices et un résultat net récurrent de 850 millions), la SNCF a présenté jeudi des comptes 2018 nettement moins flamboyants.

C'était inévitable : le conflit au long cours mené par les cheminots contre la réforme ferroviaire – 37 jours d'arrêt de travail de mars à juin – a sérieusement plombé l'activité. Les deux piliers du groupe public ont été pénalisés : les annulations de circulation ont forcé SNCF Mobilités, la compagnie chargée de faire rouler les trains, à vendre moins de billets, tandis que SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures, a perçu moins de péages ferroviaires que prévu du fait de la baisse du trafic.

Au total, la direction estime que la grève a amputé le chiffre d'affaires de 900 millions d'euros. Celui-ci ne progresse que de 1,3 %, à 33,3 milliards. La marge opérationnelle, elle, recule de 4,7 milliards en 2017 à 4 milliards l'an dernier, l'impact du mouvement social étant évalué à 770 millions. Le résultat net récurrent dégringole et passe dans le rouge, à –214 millions. Et si le groupe présente in fine un bénéfice net de 141 millions d'euros, c'est grâce à une cession immobilière d'ampleur, qui a rapporté quelque 750 millions.

Guillaume Pepy, le président du directoire, se console avec le « rebond » observé au second semestre : le chiffre d'affaires y a progressé de 3,4 % par rapport à la même période de 2017, tout comme la marge opérationnelle, passée de 15,7 % à 16,1 %. En soulignant cette capacité de « résilience » après la grève, le dirigeant indique implicitement que l'entreprise qu'il doit quitter d'ici à la fin de l'année est en ordre de marche.

Le rebond n'est toutefois pas le même selon les activités. Au sein de SNCF Mobilités, l'activité TGV a retrouvé du tonus dès le mois de juillet, et a bouclé l'année avec un chiffre d'affaires quasi stable (alors

qu'il était à –3,6 % au premier semestre), et une marge opérationnelle qui dépasse le milliard d'euros malgré les circonstances difficiles. Cela confirme le rôle du TGV comme poumon financier du groupe et plus largement du système ferroviaire, une responsabilité amenée à s'amplifier dans les années à venir.

TER et Intercités à la peine

Les trains régionaux (TER) ont eu plus de mal à renouer avec la croissance : il a fallu attendre novembre pour que le nombre de voyageurs redevienne supérieur à celui du même mois en 2017. Les trains Intercités, eux, ont vu leur chiffre d'affaires dévisser de 24 %, dont 5 % seulement du fait de la grève. Autre activité en souffrance, Fret SNCF, dont le chiffre d'affaires a reculé de 7,3 % du fait de la grève, et qui a vraisemblablement perdu un certain nombre de clients au passage. L'ensemble du pôle logistique, dont Geodis assure les 9/10 du chiffre d'affaires, s'en tire mieux. Geodis à lui seul a généré 8,2 milliards de chiffre d'affaires l'an dernier, et 337 millions de marge opérationnelle (+46 millions par rapport à 2017).

Les comptes de SNCF Réseau, réceptacle des déséquilibres écono-

miques du système ferroviaire restent quant à eux problématiques. La grève a généré 227 millions de pertes d'exploitation, et malgré les premiers effets du plan de performance, qui permet 130 millions d'économies, la dette augmente à nouveau de 3 milliards et frôle les 50 milliards. Sans les 35 milliards de reprises de dette promises par l'Etat en 2020 et 2022, elle deviendrait rapidement hors de contrôle. ■

Les chiffres clefs

770

MILLIONS D'EUROS

Le coût du mouvement social (37 jours d'arrêt de travail de mars à juin).

141

MILLIONS D'EUROS

Le bénéfice net, in fine, du groupe grâce à une cession immobilière d'ampleur.