

Vous trouverez dans votre espace presse sur le site du Gifec <https://www.gifec.org/presse> les dernières informations sur la gestion de la crise Covid : Attestation de déplacement, protocole sanitaire en entreprise et restrictions couvre-feu

Presse



20/10/2020

Attestation déplacement pro couvre-feu

l'attestation dérogatoire à télécharger (19 oct 2020)



20/10/2020

Protocole sanitaire en entreprise

le nouveau document publié le 16/10/20



15/10/2020

Couvre-feu : ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas à partir du samedi 17 oct minuit

toutes les restrictions annoncées par Emmanuel Macron le 14 et les précisions de Jean Castex le 15 octobre



l'ETI Adhex, spécialisée dans les adhésifs techniques, a revu sa façon de travailler. © Plasto

<https://www.usinenouvelle.com/editorial/covid-19-comment-les-entreprises-s-adaptent-a-la-deuxieme-vague.N1017454> ANNE-SOPHIE BELLAICHE PUBLIÉ LE 19/10/2020 À 10H00

Alors que l'épidémie de Covid-19 flambe sur le territoire, que les frontières demeurent pour la plupart fermées, que les annulations de salons s'enchaînent, les industriels repensent aussi bien leur manière de travailler que leur stratégie commerciale et leur service client.

Ce virus, "nous en avons jusqu'à l'été 2021", a déclaré Emmanuel Macron le 14 octobre. Au-delà d'une mesure de couvre-feu qui touche principalement la restauration et les loisirs, les entreprises, quel que soit leur secteur, mettent désormais une croix sur un retour rapide à la normale.

"Au début du confinement, on pensait que cela prendrait quelques mois pour sortir victorieux de cette "guerre" comme l'avait qualifié le Président. On réagissait comme les gens en 1914, signalait l'historien de la Première Guerre mondiale Stéphane Audoin-Rouzeau. Maintenant, nous savons que l'on doit vivre avec ce virus pendant encore au moins un an, peut-être trois. Dans l'attente, nous devons changer notre façon de travailler tant en interne qu'avec nos clients", confie Roland de la Brosse, le président d'Adhex, une ETI d'adhésifs technologiques dijonnaise. C'est désormais la lucidité qui prévaut sur les conséquences d'une maladie qu'Emmanuel Macron a qualifiée de « grave, même pour les jeunes ».

Se conformer au protocole sanitaire

L'épidémie flambe. Dans la capitale, le taux d'incidence était, le 15 octobre, de 450 pour 100 000 habitants et même de 800 pour 100 000 dans la tranche des 20-30 ans. Tandis que la perspective d'un accès rapide à un vaccin s'éloigne, – l'Agence américaine des médicaments, qui règne sur le premier marché pharmaceutique au monde, ayant fixé des règles très strictes pour les autorisations de mise sur le marché –, les perspectives d'activité s'assombrissent. Après le rebond de l'été, selon une enquête du Syntec conseil réalisée du 15 au 20 septembre auprès de 300 entreprises (PME-ETI et grandes entreprises), un quart envisage ainsi de réduire de plus de 10 % leur masse salariale d'ici à la fin de l'année.

De fait, tous les industriels contactés applaudissent des mesures qui ciblent la vie privée, car ils estiment que leurs entreprises garantissent désormais la sécurité des salariés, même si des clusters existent. *"Nous constatons une montée de l'absentéisme à cause de cas contacts de personnes contaminées dans leur sphère personnelle"*, témoigne Philippe Lécuyer, le président de DEF, une entreprise de 2 400 salariés spécialisée dans les systèmes de sécurité incendie, qui, sur le territoire national, compte 80 % de ses implantations dans des zones où le couvre-feu est instauré.

"J'estime que mon entreprise est une zone verte", renchérit Daniel Harari, le PDG de Lectra qui a fait revenir tous ses salariés en présentiel, car il se conforme strictement au protocole sanitaire. Désormais, les réunions de dix collaborateurs se passent en visioconférence, scindées en deux salles de cinq personnes. Le télétravail se poursuit dans d'autres sociétés, à l'image de Novartis qui le propose désormais à vie.

Revoir sa stratégie commerciale

Restent les déplacements à l'étranger, toujours exclus, et les contacts clients entravés. *"Les grandes entreprises ont des politiques très strictes. Dans l'auto, on en vient parfois à présenter nos échantillons aux ingénieurs sur les parkings"*, raconte Roland de la Brosse. La disparition des salons implique de revoir les stratégies commerciales. Lectra comptait peu sur eux, étant passé de 300 salons par an il y a dix ans à 4 ou 5 aujourd'hui principalement dans les pays émergents. C'était, en revanche, un levier essentiel pour Adhex. *"Nous avons profité du confinement pour refaire notre site internet, dont je pensais, à tort, qu'il ne nous rapporterait jamais une commande car notre produit est très technologique"*, précise le président d'Adhex. *Et nous allons développer des approches de prospection data plus ciblée plutôt que de nous concentrer sur le visuel du kakémono ou le millésime de la caisse de bourgogne pour le cocktail."*

Le service au client doit, lui aussi, évoluer. Le laboratoire Roche, par exemple, a lancé un processus pour digitaliser la maintenance de ses automates de diagnostic et réaliser des réparations à distance avec une hotline ouverte en permanence "sur le principe d'un fournisseur internet". Toutes ces démarches de moyen terme sont confirmées par l'étude réalisée par Syntec conseil mi-septembre. Les principales préoccupations des dirigeants sont désormais d'« adapter les modes de travail » à 45 % (contre 33 % en avril), de « répondre aux nouveaux besoins des clients » à 40 %, de « développer les compétences des salariés » à 30 % et de « renforcer la solidité financière » à 30 %.

L'inquiétude pèse pour 2021

Mais ce dernier sujet risque de monter. Le taux de marge des entreprises est déjà passé selon l'Observatoire français des conjonctures économiques de 33,4 % au dernier trimestre 2019 à 26 % au deuxième trimestre 2020. *"Ce qui m'inquiète désormais, c'est 2021, souligne Philippe Lécuyer. Des secteurs sinistrés ne voient pas le bout du tunnel. ils risquent de réduire le niveau des contrats de maintenance au strict minimum l'an prochain et de reporter leurs investissements."*

Ce n'est pas le cas d'Adhex qui maintient celui d'un nouveau bâtiment de 6 000 m² et d'une nouvelle machine d'enduction de 4 millions d'euros, tout en tentant de se frayer un chemin dans les dispositifs d'aide à la décarbonation du plan de relance. *"La crise accélère un processus darwinien de sélection"*, tranche Olivier Marchal, le président du bureau de Paris de Bain & Company. S'adapter ou périr.

L'USINE NOUVELLE

[Covid-19] Safran, PSA, Suez... Comment les sites industriels s'organisent face à la deuxième vague



Une employés sur un site de production de PSA. © PSA / **HUBERT MARY** PUBLIÉ LE 20/10/2020

<https://www.usinenouvelle.com/editorial/covid-19-safran-psa-suez-comment-les-sites-industriels-s-organisent-face-a-la-deuxieme-vague.N1018439#>

Face à l'épidémie, les sites de production se sont adaptés pour assurer la sécurité de leurs salariés et éviter d'interrompre leur activité. Protocole sanitaire renforcé, roulement des effectifs, prise de température, application mobile de suivi ... A chacun ses recettes.

Beaucoup d'entre eux, même durant le confinement, n'ont jamais fermé. Cela relevait de la survie de l'entreprise. Raffineries, usines, ateliers, laboratoires...

Sur les sites de production, la seconde vague de l'épidémie de Covid-19 sonne le retour des protocoles sanitaires renforcées. Des mesures mis en place durant le confinement qui, dans les faits, pour beaucoup, n'avaient jamais vraiment été levées.

Un protocole sanitaire rodé depuis le confinement

Chez Safran (52 sites industriels et 13 centres de supports en France), le passage en zone d'alerte maximale n'a pas changé le protocole sanitaire mis en place depuis mars par le groupe. *"Un dispositif sanitaire strict était déjà en place et conforme aux recommandations de l'Agence nationale de Santé",* confirme une porte-parole. Organisation du travail repensée pour respecter la distanciation sociale, nettoyage et désinfection plus fréquents, limitation du nombre de personnel au strict minimum indispensable, distribution de masques et de gels hydro-alcoolique...

Des mesures supplémentaires peuvent être prises localement, comme *"assouplir le recours au télétravail, autoriser les salariés à prendre leurs repas sur leur lieu de travail, distribuer des lingettes désinfectantes sur les plateaux au restaurant d'entreprise".*

Prise de température obligatoire

Les salariés des laboratoires Servier doivent quant à eux indiquer leurs horaires d'arrivée et de départ et le moyen de transport qu'ils ont utilisé. Et un thermomètre les attend à l'entrée... Notamment dans le laboratoire de Suresnes (Ile-de-France). Des mesures qui ont permis au groupe d'assurer 90% de la production *"dans les premières semaines du confinement"* avant de rapidement revenir *"à 100% sur l'ensemble du réseau, en France"*.

Appli mobile dédiée

Durant le confinement, la grande majorité des activités production du groupe PSA étaient au point mort. *"Dès le mois d'avril, nous avons préparé la reprise. Depuis, les règles sont bien établies et communes à tous nos sites : prise de température à l'entrée, application mobile "d'auto-surveillance PSA", que chaque collaborateur doit remplir quotidiennement pour assurer qu'il n'a pas de symptômes. Sur les lignes de production, lorsque la distance de 1 mètre ne peut pas être respectée, les techniciens doivent porter des lunettes en complément du masque".*

Limitation du nombre de salariés ou horaires décalés

Certains ont décidé de limiter les contacts sociaux en réduisant le personnel. Sur le site de GSK de Saint-Amand-les-Eaux (Hauts-de-France), *"un maximum de 650 personnes sont autorisées à venir travailler en même temps sur site (dont 550 sur des opérations de production de vaccins) sur un effectif de près de 1000 collaborateurs."*

Suez opte plutôt pour une gestion des flux afin d'éviter les regroupements, dans les vestiaires par exemple. Pour ses agents de terrain et ses techniciens, le groupe a mis en place des horaires décalés. Et n'exclut pas non plus un retour au "plan de continuité", activé pendant le confinement. *"Le couvre-feu n'impacte pas nos travaux en journée, indique le groupe, notre digitalisation de process permet un travail opérationnel. Nous avons établi les attestations de déplacement pour les personnels d'astreinte qui travaillent de nuit pour les*

interventions d'urgence. Mais les plans sont prêts et pourront être activés facilement en fonction de l'évolution de la situation".

DIGITALISATION DU SERVICE CLIENT

Roche Diagnostics France, qui ne possède aucune activité de production en France, s'occupe néanmoins du service après-vente de ses produits comme la maintenance automates de diagnostic (machine de test en tous genres pour les laboratoires). *"Les agents technico-commerciaux ne se rendent quasiment plus chez nos clients. Nous avons mis en place une hotline ouverte en permanence pour les problématiques de réparation ou de maintenance. Une façon de digitaliser le service client et d'assurer la sécurité de nos équipes".*

Un processus accéléré aussi en interne. *"Toutes nos formations qui ne sont pas considérées comme "buisines critical" se font désormais à distance".*

L'USINEDIGITALE

La pandémie de Covid-19 accélère l'automatisation de la main-d'œuvre



ALICE VITARD | PUBLIÉ LE 21 OCTOBRE 2020 / © Photos Hobby/Unsplash

[HTTPS://WWW.USINE-DIGITALE.FR/EDITORIAL/ETUDE-LA-PANDEMIE-DE-COVID-19-ACCELERE-L-AUTOMATISATION-DE-LA-MAIN-D-UVRE.N1019089](https://www.usine-digitale.fr/editorial/etude-la-pandemie-de-covid-19-accelere-l-automatisation-de-la-main-d-uvre.N1019089)

L'automatisation de la main d'œuvre se fait plus rapidement que prévu. Une accélération due à la pandémie de Covid-19, révèle le rapport "The future of Jobs" publié par le Forum Economique Mondial. Un phénomène à surveiller, car si cette transformation n'est pas maîtrisée, elle risque de creuser les inégalités en matière d'emploi.

"Le Covid-19 a accéléré l'arrivée du 'future of work'", a résumé Saadia Zahidi, directrice générale du Forum Économique Mondial, lors de la présentation du nouveau [rapport](#) "The Future of Jobs" publié le 20 octobre.

Pour sa troisième édition, le rapport vise à faire la lumière sur les perturbations liées à la pandémie en 2020. Il compile les projections de hauts dirigeants d'entreprises représentant près de 300 sociétés, qui emploient collectivement 8 millions de travailleurs.

L'AUTOMATISATION VA PERTURBER 85 MILLIONS D'EMPLOIS

D'ici 2025, l'automatisation et une nouvelle répartition du travail entre les humains et les machines "perturberont 85 millions d'emplois dans le monde entier dans les moyennes et grandes entreprises", débute le rapport. Un phénomène particulièrement visible dans les secteurs administratifs, de la comptabilité et de la saisie de données. En soi, rien de nouveau.

Dans une logique de productivité et de réduction des coûts, les entreprises automatisent certaines tâches répétitives et fastidieuses. 50 % des employeurs prévoient d'ailleurs d'accélérer cette automatisation, d'après le rapport. La nouveauté, c'est l'impact de ce phénomène combiné à la crise économique provoquée par la pandémie de Covid-19.

"L'accélération de l'automatisation et les retombées de la récession entraînée par le Covid-19 ont aggravé les inégalités existantes sur les marchés du travail et annulé les progrès en matière d'emploi réalisés depuis la crise financière mondiale de 2007-2008", affirme la directrice générale Saadia Zahidi.

UNE NOUVELLE VISION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Les besoins de reconversion sont donc de plus en plus importants. Ainsi, près de 50 % des travailleurs qui conserveront leur poste au cours des cinq prochaines années auront besoin d'une reconversion liée à leurs compétences de base, indique le rapport. *"Les entreprises, les gouvernements et les travailleurs doivent prévoir de travailler ensemble de toute urgence pour mettre en œuvre une nouvelle vision de la main-d'œuvre mondiale",* plaide Saadia Zahidi.

Malgré le ralentissement économique actuel, la plupart des employeurs reconnaissent la valeur de la reconversion de leur main-d'œuvre. En moyenne, 66 % des employeurs interrogés prévoient un retour sur investissement dans un délai d'un an. *"À l'avenir, nous verrons que les entreprises les plus compétitives seront celles ayant investi massivement dans leur capital humain - les qualifications et les compétences de leurs employés",* conclut la directrice générale.



Climat des affaires : malgré le contexte, le retour de la confiance se confirme

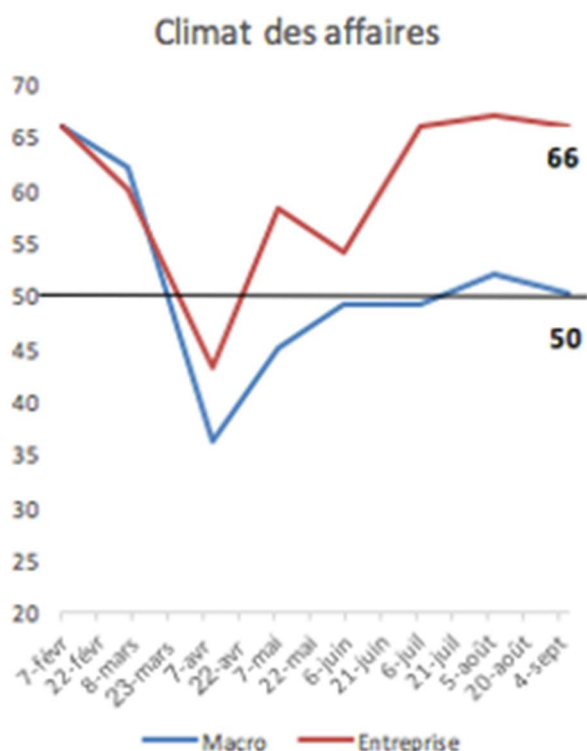


<https://theconversation.com/climat-des-affaires-malgre-le-contexte-le-retour-de-la-confiance-se-confirme-148139?>

18 octobre 2020, **Philippe Dupuy** - Professeur Associé au département Gestion, Droit et Finance, Grenoble École de Management (GEM)

Les entreprises françaises anticipent une hausse moyenne de la masse salariale d'environ 3,2 % en 2021.

En France, le niveau de confiance du climat des affaires se maintient actuellement autour de 50 sur une échelle de zéro à cent, et ce malgré la reprise, depuis la rentrée, de l'épidémie de la Covid-19. Ce niveau de confiance (enregistré avant l'annonce de nouvelles restrictions, le 14 octobre) indique une croissance à venir faible de l'économie française, mais pas de risque de récession à court terme.



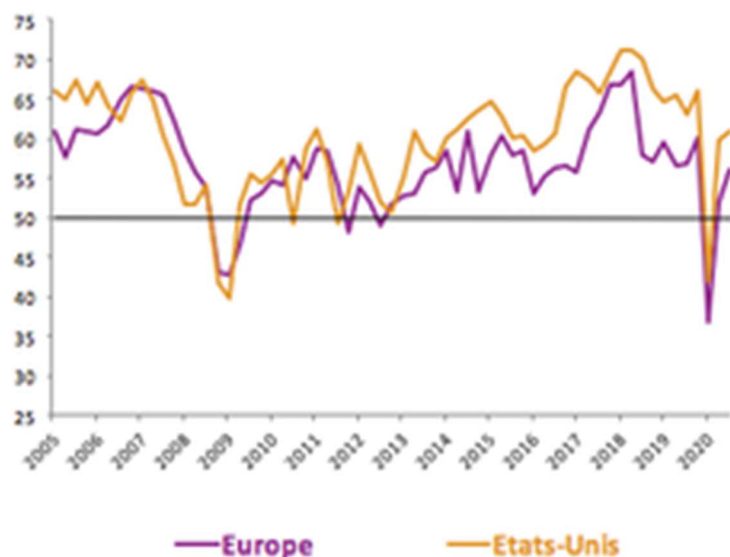
Niveau d'optimisme moyen des responsables financiers en France (observations mensuelles). Auteur

Si cette trajectoire se confirme, le choc du confinement et de la mise sous coma artificiel de l'activité au mois de mars dernier serait rapidement absorbé par une période de rebond vif, débouchant sur une croissance quasi-nulle.

Signe particulièrement frappant de cet optimisme, l'indicateur de solidité financière de l'entreprise ressort à nouveau à 66 contre 41 au plus fort de la crise sur une échelle de zéro à cent. Cet indicateur est sans aucun doute porté par le plan de soutien gouvernemental.

L'élection américaine ne pèse pas

En Europe, le climat des affaires ressort à 56 contre 52 au trimestre précédent sur une échelle de zéro à cent. Ce niveau n'est que légèrement en dessous du niveau moyen observé courant 2019. La hausse est particulièrement élevée dans les pays du nord comme l'Allemagne, le Danemark ou la Norvège qui affichent une moyenne de 68.



Niveau d'optimisme moyen des responsables financiers en Europe et aux États-Unis (observations trimestrielles). [Auteur](#)

Aux États-Unis, le climat des affaires ressort à 61 contre 59 au trimestre précédent. Ni la perspective de l'élection présidentielle de novembre ni la crise de la Covid-19, ne semblent ainsi impacter la marche en avant de l'économie américaine.



Climat des affaires mondial pondéré par le PIB (PIB à prix constants en USD source : Banque mondiale).

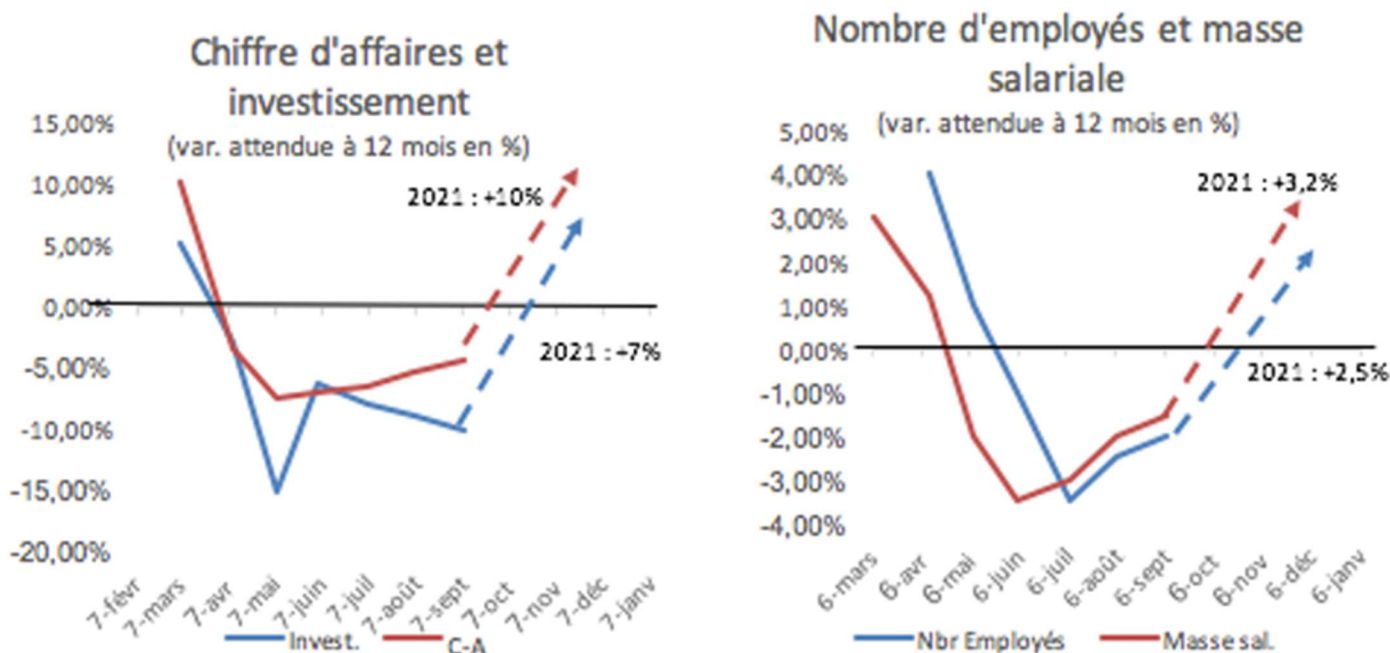
À l'échelle mondiale, l'indicateur d'optimisme retrouve aussi des niveaux pré-crise, mais les disparités restent toujours aussi importantes entre, par exemple, les pays du nord de l'Europe où la confiance est forte et l'Amérique latine où elle est au plus bas.

Aucune zone économique ne semble réellement pouvoir prendre le relais de la croissance avant plusieurs trimestres.

Une reprise vigoureuse en 2021

Le rebond des indicateurs de confiance se traduit par une amélioration des chiffres prévisionnels. En France, par exemple, les perspectives de croissance du chiffre d'affaires pour l'année 2020 ressortent désormais à environ -4,5 % selon le scénario central, contre des anticipations de l'ordre de -7,5 % à la sortie du confinement en mai.

Au-delà, les entreprises françaises s'attendent à un fort rebond de l'activité pour 2021 avec une croissance du chiffre d'affaires qui pourrait atteindre 10 % pour le scénario central, compris entre 3,5 % pour le scénario pessimiste et 15 % pour le scénario optimiste.



Variation du chiffre d'affaires, de l'investissement, du nombre d'employés et de la masse salariale attendus à 12 mois en pourcentage en France. Auteur

Nous retrouvons la même dynamique sur l'ensemble des variables que nous mesurons. En particulier, si le nombre de salariés pourrait baisser d'environ 2 % sur l'année en cours, 2021 devrait voir, selon les anticipations des entreprises, une reprise des embauches et une hausse moyenne de la masse salariale d'environ 3,2 %.

Enfin, les entreprises prévoient désormais une hausse des investissements de l'ordre de 7 % sur 2021. À titre de comparaison, les entreprises américaines anticipent une baisse de 0,2 % de leurs chiffres d'affaires en 2020 avant un rebond de 8,7 % en 2021.

Les partenaires inquiètent toujours

Les indicateurs de confiance pointent tous vers une reprise rapide de l'activité mais l'inquiétude demeure quant aux relations d'affaires avec les clients et fournisseurs.

Lorsqu'on interroge les entreprises, elles sont encore près de 90 % en France à nous dire leurs doutes sur la solidité financière de leurs partenaires quotidiens (clients et fournisseurs). Dans ce contexte, il semble difficile de parier sur une reprise forte de l'activité dans les mois qui viennent.

Il en est de même aux États-Unis où seulement la moitié des entreprises espèrent avoir retrouvé en 2022 un chiffre d'affaires équivalent à celui qu'elles affichaient avant la crise. Comme le notait récemment le FMI, il est probable que la reprise sera longue à venir, inégale à travers les pays et d'un caractère incertain.



Les nouvelles mesures du gouvernement pour préparer les entreprises françaises au Brexit

Publié par Marwa Nakib le 19 oct. 2020

<https://www.chefdentreprise.com/Thematique/export-international-1057/brexit-2032/Breves/Les-nouvelles-mesures-gouvernement-preparer-entreprises-fran-aises-Brexit-353223.htm>

Les entreprises françaises qui se retrouvent déjà affaiblies par la crise sanitaire, auront bientôt un nouveau challenge à relever: celui de la sortie du Royaume-Uni du marché intérieur et de l'union douanière.

La date fixée du **Brexit** est le 1er Janvier 2021, la période de transition touche donc à sa fin.

Pour se préparer à la prochaine phase, le gouvernement français met à disposition des entreprises françaises des mesures et des ressources pour bien gérer ce nouveau contrôle aux frontières tant pour la circulation des biens et services, que pour les personnes. Les entreprises devraient être préparées en matière de formalités et **contrôles règlementaires et douaniers**, de propriété industrielle, et de transfert de données personnelles.

Un système de frontières intelligentes

Pour fluidifier les passages douaniers, le gouvernement Français a mis en place un système de **frontière intelligente**, un système informatique pour maintenir la fluidité de circulation des marchandises et automatisant le passage de la frontière par les poids lourds. L'objectif de cette frontière intelligente étant de faciliter les **formalités douanières**, les plaques d'immatriculation du poids-lourd seront liées à sa/ses déclaration(s) de douane et/ou de transit par un code barre que le chauffeur doit détenir à la frontière, et **l'enregistrement électronique de la plaque d'immatriculation** et des documents douaniers, et l'automatisation des notifications de passage qui permettront de suivre le camion et détecter l'évènement de passage de frontière.

Des dispositifs et des ressources gouvernementales

Différentes initiatives ont été mises en place par l'État français pour faciliter cette transition pour les entreprises. Parmi elles, **Team France Export**, un dispositif de soutien aux entreprises exportatrices, mis en place dans le cadre de la relance économique **France Relance** qui propose deux solutions, **BPI Assurance Export**, des aides et des assurances pour se protéger contre le **risque de change** et diversifier les débouchés à l'export, et **Business France**, des accompagnements personnalisés aux exportateurs pour comprendre et gérer les réglementations britanniques.

En outre, les services de l'état dans les territoires [les pôles d'action économique de la **DGDDI**, **DIRECCTE** ET **DRAF**] sont mobilisés pour conseiller les entreprises, en particulier les entreprises fragiles et les PME, et des ressources gouvernementales sont mises à disposition des utilisateurs sur les sites Internet www.brexit.gouv.fr et www.votrediagnosticbrexit.fr. Le gouvernement a désigné aussi des adresses e-mail pour répondre aux questions générales des entreprises sur brexit.entreprises@finances.gouv.fr, aux questions douanières sur brexit.impots@dgfip.finances.gouv.fr .brexit@douane.finances.gouv.fr, et aux questions sur les impôts sur brexit.impots@dgfip.finances.gouv.fr .

Le malade ne va pas si mal mais sa convalescence va être « longue, irrégulière et incertaine ». Tel est le **diagnostic des experts du FMI** sur l'économie mondiale.

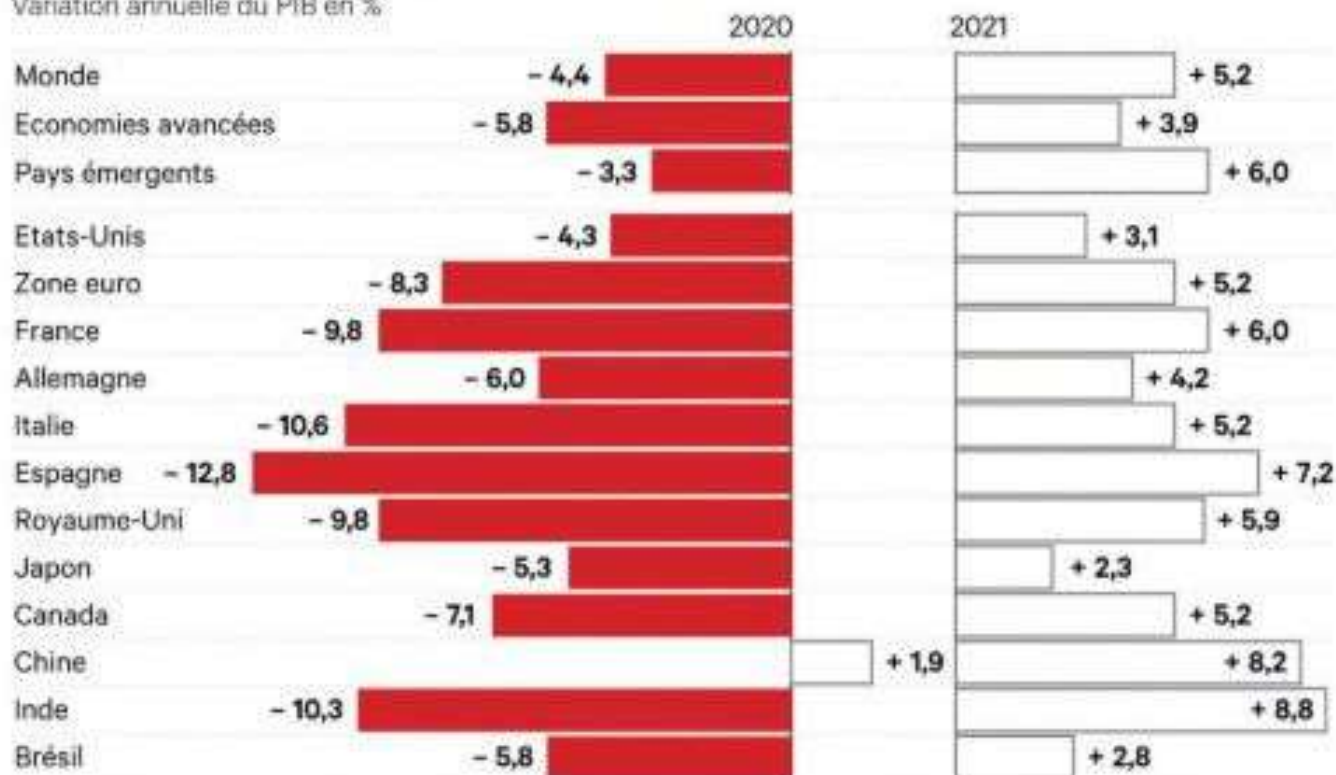
Limiter les dégâts

Le malade ne va pas si mal, car il a moins sombré qu'on ne le croyait au printemps et il est reparti plus vite qu'espéré à l'été, après avoir été déconfiné. L'automne pourrait décevoir, mais le rapport a été établi avant les signes de la rechute sanitaire en Europe. Sur l'ensemble de l'année 2020, l'activité chuterait de 4,4 % en 2020. Par contre, le rebond de 2021 serait limité à 5,2 %. Au bout du compte, le PIB 2021 serait supérieur de 1,4 % à celui de 2019 - c'est un peu mieux que la stagnation prévue dans le bulletin de santé d'avril.



Les prévisions économiques du FMI en octobre 2020

Variation annuelle du PIB en %



• LES ÉCHOS • / SOURCE : FMI

Il ne faut cependant pas s'obnubiler sur des chiffres qui vont sans doute beaucoup bouger. L'avis médical est plus important. Les équipes du FMI estiment qu'il y a deux impératifs à court terme et trois défis au-delà. Les impératifs ne prêtent guère à discussion, même si les pays y répondent en ordre dispersé : maîtriser l'épidémie à l'origine de la plus forte chute de la production mondiale depuis la grande dépression des années 1930, et limiter les dégâts économiques et sociaux sur la population et les entreprises pour favoriser la reprise.

Les trois défis, eux, sont plus problématiques. Car la récession engendrée par le virus et les mesures pour l'endiguer rendent ces défis encore plus difficiles à relever. Le premier est la langueur de la productivité, qui ralentissait inexorablement sur la planète depuis des années. Or le recul brutal de l'activité détruit mécaniquement des stocks de capital qui vont manquer pour gagner en efficacité - capital humain avec **des millions d'actifs** laissés sur le bord de la route, capital physique avec **des entreprises qui ferment** .

Soutenabilité écologique

Le deuxième défi est la montée des inégalités. Pour la première fois en une génération, l'extrême pauvreté va remonter dans le monde. Les femmes, les actifs peu qualifiés, le travail informel sont plus durement touchés par **cette récession des services** . Il va falloir organiser un formidable effort de formation.

Le troisième défi est la soutenabilité. Soutenabilité budgétaire, alors que la dette publique aura augmenté de près d'un cinquième en deux ans. Soutenabilité écologique, alors qu'il faut investir massivement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Ces trois défis, amplifiés par la crise, ne pourront être relevés que par des Etats ambitieux. Et sur chacun d'entre eux, les Etats ne pourront pas réussir sans une étroite collaboration avec les entreprises. L'avenir ne peut s'écrire qu'en partenariat.



La production automobile européenne toujours affectée par la crise du coronavirus

<http://www.journalauto.com/lja/article.view/34854/lja/1/La%20production%20automobile%20europ%C3%A9enne%20toujours%20affect%C3%A9e%20par%20la%20crise%20du%20coronavirus?>

Selon l'ACEA, au cumul des mois, la crise de la Covid aurait empêché la production de plus de 4 millions de VP et VU. Un impact de plus en plus marqué au fil du temps, qui montre que les usines européennes n'ont toujours pas totalement repris leur rythme de croisière.

L'ACEA a mis à jour sa carte de l'impact de la pandémie de coronavirus sur la production de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers en 2020 pour les 27 pays de l'UE et le Royaume-Uni. Ainsi, du 1^{er} janvier à fin septembre 2020, les pertes de production dans l'UE dues à la Covid-19 se sont élevées, selon les estimations, à 4 024 036 véhicules particuliers et utilitaires jusqu'à 6 tonnes.

Pour indication, ce volume représente 22,3 % de la production totale des usines automobiles que compte l'Union européenne, en 2019. Entre fin juin et fin septembre, ce sont près de 380 000 unités qui ont été perdues, notamment dues aux fermetures d'usines, durant les mois de mars, avril et mai. Mais ces pertes sont aussi liées au fait que la capacité de production n'est pas encore revenue aux niveaux d'avant la crise.

Country	Production lost
Austria	37,322
Belgium	48,494
Czech Republic	284,065
Finland	30,932
France	416,149
Germany	1,077,943
Hungary	101,499
Italy	284,785
Netherlands	34,379
Poland	159,185
Portugal	72,209
Romania	105,468
Slovakia	193,435
Slovenia	32,941
Spain	754,978
Sweden	65,792
United Kingdom	324,460
TOTAL (EU + UK)	4,024,036

L'Allemagne reste bien sûr la grande perdante, avec le franchissement du cap du million de véhicules non produit atteint, devant l'Espagne avec 754 978 VP et VU qui ne sont pas sortis des lignes de production. Dans l'Hexagone, les industriels peuvent déplorer la perte de près 420 000 véhicules dans leurs usines.

<https://www.usinenouvelle.com/article/comment-le-covid-19-bouscule-l-industrie-automobile.N1018339#>



JULIE THOIN-BOUSQUIÉ / PUBLIÉ LE 21/10/2020

Véhicule électrique, voiture autonome, nouvelles mobilités... Que restera-t-il des grandes révolutions qui traversent l'automobile alors que la crise économique engendrée par l'épidémie de coronavirus oblige les constructeurs et équipementiers à recentrer leurs investissements ? Pour éviter les sorties de route, la plupart des groupes se sont lancés dans de vastes programmes d'économies, aux effets dévastateurs sur l'emploi.

En France, Renault va supprimer 4 600 postes, tandis que Valeo a signé un accord pour améliorer la compétitivité de ses usines, au prix d'un gel des salaires.

En parallèle, de nouvelles habitudes pourraient surgir chez les consommateurs, aussi bien de la part de clients soucieux de limiter l'impact écologique de leurs déplacements, que d'autres souhaitant limiter les contacts avec l'extérieur pour se préserver du virus.

Toujours plus de voitures électriques

S'il y a bien une révolution dont la vigueur ne faiblit pas malgré la crise, c'est l'électrification. Et pour cause. *"La plupart des aides gouvernementales de soutien à l'automobile sont tournées vers les véhicules électriques. Combinés à l'intérêt des clients, ces dispositifs ont accéléré les ventes"*, justifie José Baghdad, associé chez PwC France. Sans oublier qu'en Europe, les constructeurs ont tout intérêt à vendre de tels modèles, sous peine d'écoper d'une amende de 95 euros par véhicule vendu et pour chaque gramme de CO2 dépassant la limite fixée par Bruxelles... Ce qui pourrait représenter des millions, voire des milliards d'euros de pénalités.

Bilan : les efforts conjoints des entreprises sur l'offre et des États sur les incitations financières ont fait bondir les ventes de véhicules électrifiés sur le Vieux Continent. Entre avril et juin, les modèles à batteries et les versions hybrides rechargeables ont grimpé de 53 %, à 129 000 unités dans l'Union européenne, selon l'Association des constructeurs

européens d'automobiles (Acea). En France, les modèles électriques et hybrides ont représenté respectivement 6 % (70 500 unités) et 12,9 % (150 000 unités) des ventes de voitures particulières neuves au cours des neuf premiers mois de l'année, d'après le Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA). Une conversion du parc qui devrait s'accélérer avec le bonus de 1 000 euros qui sera créé pour l'achat d'une voiture électrique d'occasion.

En revanche, les groupes ferment les vannes de l'investissement dans le domaine du véhicule autonome. BMW a annoncé fin juin la suspension de sa coopération avec Daimler sur la conduite autonome. "Compte tenu des dépenses requises pour la création d'une plate-forme technologique partagée et des conditions économiques et commerciales actuelles, les deux groupes ont conclu que le moment n'était pas propice à une mise en œuvre réussie de la coopération", a justifié le constructeur, tout en ajoutant que chacun continuerait à travailler séparément sur le sujet. En juin, AlixPartners anticipait des coupes de 20 milliards de dollars (17 milliards d'euros) dans les dépenses totales liées à cette technologie d'ici à 2025. *"Sur le plan technique, le véhicule autonome est quasiment opérationnel. Reste à trouver les cas d'usage qui font sens et généreront un retour sur investissement. Pour l'instant, le coût reste trop important et le modèle économique incertain. Or, les constructeurs n'ont plus les moyens d'investir sur tous les fronts et privilégient le véhicule électrique au détriment de l'autonomie"*, analyse José Baghdad.

De quoi ouvrir un boulevard à des acteurs n'ayant pas à supporter un double investissement dans l'électrique et l'autonome... Comme les géants du numérique. Amazon a racheté avant l'été Zoox, une start-up californienne spécialiste des robots-taxis, tandis que Waymo ouvre peu à peu son service de robots-taxis au grand public à Phoenix (États-Unis).

Les mobilités partagées sur la sellette

La pandémie signera-t-elle le retour de la mobilité individuelle ? C'est en tout cas la tendance qui se dégageait d'un sondage réalisé en mai par AAA Data et OpinionWay : 68 % des 1 129 Français interrogés indiquaient vouloir privilégier le recours à leur voiture individuelle à la fin du confinement. En Chine, la crainte d'être contaminé dans les transports en commun a fait croître les intentions d'achat. D'après Ipsos, 72 % des Chinois ne possédant pas de voiture et résidant dans les régions les plus touchées faisaient état de leur souhait d'en acheter une. Une mauvaise nouvelle pour les nouvelles mobilités. Aux États-Unis, General Motors a annoncé la fin de son service d'autopartage Maven en avril.

À l'inverse, Renault se félicite du dynamisme de son offre Zity, qui permet d'accéder à 500 Zoé en libre-service à Paris, Clichy et Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) depuis une application mobile. Plus de 20 000 personnes utilisent ce service dans les trois villes.

Une croissance liée au report d'usagers des transports en commun vers ces solutions alternatives ? Pas impossible. Mais pas sûr que ce phénomène profite à tous les acteurs. Des experts estiment que la crise risque d'engendrer une consolidation dans la mobilité et d'acter la disparition de certains groupes, étranglés par l'arrêt brutal de leurs services, notamment en raison du confinement décrété dans de nombreux pays.

Les SUV, rois du monde

La crise ne devrait pas remettre en cause l'attrait des clients pour les SUV. D'après AlixPartners, ces modèles représenteront 54 % des 17,2 millions de véhicules légers neufs vendus à horizon 2027 aux États-Unis, tous segments confondus, contre 43 % en 2017. En France aussi, leur part devrait continuer de grimper. En 2030, ils pourraient totaliser 43 % des 2,4 millions de ventes de voitures attendues à cette date, contre 21 % en 2015.

« L'arrivée de versions hybrides et électriques contribuera à faire du SUV le type de véhicule le plus vendu au monde », prévoit Georgeric Legros, directeur chez AlixPartners France.

Mais des modèles pourraient voir leur existence écourtée en Europe. En cause : le passage à 95 grammes de CO₂ par véhicule et kilomètre. D'après Jato Dynamics, les émissions des SUV ont atteint en moyenne 131,5 grammes par kilomètre en 2019. Et ce alors qu'ils totalisent 38 % de parts du marché. Loin de la limite fixée par l'Union européenne. Bilan :

« L'électrification pourrait être une solution, mais de nombreuses marques seront contraintes d'abandonner certains de leurs SUV », prévient Felipe Muñoz, analyste au sein du cabinet.



Le discours sur la fin de l'auto ne tient pas la route : voilà pourquoi



https://www.xerficanal.com/economie/emission/Alexandre-Mirlicourtois-Mobilite-automobile-au-dela-des-effets-de-mode_3748980.html

Alexandre Mirlicourtois - Directeur de la conjoncture et de la prévision/ **13/10/2020**

Les difficultés de la filière automobile, la volonté de plus en plus pressante, surtout depuis les dernières élections municipales, de débarrasser les centres-villes des grandes métropoles de tous véhicules motorisés, relèguerait la voiture à l'ancien monde. Dans le monde d'après, plus écologique, plus vert, l'auto n'aurait plus sa place. Quelques chiffres pour bien mesurer le décalage entre ce discours dominant et la réalité : 7 salariés sur 10 vont travailler en voiture. Autrement dit, les autres modes de transports sont donc ultra-minoritaires : 16% des travailleurs empruntent les transports en commun, 7% marchent à pied, 4% utilisent des deux-roues, à moteur ou pas, et 3% enfin n'ont pas besoin de se déplacer pour exercer leur activité professionnelle.



Cette vision nationale, est une moyenne. En région parisienne, les habitants de Paris et de la petite couronne privilégient les transports en commun, parce que l'usage de la voiture y est volontairement rendu complexe et parce que l'offre de transports collectifs y est très dense : 100% des parisiens vivent ainsi à moins d'un kilomètre d'un réseau « efficace », c'est-à-dire rapide, fréquent, avec des arrêts rapprochés et une forte amplitude horaire. Mais en banlieue ce n'est déjà plus qu'un habitant sur deux et plus on s'éloigne du noyau, plus l'accessibilité aux transports en commun se dégrade rapidement. Bilan, en grande couronne, la voiture est majoritaire. En province, parmi les villes-centres des pôles des aires urbaines de plus de 400 000 habitants, Lyon est la seule où l'automobile est supplantée. Dans toutes les autres villes-centres, la voiture reste le mode de transport principal même si elle concerne moins de 39% des salariés à Grenoble, 41% à Strasbourg ou 43,4% à Bordeaux.

La congestion, qui réduit l'efficacité de la voiture, l'amélioration de l'offre des transports en commun sont seulement typiques de contexte des centres villes, pas des territoires moins dense. Or ces territoires moins denses, c'est le lieu de résidence de près de 6 Français sur 10. Pour beaucoup de ménages, l'accès à l'emploi dépend donc de l'automobile. Mais au-delà, c'est l'accès aux commerces, aux services administratifs, aux loisirs qui dépend de la voiture. L'auto reste au cœur des déplacements de la majorité des Français et avec un taux d'équipement à près de 85%, la quasi-totalité des ménages est motorisée et la multi-motorisation a eu même tendance à se renforcer. Certes la tendance à la hausse est moins prononcée que par le passé mais on bute là sur des niveaux d'équipement difficilement franchissables.

Quant au mouvement souvent commenté d'abandon de la voiture, il ne se vérifie tout simplement pas au-delà des jeunes des grands centres urbains, pour lesquels l'achat d'une auto apparaît de moins en moins nécessaire. Surtout, un regain d'intérêt pour l'automobile n'est pas à exclure avec la crise de la Covid-19. Une crise sanitaire, qui a entraîné une plus grande défiance envers les transports collectifs. Cela vaut pour les trajets quotidiens mais également ceux concernant les plus longues distances, notamment effectuées à l'occasion des vacances. Quant à la montée du télétravail, les conséquences sont paradoxalement plutôt ambiguës et de deuxième ordre. D'un côté, le nombre de déplacements et de kilomètres parcourus se réduit et décalera le renouvellement d'une partie du parc et peut aussi limiter l'intérêt de la multi-motorisation mais l'impact sera marginal. De l'autre, pour une frange minoritaire de la population, la résidence secondaire devient un investissement qui permet de profiter pleinement de la nouvelle donne du télétravail. Une résidence secondaire en dehors des hyper-centres qui s'accompagne nécessairement de l'achat d'un véhicule.

Non, l'automobile n'est pas prête d'être supplantée par les autres modes de transport. Un signe ne trompe pas, le marché des véhicules d'occasion est l'un des rares qui peut être vraiment qualifié d'être en voie de rattrapage. Il s'est ainsi immatriculé près de 100 000 voitures d'occasion de plus en septembre qu'au cours du même mois en 2019 et le retard pris pendant le confinement est en passe d'être rattrapé. Non seulement l'automobile n'est pas prête de disparaître, mais son usage devrait se renforcer. Bref, c'est une filière d'avenir de lors que l'on prend toute la mesure du nouvel attrait pour la mobilité individuelle.

Avant même la crise du Covid, le chiffre d'affaires des équipementiers auto français en baisse pour la première fois depuis 2013



<https://www.usinenouvelle.com/article/le-chiffre-d-affaires-des-equipementiers-auto-en-baisse-pour-la-premiere-fois-depuis-2013.N1008334?> Julie Thoin-Bousquié Valeo , Publié le 23/09/2020

Etude Les membres de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) ont vu leur chiffre d'affaires reculer en 2019, une première depuis 2013. Le phénomène devrait se poursuivre en 2020.

Le chiffre d'affaires des usines françaises d'équipement automobile s'est contracté en 2019.
© Marina Angel

Encore une mauvaise nouvelle pour l'automobile en France. [Dans un rapport publié le 17 septembre](#), la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) estime que les ventes des usines françaises d'équipement automobile ont diminué en 2019 de 0,9%, à un total de 18,56 milliards d'euros. Une baisse du chiffre d'affaires inédite depuis 2013.

Le phénomène est logiquement lié *"à la contraction de l'activité des constructeurs français sur le territoire national"*, justifie la FIEV. L'année dernière, la production de véhicules légers (VL, qui regroupe voitures particulières et utilitaires) s'est contractée de 2,9% à 2,2 millions d'unités, selon la fédération.

Cette baisse d'activité a mécaniquement entraîné un nouveau recul des effectifs des équipementiers en France. Ceux-ci ont chuté de 0,8% en 2019, à 70 864 salariés. Mais à la différence du chiffre d'affaires, la courbe des effectifs connaît un recul continu depuis de longues années. En 2007, les équipementiers employaient 114 446 personnes dans

l'Hexagone. Depuis 2012, le nombre d'employés est passé sous le seuil des 80 000 personnes, et s'est stabilisé à moins de 71 000 salariés depuis 2016 – à l'exception d'un rebond à 71 453 salariés en 2018. Là encore, la FIEV prévient que cette tendance à la baisse devrait se poursuivre dans les années à venir.

Inquiétudes pour 2020

Et pour cause. *"Du fait de la crise du Covid-19, [l'année 2020, ndlr] sera une des plus difficiles que le secteur automobile ait jamais connu en temps de paix. Cette année 2020 devrait voir la production mondiale de VL baisser de plus de 20%. Cette nouvelle crise (...) va bouleverser le paysage automobile et son impact sur l'activité des équipementiers sera très important"*, prévient le président de la FIEV, Claude Cham, en introduction du rapport. Dans un communiqué, la FIEV ajoute : *"Entre 2008 et 2009, nous avons en l'espace de 24 mois perdu 31% de notre chiffre d'affaires. Attendons-nous à connaître une baisse de l'activité dans nos usines, qui soit du même ordre pour la seule année 2020"*.

[Un choc qui pourrait être fatal pour certains fournisseurs](#), notamment chez les plus petits. Les experts s'inquiètent d'ailleurs d'une vague de défaillances dans les mois à venir chez les entreprises de rang 2 et au-delà. Certaines entreprises déjà exposées au déclin du diesel et à la montée de l'électrique sont particulièrement à risque.

Depuis plusieurs années, la filière automobile française alerte notamment sur le sort des sociétés spécialisées dans la forge et la fonderie. Selon la FIEV, les structures de moins de 500 salariés représentaient en 2019 plus de 83% du total d'entreprises dans le secteur, mais moins de 50% du chiffre d'affaires.

Solde commercial négatif

Dans un tel contexte, le solde commercial de la branche "équipements pour automobiles" a sans surprise été négatif en 2019, pour la quatrième année consécutive. Il a chuté en 2019 à -4,6 milliards d'euros, soit une dégradation de près d'un milliard par rapport à 2018. Le phénomène est lié à la baisse de 4,2% des exportations sur la période, tandis que les importations sont, elles, restées stables sur l'année. Un niveau bien éloigné de celui observé au début de la décennie. En 2010, les échanges de la branche avaient été excédentaires de 2,5 milliards d'euros, avant de diminuer progressivement à 428 millions d'euros en 2015, puis de passer dans le rouge.

Pour accompagner la filière dans cette crise, l'exécutif a prévu plusieurs dispositifs d'accompagnement des entreprises dans le cadre du plan de relance de l'automobile présenté en mai dernier. A la mi-septembre, le Premier ministre Jean Castex a dévoilé les [24 premiers bénéficiaires des fonds de modernisation](#) de l'automobile et de l'aéronautique. Ces projets, dont 13 sont liés à l'automobile, devraient bénéficier de 15 millions d'euros de subvention. Parmi eux figurent notamment Cityplast, une PME du Pas-de-Calais spécialisée dans l'injection plastique, ainsi que le site Lisi Automotive Former de Delle (Territoire de Belfort).

PSA et Renault continuent de souffrir sur le marché automobile européen



[Simon Chodorge](https://www.usinenouvelle.com/article/psa-et-renault-continuent-de-souffrir-sur-le-marche-automobile-europeen.N1005759) / Publié le 17/09/2020 À 11H31 / <https://www.usinenouvelle.com/article/psa-et-renault-continuent-de-souffrir-sur-le-marche-automobile-europeen.N1005759>

Le marché automobile européen a accusé une forte baisse de ses immatriculations au mois d'août. La crise touche aussi les constructeurs français.

L'ACEA recense 7,268 millions de voitures vendues entre janvier et août, soit une chute de 32,9 % sur un an. © Citroën

Les constructeurs automobiles ont passé un été difficile en Europe. Les immatriculations de voitures neuves affichent une forte baisse entre août 2019 et août 2020 dans les pays de l'Union européenne, au Royaume-Uni et dans les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Norvège et [Suisse](#)). Elles n'ont même pas passé la barre du million avec 884 394 véhicules mis sur les routes (-17,6 %), selon des données publiées jeudi 17 septembre par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA).

[Sur le même thème: "En 2020, la production d'automobiles en France va atteindre un point bas", alerte le DG de Lisi Automotive](#)

-32 % depuis début 2020

Le marché automobile français a également souffert en août. Plusieurs raisons expliquent ce fort repli : la crise du Covid-19 bien entendu mais aussi des bases de comparaisons

élevées en 2018 et 2019. En juillet, sur le marché européen, les immatriculations ont seulement diminué de 3,7 % (1,28 million de voitures).

Sur les huit premiers mois de l'année, le bilan reste très faible. L'ACEA recense 7,268 millions de voitures vendues entre janvier et août, soit une chute de 32,9 % sur un an. Parmi les principaux marchés du continent, la baisse des immatriculations depuis le début de l'année atteint 40,6 % en Espagne, 39,7 % au Royaume-Uni, 38,9 % en [Italie](#), 32 % en France et 28,8 % en [Allemagne](#).

[PSA et Renault à la peine](#)

Peu de constructeurs résistent à cette tendance. Deuxième entreprise sur le marché européen, PSA voit ses immatriculations diminuer de 19 % en août avec 123 143 immatriculations. Dans le détail, [Peugeot](#) affiche un repli de 6,4 % (53 900 unités), [Citroën](#) de 14 % (33 377), DS de 16,8 % (2 418) et enfin Opel-Vauxhall de 36,5 % (33 448). De janvier à août, le groupe français affiche une baisse de 39,6 % (1,06 million de voitures).

Le groupe Renault fait pire. Le troisième acteur du marché européen voit ses immatriculations chuter de 22,8 % en août (88 562 voitures) et de 34,5 % depuis le début de l'année (751 187 unités). Toutes ses marques sont dans le rouge : Renault (-12,3 %, 53 989 voitures), [Dacia](#) (-34 %, 34 112), Lada (-57,8 %, 382) et Alpine (-83,9 %, 79).

[BMW et Hyundai, rescapés du marché](#)

Le leader du marché, [Volkswagen](#), souffre davantage avec des livraisons en baisse de 24,2 % en août (225 520 voitures). Le constructeur allemand cède aussi du terrain à ses concurrents puisque sa part de marché glisse de 27,7 à 25,5 %.

Seules deux entreprises enregistrent des livraisons en progression par rapport à août 2019 : BMW et Hyundai. Le constructeur allemand réalise la meilleure performance du marché avec des immatriculations en hausse de 6,3 % (62 767 unités) tandis que Hyundai augmente de 3,3 % (73 391 voitures).

Les autres constructeurs automobiles connaissent des performances contrastées. [Daimler](#) est en repli de 17,4 % (59 939 véhicules), de la même manière que [Ford](#) (-13 %, 52 232) ou [Toyota](#) (-5,5 %, 51 320). Toujours en difficulté, [Nissan](#) (partenaire japonais de Renault) enregistre un repli de 16,8 % (19 893 voitures). Fiat-Chrysler Automobiles, qui projette de fusionner avec PSA, est en repli de 6,9 % (50 585 unités). La pire performance revient à [Mitsubishi](#), un autre partenaire de Renault, avec des livraisons en chute de 34,1 % (7 478 unités).

Les mois qui viennent risquent d'être à nouveau difficiles. L'ACEA estime que le marché européen devrait connaître une chute des immatriculations de 25 % sur l'ensemble de l'année 2020.



JULIE THOIN-BOUSQUIÉ / PUBLIÉ LE 22/09/2020

[HTTPS://WWW.USINENOUVELLE.COM/ARTICLE/SORTIES-DE-ROUTE-EN-VUE-DANS-L-INDUSTRIE-AUTOMOBILE.N1004094?](https://www.usinenouvelle.com/article/sorties-de-route-en-vue-dans-l-industrie-automobile.N1004094?)

Dans l'automobile, une fragile reprise de l'activité s'observe depuis l'été. Mais l'avenir de certains fournisseurs, déjà fragilisés par le passage au véhicule électrique, continue de susciter l'inquiétude.

Après le marasme de ce printemps, les primes à la conversion ont permis de stopper l'hémorragie du marché.

Direction les massifs verdoyants du Territoire de Belfort, où est implanté le siège de Lisi Automotive. Chez ce spécialiste des fixations et solutions d'assemblage, l'été a été accueilli avec une certaine dose de soulagement. "*Nos carnets de commandes pour la rentrée s'améliorent*", souffle François Liotard, le dirigeant de ce fleuron tricolore, qui emploie 3 500 salariés dans le monde, pour un chiffre d'affaires de 588 millions d'euros en 2019. Et pour cause. Après le spectaculaire passage à vide du printemps provoqué par l'épidémie de coronavirus, une timide reprise semble se faire jour.

En Europe de l'Ouest, si les ventes de voitures particulières ont encore reculé de 5,7 % en juillet, d'après le cabinet LMC Automotive, elles ont augmenté de 17,6 % dans les pays de l'Est. La France a même réussi à enchaîner deux mois de hausse grâce aux dispositifs d'aides à l'achat, en juin (+ 1,2 %) et juillet (+ 3,9 %), avant un recul en août (- 19,8 %). Mais le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) y voit "un retour à la normale"

après des niveaux exceptionnellement élevés en août 2018 et 2019. De quoi booster l'activité dans les usines des constructeurs, et par ricochet dans celles de leurs fournisseurs. Pour honorer son carnet de commandes, PSA a rappelé 1 800 intérimaires en France. Même cas de figure chez Renault. Reste que ces bonnes surprises ne suffiront pas à combler le trou enregistré en début d'année...

"Le marché européen devrait reculer de 25 % en 2020. Les mesures de soutien ont permis de stopper l'effondrement du marché, pas de le compenser sur l'ensemble de l'année", anticipe Marc Mortureux, le directeur général de la Plateforme automobile. À l'échelle mondiale, les ventes des véhicules légers pourraient tomber à 73 millions d'unités en 2020 (- 17 % par rapport à 2019), selon le cabinet GlobalData.

Se préparer à une baisse durable

Un choc inédit. De quoi ébranler des entreprises déjà en difficultés, comme Renault. Malgré un prêt garanti par l'État de 5 milliards d'euros, le groupe va supprimer 15 000 postes, dont 4 600 en France. Valeo, dont le site d'Étampes (Pas-de-Calais) avait été choisi par le président de la République Emmanuel Macron pour la présentation du plan de soutien à l'automobile, cherche de son côté à négocier un accord de performance dans l'Hexagone pour abaisser les coûts salariaux... Sans fournir de garanties sur l'emploi, déplorent les syndicats. Daimler prévoit de céder son site Smart d'Hambach (Moselle) au chimiste Ineos, dans le cadre de son plan de réorganisation drastique. Seul PSA semble échapper à la tempête, avec 600 millions d'euros de bénéfice net au premier semestre. *"Les constructeurs qui affichent le point mort le plus bas sont en condition de passer le mieux la crise"*, justifiait, dès juin, Laurent Petizon, le directeur général d'AlixPartners en France.

Mais plus que les constructeurs et grands équipementiers, c'est du côté des fournisseurs automobiles de rang 2, et au-delà, que les inquiétudes restent les plus grandes. Et ce, malgré les mesures de soutien aux entreprises déployées en France. Avec raison : ce choc conjoncturel intervient en plein passage à l'électrique. Un virage délicat à gérer, et ce, avant même la pandémie. D'autant que c'est à un marché en baisse durable que le secteur doit se préparer. *"Les ventes en Europe remonteront au mieux à 16 millions d'unités en 2025, contre 18 millions il y a deux ans"*, analyse Éric Espérance, associé chez Roland Berger. Dans ce contexte, *"les fournisseurs de rang 2 disposent d'une surface financière limitée, qui dépend pour la moitié d'entre eux, des constructeurs français. Ils se retrouvent aujourd'hui avec des investissements lourds à supporter et une perte de volumes considérable"*, s'inquiète l'expert.

Certains sites font déjà les frais de l'épidémie. Peugeot Japy, dont les 245 salariés fabriquent des pièces pour boîtes de vitesses à Valentigney (Doubs), a été placé en redressement en juillet. En Corrèze, le géant américain des transmissions BorgWarner veut fermer d'ici à 2022 son site d'Eyrein, qui emploie 400 personnes. *"Les sous-traitants mécaniciens sont concernés au premier chef par l'évolution du mix énergétique, puisqu'ils fournissent des composants pour les blocs-moteurs et les boîtes de vitesses"*, justifie François Liotard. *Mais dans le détail, les plus fragiles restent la forge et la fonderie."*

Nécessaires rapprochements

Les entreprises de décolletage, installées pour la plupart dans la Vallée de l'Arve (Haute-Savoie), retiennent aussi leur souffle. En difficulté depuis plusieurs années, le décolleteur Frank et Pignard implanté à Thyez (Haute-Savoie) a annoncé la suppression de 237 postes en août, sur un total de 367 salariés. *"Dans le scénario le plus noir, l'ensemble de la filière automobile française pourrait perdre 30 000 à 40 000 emplois dans les cinq ans à venir"*, s'alarme Claude Cham, le président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules. Un cauchemar pour une industrie déjà exsangue.

Selon le CCFA, la production automobile employait 301 000 personnes en France en 2004, et seulement 205 000 en 2018. Pour renforcer les chances de survie des sous-traitants – et éviter une nouvelle saignée dans les effectifs –, l'exécutif veut consacrer 1 milliard d'euros en subventions et fonds propres à leur modernisation et leur consolidation. *"Des entreprises vont devoir accepter de se rapprocher"*, confirme Alexandre Ossola, le directeur du Fonds avenir automobile. *La forge et la fonderie sont trop fragmentées par rapport aux groupes allemands et américains. L'enjeu est d'identifier les champions disposant des compétences managériales et d'un actionnariat volontaire, capables de fédérer ces entreprises. Avec, en face, des dirigeants de PME et ETI disposés à conclure ces opérations."*

Certains ont déjà saisi l'occasion, à l'image du spécialiste des protections des câblages français Delfingen, qui a racheté au début du mois de septembre les activités Europe et Afrique de son concurrent allemand Schlemmer. Un travail de consolidation favorable à l'usine France à condition d'assurer dans le même temps des débouchés aux sites industriels... Et donc d'enrayer la chute de la production automobile. En quinze ans, l'assemblage de voitures a été divisé par deux, pour atteindre un peu plus de 2 millions d'unités en 2019 dans l'Hexagone. Avant la crise du Covid-19, les experts prévoyaient une nouvelle contraction en 2020, autour de 1,7 million d'unités, en raison du départ des lignes d'assemblage françaises de plusieurs modèles : les Peugeot 208 et 2008, l'Opel GrandLand X, la Renault Clio et la Smart.

D'où le chantier colossal ouvert par l'exécutif, comme en 2009 : celui de la relocalisation... Ou presque. Au lieu de se battre sur des productions depuis longtemps transférées en Europe de l'Est et au Maghreb, comme les modèles de segment A et B, la France veut inciter les groupes à implanter la production de composants et véhicules électriques, à l'image de la coentreprise dédiée aux cellules de batteries Automotive Cells Company portée par PSA et Saft. L'annonce d'une baisse des impôts de production, réclamée par le secteur, a été bien accueillie. Mais l'objectif ne sera atteignable qu'au prix d'une "détermination politique forte" selon le spécialiste Bernard Jullien pour faire taire les sirènes de la délocalisation. Reste à voir si cette nouvelle crise saura se transformer en opportunité.

Le cri d'alarme de l'ingénierie

Elles se sentent oubliées du plan de soutien à l'automobile... Et en danger. Par la voix de leur fédération, les entreprises d'ingénierie s'inquiètent des effets de la crise sur leur activité. « En France, 40 000 ingénieurs et techniciens travaillent pour ce secteur. Avec la mise à l'arrêt de nombreux projets, la moitié a été placée en activité partielle. Une situation qui ne pourra pas durer indéfiniment. Nous craignons que 10 000 emplois dans l'ingénierie externalisée soient rapidement menacés », alerte le président du Syntec-Ingénierie, Pierre Verzat. Et de pointer le risque d'une disparition de petites structures très spécialisées, qui emporteraient avec elles leur savoir-faire. *"Nous allons devoir nous adapter à la réalité du marché, mais il faut éviter la désintégration totale"*, martèle Pierre Verzat, qui envisage aussi la possible accélération d'un double phénomène : le départ des jeunes ingénieurs hors de France et la délocalisation de certaines activités sous la pression des grands donneurs d'ordres. *"Le risque est réel, d'autant que certaines sociétés d'ingénierie possèdent déjà des antennes dans certains pays comme la Roumanie, l'Inde et le Maroc, avec des ingénieurs compétents et moins chers qu'en France. Or, l'avenir de la France, c'est aussi de garder ses cerveaux. C'est pourquoi il faut mettre l'accent sur la formation et la reconversion"*, analyse Pierre Verzat. De quoi permettre de réorienter les compétences sur des axes cruciaux pour l'automobile – et pas que – tels que le véhicule hydrogène, les batteries et la voiture autonome.

L'USINE NOUVELLE



Le projet de véhicule doté de jambes de Hyundai est désormais bien en marche



ROMAN EPITROPAKIS / PUBLIÉ LE 05/10/2020 À 07H30 / . Crédit photo : Hyundai.

[HTTPS://WWW.USINENOUVELLE.COM/ARTICLE/L-INDUSTRIE-C-EST-FOU-LE-PROJET-DE-VEHICULE-DOTE-DE-JAMBES-DE-HYUNDAI-EST-DESORMAIS-BIEN-EN-MARCHE.N1012109?](https://www.usinenouvelle.com/article/l-industrie-c-est-foi-le-projet-de-vehicule-dote-de-jambes-de-hyundai-est-desormais-bien-en-marche.N1012109?)

Hyundai avait fait sensation lors du Consumer Electronics Show de Las Vegas en janvier 2019 avec la présentation de son projet fantasque de voiture marchante. Pour rappel, ce véhicule nommé Elevate est un engin équipé de roues ainsi que de quatre "jambes" dépliables qui sera censé pouvoir s'adapter à une grande variété de terrains et de situation, notamment au moment de catastrophes comme les incendies, ses tremblements de terre ou les inondations. Capable de franchir des murs de 1 m 50, Elevate est conçu notamment pour être capable secourir des vies en danger ou de venir en aide aux personnes handicapées.

Un an et demi plus tard, ce projet semble bien sérieusement se concrétiser avec l'annonce le 28 septembre 2020 par Hyundai de l'ouverture de son département New Horizon Studio qui sera dédié au développement des véhicules d'une gamme nommée Ultimate Mobility Vehicle, dont Elevate fait partie. Concrètement ce studio sera en charge de développer des véhicules capables de se déplacer en terrain "non-conventionnel", pour reprendre les termes du constructeur.

Basée dans la Silicon Valley, cette nouvelle division sera dirigée par le vice-président Dr John Suh, qui occupe des postes de direction à Hyundai depuis 2011.



Vidéo sur TOU TUBE

[HTTPS://YOUTU.BE/A33YU-9RGXO](https://youtu.be/A33YU-9RGXO)

Les finalités encore floues

Bien que Hyundai semble déterminé à développer ce nouveau modèle de voiture (de robot ? de rover terrien ?), le constructeur sud-coréen reste encore flou quant aux objectifs de sa nouvelle division. En outre, l'industrialisation du Elevate n'a à ce jour toujours pas été évoquée, tout comme les précisions de la clientèle ciblée : qui des secouristes, taxis ou bien des particuliers aura la chance de se voir attribuer le modèle Elevate digne des véhicules de *Transformers* ?



En France, Saft conçoit et fabrique des batteries près de Poitiers (Vienne).

© Pascal Guittet / **NATHAN MANN** PUBLIÉ LE 22/09/2020

[HTTPS://WWW.USINENOUVELLE.COM/EDITORIAL/ETUDE-L-INNOVATION-DANS-LES-BATTERIES-EXPLOSE-PORTEE-PAR-LES-VEHICULES-ELECTRIQUES.N1007464#](https://www.usinenouvelle.com/editorial/etude-l-innovation-dans-les-batteries-explose-portee-par-les-vehicules-electriques.n1007464#)

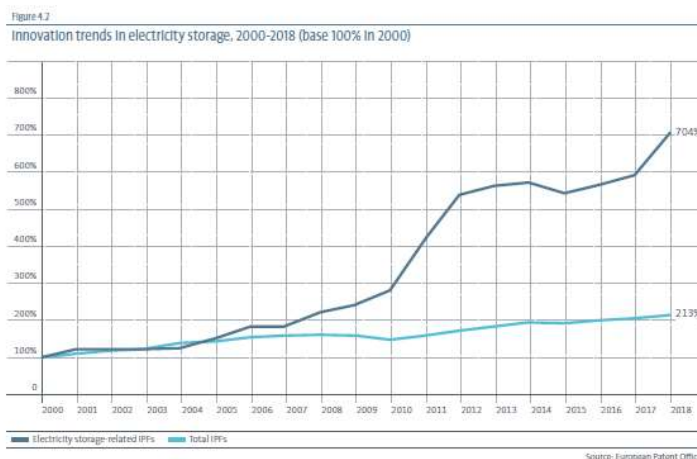
Depuis 20 ans, l'innovation dans les batteries a connu une croissance constante, galvanisée par l'essor de l'automobile électrique et des technologies lithium-ion, souligne une étude conjointe de l'Office européen des brevets et de l'Agence internationale de l'énergie publiée le 22 septembre. Une dynamique dans laquelle les acteurs asiatiques font clairement la course en tête.

C'est un rapport qui donne à réfléchir. Alors que le petit monde des batteries se concentre sur les annonces très attendues de Tesla à l'occasion de sa keynote annuelle "Battery Day" ce mardi 22 septembre au soir, le très épais rapport publié quelques heures plus tôt par l'Office européen des brevets (OEB) et l'Agence internationale de l'énergie (AIE) remet les pendules à l'heure. Et surtout sur le bon continent.

Certes, l'innovation dans les batteries a connu une croissance constante ces dernières années, portée principalement par l'essor des véhicules électriques, mais cette dynamique est principalement due à des géants asiatiques, qui laissent l'Europe et les Etats-Unis loin derrière.

Sept fois plus de brevets en 18 ans

Intitulé "L'innovation dans le domaine des batteries et du stockage de l'électricité", le rapport donne un aperçu précieux des dynamiques à l'oeuvre concernant le stockage de l'électricité dans le monde. Pour ce faire, l'OEB et l'IEA ont comptabilisé l'ensemble des familles internationales de brevets (qui désignent une invention unique déposée devant au moins deux pays ou un office de brevet régional) dans le secteur entre 2000 et 2018.



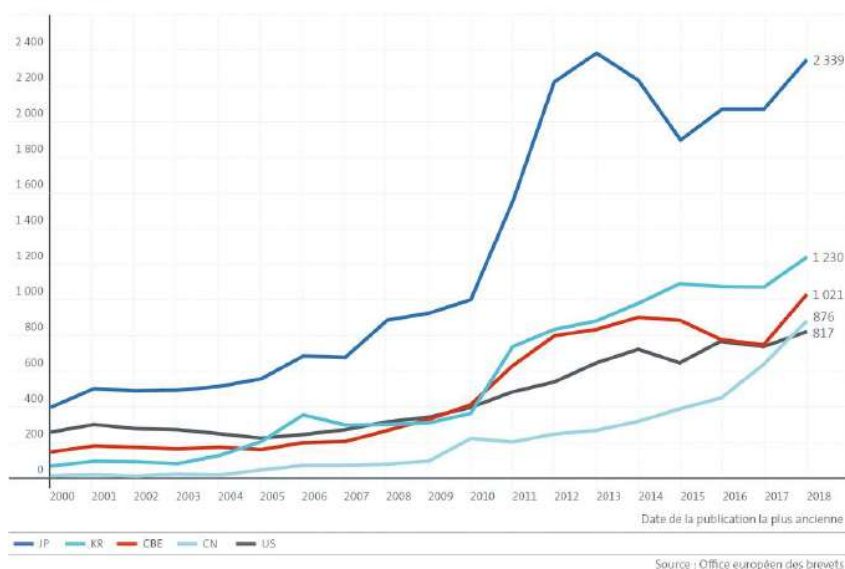
Premier résultat : ces dernières ont connu une croissance constante, notamment à partir de 2005. En 2018, quelques 7100 brevets internationaux relatifs au stockage électrique ont été déposés, soit plus de 7 fois plus qu'au tournant du siècle. Une dynamique principalement portée par le stockage électrochimique – plus communément appelé batteries – qui représentent près de 9 brevets déposés sur 10. Les accumulateurs lithium-ion tenant sans surprise le haut du panier de cette catégorie, avec 45% des innovations liées aux cellules de batteries.

Cette dynamique s'explique notamment par la recherche d'alternatives électriques aux moteurs thermiques, générateurs de dioxyde de carbone et d'effet de serre, notent les auteurs du texte. "Le stockage d'énergie devra se développer de manière exponentielle au cours des décennies à venir pour que le monde puisse répondre aux objectifs internationaux concernant le climat et l'énergie durable", souligne ainsi le directeur exécutif de l'AIE, Fatih Birol, dans le communiqué de presse. Pour être en phase avec le scénario de transition de "développement durable" de l'AIE, le marché du stockage de l'énergie devrait atteindre 10 000 GWh en 2040. 50 fois plus que le marché actuel.

L'allemand Bosch, seul européen dans le top 10

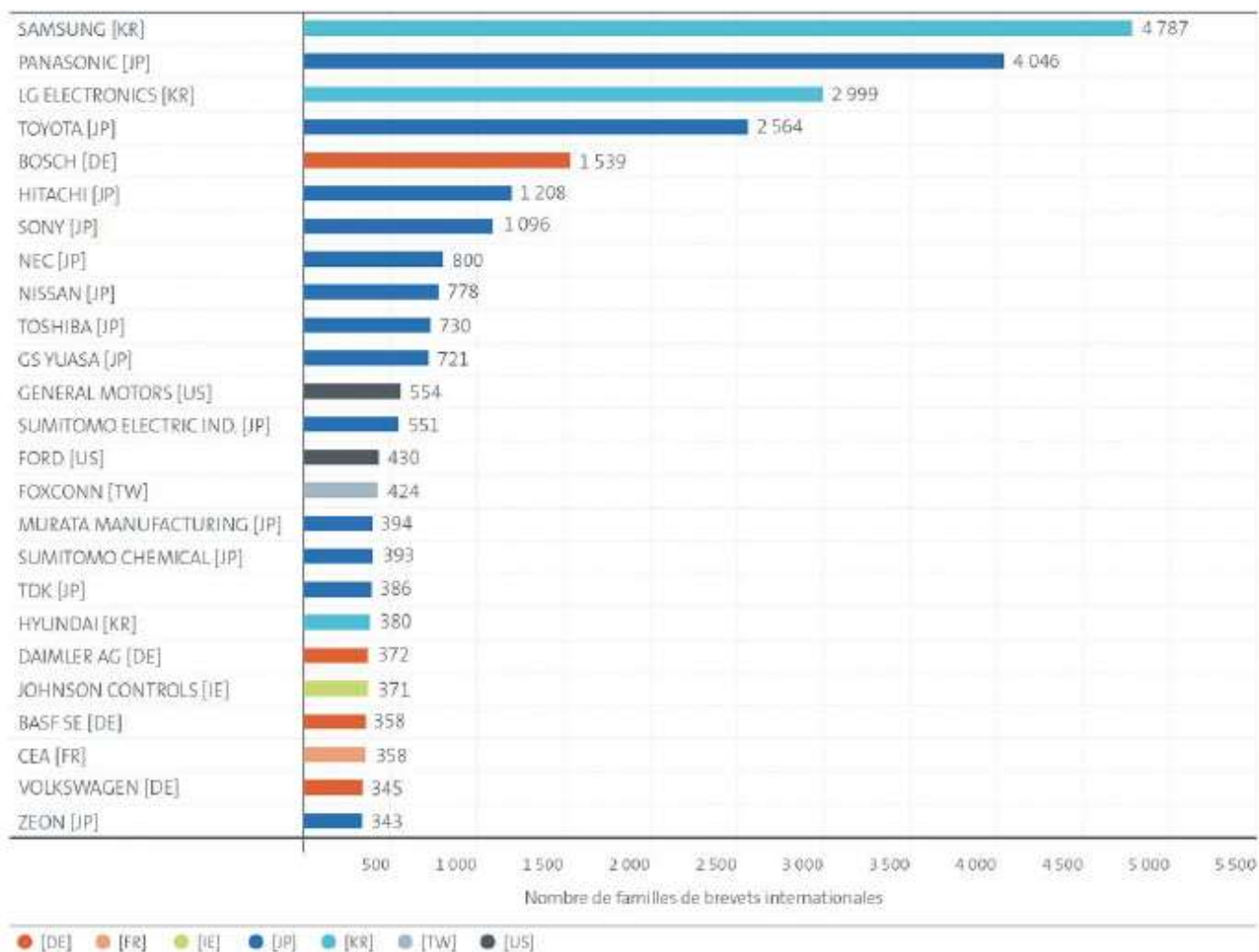
Mais malgré les velléités du Vieux Continent et des challengers américains, la course de l'innovation est très largement dominée par les géants japonais et coréens. Seul l'allemand Bosch parvient à se positionner dans le top 10 des entreprises qui déposent le plus de brevets, trusté sinon par des acteurs asiatiques dont Samsung, Panasonic et LG Electronics en tête. L'Europe place néanmoins six entreprises dans le top 25 alors que les Etats-Unis n'y sont représentés que par deux grands groupes : Ford et General Motors. Un classement établi à partir des données 2000-2018, ne tenant donc pas compte de l'irruption récente de Tesla, qui se positionne depuis peu sur la production de batteries.

Origine géographique des familles de brevets internationaux relatives aux batteries, 2000-2018



La France n'est pas en reste puisqu'elle se place sur la seconde marche du podium européen, avec 138 brevets déposés en 2018 (dernière année incluse dans l'étude), mais loin derrière l'Allemagne et ses 598 brevets. Parmi les acteurs français, le CEA fait honneur en se plaçant à la 23ème place. Loin devant Total (122ème) et Renault (149ème).

25 premiers demandeurs de brevet dans le domaine des technologies de batteries, 2000-2018



"Les données de brevets révèlent que si l'Asie est fortement en tête dans ce secteur stratégique, les États-Unis et l'Europe peuvent compter sur un riche écosystème en matière d'innovation, notamment un grand nombre de PME et d'instituts de recherche capables de les aider à rester en lice pour la prochaine génération de batteries", a estimé le président de l'OEB, António Campinos, insistant sur l'importance des PME dans les écosystèmes d'innovation européens. De Tesla aux États-Unis aux différents consortiums et projets de gigafactory en Europe, les alternatives pour en profiter sont nombreuses. Et espèrent rebattre les cartes.

SUR LE MÊME SUJET



[PSA et Total lancent leur coentreprise pour relocaliser la fabrication de batteries électriques](#)



[L'un des principaux défauts des batteries lithium-soufre est-il en passe d'être corrigé ?](#)



[A quoi ressemble le projet de giga-usine de batteries initié par Verkor ?](#)

<https://www.auto-infos.fr/Le-salon-Equip-Auto-prend-date-en,14443?>

Publié le 6 octobre 2020 par Alexandre Guillet

Face aux incertitudes sanitaires et économiques qui ne sont pas encore levées et tenant compte de l'initiative hostile d'Automechanika dans le choix des dates, les actionnaires d'Equip Auto confirment faire l'impasse sur 2021 et se projettent sur une édition « new normal » en 2022.

© Equip Auto

La Fiev, propriétaire d'Equip Auto, et ses partenaires, la FFC et le groupe Comexposium, annoncent que l'événement « *s'inscrit désormais dans un nouveau calendrier, à l'automne, les années paires* ». La prochaine édition du salon se tiendra du 18 au 22 octobre 2022 dans les halls 1, 2.2 et 3 du Parc des expositions de Paris Porte de Versailles, **sur une surface d'exposition de l'ordre de 100 000 m²**.

Le rendez-vous de l'après-vente et des services à la mobilité conservera son rythme biennal et son slogan « Dessinons l'avenir de l'automotive ». On peut noter qu'**on ne sait pas encore si le Mondial de l'Automobile** renaîtra de ses cendres et sous quelle forme. Toujours est-il que le récent **salon automobile de Pékin**, en Chine, premier événement d'envergure depuis la déclaration de la pandémie, a montré qu'il était **abusif de dire que le grand public se détourne totalement des événements de cette nature**.

On peut aussi rappeler que sur un marché des salons professionnels dévasté, **Comexposium a décidé de se placer en procédure de sauvegarde** auprès du Tribunal de commerce de Nanterre en attendant des jours meilleurs.



Un salon de : **Fiev** **FFC**
ÉQUIP AUTO LE FUTUR DE L'AUTOMOTIVITÉ
Présence Parisien de Carrière
Immobilier d'Automobile

Organisé par : **COMEXPOSIUM**

La fin des grands salons automobiles a-t-elle sonné ?



Chronique de Ross Douglas Mis à jour le 30/09/20

https://www.journaldunet.com/economie/transport/1494149-la-fin-des-grands-salons-de-l-auto-a-t-elle-sonne/?utm_campaign=Quotidienne_2020-10-01&utm_medium=email&utm_source=MaqNews

Le Covid et l'essor du numérique sont venus perturber les grands salons. Ceux de l'automobile doivent également faire face à une pression accrue de la part des villes anti-automobiles et des militants écologistes.

Lors de mon arrivée à Paris, il y a cinq ans, j'ai été invité à rencontrer le responsable du Mondial de l'Automobile, avenue Montaigne dans l'un des immeubles les plus prestigieux au monde. Le bureau du nouveau directeur avait la taille moyenne d'un appartement parisien, avec vue sur les boutiques Gucci et Prada. Les murs du bureau étaient recouverts d'affiches des éditions de cet illustre salon, vieux de 120 ans, et qui, les premières années se déroulait au Grand Palais.

Les salons automobiles ont une fabuleuse histoire derrière eux et un avenir des plus incertain. Il y a cinq ou six ans, ces salons étaient à leur apogée, bien que leur modèle n'ait pas tellement évolué depuis près de 100 ans. Les salons, tels que le Mondial de l'Automobile de Paris ou le Salon de l'Automobile de Francfort exposaient les plus grandes marques et accueillaient près d'un million de visiteurs. Peu surprenant, lorsque l'on sait qu'en 2017, 95 millions de véhicules se sont vendus portant à 1,3 milliard le total mondial – un chiffre qui résonnera sans doute comme un seuil record.

Aujourd'hui, les salons de l'auto se meurent. La grande majorité des ventes de véhicules neufs s'effectuent auprès des entreprises plutôt qu'aux consommateurs qui privilégient les achats de seconde main et gardent leurs voitures plus longtemps.

Aux États-Unis, au cours des 25 dernières années, l'âge moyen des voitures actives est passé d'environ huit ans à près de douze ans. En Europe, la tendance est similaire avec une moyenne d'âge proche des 11 ans.

Chute des trois géants du salon de l'auto

En Europe, ce sont trois grands salons automobiles qui ont vu le jour au début du 20^e siècle : Francfort, Paris et Genève. L'IAA de Francfort, dirigée par la VDA (Association de l'industrie automobile allemande) a déroulé son ultime édition en 2019. Le salon a en effet perdu quelques grandes marques, telles que Toyota et Fiat Chrysler, et accusé une chute de près de 50% de son visitorat. Pour la première fois, les organisateurs ont également dû faire face aux manifestations de lutte contre le changement climatique. L'un des groupes militant les plus actifs, Sand in the Gearbox, dirigé par Tina Velo, a notamment profité du salon pour confronter l'industrie automobile sur son bilan climatique, devant la presse réunie pour l'occasion.

Le Salon international de l'automobile de Genève prévu le 3 mars 2020, a quant à lui été annulé la veille de son ouverture pour cause de Covid-19, portant à 11 millions de francs suisses les pertes d'investissement de l'organisateur et des sociétés exposantes. Palexpo SA, propriétaire des espaces d'exposition, a par conséquent décidé du report du salon en 2022.

L'accord amical liant l'IAA et le Mondial de l'Automobile de Paris actant une organisation alternée des deux événements, prévoyait un salon parisien en octobre. AMC Promotion, la holding du Mondial de l'Automobile de Paris, avait récemment cédé une participation de 50% à Hopscotch, agence de communication corporate et d'activation marque basée à Paris, bénéficiant d'une expertise reconnue en lançements produits notamment pour les marchés automobiles et de la mode. Hopscotch espérait pouvoir capitaliser sur son savoir-faire pour permettre au salon de renouer avec sa gloire passée, mais le calendrier ne pouvait être plus mauvais. Les constructeurs automobiles ont eu un salon de l'automobile de Francfort difficile, puis ont dû faire face à l'annulation en dernière minute du salon de Genève. Aucune des marques n'était par conséquent, et dans ces circonstances, prête à s'engager dans un nouveau salon de l'automobile. Hopscotch ayant licencié tout le personnel d'AMC promotion, la probabilité d'un futur Salon de l'automobile de Paris est des plus faibles.

Du "moteur" à la "mobilité": un passage compliqué

Pour l'heure, la seule certitude est celle d'un salon de l'automobile allemand. L'IAA n'a pas souhaité renouer avec Francfort, invitant Berlin, Munich et Hanovre à se positionner pour accueillir le salon. Ce sont les 15 millions investis par la Bavière et une enveloppe plus modeste de la ville qui ont permis à Munich de souffler le projet à Berlin et Hanovre. L'IAA prévoit de transformer le salon de l'automobile en un salon de la mobilité durable, plaçant la voiture au cœur du mix. Les organisateurs espèrent que cette initiative calmera les ardeurs de Tina Velo et celles de ses collègues militants anti-carbone. Il s'agit en tous les cas d'un défi de taille visant à rassembler toutes les parties prenantes. Les constructeurs automobiles poursuivront la présentation de leurs SUV à un public de munichois adepte de grosses cylindrées. Les opérateurs

de mobilité présenteront quant à eux leurs solutions alternatives. Quant aux villes européennes, elles resteront à l'écart, consacrant leur énergie à la création de villes sans voitures.

Pris entre deux perturbations

La survie des salons automobiles, dépendra de plus en plus du soutien des gouvernements. Le fonctionnement jusqu'alors était schématiquement le suivant : les salons automobiles attiraient la presse mondiale qui couvrait les lancements de nouveaux modèles (souvent soutenus par les annonces publicitaires des constructeurs) découverts par les consommateurs du monde entier à la lecture de leurs publications préférées. Mais la moitié de ces publications n'existeront sans doute plus dans quelques années et les budgets seront alors alloués à des événements de proximité, économiques et qui offriront aux acheteurs potentiels l'opportunité de tester avant de se décider.

Le Covid et l'essor du numérique sont ainsi venus perturber les grands salons. Ceux de l'automobile doivent également faire face à une pression accrue de la part des villes anti-automobiles et des militants écologistes. Les constructeurs se doivent donc de considérer de nouvelles façons de communiquer sur leur offre et de toucher leurs prospects. Outre les salons automobiles, ce sont l'ensemble des entreprises du secteur des transports et de la mobilité qui doivent entrer dans l'ère de la communication numérique.

Ross Douglas est le président et fondateur d'Autonomy, le salon dédié aux professionnels des mobilités, dont le JDN est partenaire. L'édition 2020, qui se tiendra les 4 et 5 novembre, sera gratuite et 100% numérique. Au programme : conférences, tables rondes, stands d'exposition virtuels, démonstrations en direct..

Augury lève 50 millions de dollars pour anticiper les pannes sur les lignes de production



<https://www.usine-digitale.fr/article/industrie-4-0-augury-leve-50-millions-de-dollars-pour-anticiper-les-pannes-sur-les-lignes-de-production.N1016659>

LÉNA COROT | PUBLIÉ LE 14 OCTOBRE 2020

La pépite israélienne Augury a levé 50 millions de dollars pour étoffer sa plateforme de maintenance des machines industrielles, qui repose sur l'IoT et le machine learning. En analysant les vibrations, la température et les sons émis par une machine, Augury peut détecter des problèmes et expliquer leur origine avant que ne survienne une panne. Industrie 4.0 : Augury lève 50 millions de dollars pour anticiper les pannes sur les lignes de production

Augury a annoncé mercredi 14 octobre 2020 avoir levé 55 millions de dollars. Une levée de fonds en série D menée par Qumra Capital pour cette start-up qui détecte les risques de pannes sur des machines à l'aide d'une combinaison de capteurs et d'algorithmes de machine learning. Ont aussi contribué à cette levée de fonds Insight Venture Partners, Eclipse Ventures, Munich Re Venture Capital, [Qualcomm](#) Ventures and Lerer Hippeau Ventures. La start-up israélienne a levé un total de 106 millions de dollars depuis sa création en 2011.



IOT ET MACHINE LEARNING

La technologie d'Augury repose sur l'IoT. Quelques capteurs doivent être positionnés sur les machines suivies afin de mesurer les vibrations, la température ou encore les sons émis. Ces informations sont transmises à une plateforme qui les analyse à l'aide d'algorithmes d'intelligence artificielle. La technologie d'Augury détecte non seulement lorsque la

machine ne fonctionne pas à pleine capacité mais fournit aussi des informations au technicien de maintenance pour qu'il puisse la réparer plus vite et avant qu'une panne n'arrête complètement la ligne de production ou que la machine devienne irréparable.

Les industriels peuvent adapter leur planning de maintenance et leurs processus de fabrication selon l'état des machines, leurs historiques et leur fonctionnement réel avec les processus et les matériaux utilisés plutôt qu'un processus plus traditionnel basé sur le temps de fonctionnement. Augury promet une réduction significative des temps d'arrêt planifiés et non planifiés, ainsi qu'une diminution du stock de pièces détachées et un impact positif sur la productivité et les marges.

LE REMPLACEMENT DE PIÈCES DE RECHANGE "EN TANT QUE SERVICE"

Grâce à cette levée de fonds, Augury veut nouer de nouveaux partenariats et ajouter de nouvelles fonctionnalités à sa plateforme. Son réseau s'étoffe déjà puisque la jeune pousse a noué un partenariat avec DSV qui *"exploitera son réseau logistique mondial pour permettre le remplacement de pièces de rechange en tant que service, informé grâce aux données d'Augury de potentielles pannes de machines"*, explique Saar Yoskovitz, cofondateur et CEO d'Augury.

Les revenus d'Augury ont triplé au cours des trois dernières années. Parmi ses clients, la start-up compte des sociétés comme Colgate-Palmolive, Heineken ou encore Essity et Hershey's. La jeune pousse souhaite se développer encore plus à l'international et continuer à étoffer son équipe d'ingénieurs en Israël ainsi que ses équipes services et commerciales tout autour du globe.

Preuve que cette thématique est porteuse, [Amazon](#) ambitionnerait de lancer un nouveau service dont le but serait de détecter si les machines fonctionnent correctement ou non selon les sons, les vibrations et la température, rapporte [TechCrunch](#). Ce projet baptisé AWS Thor entre en concurrence directe avec Augury et pourrait voir le jour dans le courant du mois.



Bricolage : encore un très bon mois pour le marché en septembre



Le bricolage va bien, merci.© 123rf / **JEAN-NOËL CAUSSIL** | PUBLIÉ LE 20/10/2020

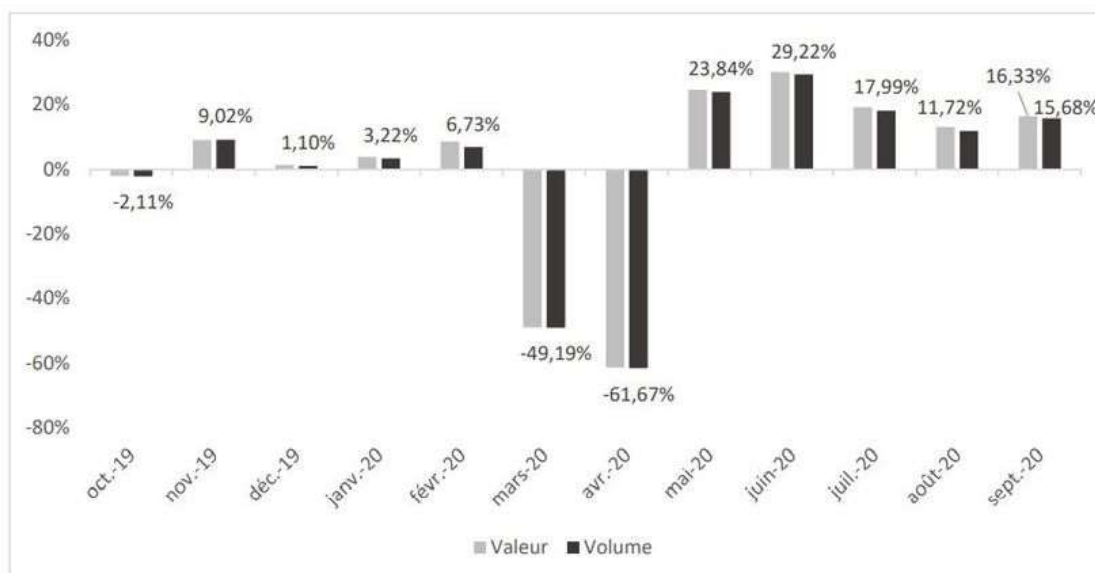
[HTTPS://WWW.LSA-CONSO.FR/BRICOLAGE-ENCORE-UN-TRES-BON-MOIS-POUR-LE-MARCHE-EN-SEPTEMBRE,362203#](https://www.lsa-conso.fr/bricolage-encore-un-tres-bon-mois-pour-le-marche-en-septembre,362203#)

Les grandes surfaces de bricolage ont encore connu un excellent mois en septembre. Leurs ventes ont en effet progressé de plus de 16%.

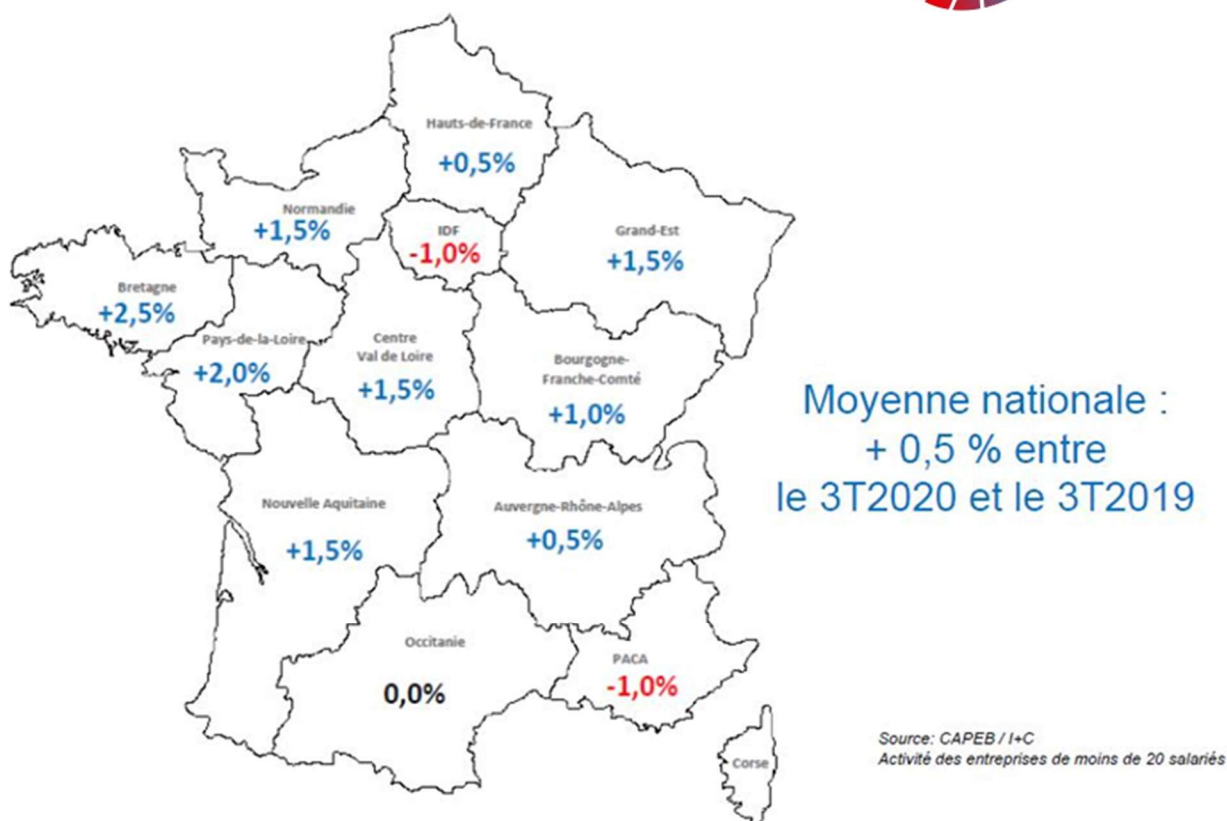
Encore un joli +16% pour le marché du bricolage en septembre 2020. Mois après mois, les chiffres de l'indice Grandes surfaces de bricolage/Banque de France, publiés par la Fédération des magasins de bricolage et de l'aménagement de la maison (FMB) redonnent le sourire aux professionnels du secteur.

Pour le cinquième mois consécutif, les ventes bénéficient en effet d'une croissance à deux chiffres. Si bien qu'en cumul à date, c'est-à-dire entre début janvier et fin septembre, les ventes du secteur sont quasi revenues dans le « vert », avec tout juste encore un petit -0,17% en valeur. Si la dynamique se confirme – et il n'y a guère de raison qu'elle ne se confirme pas – alors le bricolage pourra sans doute se targuer de connaître une année 2020 de croissance.

Variation en % par rapport à la même période de l'année précédente



L'activité des TPE en région



Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment

6

Guillaume Fedele | le 15/10/2020

<https://www.lemoniteur.fr/article/les-artisans-renouent-avec-la-croissance.2111294#>

Après l'effondrement de l'activité de l'artisanat du bâtiment au deuxième trimestre 2020 (-24%) en raison de la crise liée au SARS-CoV-2, le troisième trimestre est marqué par un rebond : +0,5% d'activité en volume atteignant ainsi un niveau comparable à celui du 3e trimestre 2019.

« Nous avons observé, sur le troisième trimestre 2020, une reprise de l'activité correcte avec une hausse de +0,5 % soit un niveau comparable à celui du troisième trimestre 2019 », a précisé lors d'une conférence de presse ce jeudi matin, Jean-Christophe Repon, président de la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (Capeb). Un retour « inespéré à la normal » selon l'expression du dirigeant de l'organisation professionnelle après l'effondrement du secteur enregistré au 1er trimestre (-12 %) et au second (-24 %).

Reprise « inattendue » de le neuf

Dans le détail, cette reprise de l'activité est « particulièrement visible dans l'activité de la construction neuve (+1%) ». Pour la Capeb, elle s'explique « par un redémarrage des chantiers qui étaient arrêtés et par un niveau de commandes en rénovation dans le courant de l'été assez soutenu. » Quant à la rénovation (l'activité en entretien-amélioration), elle s'est « également redressée » pour atteindre « un niveau satisfaisant d'activité » de 0 % soit le même qu'au 3e trimestre 2019. Dans le même temps, les travaux d'Amélioration de Performance Énergétique du Logement progressent eux de +0,5 %.

Disparités régionales

Néanmoins, il y a des variations géographiques assez importantes. Ile-de-France et Paca enregistrent une baisse de -1% quand les autres régions exhibent un regain d'activité +2,5 % pour la Bretagne ; +2 % pour Pays-de-Loire, +1,5 % pour Nouvelle Aquitaine, Centre-Val-de-Loire, Normandie et Grand-Est ; +1 % pour Bourgogne-Franche-Comté ; +0,5 % pour Haut-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes ; 0 % pour Occitanie.

+6% à + 8% en 2021

Pour Jean-Christophe Repon, « ce rebond est un signal rassurant pour les chefs d'entreprises artisanales du bâtiment, qui n'ont pas cessé de se mobiliser pour poursuivre leur activité dans un contexte de crise totalement inédit. Cette reprise ne doit pas cacher la baisse globale d'activité sur l'ensemble de l'année qui devrait être d'environ 10 %, ni occulter le contexte d'incertitudes dans lequel les entreprises artisanales du bâtiment évoluent. » Et notamment au lendemain de l'annonce, par le président de la République Emmanuel Macron, des nouvelles restrictions publiques. « Les effets d'annonce d'hier ne sont pas pour remettre de la confiance au cœur des débats », a-t-il précisé. En attendant, la Capeb espère pour 2021 un rebond compris entre 6% et 8%.

Loi de finances 2021 – crédit impôt, PrimeRénov', embauche ...Résumé du PLF 2021



Crédits photos : © apops - Fotolia.com

https://droit-finances.commentcamarche.com/fag/77603-loi-de-finances-2021-resume-du-plf-2021?utm_campaign=Droit+Finance+2020-10-11&utm_medium=email&utm_source=MagNews

Date de parution

Le projet de loi de finances 2021, qui fixe le projet de budget 2021, a été examiné en Conseil des ministres le lundi 28 septembre 2020. Il sera ensuite débattu au Parlement au cours du dernier trimestre. La version définitive de la loi de finances doit être adoptée avant le 18 décembre 2020. La loi sera ensuite publiée au [Journal officiel](#) à la fin du mois de décembre 2020.

Le projet de loi de finances pour 2021 contient notamment le plan de relance élaboré par le gouvernement suite à la crise sanitaire. A ce titre, il prévoit un très grand nombre de dépenses (baisses d'impôts pour les entreprises, soutien à l'emploi, financement de la transition écologique...) destinées à relancer l'économie française.

Télécharger le texte

Le texte du projet de loi de finances dans sa version initiale présentée à l'Assemblée nationale est téléchargeable en ligne depuis la fin du mois de septembre, après la présentation du PLF en Conseil des ministres.

Vous pouvez consulter le texte via ce lien :

[**Télécharger le texte du projet de loi de finances 2021.**](#)

Barème de l'IR

Comme tous les ans, le PLF met à jour le barème progressif de l'IR. Il contient le [nouveau barème de l'impôt sur le revenu 2021](#), dont les montants des tranches sont légèrement augmentés.

Pour rappel, le gouvernement avait modifié en profondeur le barème l'an dernier, ce qui a conduit à une baisse de l'IR pour une partie des ménages. Pour plus de détails sur ces mesures, voir [La baisse d'imposition sur les revenus 2020](#).

MaprimeRénov'

Le gouvernement va ouvrir le dispositif [MaprimeRénov'](#) à de nouveaux bénéficiaires. Cette aide destinée à financer la rénovation énergétique de son logement sera désormais accessible aux ménages appartenant aux 2 derniers déciles de revenu, aux copropriétés ainsi qu'aux propriétaires bailleurs.

Malus auto

Comme tous les ans, la loi de finances durcit le malus auto qui consiste à taxer l'achat des voitures neuves polluantes. Le seuil de déclenchement du [barème du malus auto 2021](#) est abaissé de 7 grammes par rapport au barème 2020, si bien qu'un malus de 50 euros s'applique aux véhicules émettant 131 g de CO₂/km. Ce montant augmente ensuite en fonction du taux d'émission, pour atteindre désormais jusqu'à 40 000 euros pour les véhicules d'exception les plus polluants.

Bonus écologique

Le gouvernement reconduit le [bonus écologique](#) destiné à soutenir l'achat de véhicules propres. Suite à la crise sanitaire, son montant maximal a été porté à 7000 euros en 2020 pour l'acquisition d'un véhicule électrique. Ce dispositif sera prolongé en 2021. Toutefois, selon Bruno le Maire, les montants des primes devraient être réduits, le plafond du bonus devant être ramené à 6000 euros.

Crédit d'impôt borne de recharge

Toujours en vue de favoriser la transition du parc automobile français vers des véhicules propres, le texte prévoit l'instauration d'un crédit d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge électrique sur les places de stationnement résidentiel.



Baisse des impôts sur la production

Dans le cadre du plan de relance de l'économie, le ministère a annoncé une baisse des impôts de production, c'est-à-dire des taxes sur le [chiffre d'affaires](#) et la valeur ajoutée des entreprises. Une baisse qui devrait notamment concerner les industries, le gouvernement

souhaitant les rendre plus compétitives dans une optique de relocalisation. La cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises ([CVAE](#)) sera notamment réduite de moitié pour toutes les entreprises redevables de cet impôt.

Impôt sur les sociétés

Le gouvernement diminue le taux de l'impôt sur les sociétés (IS) depuis plusieurs années. Le projet de loi confirme cette trajectoire : en 2021, le taux de l'IS passera à 26,5 % pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 250 millions d'euros et à 27,5 % pour les entreprises qui atteignent ou dépassent ce plafond.

Groupe TVA

Le projet de loi de finances introduit le régime de groupe TVA en France, transposant ainsi une [directive européenne](#). Les sociétés indépendantes juridiquement, mais étroitement liées entre elles sur les plans financier, économique et de l'organisation pourront être considérées comme un seul assujetti à la TVA.

Activité partielle

Le gouvernement compte adapter le régime de l'activité partielle à la relance. Il met en place un double dispositif d'activité partielle. L'un dit « de droit commun » (APDC) pour faire face aux besoins ponctuels à court terme et un dispositif d'activité partielle de longue durée ([APLD](#)) pour accompagner les entreprises subissant un choc durable. Ce second dispositif, en vigueur depuis le 1er juillet 2020, peut durer jusqu'à 24 mois. Il permet une indemnisation du salarié à hauteur de 70 % de son salaire brut dans la limite de 4,5 SMIC, ces indemnités étant prises en charge à 85 % par l'Etat et à 15 % par l'employeur.

Alternance

Une aide à l'alternance a été mise en place pour les contrats d'apprentissage] et les contrats de professionnalisation. Cette [aide à l'apprentissage et à l'alternance](#) concerne les contrats conclus entre le 1er juillet 2020 et le 28 février 2021. Prévues au budget 2021, ces aides peuvent donner lieu, pour la première année, au versement de 5000 euros pour un mineur et de 8000 euros pour un majeur.

Embauche des jeunes

Dans le même sens, le gouvernement compte soutenir l'embauche des jeunes de moins de 26 ans en accordant des aides pouvant atteindre jusqu'à 4000 euros sur un an pour un jeune salarié à temps plein.



Taxe d'habitation

Depuis 2020, 80 % des ménages ne payent plus de taxe d'habitation pour leur résidence principale. Une exonération qui doit normalement concerner l'ensemble des contribuables d'ici 2023. Les foyers fiscaux les plus aisés devraient bénéficier d'une première baisse de 30 % en 2021, d'une seconde en 2022 puis d'une exonération totale de taxe d'habitation en 2023. Cf. le [calendrier de la suppression de la taxe d'habitation](#).

Dans une intervention en date du 14 juillet 2020, le Président de la République avait émis l'hypothèse de reporter cette exonération totale pour tous. Un report qui, s'il était décidé par le gouvernement, devait alors être officialisé dans la loi de finances pour 2021. Mais l'exécutif est revenu sur cette possibilité et compte finalement conserver le calendrier initial : les personnes encore contribuables de la taxe d'habitation pour leur résidence principale bénéficieront donc bien d'une baisse de 30 % en 2021, avant une nouvelle baisse en 2022 puis une suppression définitive de cet impôt en 2023.

Action Logement

Le gouvernement compte ponctionner Action Logement (ex-1 % Logement) afin de réaliser des économies. Plus d'un milliard d'euros seront puisés dans la trésorerie de cet organisme premier bailleur social français.

Impôt sur le revenu : barème 2021

L'impôt sur le revenu est calculé à partir d'un barème progressif par tranches. Voici le barème 2021 utilisé pour l'imposition des revenus 2020.

Le barème 2021 de l'impôt sur les revenus 2020 a été publié dans le [projet de loi de finances 2021](#). Il sera définitivement adopté à la fin décembre.

Impôt sur le revenu : tranches 2021

Le montant de l'impôt sur le revenu dépend des tranches et des taux d'imposition. Voici le barème 2021 sur les revenus 2020.

- Jusqu'à 10 084 € : 0 % ;
- De 10 084 € à 25 710 € : 11 % ;
- De 25 710 € à 73 516 € : 30 % ;
- De 73 516 € à 158 122 € : 41 % ;
- Plus de 158 122 € : 45 %.

Taxe sur les hauts revenus

A ce barème s'ajoute la [la taxe sur les hauts revenus](#), qui n'est pas basée sur le revenu imposable mais sur le [revenu fiscal de référence](#).

Personne seule

- de 250 000 à 500 000 : 3%
- au-delà de 500 000 : 4%

Couple

- de 500 000 à 1 000 000 : 3%
- au-delà de 1 000 000 : 4%



<https://www.batiactu.com/edito/relance-nous-avons-ete-entendus-mais-nous-restons-partages-60389.php>? Propos recueillis par Corentin Patrigeon, le 09/10/2020 à 13:00

ENTRETIEN. A quelques jours des Etats généraux de la construction organisés par la Fédération française du bâtiment (FFB), son président, Olivier Salleron, répond aux questions de *Batiactu* : nouveaux barèmes de Ma prime rénov', inondations dans le Sud de la France, activité du secteur, emploi et apprentissage... Tour d'horizon de l'actualité.

Batiactu : Quelle est votre réaction après la publication des nouveaux barèmes, tant attendus, du dispositif d'aide Ma prime rénov' ?

Olivier Salleron : Nous sommes globalement satisfaits du Plan de relance du Gouvernement, qui intègre une partie des mesures proposées par la Fédération française du bâtiment, mesures que nous demandions d'ailleurs depuis des années. Sur les barèmes de Ma prime rénov' plus particulièrement, nous trouvons néanmoins que la réintégration des ménages dits aisés est un peu juste, dans le sens où le dispositif est vraiment minimal. Nous sommes inquiets pour la massification de la rénovation énergétique car, en ne concernant que la rénovation globale, les aides actuelles nous paraissent trop limitées ; par exemple, elles n'englobent pas le changement de chaudière et sont minimales pour l'isolation des murs intérieurs comme extérieurs. Certes, le facteur psychologique a joué, puisque les mesures qui avaient été exclues ont été réintégrées.

Mais nous restons vigilants sur ces nouveaux barèmes, et même si nous ne sommes pas déçus car au moins le dispositif a été maintenu, nous espérons tout de même davantage. L'intégration des copropriétés et des propriétaires-bailleurs, ou l'accent mis sur la rénovation des bâtiments publics, sont bien sûr des signaux positifs. Quelque part, nous avons été entendus, mais nous restons partagés.

Comment se porte l'activité du secteur en ce début octobre 2020, un mois après la rentrée ?

O. S. : Le bâtiment vit encore sur ses acquis de mars dernier. Les carnets de commandes sont encore bien remplis, il y a du travail. Mais nous commençons à grignoter nos commandes, car les devis n'ont pas été validés autant que prévu par les particuliers et il y a eu moins d'appels d'offres pour les plus grosses entreprises. Il faut donc relancer la machine économique pour recréer de l'optimisme. D'une manière générale, on est quasiment à 100% d'activité et on est à effectifs constants par rapport au 15 mars dernier : il n'y a pas eu de licenciements, même si nous n'avons pas encore repris nos intérimaires. Je pense que le bâtiment sera étale au niveau de l'emploi à la fin de l'année. Depuis une quinzaine de jours, nous travaillons avec les ministères sur la question des logements neufs, car la chute des permis de construire est quasiment irrattrapable, et on craint un trou d'air pour l'automne ou l'hiver 2021. Jusqu'à il y a encore peu de temps, il était hors de question pour le Gouvernement de parler du neuf, qui représente pourtant 45% de notre activité. Mais à force de discuter, le dialogue s'est rouvert sur le Prêt à taux zéro et le Pinel, même s'il faut maintenant s'entendre sur l'amélioration concrète de ces dispositifs.

C'est vrai que nous avons eu le chômage partiel, les Prêts garantis par l'Etat (PGE, ndlr) et un report des charges, mais il va bien falloir rembourser tout cela en début d'année prochaine, et c'est là que ça va faire mal. Pour les entreprises qui ont souffert et qui souffrent encore, une exonération des charges serait un gros coup de pouce.

Estimez-vous que la batterie de mesures mises en place par l'exécutif pendant et après le confinement a été suffisante pour votre activité, ou demandez-vous toujours d'autres aides ?

O. S. : On demande depuis le début de la crise une exonération des charges pendant les périodes travaillées sous le Covid, là où l'activité était dégradée. Le bâtiment a montré aux autres secteurs d'activité qu'il était volontaire et ses entreprises ont travaillé. C'est vrai que nous avons eu le chômage partiel, les Prêts garantis par l'Etat (PGE, ndlr) et un report des charges, mais il va bien falloir rembourser tout cela en début d'année prochaine, et c'est là que ça va faire mal. Pour les entreprises qui ont souffert et qui souffrent encore, une exonération des charges serait un gros coup de pouce. Bruno Le Maire (ministre de l'Economie, ndlr) a dit qu'il avait compris la problématique des surcoûts, mais si toute la réponse du Gouvernement tient dans le Plan de relance, alors cette réponse n'est pas à la hauteur.



Beaucoup d'entreprises s'interrogent effectivement sur le remboursement de ces fameux PGE...

O. S. : Cette question du remboursement nous inquiète. Bruno Le Maire a indiqué qu'il travaillait avec les banques pour que les taux d'intérêt soient très raisonnables, et de notre côté nous insistons beaucoup sur certaines solutions, comme la généralisation d'un étalement des charges sociales et fiscales, que l'on pourrait rembourser sur 3 ans en les lissant.

Vous organisez le jeudi 15 octobre les Etats généraux de la construction au Conseil économique, social et environnemental (Cese). Quel est l'objectif de cet évènement ? Quels sujets comptez-vous aborder, et quels messages voulez-vous faire passer à cette occasion ?

O. S. : Les Etats généraux de la construction, qui sont organisés par la FFB mais s'adressent à toute la profession, doivent simplement permettre de parler du bâtiment du futur. Il s'agit de rappeler à quel point ce secteur est important, qu'il s'agit d'un acteur majeur qui entraîne tout le reste de l'économie. Le 15 octobre 2020 sera en fait le point de départ d'une réflexion qui va durer jusqu'à juin prochain, et qui va ouvrir tous les travaux sur différents thèmes : les mutations du secteur et leurs causes vont être analysées ; on parlera également des méthodes de construction, des normes et du cadre réglementaire, des réflexions sur le cadre sanitaire que nous a imposé le coronavirus, mais également des évolutions sociétales. L'idée est de savoir comment le bâtiment va réagir dans les prochaines décennies, quels seront ses atouts, les freins qu'il rencontrera et quelles seront ses craintes ; en gros, nous allons nous intéresser à ce que sera le bâtiment dans 20 ou 30 ans. Nous voulons avant tout nous projeter dans le futur, donner une image du bâtiment qui réfléchit à son avenir, qui est ouvert et innovant.

Quels sont vos prochains "chantiers" alors que le projet de loi de Finances 2021 a commencé à être discuté à l'Assemblée nationale ?

O. S. : Tout le secteur est mobilisé sur les mesures en faveur du neuf, pour poursuivre et améliorer le Pinel et le PTZ. Nous sommes en veille permanente sur les sessions parlementaires car c'est tous les jours, et même la nuit, qu'il faut mobiliser les députés et les sénateurs. En attendant, le relèvement du seuil des marchés publics à 100.000 € est une excellente nouvelle ; cela permettra de faire travailler les entreprises locales et de déclencher immédiatement des chantiers. C'était une de nos premières propositions dès le mois de juin, et elle est enfin appliquée à force d'explications.

<https://www.usinenouvelle.com/nos-webinars/les-bonnes-raisons-d-investir-dans-un-mes-100042257?>

ROMAN EPITROPAKIS / PUBLIÉ LE 12/10/2020 À 07H30



[Made in france] Jallatte promet des chaussures de sécurité anti-fatigue

MADE IN FRANCE La chaussure n'échappe pas non plus aux technologies connectées. Le français Parade a en effet mis au point une chaussure connectée qui détecte les chutes graves et permet d'alerter les secours au plus tôt.



La chaussure connectée permettra d'alerter les secours plus rapidement en cas de chute.
Crédit photo : Parade

La sécurité au travail pourrait passer par une bonne paire de chaussures connectées. C'est en tout cas, ce que propose Parade (filiale du distributeur Eram) avec sa chaussure Parade Connect à détection intelligente de chute. Grâce à un capteur situé dans le talon, les mouvements anormaux du pied sont détectés ainsi que ceux caractérisant une chute brutale et importante. Lorsque la chute est détectée, la chaussure envoie par Bluetooth un signal à une application pour prévenir les secours.

Après avoir sorti les premiers modèles pour seniors en 2017, Parade inaugure ainsi en 2020 sa gamme professionnelle Parade Connect déclinée en trois modèles : les chaussures hautes, basses et les chaussures d'intervention. Comptez autour de 240 € TTC pour en faire l'acquisition en plus un abonnement à 19 € TTC par mois.

30 secondes pour annuler l'alerte

Pour écarter les fausses alertes, le fabricant a prévu un délai de 30 secondes au porteur pour se relever. Si le capteur ne détecte pas la reprise d'une activité (par exemple avec quelques pas), il alerte dans ce cas les contacts d'urgence ajoutés à l'application en informant par mail ou par SMS la localisation de la personne. Pour mettre au point son dispositif, Parade a effectué plus de 220 cas de chute dans de nombreux scénarios différents. La chaussure est produite à l'usine de Jarzé (Maine-et-Loire)

Une chute toutes les 7 minutes

Les chaussures connectées pourraient aider ainsi les secours à être à pied d'œuvre pour réduire les issues malheureuses des chutes : celles-ci sont à l'origine de 28% des accidents du travail en étant la deuxième cause de mortalité. On compte en France une chute toutes les 7 minutes.

Récompensé à Las Vegas

Parade a présenté sa chaussure à l'occasion du Consumer Electronics Show de Las Vegas en 2019. Leurs premiers prototypes nommés e-vone ont à cette occasion été récompensés par le CES Innovation Awards dans la catégorie "Technologie pour un monde meilleur".





<https://www.batiactu.com/edito/2021-gouvernement-mise-tout-sur-relance-60300.php>

Jessica Ibelaidene, le 28/09/2020 / Bruno Le Maire et Olivier Dussopt, lors de la présentation à la presse du PLF 2021. © JI

BUDGET 2021. L'exécutif présente ce 28 septembre le projet de loi de finances pour l'année prochaine, fortement marqué par le plan de relance.

"Nous n'avons laissé tomber personne. L'Etat a répondu présent, il le reste et ne laissera tomber personne, il accompagnera chaque entreprise en difficulté et saura compenser les conséquences économiques liées à la crise sanitaire." De retour après 8 jours de confinement après avoir contracté la [covid-19](#), Bruno Le Maire a voulu se montrer combattif en présentant à la presse, le 28 septembre 2020, le projet de loi de finances pour 2021. Ajoutant également un petit mot de prévention et de prudence nécessaires face à l'épidémie, car *"il en va de notre capacité à redresser l'économie"*, a-t-il estimé.

Ce budget pour 2021 est fortement marqué par l'introduction d'une nouvelle mission : celle concernant le plan de relance. Avec la volonté à la fois *"d'anticiper l'indispensable transformation de l'économie de notre pays, d'améliorer l'offre, de décarboner"*, et d'éviter de se concentrer sur la demande, ce qui a été *"l'erreur de tous les plans de relance précédent"*, selon le ministre de l'Economie.

Revenir au niveau d'avant-crise en 2022

Petit retour au préalable sur 2020. Comme l'a rappelé Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des Comptes publics, *"la crise a dégradé la situation des finances publiques"*. Le déficit devrait s'établir à 10,2% cette année, dû à la diminution des prélèvements obligatoires (près de -7%), et à une augmentation des dépenses de l'Etat de 6,2%. Pour 2021, l'objectif de dépenses totales de l'Etat est d'environ 490Mds€, avec un déficit ramené à 6,7%. Olivier Dussopt a par ailleurs estimé qu'il serait possible de revenir sous la barre des 3% à horizon 2025. Et la France devrait retrouver son niveau d'activité d'avant-crise en 2022, espèrent les deux ministres.

"La dette que nous contractons, c'est de l'investissement"

Le niveau de dette, lui, devrait être supérieur à 117% l'an prochain. Mais Bruno Le Maire assume : *"la dette que nous contractons, c'est de l'investissement. Nous investissons dans les compétences, ce qui est moins coûteux que d'amortir le chômage de masse ; nous investissons aussi dans la rénovation, et donc pour la planète"*.

Mais une dette doit être remboursée, et le ministre de l'Économie dit en avoir pleinement conscience, critiquant même ceux qui avancent le fait que la France ne remboursera pas et portent ainsi atteinte à la crédibilité du pays, selon lui. *"Elle sera remboursée de trois manières, a-t-il poursuivi : par la croissance ; par le maintien de finances publiques saines et un principe de responsabilité ; la poursuite de réformes de structure"*, telle que celle d'[Action Logement](#) ou des retraites, *"qui reste indispensable"*.

Gagnants et perdants

Hors plan de relance, le ministère de la Transition écologique (MTES) se voit attribuer 900M€ supplémentaires, dont 550M€ pour la mission "Ecologie, développement et mobilités durables". A l'inverse, et une fois de plus, la cohésion des territoires devrait perdre 60M€ sur son budget en 2021 (à 16,49 Mds€), bien que les crédits d'ingénierie pilotés par l'Agence nationale de cohésion des territoires soient doublés (à 10M€). Dans les mesures annoncées, notons des adaptations à venir de la taxe d'aménagement, *"visant à faire évoluer les modèles d'aménagement et de construction à travers le renforcement des incitations à la densification, à la sobriété foncière et à la renaturation"*, avance Bercy.

Une aide aux *"maires densificateurs"* devrait ainsi voir le jour pour deux ans, à compter du 1er janvier 2021, *"afin de favoriser la reprise du secteur du bâtiment tout en garantissant un meilleur usage du foncier disponible"*. Elle sera destinée aux maires qui *"délivreront des permis de construire en faveur de projets ambitieux en termes de densité, permettant de limiter l'étalement urbain"*. Côté patrimoine, 13M€ de mesures nouvelles sont prévues pour augmenter la restauration des monuments historiques, notamment dans les petites villes.

Près de la moitié du plan de relance sur 2021

Au-delà, la mission dédiée spécifiquement au plan de relance prévoit, pour 2021, 36,4Mds€ d'autorisations d'engagements (AE), répartis en trois programmes. Le premier se concentre sur l'écologie, et représente à lui seul 18,4Mds€ d'AE, dont 6,6Mds pour la rénovation énergétique, 3,9Mds pour les infrastructures et mobilités vertes, ou encore 3,7Mds sur les énergies et les technologies vertes. Le deuxième programme concerne la partie cohésion du plan, avec 12Mds€ d'AE sur 2021, dont 1,3Md pour la cohésion territoriale, 5Mds pour la sauvegarde de l'emploi, 3,5Mds pour le plan jeunes... Troisième programme : la partie Compétitivité, représentant 6Mds€ d'AE pour l'an prochain.

Sur les 100Mds€ du plan de relance, la part de l'Etat s'élèvera à 86Mds€. Entre les crédits de paiements (22Mds€) et la baisse des impôts de production, représentant 20Mds€, la moitié du plan devrait ainsi être "*dépensé*" l'an prochain.

Décaissement rapide

"Le défi, c'est que le décaissement soit rapide, a insisté Bruno Le Maire à plusieurs reprises. Nous ne devons pas perdre une seconde pour décaisser cet argent et permettre à l'économie de se redresser." Et de rappeler que des choses sont déjà en cours pour y parvenir : un appel à projets pour la rénovation des bâtiments publics est actuellement en cours, par exemple. Il se clôture le 9 octobre, avec l'objectif d'identifier et de financer le plus rapidement possible les projets d'ores et déjà prêts.

Pour s'assurer du bon déroulement du plan de relance, trois instances seront en charge du suivi. Un conseil national de la relance, autour du Premier ministre, associant "*toutes les parties prenantes*" telles que les élus, les collectivités locales, les organisations syndicales ou patronales... Bruno Le Maire présidera de son côté un comité de pilotage à la relance, dont le secrétariat général est assuré par Bruno Parent.

Des comités de suivi régionaux seront, de leur côté, présidés par les présidents et les préfets de région, et non par des "*préfets à la relance en tant que tels*", a indiqué Bruno Le Maire. *Le travail est déjà engagé, personne ne se tourne les pouces, ni nous, ni les préfets. Ça bosse, 7 jours sur 7 pour financer les projets dès octobre*". Et de rappeler que si les crédits n'étaient pas décaissés suffisamment rapidement, ils pourront être réorientés vers d'autres projets.



<https://www.batiactu.com/edito/maprimerenov-60297.php> / Florent Lacas, le 28/09/2020

Emmanuelle Wargon, ministre déléguée au Logement © Twitter E.W.

RÉNOVATION ÉNERGETIQUE. Le dispositif MaPrimeRénov sera accessible, à partir du 1er octobre, à tous les ménages. Le Gouvernement vient d'en dire plus sur la manière avec laquelle il affectera les crédits du plan de relance sur 2021 et 2022.

La date d'entrée en vigueur de la prochaine mouture de MaPrimeRénov, le 1er octobre 2020, est imminente. A l'occasion d'une présentation presse du ministère de la Transition écologique et solidaire, et à la faveur d'une interview donnée par la ministre déléguée au Logement Emmanuelle Wargon, les contours de la future aide financière sont de mieux en mieux connus. Ainsi, le budget de MaPrimeRénov se situera en 2021 à 1,7 milliard d'euros - soit le niveau du crédit d'impôt pour la [transition énergétique \(CITE\)](#) en 2018. Dans le détail, le budget 2020 MaPrimeRénov (740 millions d'euros constitués de 390 millions pour MaPrimeRénov et 350 millions d'euros pour le CITE résiduel) est maintenu en 2021 ; à celui-ci, il faut ajouter un milliard issu du plan de relance (un autre milliard étant 'réservé' à l'année 2022). "C'est l'ordre de grandeur de nos prévisions, nous gardons une latitude dans la gestion de ces budgets par rapport à la réalité de l'exécution", nous explique le ministère. Le Gouvernement indique par ailleurs que l'aide Habiter mieux de l'[Anah](#) sera dotée de 550 millions d'euros l'année prochaine, et que les CEE devraient représenter 2 milliards.

Pas de contrepartie pour bénéficiaire de l'aide

Les pouvoirs publics assurent par ailleurs qu'il n'existera aucune contrepartie au bénéfice de MaPrimeRénov, y compris pour les propriétaires bailleurs - Bruno Le Maire avait récemment envisagé l'idée de les contraindre de diminuer leur loyer en échange du bénéfice de l'aide.

PTZ et Pinel prolongés : le Gouvernement passera par amendement

La prolongation des dispositifs Pinel et PTZ sera actée *via* un amendement introduit dans le PLF, après un échange avec les acteurs de la construction. L'idée est de rendre ces dispositifs plus efficaces et plus 'verts', et de les faire courir au-delà de l'année 2021. La [Fédération française du bâtiment](#) (FFB) fait savoir par communiqué de presse du 28 septembre 2020 qu'elle sera très vigilante sur ce point. *"Il faut accélérer !"*, demande son président Olivier Salleron. *"Les professionnels attendent depuis la fin du printemps des dispositifs de soutien au secteur et à l'emploi, qui font par ailleurs écho à un besoin réel sur les territoires. C'est notamment le cas pour le logement neuf, qui ne bénéficie d'aucune mesure puissante et d'impact immédiat dans le texte présenté, alors que la chute des permis et des ventes prend un tournant vertigineux."*

"La chaudière à un euro [...], c'est terminé"

"Nous allons répartir les ménages français en quatre catégories, en fonction de leur revenu", a aussi précisé Emmanuelle Wargon, ministre déléguée au Logement, [dans un entretien donné à Europe 1](#). Pour les ménages les plus aisés, l'aide MaPrimeRénov (complétée des certificats d'économie d'énergie) pourra couvrir jusqu'à 40% du coût des travaux. Puis, pour les trois autres catégories de ménages moins aisés, 60%, 75%, et enfin 90% pour les plus modestes - ce qui correspond à la version actuelle de MaPrimeRénov, qui laisse toujours un reste à charge d'au minimum 10%. Les pouvoirs publics avaient décidé de fixer ce reste à charge minimal pour supprimer les offres à 1 euro, Emmanuelle Wargon ayant une nouvelle fois assuré au *Journal du dimanche*, ce 27 septembre 2020, que ce type d'opérations n'étaient plus poussées par l'État : *"La chaudière à un euro, qui a engendré beaucoup de fraudes, c'est terminé."*

Comment les clients toucheront-ils concrètement l'aide ? Une première étape consistera en une *"réduction de la facture de l'artisan"* (Emmanuelle Wargon faisant probablement référence ici à la partie financée par les certificats d'économie d'énergie), le reste de l'aide étant demandée par Internet [via le site officiel MaPrimeRénov](#). Si la rénovation permet à un bâtiment de sortir du statut de passoire thermique, un bonus de 1.500 euros pourra être ajouté. Reste à connaître le détail du barème de travaux, officiellement présenté le 5 octobre, précise le ministère.

Airbus dévoile ses concepts d'avion zéro émission à hydrogène



<https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/airbus-devoile-ses-concepts-davion-zero-emission-a-hydrogene-84020/?> / Posté le 22 septembre 2020 par Matthieu Combe dans [Énergie](#)

Airbus veut mettre sur les pistes le premier avion commercial zéro émission en 2035. L'entreprise fait le pari de l'hydrogène et dévoile trois concepts d'avions.

L'avion zéro émission carburera à l'[hydrogène](#) pour Airbus. L'entreprise vient de dévoiler trois concepts d'avion préfigurant le premier avion commercial zéro émission au monde. Trois concepts qui permettront d'explorer différentes pistes technologiques et configurations aérodynamiques. Nom de code de ces concepts : « ZEROe », pour « zéro émission ». Sa feuille de route prévoit un premier démonstrateur au sol en 2021, un vol de démonstration en 2023 et la sélection de la technologie d'ici 2024.

Airbus estime que l'hydrogène est la solution la plus prometteuse comme carburant aéronautique pour atteindre les objectifs de neutralité climatique. Remplacer le kérosène par l'hydrogène demande toutefois de repenser l'[architecture de l'avion](#). En effet, l'hydrogène demande un volume de stockage quatre fois plus grand que le kérosène pour fournir la même énergie. En plus, il nécessite d'être refroidi à près de -253°C pour être [liquide](#).

Un turboréacteur, un turbopropulseur et un fuselage intégré

L'hydrogène peut directement être utilisé dans une turbine à gaz modifiée ou être converti en électricité grâce à une pile à combustible. Airbus prévoit d'allier ces deux solutions sur ses avions. Ainsi, un premier concept de turboréacteur pouvant embarquer entre 20 et 200 passagers imagine une turbine à gaz modifiée fonctionnant à l'hydrogène. Il serait

capable d'effectuer des vols intercontinentaux de plus de 3 500 km. Les réservoirs d'hydrogène liquide sont situés derrière la cloison étanche arrière.

Le deuxième concept de turbopropulseur serait capable d'embarquer jusqu'à 100 passagers. Son moteur turbopropulseur serait également alimenté par la combustion d'hydrogène dans des turbines à gaz modifiées. Il serait capable de parcourir plus de 1 800 km.

Le dernier concept repense complètement l'architecture de l'avion afin d'offrir de multiples possibilités pour le stockage et la distribution d'hydrogène. Son fuselage intégré permettrait d'embarquer jusqu'à 200 passagers et repense l'aménagement de la cabine. Il pourrait également parcourir près de 1 800 km.

Airbus dévoile ses trois avions concept zéro émission. PHOTO//Airbus

« *Nous avons 3 architectures d'avion différentes, mais il est trop tôt pour prédire laquelle sortira gagnante* », prévient Jean-Brice Dumont, directeur de l'ingénierie chez Airbus. L'entreprise souhaite jouer le rôle de chef de fil pour la transition de l'écosystème aéronautique. Avec l'hydrogène, les aéroports auront par exemple besoin de nouvelles infrastructures de transport et de ravitaillement pour répondre aux besoins des opérations quotidiennes.

Pour aller plus loin

Dans l'actualité

- [France relance : pleins phares sur l'hydrogène](#)
- [Un nouveau catalyseur en graphène pour la production d'hydrogène](#)
- [Bruxelles dote l'Europe d'une stratégie hydrogène propre et d'une « alliance »](#)
- [Une nouvelle électrode pour la production d'hydrogène par électrolyse haute température](#)
- [Hydrogène de France assemblera des piles à combustible géantes à Bordeaux](#)
- [Des nano-objets semi-conducteurs pour détecter les fuites d'hydrogène](#)
- [L'hydrogène progresse dans les territoires](#)

Dans les ressources documentaires

- [Production d'hydrogène par reformage du bioéthanol](#)
- [Hydrogénation des hydrocarbures](#)
- [Matériaux de la filière hydrogène - Stockage et transport](#)
- [Carburants liquides - Gazoles, jets fuels et autres distillats moyens](#)
- [Bilan Carbone® - Mise en œuvre](#)



Copyright Zsolt Nyulaszi. All rights reserved

Publié par Aude David le 15 oct. 2020

<https://www.actionco.fr/Thematique/strategie->

[commerciale-1218/Breves/nouvelles-responsabilites-nouveaux-indicateurs-commerciaux-353103.htm?](https://www.actionco.fr/Thematique/strategie-commerciale-1218/Breves/nouvelles-responsabilites-nouveaux-indicateurs-commerciaux-353103.htm?)

Les commerciaux français voient les indicateurs de performance changer suite à la crise de la Covid-19 et pensent que leur métier va évoluer durablement. C'est ce que révèle l'étude State of Sales de Salesforce.

Pour la quatrième année consécutive, Salesforce publie son State Of Sales, étude sur l'état de la vente dans le monde. Elle a, cette année, un visage particulier puisque le coronavirus est au coeur de nombreuses préoccupations, entre autres en France.

Sans surprise, **79% des commerciaux français expliquent avoir dû s'adapter très rapidement à de nouveaux modes de vente**, deux tiers expliquant même qu'ils se sont vus confier de **nouvelles responsabilités**. Pour 82% des répondants, **les indicateurs de performance ont déjà changé**. 62% pensent d'ailleurs que **leur métier va changer durablement** pour s'adapter aux nouvelles tendances économiques.

Essor du remote selling

67% des commerciaux estiment par ailleurs que les besoins technologiques ont changé en un an. Et 74% des responsables commerciaux et personnels de back office commercial affirment que **la transformation numérique de leur entreprise a accéléré** depuis 2019. La raison ? Le confinement et **l'essor forcé de la vente à distance** n'y sont pas étrangers. Et les responsables commerciaux sont globalement confiants sur la faculté à s'adapter aux nouvelles tendances : 72% pensent que leur entreprise est à même de faire évoluer les compétences des salariés, 79% qu'elle peut faire évoluer en conséquence ses technologies.

Par ailleurs, les fonctions de back office (sales operation, sales enablement...) prennent une importance croissante aux yeux de 76% des répondants. Pour 86%, elles jouent un rôle stratégique dans la croissance du business et dans sa continuité.

L'enjeu de la confiance

Autre changement : **la confiance devient plus que jamais primordiale dans les relations clients**. 78% des commerciaux estiment nécessaire de l'instaurer avant de conclure une vente, 75% de la conserver après.

La confiance des commerciaux dans leur organisation reste relativement élevée : ils sont 68% à croire en sa capacité à signer des contrats, 65% à se fier à son agilité, et 68% à être confiants dans la résilience à long terme de leur entreprise.

Enfin, selon les commerciaux français, les stratégies les plus efficaces pour atteindre le succès ces douze prochains mois sont : une plus grande flexibilité vis-à-vis des clients, une meilleure qualité et accessibilité des données et une simplification des processus de vente.



<https://www.actionco.fr/Thematique/rh-1217/Breves/Remuneration-commerciaux-demandes-entreprises-face-crise-mais-pas-explosion-salariale-prevoir-352492.htm?>

Publié par [Aude David](#) le 21 sept. 2020 - © Giulio_Fornasar - stock.adobe.com

Les commerciaux restent parmi les profils les plus recherchés durant cette crise pour développer l'activité et relancer la production. Cependant, la Covid-19 va tirer les salaires vers le bas. C'est ce qu'indique PageGroup dans son étude annuelle sur les rémunérations des cadres.

Les commerciaux pourraient tirer leur épingle du jeu mieux que d'autres en cette période de crise. En effet, l'étude sur les rémunérations du cabinet de recrutement PageGroup, montre que **38% des entreprises considèrent aujourd'hui comme une priorité le développement de l'activité** via la relance de la production et de nouveaux contrats.

Un état d'esprit qui devrait bénéficier aux commerciaux, puisque **33% des entreprises envisagent de recruter des commerciaux**. En effet, les sociétés doivent notamment **réadapter leurs stratégies commerciales** : elles sont donc à la recherche de vendeurs flexibles, avec le sens de l'innovation, réactifs et parfaitement autonomes. En quelques mois, le métier de commercial a déjà beaucoup évolué (déplacements moindres, relation client beaucoup plus à distance...).

Cependant, un **plus faible volume d'offres** que les années précédentes fait que la tension sur ce poste diminue légèrement, et le marché se rééquilibre un peu en faveur des recruteurs.

Des commerciaux plus exigeants

La sédentarisation forcée et le télétravail systématique ont été vécues comme un bouleversement mais, comme dans d'autres professions, elles ont entraîné **de nouvelles exigences de la part des candidats**, notamment **plus de flexibilité dans les horaires** et la possibilité de **travailler à distance**. Le cabinet de recrutement note d'ailleurs que **les commerciaux sont de plus en plus négociateurs et exigeants sur les postes intermédiaires**. *"Les exigences des commerciaux se sont précisées et les négociations se sont durcies dès que les budgets se sont resserrés. En pleine période d'incertitude, l'assurance d'obtenir leur variable fait partie des conditions qui orientent le choix des candidats, mais les attentes se portent également sur la flexibilité et l'organisation du travail"*, indique Martin Villelongue, directeur exécutif chez Michael Page.

Salaires des commerciaux

RÉMUNÉRATION ANNUELLE BRUTE EN K€

INDUSTRIE	0-2 ans	2-5 ans	5-15 ans	Variable en +	Attractivité
Technico-commercial sédentaire	22 - 35	25 - 40	28 - 45	0 - 25 %	★ ★ ★
Technico-commercial	26 - 40	35 - 50	40 - 70	0 - 25 %	★ ★ ★
Ingénieur commercial	40 - 45	45 - 55	55 - 70	15 - 30 %	★ ★ ★
Prescripteur/Chargé d'affaires	42 - 46	46 - 55	55 - 75	10 - 20 %	★ ★ ★
Responsable grands comptes	45 - 55	55 - 65	65 - 75	15 - 25 %	★ ★ ★
Chef de zone export	45 - 50	50 - 60	60 - 75	15 - 25 %	★ ★ ★
Responsable/Directeur export	60 - 65	65 - 80	80 - 90	15 - 25 %	★ ★ ★
Directeur régional/national des ventes	60 - 70	65 - 80	80 - 95	15 - 25 %	★ ★ ★
Directeur commercial	80 - 90	85 - 95	90 - 105+	15 - 25 %	★ ★ ★

RÉMUNÉRATION ANNUELLE BRUTE EN K€

SERVICES/BTOB/MÉDIAS	0-2 ans	2-5 ans	5-15 ans	Variable en +	Attractivité
Télévendeur/Téléprospecteur	18 - 26	22 - 28	24 - 35	10 - 20 %	★ ★ ★
Commercial BtoC	20 - 50	20 - 60	24 - 80	50 - 100 %	★ ★ ★
Commercial sédentaire - cycle court	26 - 40	26 - 45	28 - 45	15 - 30 %	★ ★ ★

Selon l'étude, en 2021, les profils commerciaux les plus recherchés seront **ingénieur commercial / business developer, responsable grands comptes / KAM, et chef des ventes / sales manager**. Les jeunes diplômés seront le plus sollicités pour des postes de business developer. En début de carrière (0-2 ans), les business developers peuvent prétendre à une rémunération allant de 30 000 à 40 000 euros ; 40 000 à 70 000 euros, avec 20% à 50% de variable en plus pour les profils confirmés (5-15 ans).

Si **les salaires des fonctions commerciales devraient se stabiliser** après des années d'augmentation, des disparités fortes devraient perdurer entre les secteurs d'activité. Les commerciaux en IT bénéficieront de rémunérations plus intéressantes que dans la grande consommation. Les commerciaux terrain, ingénieurs d'affaires, commerciaux et responsables grands comptes, ainsi que les directeurs commerciaux sont les profils dont les salaires devraient le plus augmenter.

Le parcours de vente pourrait se transformer durablement, rendant de plus en plus incontournables les compétences numériques et en social selling. Par ailleurs, 70% des employeurs se déclarent prêts à recruter un commercial principalement sur la base de ses soft skills.

Les commerciaux continueront d'être particulièrement demandés dans des secteurs en très forte activité ces derniers mois, comme la santé et l'agroalimentaire. L'étude assure d'ailleurs que le **délégué pharmaceutique fera partie des métiers les plus recherchés l'an prochain**, après une évolution notable des conditions de travail, avec notamment la mise en place de télévisites.

En début de carrière (0-2 ans), ce poste peut rapporter 25 000 à 28 000 euros, et 35 000 à 45 000 euros pour les profils plus expérimentés (5-15 ans). En parallèle, **l'exigence d'expertise pour ces métiers s'accroît**. Si peu de variation de rémunération s'annonce, la part variable est passée en un an de 30 à 40% du salaire.

La demande de commerciaux s'accroît également dans le domaine de la vente d'appareils médicaux, notamment pour accompagner le développement des ventes de produits connectés et de la télémédecine.

Salaires dans l'administration des ventes

RÉMUNÉRATION ANNUELLE BRUTE EN K€

SALES SUPPORT	0-2 ans	2-5 ans	5-15 ans	Variable	Attractivité
Prévisionniste des ventes - Chargé d'analyse	34 - 38	38 - 45	45 - 60	0 - 10 %	★ ★ ★
Assistant commercial	25 - 30	28 - 34	34 - 38	0 - 5 %	★ ★ ★
Assistant/Gestionnaire grands comptes	26 - 30	30 - 36	36 - 42	0 - 5 %	★ ★ ★
Assistant/Gestionnaire appels d'offres	26 - 30	32 - 37	37 - 42	-	★ ★ ★
Gestionnaire base de données clients/produits	26 - 29	29 - 35	35 - 45	-	★ ★ ★

RÉMUNÉRATION ANNUELLE BRUTE EN K€

SALES ADMINISTRATION	0-2 ans	2-5 ans	5-15 ans	Variable	Attractivité
Responsable ADV/Service clients	32 - 38	38 - 53	45 - 75	5 - 15 %	★ ★ ★
Gestionnaire ADV/Service clients	25 - 30	30 - 35	35 - 40	-	★ ★ ★
Gestionnaire ADV international	26 - 32	30 - 36	36 - 42	-	★ ★ ★
Gestionnaire SAV/Litiges/Pénalités	20 - 24	24 - 28	28 - 32	0 - 5 %	★ ★ ★
Gestionnaire litiges clients	24 - 28	28 - 32	30 - 36	0 - 5 %	★ ★ ★
Opérateur de saisie	18 - 22	20 - 24	24 - 27	-	★ ★ ★
Responsable/Superviseur call center	25 - 30	30 - 40	40 - 75	0 - 10 %	★ ★ ★
Chargé de clientèle BtoB ou BtoC	20 - 24	22 - 27	27 - 32	0 - 5 %	★ ★ ★

RÉMUNÉRATION ANNUELLE BRUTE EN K€

IMPORT/EXPORT	0-2 ans	2-5 ans	5-15 ans	Variable	Attractivité
Responsable ADV export	33 - 38	35 - 55	45 - 75	5 - 15 %	★ ★ ★
Gestionnaire export	28 - 34	34 - 38	38 - 42	-	★ ★ ★
Gestionnaire import	28 - 34	34 - 38	38 - 42	-	★ ★ ★

Les métiers de l'administration des ventes et de la relation clients devraient rester en tension en dépit des fluctuations d'activité liées à la crise de la Covid-19. Cependant, les assistants commerciaux devraient connaître une stagnation de leurs rémunérations.