

Thème : Véhicules Industriels

L'ÉLECTRIFICATION DES CAMIONS

Le GTA se penche périodiquement sur le dossier des poids lourds, des cars et des bus qui a tendance à être peu traité dans le monde français de l'automobile. Si c'est le cas, c'est parce que le dossier est moins « grand public ». C'est aussi parce que, **depuis la vente de Renault Trucks en 2002, il n'y a plus de constructeurs nationaux et, donc, plus de centres de décisions nationaux.** Il y a malgré cela chez Renault Trucks, Iveco, Heuliez ou Scania des salariés dont le sort dépend de décisions privées suédoises, italiennes ou allemandes et de politiques publiques négociées principalement à Bruxelles. Il y a aussi bien sûr un marché français et un parc, et pour vendre, entretenir et réparer ces véhicules, il y a à nouveau des salariés dont le sort préoccupe FO-Métaux et donc le GTA.



En matière d'électrification, le domaine des VI et des cars et bus apparaît comme étant plutôt en retard et, d'ailleurs, la Commission Européenne a décidé de ne pas soumettre les immatriculations de ces véhicules au même calendrier puisque les émissions des véhicules lourds vendus à partir de 2030 devront être réduites d'au moins 45 % par rapport à 2019, puis abaissées de 65 % en 2035, et enfin de 90 % en 2040. On peut donc avoir l'impression que la pression est moindre et que, face à la difficulté, l'UE a décidé de mettre d'abord la pression sur le VP et de s'occuper plus tard du dossier le plus compliqué. Le GTA s'est demandé si cette impression était fondée et s'est intéressé pour cela aux parcs et aux immatriculations.

Globalement, les chiffres font apparaître que ce calendrier différent se justifie par le fait que les véhicules qui génèrent le plus d'émission parce qu'ils roulent le plus sont aussi ceux qui sont renouvelés le plus vite. Il s'agit des « tracteurs » qui correspondaient en France en 2024 à 227 000 véhicules (contre 306 000 porteurs). Le parc des véhicules concerné a un âge moyen de 5,7 ans et parcourt 77 000 kms par an alors que les porteurs sont plus âgés (11,5 ans) mais roulent trois fois moins. Si le but est de parvenir à la neutralité carbone en 2050, il est raisonnable de se hâter de s'occuper des tracteurs dont le parc est beaucoup plus lent à se renouveler et de se donner un peu plus de temps pour s'attaquer aux tracteurs, plus compliqués à électrifier mais plus rapidement « décarbonables ».

En termes d'immatriculations en effet, les porteurs et les tracteurs ont été en 2024 en France presque à parité puisqu'il s'est vendu 22 000 porteurs et 25 000 tracteurs. Cela correspond à un taux de renouvellement du parc de 7,2% dans le premier cas et de 11% dans le second et cela revient à dire qu'il faut 14 ans pour décarboner le parc de porteurs et 9 pour celui des tracteurs. Pour ce qui est des immatriculations de véhicules électriques, les entreprises se félicitent qu'elles croissent très rapidement : entre 2022 et 2024, pour les porteurs, on est ainsi passé de 114 à 490 alors que, pour les tracteurs, les ventes de VEB qui avait correspondu à un seul véhicule en 2022 atteignaient 164 en 2024. On reste tout de même à des niveaux tellement bas que les taux de croissance n'ont pas de sens, la question est plutôt de savoir si le mouvement est lancé d'une part et si l'industrie française s'y conforme d'autre part.

Sur ces questions, on se référera au rapport publié par Carbone 4 en janvier 2025 qui procède en deux temps. D'abord, il compare les différentes solutions de décarbonation que les industriels ont conçues ces dernières années. Ensuite, pour les alternatives crédibles, sont tracées les perspectives et les conditions à réunir pour que soit gérée au mieux la transition vers l'électrique. En effet, la première partie permet de confirmer sans aucune ambiguïté que **le véhicule électrique à batterie est la solution qui mérite d'être privilégiée en ce que les difficultés indéniables à surmonter dans tous les cas sont beaucoup plus susceptibles de l'être dans des délais acceptables pour cette solution que pour toutes les autres.** De ce point de vue, le rapport établit avec une grande clarté que **les espoirs mis dans les solutions comme l'hydrogène et la pile à combustible ou les biocarburants ne sont pas aujourd'hui crédibles.** La première solution ne serait praticable que si l'on avait en Europe un trop plein d'électricité qui rendait souhaitable l'utilisation d'une part de celle-ci pour alimenter des électrolyseurs. Ce n'est pas le cas. La seconde ne vaudrait que si la ressource en déchets organiques était suffisamment abondante pour alimenter des usages pour lesquels on ne dispose pas de substituts et le transport lourd. Ce n'est pas le cas.

Est ainsi désignée la voie à suivre pour les transporteurs et les autres utilisateurs comme pour l'industrie et la seule question pertinente devient alors celle de savoir comment on la suit. Sur la base des catalogues que sont en train de construire les grands fabricants de porteurs et de tracteurs et des projets de développement des infrastructures de recharge actuellement connus, le rapport indique que les progrès sur les porteurs sont effectifs et devraient s'accélérer. Il suggère que l'offre « française » de Renault Trucks est plutôt en avance et que cela peut constituer un avantage compétitif durable, y compris au sein du groupe d'appartenance de RT qu'est Volvo Trucks. Il indique que, malgré le retard apparent pris sur les tracteurs, les solutions aujourd'hui offertes chez Scania, Man, Mercedes et Volvo sont de plus en plus crédibles techniquement et économiquement. Il souligne que l'intérêt économique qu'ont les pétroliers à tout faire pour organiser l'électrification en restant les principaux fournisseurs des transporteurs en énergie les rend très proactifs et permettront de disposer sur les réseaux autoroutiers au moins d'une infrastructure de recharge rapide qui sera à la hauteur.

En dehors des bus pour lesquels l'électrification est très bien engagée en France en particulier et des porteurs pour lesquels Renault Trucks est presque surpris par son succès et parvient à emporter semble-t-il la conviction du siège suédois, reste à régler la question de savoir ce qui va être fait pour les tracteurs. Outre les tracteurs Renault Trucks et la question de la « préséance » de Volvo sur le développement d'une gamme électrique, d'autres acteurs de l'industrie française du véhicule lourd peuvent être impliqués et doivent indiquer à la puissance publique comme à leurs salariés comment ils vont l'être. Scania à Angers récupère la production des véhicules thermiques que le site suédois ne prendra plus en charge mais n'est pas pour l'instant concerné par l'électrification directement. FPT (Ivecogroup) à Bourbon-Lancy qui fabrique des moteurs pour les véhicules assemblés ailleurs en Europe dépend de choix du siège italien qui, pour l'instant, ne semble pas privilégier la voie de l'électrification préférant la technologie à injection hydrogène.

En 2025, **la dynamique industrielle et commerciale d'électrification des véhicules lourds est engagée mais balbutiante en Europe.** La situation en France dans cette affaire est contrastée puisque certains acteurs sont déjà fermement engagés alors que d'autres regardent passer le train. **La puissance publique doit exiger des multinationales présentes en France qu'elles clarifient rapidement leurs positions et indiquent comment leurs salariés français vont pouvoir être embarqués dans ce nécessaire mouvement.**

ET SI LE RÉARMEMENT FAISAIT BOUGER LES LIGNES ?

Les évolutions du paysage international ne sont guère réjouissantes et les conséquences qui en sont tirées en Europe ne le sont pas davantage. La volonté américaine de ne plus soutenir militairement et financièrement l'Ukraine comme celle de ne plus offrir gratuitement sa protection aux européens conduisent à des discours et à des actes par lesquels les Etats renoncent à maintenir à des niveaux très bas leurs dépenses militaires. Est ainsi lancé un lourd effort de réarmement qui fait le bonheur des militaires et des industries concernés et que certains acteurs de l'industrie automobile désespérés par l'état de leur activité finissent par considérer avec intérêt. Des voix comme celle de l'ancien premier Ministre grec Varoufakis ou celle de FO osent émettre quelques réserves mais ont grand-peine à se faire entendre.

En revanche, pour parvenir à leurs fins, les défenseurs de cet effort sont conduits à entonner à nouveau l'air du "quoiqu'il en coûte" que l'on avait entendu lors de la crise sanitaire et cela rompt en ce début 2025 un consensus européen qui était en train de se renouer autour d'une défense de la rigueur et de l'austérité. En Allemagne en particulier, le futur chancelier chrétien-démocrate, Merz, ardent défenseur de cette ligne considère que la cause est suffisamment importante pour que cela justifie que soit réexaminé et remis en question une mesure qui corsette les politiques budgétaires et économiques de son pays et qui s'appelle «le frein à l'endettement ». En limitant la faculté de l'Etat Fédéral à s'endetter, ledit frein réduit la capacité de l'Allemagne à s'autoriser des déficits budgétaires et les appels à l'épargne (c'est-à-dire le recours à l'endettement) que cela impose.

Il se trouve que, comme le « frein à l'endettement » est de nature constitutionnelle, il ne peut être levé qu'à condition que soit réunie une majorité des deux tiers. Les verts allemands ont passé la législature précédente à demander à leurs alliés sociaux-démocrates et libéraux de lever ce frein pour que leur pays engage avec des moyens plus conséquents la lutte contre le changement climatique. Pour eux, logiquement, la demande du futur chancelier est alors du pain béni et ils se sont hâtés de demander que la levée de ce frein ne soit pas réservée aux dépenses de défense mais permette aussi de financer par une dette à long terme les efforts urgents et coûteux à consentir pour limiter le réchauffement. Ils ont obtenu gain de cause.

Dans la mesure où, dans l'automobile comme pour tous les secteurs qui ont à gérer la transition, les besoins en financement sont colossaux et ne produiront leurs effets qu'à long terme et/ou ne se justifient qu'en comparaison d'un « coût de l'inaction » plus difficile à évaluer, cette ouverture peut être capitale en levant, au moins partiellement, les contraintes budgétaires. Le rapport Mahfouz/Pisani-Ferry en France comme le rapport Draghi ont souligné à la fois l'ampleur et l'urgence de ces efforts et ont tous deux indiqué que le recours à l'épargne ou à l'emprunt s'imposait. Ils n'ont pas été entendus alors qu'ils soulignaient que ladite épargne est abondante en Europe et ne demande qu'à être mobilisée. A la faveur de cet appel presque unanime à un effort de réarmement leurs arguments sont aujourd'hui mobilisés par leurs plus ardents ennemis d'hier.

Faisons comme les verts allemands et profitons de cette aubaine.

LE PLAN AUTOMOBILE D'URGENCE PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION LE 5 MARS 2025

La Commission a proposé le 5 mars un plan qui est censé retirer du dialogue stratégique engagé les semaines précédentes les éléments clés et offrir ainsi aux acteurs une boussole qui clarifierait à la fois le cap que les politiques entendent leur faire prendre et les soutiens dont ils bénéficieront pour le tenir. **Dans les faits, aucun moyen spécifique n'est dégagé et, dès lors, la référence au rapport Draghi dont le diagnostic était assorti d'une proposition d'investissements massifs n'a plus guère de sens. La seule vraie mesure décidée par le plan consiste à offrir aux constructeurs ces « flexibilités » qu'ils réclamaient et dont on savait depuis la fin 2024 qu'ils les obtiendraient.**

Comme les constructeurs craignaient encore de perdre les arbitrages en dernière minute, ils ont continué à ne s'exprimer qu'avec cette obsession et le dialogue s'en est trouvée largement faussé. Ainsi, les constructeurs ont souhaité que la situation qu'ils vivent apparaisse comme dramatique et ils ont d'abondance parlé de la très grave crise que vit l'industrie alors même que, chez les grands constructeurs comme chez la plupart des grands équipementiers, les résultats 2024 présentés dans les premières semaines de 2025 étaient certes souvent en retrait par rapport aux deux années précédentes mais restaient plutôt enviables. Le fait que ces profits élevés aillent de pair avec des prix très élevés des produits et des volumes très faibles synonymes de surcapacités et de plans sociaux multiples a volontiers été occulté pour laisser s'imposer une idée selon laquelle ce serait d'abord l'exigence d'électrification qui mettrait la filière en difficulté.

Ainsi, bien que ce soit assez clairement « l'éléphant dans la pièce », **la question des volumes n'est pas posée** et les manières de la résoudre sont absentes du plan qui n'offre à peu près aucun financement et qui, dès lors, peut fonctionner comme une espèce d'auberge espagnole où chacun est venu proposer au menu le plat qu'il avait envie de faire figurer. Ainsi, on est assez surpris de voir figurer d'assez longs développements sur un dossier dont on avait la conviction qu'il était en train d'être refermé en Europe : le véhicule autonome est désigné comme une priorité probablement parce que les constructeurs allemands, attentifs à ce qui se passe aux Etats-Unis, continuent de craindre que le vent du changement ne souffle de ce côté.

Tout se passe comme si le seul vrai virage était ainsi d'avoir refermé la parenthèse ouverte par le dieselgate : pendant dix ans, on avait considéré qu'écouter les constructeurs pour régler les questions automobiles était une mauvaise idée et que c'était plutôt en passant outre leurs cris d'orfraie et protestations que l'on parvenait à quelques résultats conformes à l'intérêt général. De 2015 (date du scandale VW) jusqu'en 2023 où fut acté le bannissement des véhicules thermiques des immatriculations en 2035, ce fût le nouveau régime. Il en était résulté une espèce de « syndrome Calimero » qui faisait dire à tous les constructeurs que, décidément, c'était vraiment « trop injuste » que l'on n'écoute désormais tout le monde sauf eux. Leur contre-offensive et leur travail de dramatisation surfant sur les populismes anti-électriques a fonctionné : on leur a redonné les clés des politiques automobiles et décidé de leur laisser faire à nouveau eux-mêmes leur propre malheur et ceux de leurs salariés et de la planète.