Les Echos

LE QUOTIDIEN DE L'ÉCONOMIE // MARDI 5 DÉCEMBRE 2017 // LESECHOS.FR

M&G INVESTMENTS
Expert en placements financiers depuis 1931

Martin Bureau/AFP

Transport
La SNCF fragilisée après la panne à Montparnasse // P. 17

L'ESSENTIEL

UNÉDIC : LA NÉGOCIATION MAL ENGAGÉE
En désaccord notamment sur les contrats courts, patronat et syndicats ne devraient pas mener de vraie négociation sur la réforme de l'assurance-chômage. // P.4

UN RÉFORMATEUR PORTUGAIS À LA TÊTE DE L'EUROGROUPE
Le ministre des Finances portugais, Mario Centeno, a été élu pour succéder à Jeroen Dijsselbloem. Il a su concilier discipline budgétaire et fibre sociale. // P. 6 ET L'ÉDITORIAL D'ÉTIENNE LEFEBVRE P. 9

ENTREPRISES & MARCHÉS

FNAC DARTY VEUT POUSSER SES AVANTAGES
Le plan du patron du groupe FNAC Darty s'inscrit dans la continuité. Pas de révolution, après l'acquisition de Darty, mais une croissance axée sur le digital et la franchise. // P. 17

E-PUB : GOOGLE ET FACEBOOK TOUJOURS PLUS PUISSANTS
Les deux géants de la Silicon Valley auront capté 186 % de la croissance de la pub en ligne en 2017, selon GroupM, filiale du géant WPP. Ils pèseront 84 % du total. Pendant ce temps, la télé résiste. // P. 22

PARIS, FUTURE CAPITALE DU COLLATÉRAL EN EUROPE
Paris multiplie les initiatives pour accueillir un grand marché du collatéral, une ressource indispensable au bon fonctionnement des marchés financiers. // P. 26

ERASMUS+ FAVORISE LES ÉCHANGES PUBLIC-PRIVÉ
En finançant des projets de partenariats multilatéraux sur l'innovation, le programme européen veut contribuer à rapprocher la recherche publique et la R&D des entreprises. // NOTRE SUPPLÉMENT

CARNET // P. 33

Bryan Rowe

Electronique
Les jouets connectés espionnent-ils les enfants ? // P. 21

CM-CIC GREEN BONDS
Fonds labellisé Transition Energétique et Ecologique pour le Climat (TEEC)
CM-CIC Asset Management
L'INVESTISSEMENT MUTUEL
Une société du Groupe Crédit Mutuel-CM11

M 00104 - 1205 - F: 2,50 €

ISSN0153.4831 — 109e ANNÉE
NUMÉRO 22586 — 34 PAGES

Antilles Réunion 3,50 €. Guyane-St Martin 4,60 €. Belgique3,10 €. Espagne 3,80 €. Grande-Bretagne 3£20. Grèce 3,50 €. Italie 3,80 €. Luxembourg 3,30 €. Maroc 27 DH. Suisse 5,20 FS. Tunisie 4 TND. Zone CFA 2.700 CFA.

PSA veut combler son retard dans l'électrique

- Le constructeur automobile a signé un accord avec le japonais Nidec-Leroy Somer.
- Le groupe va réintégrer en France la production de moteurs électriques.

Distancé par les pionniers Renault-Nissan et Tesla, doté de moyens moindres que ses concurrents allemands Volkswagen ou BMW, PSA a décidé d'accélérer autant que faire se peut dans le véhicule électrique. Le constructeur automobile, qui achète actuellement ses moteurs électriques à des fournisseurs, va créer une coentreprise dédiée avec le japonais Nidec-Leroy Somer, un spécialiste du domaine. Celle-là établira son centre de R&D dans les Yvelines, à Carrières-sous-Poissy, chez PSA, et commencera sa production à partir de 2022 dans l'usine PSA de Trémery, en Moselle – pour l'heure, la plus grosse usine diesel du monde. Pour Carlos Tavares, le patron de la Maison Peugeot, l'enjeu est crucial : il s'agit de maîtriser au maximum la propulsion électrique, soit la technologie qui devrait devenir le centre de gravité de l'industrie automobile dans les années à venir, qu'il s'agisse de voitures 100 % électriques ou hybrides. Il faudra faire du mieux possible malgré un budget R&D contraint, des finances encore convalescentes et des défis nombreux – tant sur le plan commercial qu'industriel. // PAGE 16

La question irlandaise fait capoter l'accord sur le Brexit

John Thys/AFP

EUROPE Ils croyaient tous un accord possible. Mais l'Union européenne et le Royaume-Uni n'ont pas pu boucler lundi, comme prévu, la première phase de leur règlement de séparation. Le compromis qui a été mis sur la table pour maintenir fluide la frontière entre les deux Irlande a provoqué la colère du DUP, le petit parti unioniste d'Irlande du Nord et allié indispensable de Theresa May. Il a rejeté cet accord qui créerait une différence de statut entre l'Ulster et la Grande-Bretagne. Bruxelles et Londres espèrent néanmoins boucler un accord avant le sommet du 15 décembre. // PAGE 6

Assurance auto : quand la technologie fait baisser les prix

INNOVATION Michelin vient de participer au lancement d'une solution « pay how you drive »

Michelin prend place dans l'assurance auto connectée. Le manufacturier, via son entité DDI, s'est associé à l'éditeur de logiciels Prima Solutions et au cabinet A Capella Consulting pour lancer une plate-forme « pay how you drive ». Les assureurs utilisateurs pourront s'en servir pour développer des contrats modulant la prime en fonction des « scores » de conduite du client. Si la télématique ouvre de nouveaux horizons à l'assurance, le « pay how you drive » ou son cousin « le pay as you drive » basé sur le kilométrage n'ont pas encore décollé en France. // PAGE 27

Dans le véhicule, un boîtier recueille des informations comportementales sur le conducteur. *Photo Shutterstock*

Le bitcoin, un enjeu politique

L'analyse de
Guillaume Maujean

C'est entendu, l'emballement actuel des marchés pour le bitcoin est parfaitement irrationnel. Et les épargnants, qui seraient tentés de prendre le train en marche, ont intérêt à apprécier les montagnes russes. Mais cette folie apparente ne doit pas masquer l'essentiel, écrit Guillaume Maujean. Le bitcoin traduit une revendication plus politique, dans l'air du temps : celle de libérer la monnaie de l'emprise des Etats et de s'affranchir des banques. // PAGE 9

Injection du vaccin contre la dengue dans une école primaire à Manille. *Photo Noël Celis/AFP*

Vive piqûre de rappel pour Sanofi

Les Philippines, le Brésil et l'OMS dénoncent le vaccin contre la dengue.

PHARMACIE Manille a ouvert lundi une enquête pour « atteinte présumée à la santé publique » contre le Dengvaxia, le premier vaccin lancé contre la dengue, potentiellement dangereux pour certaines personnes. Le Brésil a aussi décidé de restreindre l'usage de ce produit avec lequel Sanofi connaît des difficultés. // PAGE 19

RÉDUISEZ VOTRE IFI* 2018
en investissant dans les PME avant le 31 décembre 2017

Unique opportunité de réduire son IFI* (ex ISF) payable en juin 2018

Investissement clé en main dans un portefeuille diversifié de PME innovantes de l'économie traditionnelle

Expérience et savoir-faire du leader de l'investissement en direct dans les PME familiales françaises

Plus d'informations : 01 56 43 48 00 I investir@audacia.fr I www.audacia.fr

*Réduction d'IFI de 50% du montant investi, 90.000€ d'investissement maximum, sous réserve d'adoption définitive dans la loi de finances pour 2018.
Cadre fiscal en contrepartie d'un risque de perte en capital et d'illiquidité.

AUDACIA
Société de Gestion agréée par l'AMF
6, rue de Téhéran - 75008 PARIS

INDUSTRIE &SERVICES

à suivre

Jean-Sébastien Evrard/AFP

Total fournira en GNL les porte-conteneurs géants de CMA-CGM

ÉNERGIE Total va fournir du gaz naturel liquéfié (GNL) à l'armateur français CMA-CGM, numéro trois mondial du transport maritime par conteneurs, qui a choisi ce carburant moins polluant pour alimenter ses neuf futurs porte-conteneurs géants. Cet accord porte sur la livraison de 300.000 tonnes de GNL sur dix ans à partir de 2020, *« un volume sans précédent »* pour ce carburant, assurent Total et CMA-CGM dans un communiqué. L'Organisation maritime international (OMI) a décidé de limiter le taux de soufre dans le carburant marin à 0,5 % dès 2020, contre 3,5 % actuellement.

CGG va changer de patron

ÉNERGIE CGG a annoncé lundi qu'il se mettait à la recherche d'un nouveau directeur général pour succéder à Jean-Georges Malcor, aux commandes du groupe de services parapétroliers français depuis huit ans. L'assemblée des actionnaires de CGG a approuvé le mois dernier un plan de sauvetage de l'entreprise, en grave difficulté financière depuis la chute des cours du pétrole. Jean-Georges Malcor *« mènera à bien la réalisation des opérations de restructuration au cours du premier trimestre 2018 »*, explique CGG. Il restera dans l'entreprise jusqu'à son départ en retraite en octobre 2018 *« afin d'accompagner son successeur dans sa prise de fonction »*.

Gucci soupçonné d'évasion fiscale

LUXE Gucci, la principale marque du groupe Kering, a confirmé lundi des perquisitions menées la semaine dernière en Italie, où la justice enquête sur des soupçons d'évasion fiscale. Selon le quotidien « La Stampa », le parquet de Milan soupçonne Gucci d'avoir pendant plusieurs années déclaré en Suisse des activités menées en Italie, faisant échapper jusqu'à 1,3 milliard d'euros au fisc. *« Suite à un article concernant un contrôle* [...] *Gucci confirme coopérer activement avec les autorités et est confiant dans la régularité et la transparence de ses opérations »*, a indiqué la direction.

L'affaire Laporte entre les mains de la justice

AFP

SPORT Le ministère des Sports a annoncé qu'il allait transmettre à la justice son rapport sur les pressions dont est soupçonné le président de la Fédération française de rugby Bernard Laporte dans l'affaire des sanctions contre le club de Montpellier. Il appartiendra au parquet de décider s'il ouvre une enquête pénale. En cause, une possible intervention du patron du rugby français pour réduire une sanction disciplinaire contre le club de l'entrepreneur Mohed Altrad.

Rio Tinto choisit son président en interne

George Brooks

MINES Le groupe minier a mis fin à un long suspense en nommant, lundi, Simon Thompson (photo) à sa présidence. Il siégeait au conseil d'administration depuis 2014 et prendra ses fonctions le 5 mars. Des rumeurs donnaient favori l'ex-patron de Xstrata, Mick Davis, mais certains actionnaires ont, selon Bloomberg, réclamé un candidat porté sur la discipline dans l'allocation du capital. Rio Tinto a réaffirmé son cap stratégique privilégiant la création de valeur sur les volumes.

LesEchos SUR 3

RETROUVEZ ETIENNE LEFEBVRE
DANS **« LE DUEL ECO »** du **GRAND SOIR/3**
présenté par FRANCIS LETELLIER
chaque mardi dès 22 h 45 en direct sur France 3

PSA veut reprendre la main sur ses moteurs électriques

- Le constructeur va réinternaliser cette technologie avec l'aide du groupe japonais Nidec-Leroy Somer.
- La coentreprise, créée pour l'occasion, sortira ses premières machines en 2022.

LNP/Rex Shutterstock/Sipa

Les nouveaux alliés veulent investir au moins 220 millions d'euros pour fabriquer ensemble toute une panoplie de moteurs électriques.

AUTOMOBILE

Julien Dupont-Calbo
@jdupontcalbo

PSA s'ouvre décidément à l'Asie. Après les partenariats avec les chinois Dongfeng et Huawei, le constructeur hexagonal s'allie en prime avec un japonais – Nidec, le groupe qui a racheté en début d'année l'institution industrielle française Leroy Somer. Les nouveaux alliés ont décidé d'investir au moins 220 millions d'euros pour concevoir et fabriquer ensemble toute une panoplie de moteurs électriques appliqués à l'automobile. *« Aujourd'hui, nous achetons nos moteurs à l'extérieur. Nous allons passer à un niveau 2 qui nous permettra d'intégrer de la valeur, de contrôler la R&D et la qualité »*, affirme Patrice Lucas, le directeur de la stratégie du constructeur.

La coentreprise, qui sera créée pour l'occasion, doit sortir ses premières machines en 2022. Le centre R&D sera installé chez PSA à Carrière-sous-Poissy (Yvelines), le site où la maison Peugeot conçoit ses moteurs. Dans un premier temps, une centaine d'ingénieurs sont attendus sur place (30 salariés de PSA, 30 salariés de Nidec, le solde devant être constitué de recrues). Les moteurs seront assemblés à Trémery, en Moselle. La première année, il s'agira de produire 900.000 blocs, avec 400 salariés, pour l'Europe.

Pour les autres régions du monde, tout reste ouvert. *« En Chine, nous pouvons assembler au sein de nos coentreprises, chez Nidec, ou même créer de nouvelles usines. Nous chercherons la solution la plus compétitive »*, précise Patrice Lucas.

PSA entend installer ces moteurs sous le capot des futures Peugeot, Citroën, DS et Opel, voire ailleurs. La coentreprise, qui devrait être gérée par Nidec sur le plan commercial, souhaite en effet séduire d'autres constructeurs. En attendant 2022, les modèles électriques ou hybrides qui seront lancés par PSA seront dotés de motorisations achetées à ZF ou Valeo-Siemens.

« Make or buy »

En s'associant avec Leroy-Somer, Carlos Tavares, le président du directoire du groupe tricolore, semble reconnaître le fait que PSA ne peut pas faire tout, tout seul, surtout quand on en vient à l'électrique ou au logiciel. *« Nous avons pris du retard sur la concurrence en matière de propulsion électrique. Ce partenariat nous fera aller plus vite, et il nous offre de nouveaux savoir-faire »*, relève Anh-Quan Nguyen, le délégué CGE-CGC du groupe.

De fait, d'autres constructeurs, Renault-Nissan et Tesla en tête, ont décidé depuis longtemps de concevoir en solitaire leurs moteurs électriques – au contraire de la fabrication des batteries lithium-ion, qui sont externalisées. *« La tendance chez les constructeurs est plutôt à développer la propulsion électrique en interne, c'est une activité stratégique à forte valeur ajoutée »*, souligne Romain Gillet, analyste chez IHS. Dans la « chaîne électrique », PSA contrôlera le réducteur (l'équivalent de la boîte de vitesses) et le moteur, concevra et produira les packs de batterie, défend Patrice Lucas. *« Le seul élément que nous ne ferons pas, ce sont les cellules des batteries »*, dit-il. ■

> **« La tendance chez les constructeurs est plutôt à développer la propulsion électrique en interne, c'est une activité stratégique à forte valeur ajoutée. »**
> **ROMAIN GILLET**
> Analyste chez IHS

Le constructeur à l'heure des choix stratégiques

Le groupe a deux ans pour arrêter pour de bon sa position dans la voiture électrique et les moteurs thermiques.

Les cerveaux des dirigeants de PSA ne risquent pas de geler pendant l'hiver. Sur la table de l'état-major du constructeur se trouve une pile de dossiers plus complexes les uns que les autres. Celui du véhicule électrique était l'un des plus chauds. Le patron du groupe, Carlos Tavares, et sa garde rapprochée devaient en effet rapidement trancher sur la manière idoine d'offrir à leurs clients des voitures électriques performantes et abordables le plus rapidement possible – pour ne pas se laisser distancer, voire rattraper par la concurrence.

En clair, il fallait déterminer quelles briques technologiques seraient conçues et fabriquées en interne, celles qui pouvaient être gérées avec des partenaires, et enfin les éléments qui pouvaient être achetés sur étagère. Avec l'annonce de l'accord avec le japonais Nidec, les choses sont clarifiées : PSA veut faire lui-même ses packs de batteries (l'emballage des cellules lithium-ion), avoir la main sur le moteur et le réducteur électriques, mais s'appuyer sur un fournisseur pour la chimie des batteries.

La même logique du « make or buy » prévaut pour les autres sujets pressants. La conduite autonome, les nouveaux services de mobilité, les moteurs thermiques de prochaine génération... A chaque fois, il s'agit de mesurer l'intérêt de s'engager ou non dans une technologie. Avec, dans un coin de la tête, l'apport en termes de valeur ajoutée et d'indépendance, dans un autre, les compétences et les moyens disponibles, et en ne perdant jamais de vue l'impact sur l'emploi et la rentabilité de chaque décision.

Des finances encore fragiles

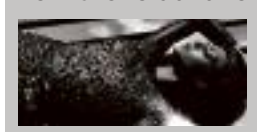
Pour pimenter l'exercice, il ne faut pas oublier la situation de PSA : le groupe fait face à de très grosses difficultés en Chine, il doit dépenser des centaines de millions d'euros pour remettre Opel à niveau, mais il doit aussi soutenir sans mollir le déploiement de sa marque premium DS, le tout avec des finances encore fragiles et le risque de voir le marché européen, sa source de revenus, se retourner plus tôt que prévu. C'est au regard de tous ces paramètres que PSA devra prendre deux décisions majeures dans les deux ans à venir. La première concerne le calendrier du lancement d'une plate-forme de véhicules électriques. A partir de 2019, la gamme du constructeur reposera sur deux plates-formes « multi-énergie », capables de proposer des modèles électriques, hybrides, essence ou diesel sur une même base. *« C'est un gage de sécurité pour nos finances, la demande de motorisation est très difficile à anticiper »*, expliquait Patrice Lucas, le directeur de la stratégie du groupe, à la rentrée. *« Nous serons par la suite obligés de faire une plate-forme électrique dédiée. La question, c'est quand. Nous avons encore un peu de temps pour nous décider »*, poursuivait-il.

Le second dilemme est encore plus délicat : faut-il concevoir une nouvelle génération de moteurs 100 % essence ou diesel, vu les règles antipollution qui se profilent un peu partout dans le monde ? Si de nouveaux moteurs essence ou diesel sont en train de sortir des usines, le choix doit être fait dans les dix-huit mois. *« Il n'y a rien de décidé. Notre budget R&D restera stable, c'est une affaire d'allocation de ressources... »* confiait Patrice Lucas.

— ***J. D.-C.***

LES ECHOS FORMATION

Le marché du luxe



Secteur en pleine mutation, quels sont les nouveaux business models ? Profitez d'un benchmark actualisé des performances financières des maisons de luxe.
Quels sont les leviers de croissance du secteur luxe à l'international ? Focus sur ces nouveaux marchés.

Rendez-vous le 15 décembre 2017 ou le 15 mars 2018 à Paris
En savoir plus sur www.lesechos-formation.fr/luxe.htm

Un service proposé par Les Echos Solutions