

Tous les modèles de PSA seront déclinés en électrique

AUTOMOBILE

Le constructeur français lancera son offensive lithium-ion à partir de juin prochain.

Julien Dupont-Calbo
@jdupontcalbo

C'est dans sa traditionnelle cuisine de Sochaux que PSA mitonne son avenir. Dans un atelier discret de l'usine doubiste, des techniciens réfléchissent à la manière idoine d'assembler des voitures hybrides – que ce soit à Rennes, Mulhouse, Eisenach (Allemagne) ou sur place. Environ 100 millions d'euros sont budgétés pour cette adaptation industrielle. « Par rapport à la version essence ou diesel d'un même véhicule, il y a 7 à 8 % de pièces différentes et environ 300 kilos en plus. Nous faisons en sorte que cela ne change rien sur les lignes pour les opérateurs. La seule différence visible, c'est la prise de recharge », explique Olivier Salvat, en charge du programme plug-in hybrid (PHEV) du constructeur.

Chez Peugeot, cela fait déjà trois ans que l'on prépare le menu électrique pour l'Europe. Les DS7, Peugeot 3008 et 508, Opel Grandland X, et Citroën C5 Aircross lanceront les agapes à partir de juin 2019. Puis, avant la fin de l'année prochaine, la nouvelle DS3 Crossback 100 % électrique s'invitera autour de la table. « Dès l'an prochain, tous nos



Julien-Cresp Peugeot PSA

La version hybride de la DS7 sera produite dans quelques mois au sein de l'usine PSA de Mulhouse.

nouveaux modèles auront une déclinaison électrifiée. En 2025, toute notre gamme sera dans ce cas », affirme Alexandre Guignard, le responsable zéro émission de PSA. Ce dernier louche sur un marché qui pourrait faire 20 % des ventes en 2025 avec dans sa manche, d'ici à 2021, sept nouveaux modèles électriques et huit PHEV. « On arrive dans le bon tempo », dit-il.

Ces engins seront tous construits sur deux plates-formes, la CMP pour les petites voitures électriques et la EMP2 pour les grandes voitures hybrides (qui seront dotées d'une autonomie électrique de 50 kilomètres dans un premier temps). Si le succès de cette salve est au rendez-vous, PSA envisage de développer une version 100 % électrique de sa plate-forme EMP2. A moyen terme, l'ensemble de la gamme pourrait donc exister en version « lithium-ion only ». « La

réflexion est en cours », souffle Alexandre Guignard.

Côté logistique, PSA se fournira en cellules lithium-ion dans l'usine polonaise de LG Chem. Les packs de batteries seront d'abord faits à Poissy, Vigo (Espagne) et Trnava (Slovaquie). Les boîtes et les moteurs électriques pour les PHEV seront achetés chez des fournisseurs. Dans un second temps, des boîtes électrifiées 48 volts seront produites en partenariat avec Punch Powertrain.

Effort sur les tarifs

Pour les voitures électriques, les réducteurs seront fabriqués à Valenciennes et les moteurs à Trémery (Moselle), dans le cadre du joint-venture créé avec le japonais Nidec. « Cela nous permet d'acquérir les compétences tout en limitant le risque d'approvisionnement », relève Frédéric Laganier, le direc-

teur de la stratégie industrielle de la Maison Peugeot.

Pour éviter les délais de livraison à rallonge en cas de succès, celui-là a prévenu les équipementiers qu'il pourrait revoir rapidement ses achats de pièces à la hausse. De même, les voitures thermiques et électrifiées pourront être alternées sur les chaînes. « Les lignes seront 100 % flexibles », assure Frédéric Laganier.

Exigée par le grand patron Carlos Tavares, cette souplesse industrielle est une précaution bienvenue, vu l'inconnue du comportement des clients face aux voitures à batterie. Pour les convaincre en concession, PSA souhaite proposer ses modèles électrifiés – plus chers à l'achat comptant – au même loyer mensuel en location que les équivalents essence ou diesel. « Tout n'est pas encore calé mais c'est le but », affirme Alexandre Guignard. ■