

à suivre

Tensions autour des conséquences du trafic aérien

CLIMAT La première « réunion de concertation » qui devait débattre des mesures préconisées par la « convention citoyenne » pour réduire « les effets néfastes du transport aérien » devait se tenir samedi. Elle a dû être reportée à mercredi, après la défection de plusieurs participants furieux. Un rapport de la Direction générale de l'aviation civile aurait fuité, selon lequel les mesures conduiraient à 4,3 milliards d'euros de taxe supplémentaire, une chute du trafic aérien en France de 14 % à 19 % et la perte de 120.000 à 150.000 emplois.

Sodexo prévoit de lourdes charges exceptionnelles

RESTAURATION Sodexo, numéro deux mondial de la restauration collective, a annoncé vendredi qu'il prévoyait plusieurs centaines de millions d'euros de charges exceptionnelles au second semestre de son exercice 2019-2020 (clos fin août) en raison de la crise sanitaire. Il prévoit des dépréciations d'environ 250 millions d'euros et des dépenses de restructuration de 160 millions d'euros. Depuis le début de la crise sanitaire, il a été contraint de fermer de nombreux sites dans le monde.

MAN va supprimer 9.500 emplois

CAMIONS MAN, filiale de Traton, la branche poids lourds de Volkswagen (VW), a annoncé vendredi son intention de supprimer jusqu'à 9.500 emplois dans le cadre d'un plan de réduction des coûts. Le constructeur munichois espère ainsi dégager une marge d'exploitation de 8 % en 2023 et économiser 1,8 milliard d'euros. Dans le cadre de sa restructuration, MAN envisage de délocaliser partiellement certaines opérations de développement et de production.

COMMUNIQUÉ

Adresse postale :
Hôtel du Département
3 quai Ceineray - BP 94109 44041 Nantes cedex 1
Tél. 02 40 99 13 58 - Fax 02 40 99 13 59
contact@loire-atlantique.fr
www.loire-atlantique.fr

COMMUNIQUÉ

ROUTE DEPARTEMENTALE 751

NANTES - PORNIC

AMENAGEMENT A 2x2 VOIES ENTRE PORT-SAINT-PÈRE ET PORNIC
Concertation préalable organisée en application des articles L 121-15-1 et L 121-16 du code de l'environnement

- ✓ Après saisine par le Département de Loire-Atlantique, la Commission Nationale du Débat Public (CNDDP) a décidé, dans sa séance du 31 juillet 2019, qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon les articles L 121-15-1 et L 121-16 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Claude Renou et Serge Quentin garants du processus de concertation (décision publiée sur les sites internet de la CNDDP et du Département).
- ✓ Cette concertation préalable permettra de débattre :
 - de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
 - des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
 - des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
 - des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.
- ✓ Modalités d'organisation de la concertation validées par la CNDDP dans sa séance du 29 juillet 2020 :
 - La concertation se déroulera du lundi 21 septembre au mercredi 4 novembre 2020 inclus ;
 - Des rencontres avec le public en présence des garants sont prévues (détail, horaires, lieux et modalités d'inscription consultables sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic ou au 02 40 99 10 00) ;
 - 5 réunions publiques : 21, 22, 29, 30 septembre et 3 novembre,
 - 3 ateliers thématiques : 24 septembre, 14 et 22 octobre,
 - 5 permanences : 30 septembre, 2, 9, 20 et 21 octobre ;
 - Pour prendre connaissance du projet, réagir, donner son avis, poser des questions :
 - en mairies de Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz (mairie annexe de Chéméré), La Bernerie-en-Retz, Pornic (mairie annexe de Sainte-Marie-sur-Mer) ainsi que dans les locaux du Département de Loire-Atlantique à Nantes (8 rue Sully) : exposition, dossier de la concertation, registres ;
 - sur le web via une plateforme de participation citoyenne pour consulter l'ensemble des documents mis à la disposition du public et donner son avis : participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic ;
 - sur le stand mobile qui sera proposé ponctuellement près de commerces ou de marchés.
- ✓ A l'issue de la concertation, et dans un délai de 3 mois maximum :
 - Les garants établiront un bilan de la concertation,
 - Ce bilan sera présenté pour validation à la Commission Nationale du Débat Public,
 - Le Département précisera les enseignements qu'il tire de la concertation et les suites qu'il souhaite donner au projet.

Fiat Chrysler veut offrir une nouvelle jeunesse à Maserati

AUTOMOBILE

Le groupe FCA détaille sa stratégie pour relancer Maserati, le constructeur de luxe en perte de vitesse.

Il a dévoilé une nouvelle « supercar », la MC20, première d'une salve de lancements qui comprendra aussi un SUV, le Grecale.

Anne Feitz, à Modène (Italie)
@afeitz

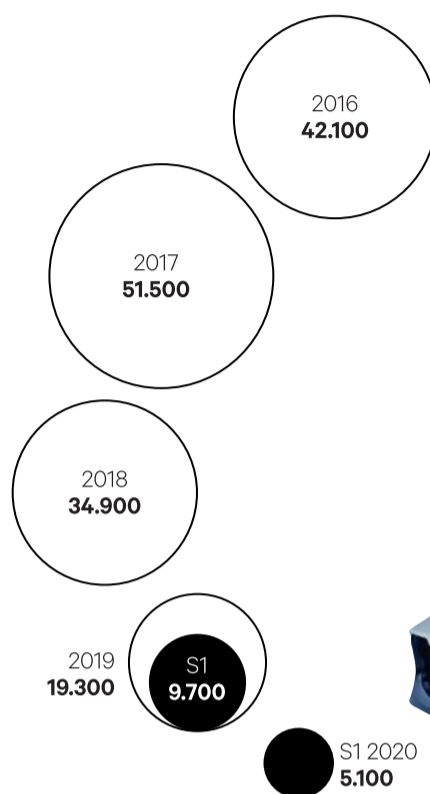
Impossible de rater la MC20, le dernier bébé de Maserati, jeudi à Modène. Piazza Roma ou Piazza Grande, dans le centre historique de la petite cité italienne, qui abrite le siège de la marque, le bolide faisait rugir à l'envi son puissant moteur devant les smartphones des curieux. La veille au soir, plusieurs centaines de journalistes (dûment distancés et masqués) avaient eu droit au « reveal » de cette « supercar », comme on surnomme les voitures sportives à plus de 200.000 euros, au cours d'un grand show à l'américaine, écran géant incurvé et décibels à l'appui. John Elkann et Mike Manley, respectivement président et directeur général du groupe Fiat Chrysler (FCA), propriétaire depuis 1993 de la marque centenaire, avaient fait le déplacement pour l'événement.

Il faut dire que ce lancement est emblématique à plus d'un titre. « Nous posons la première pierre du futur de Maserati. C'est le début d'une nouvelle ère », a lancé avec emphase Davide Grasso, le patron de la marque, sur la scène géante montée au centre du circuit auto de Modène. Avec une puissance de 630 chevaux, la MC20 (pour Maserati Corse 2020) doit permettre à la marque au trident de faire son grand retour en compétition, plus de soixante ans après la victoire de l'Argentin Fangio au championnat du monde de F1 en 1957 au volant d'une Tipo 250F.

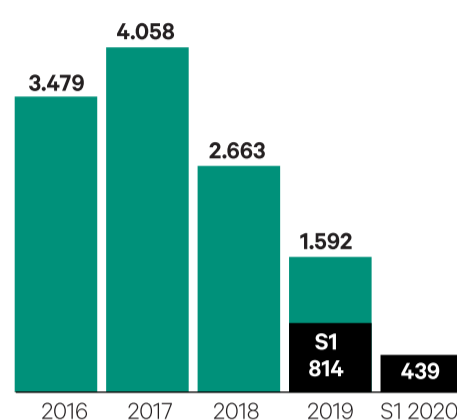
Commercialisé à compter de 2021 au prix de 220.000 euros, le nouveau bolide n'a toutefois pas vraiment vocation à gonfler les volumes de Maserati, qui table sur à peine 7 unités produites par jour (et environ

Les chiffres clés de Maserati

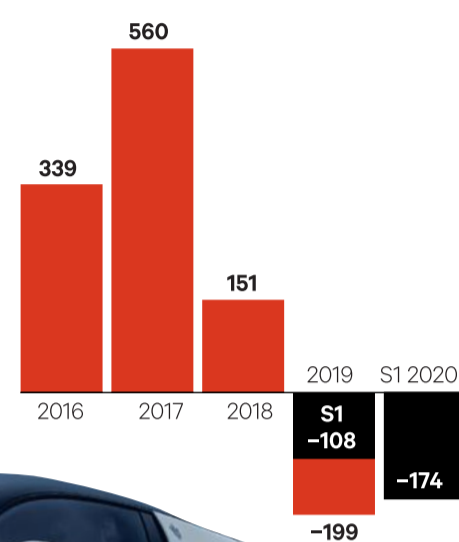
Ventes
En unités



Chiffre d'affaires
En millions d'euros



EBIT (résultat d'exploitation)
En millions d'euros



Maserati MC 20

LES ÉCHOS / SOURCE : MASERATI / PHOTO : MASERATI

1.000 par an). Il s'agit de « booster » son image en amont d'une série de lancements à venir destinés à reconstruire un avenir au Trident, devenu ces dernières années un gouffre pour le groupe FCA.

Taxes exorbitantes

Un enjeu également crucial dans la perspective de la fusion avec PSA : Maserati sera appelée à devenir la marque qui apportera au nouveau groupe une position sur le segment lucratif et en croissance de l'automobile de luxe. « Ce sera le joyau de la couronne du nouvel ensemble, Stellantis », a insisté Mike Manley à Modène. Le dirigeant britannique de FCA a fixé des objectifs ambitieux : écouler 75.000 voitures par an d'ici à 2025 et redresser la marge à 15 %. « Compte tenu de notre vision très forte, je pense que nous pouvons y arriver », a-t-il déclaré. En attendant, Maserati espère renouer avec les profits dès l'an prochain.

Car le constructeur italien est tombé dans le rouge l'an dernier, après avoir vu ses ventes dégringoler depuis 2017. De 51.000 cette année-là, les livraisons ont chuté à 19.000 en 2019. Avec la crise sanitaire, aucun mieux n'est envisagé

pour 2020 : il s'est vendu 7.000 Maserati sur les six premiers mois. « On devrait finir l'année à 19.000 », estime Bernard Loire, le directeur commercial de la marque. La firme au trident, qui avait dégagé 560 millions d'euros de bénéfice opérationnel en 2017, a perdu 200 millions d'euros l'an dernier (pour un chiffre d'affaires de 1,6 milliard) et encore 174 millions au premier semestre de cette année.

La chute du marché chinois, le premier pour le groupe en 2017, avec 30 % de ses ventes, n'est pas seule en cause. « Le principal problème de Maserati est un sous-investissement produit chronique et une mauvaise planification », estime l'analyste Philippe Houchois, chez Jefferies. Les dirigeants du Trident en conviennent. « Maserati a souffert du syndrome "launch only", accordant beaucoup d'attention aux lancements de nouveaux modèles, sans investir ensuite sur leur soutien dans la durée », commente Bernard Loire.

La marque a également pris la vague des SUV très tard, n'ayant lancé son 4x4 urbain de luxe, le Levante, qu'en 2016, pour compléter sa gamme (qui compte aussi la berline Ghibli, la limousine Quattro-

porte, et les GT GranTurismo et GranCabrio). Elle n'a lancé aucun nouveau modèle depuis 2016, et a aussi longuement tergiversé avant de prendre le virage de l'électrique : elle a présenté cet été son premier modèle électrifié, une Ghibli en version « mild hybrid » (consistant simplement à booster le moteur thermique grâce à un petit moteur électrique de 48 volts). Résultat, ses véhicules lourdement émetteurs de CO₂ sont plombés par des taxes exorbitantes dans de nombreux pays. « Elles peuvent représenter jusqu'à 100.000 euros sur le Levante aux Pays-Bas, par exemple », explique Bernard Loire. En France, tous les modèles sont soumis au malus maximum, de 20.000 euros. Avec des émissions à 184 grammes par kilomètre, la Ghibli hybride, qui arrivera dans l'Hexagone en octobre, le fera tomber à 5.400 euros.

13 lancements d'ici à 2025

Il y a environ dix-huit mois, Mike Manley a décidé de s'attaquer au problème, s'engageant à consacrer des investissements colossaux, de 2,5 milliards d'euros, au renouveau du Trident. Il a recruté pour cela un « pro » du marketing pour

diriger la marque : arrivé en juillet 2019, Davide Grasso est un ancien cadre de Nike et de Converse. Les 12 lancements qui se succéderont après la MC20 sont le fruit de cette stratégie de reconstruction. « Même dans le creux de la vague, même pendant la crise du coronavirus, les investissements n'ont jamais été remis en cause », affirme Bernard Loire. Nouveaux produits, mais aussi innovations technologiques. Tous les nouveaux modèles du Trident seront désormais déclinés en version 100 % électrique : GranTurismo et GranCabrio d'abord, puis la MC20. « Le client devra avoir le choix », a insisté Mike Manley. Sur-tout, le constructeur italien compte sur le nouveau SUV qu'il doit lancer l'an prochain. Lui aussi doté d'un nom de vent, le Grecale sera plus petit que le Levante et sera produit dans l'usine de Cassino de FCA sur une plateforme d'Alfa Romeo, une autre marque du groupe. Compte tenu de l'engouement actuel pour les 4x4 urbains, le succès de ce nouveau Grecale sera essentiel pour atteindre les objectifs et affronter la vive concurrence des Porsche, Jaguar, ou encore de son voisin de Modène, le grand frère Ferrari. ■

Renault recrute Luciano Biondo, l'homme du made in France chez Toyota

AUTOMOBILE

Le directeur de l'usine Toyota de Valenciennes va, selon nos informations, devenir responsable des usines nordistes de Losange.

La nouvelle a fait l'effet d'une petite bombe dans l'usine de Toyota à Onnaing-Valenciennes, dans le nord de la France. Luciano Biondo, son patron emblématique, a annoncé vendredi son départ en interne – et ce, dès le soir même. Dans un message vidéo adressé aux salariés, le dirigeant explique qu'on lui a proposé de relever un nouveau défi. « Vous me connaissez, je suis avant tout un homme de projets, passionné par les aspects humains et industriels. Et le projet qu'on m'a proposé a touché une corde sensible, le made in France,

avec une dimension industrielle et sociale », a-t-il commenté.

Selon nos informations, l'homme s'apprête à rejoindre Renault. Il pourrait prendre la tête des usines du nord de la France, de Maubeuge (où est assemblée la Kangoo), Douai (Talisman, Espace et Scenic) et Ruitz (boîtes de vitesses). En plein plan d'économies, le Losange cherche à revoir son empreinte industrielle dans l'Hexagone, notamment dans la région. Il avait pour projet de transférer l'activité d'assemblage de Maubeuge à Douai, pour n'y conserver qu'une activité d'emboutissage, tandis que Douai est appelé à accueillir la plateforme électrique du groupe. Un projet qui a suscité quelques remous avant l'été, jusqu'à ce que le Losange s'engage à l'ouverture d'un dialogue sur Maubeuge.

Connu dans l'industrie automobile pour avoir largement participé au tour de force de maintenir la production d'une petite voiture dans

l'Hexagone sous la bannière Toyota, Luciano Biondo a fait un détour de quelques années chez PSA, à Mulhouse et à Trnava (Slovaquie), deux grosses usines du rival du Losange. Il était revenu chez Toyota France en 2013 comme numéro deux de l'usine nordiste, avant d'en prendre la tête fin 2016. Il a notamment obtenu du groupe japonais non seulement d'y maintenir la production de la Yaris, mais aussi d'y accueillir dans quelques mois un futur SUV de la marque, moyennant 400 millions d'euros d'investissements.

Belle prise pour Renault

« C'est un site compétitif », a-t-il insisté dans son message aux salariés, estimant avoir « rempli sa mission ». « En sept ans, nous avons accompli un travail extraordinaire », a-t-il déclaré. Les syndicats de l'usine, dont l'effectif est passé sous sa houlette de 3.600 à 4.800 personnes, le regrettent déjà. « Il est très ter-

rain, il connaît tout le monde ici et a une vraie qualité de dialogue social. C'était le collègue de 4.800 personnes », renchérit Thomas Mercier à la CFDT, qui garantit qu'il fera du « bon travail » chez Renault et pour la production française. Aux yeux de l'Etat, le site est devenu une vitrine du made in France. C'est le Britannique Marvin Cooke, senior vice-président manufacturing de Toyota Motor Europe, qui reprendra le job, à titre temporaire. Ce transfert est une nouvelle « belle prise » pour Renault, où Luca de Meo, arrivé début juillet, muscle les équipes. Il y a urgence pour le groupe au losange, qui a accusé une perte nette de 7 milliards d'euros au premier semestre, et doit être redressé rapidement. Le nouveau directeur général a notamment recruté Gilles Vidal, le designer en chef de PSA, et Alejandro Mesonero-Romanos, qu'il a débouché de Seat, son ancienne maison. — A. F.