

La lettre du secteur auto n°4



Garder un cap pour l'emploi

Par Valentin RODRIGUEZ

Le 3 mars, le Conseil européen devait entériner l'interdiction des moteurs thermiques à l'horizon 2035. Mais l'Allemagne a finalement annoncé qu'elle s'abstiendrait, ce qui a remis en cause une décision majoritaire sur ce sujet. Le vote a donc été reporté à une date ultérieure.

Dans le contexte actuel, l'automobile française pourrait pâtir de ces tergiversations. Comme n'importe quelle industrie, elle a besoin de clarté pour se projeter dans l'avenir. Sans vision à moyen terme, comment les entreprises peuvent-elles programmer leurs investissements ? Investir dans la recherche ? Organiser la production de nouveaux modèles ?

Notre industrie automobile a besoin de stabilité

Notre Fédération avait demandé au président de la République un moratoire sur l'interdiction des moteurs thermiques car nous estimions que les entreprises avaient besoin de temps. Celui-ci n'a pas été accordé et les entreprises ont donc largement accentué leurs efforts vers ce cap de 2035. Un retour en arrière pourrait remettre en cause des investissements et, à terme, s'avérer encore plus nuisible pour l'emploi.

Les faits marquants

INTERDICTION DES
MOTEURS THERMIQUES
EN 2035

UN MORATOIRE
REFUSÉ PAR L'ELYSÉE

INVERSER LA COURBE DE
FABRICATION DES
VOITURES EN FRANCE

UNE INDUSTRIE
AUTOMOBILE ENGAGÉE
DANS LA TRANSITION
ENERGETIQUE





Notre industrie automobile a besoin de stabilité car sa situation reste très préoccupante. Depuis le début des années 2000, la France a perdu plus de 100 000 emplois dans le secteur. Nombre des véhicules les plus prisés par les consommateurs hexagonaux ne sont désormais plus fabriqués sur notre sol : la Clio, le Captur, la 208 ou la 2008. Tous ces modèles dotés de moteurs thermiques ont été externalisés dans une logique de mise en concurrence des sites européens.

Si la diminution du nombre de voitures fabriquées en France continue à ce rythme, la production automobile risque de disparaître de notre pays. Il ne s'agit pas d'une crainte irrationnelle mais d'un scénario malheureusement crédible. Au début des années 2000, 3.7 millions de véhicules étaient fabriqués en France. En 2014, seul 1.8 million était toujours assemblé sur notre territoire. Un chiffre presque divisé par deux en quatorze ans ! La chute s'est poursuivie durant les années qui ont suivi. En 2022, les usines françaises n'ont assemblé que 1.38 million de véhicules : 680 000 pour Stellantis, 430 000 pour Renault et 260 000 pour Toyota.

Inversons la courbe !

Nous n'avons pas d'autre choix : il faut inverser cette courbe ! Cet impératif est vital pour nos emplois. Les constructeurs français ont pris des engagements en ce sens. Ceux-ci se sont fixé un objectif global de 1.8 million de véhicules fabriqués en France à l'horizon de la décennie 2030. Dans le détail, Renault en annonce entre 500 000 et 700 000, Stellantis 1 million et il faudra rajouter la production de l'usine Toyota de Valenciennes. Si ces chiffres sont atteints, il s'agirait seulement d'un retour au niveau de la production 2013-2014. Pour FO Métaux, nous devons être plus ambitieux. Pour atteindre l'objectif de 2 millions de véhicules annoncé par le président de la République, il est nécessaire que les voitures les plus prisées des Français soient fabriquées sur notre sol.

L'heure n'est donc plus aux atermoiements. Nos constructeurs ont besoin de certitudes pour agir. La voie de la neutralité carbone peut permettre à notre pays de tirer son épingle du jeu, si les engagements politiques et industriels sont maintenus. Nous possédons des atouts non négligeables. Le premier d'entre eux : notre capacité à produire de l'électricité décarbonée si celle-ci reste à des coûts compétitifs (cf. lettre auto n°3).

Nos usines seront prêtes

Contrairement à certains constructeurs d'Outre-Rhin, notre industrie automobile s'est engagée dans sa transition énergétique. A l'horizon 2030, certaines de nos usines produiront exclusivement des véhicules électriques. Des investissements colossaux et des contreparties financières accordées par les Etats ont été engagés. Dès lors, le signal envoyé lors du dernier Conseil européen ne stabilise pas les décisions stratégiques des entreprises françaises de l'automobile.

Pour preuve : le débat sur les options technologiques est d'ores et déjà relancé. C'est le cas chez les constructeurs de voitures de luxe qui mettent en avant les qualités de l'e-fuel. Ils omettent cependant de préciser qu'il s'agit d'un carburant obtenu à partir d'électrolyse de l'eau pour récupérer de l'hydrogène, lequel est ensuite mélangé à du dioxyde de carbone (CO₂) après un processus de raffinage.

Outre des coûts de fabrication très élevés, et une obligation d'obtenir de l'hydrogène avec de l'électricité décarbonée, les véhicules circulant au carburant synthétique rejettent tout de même des polluants en sortie d'échappement, comme de l'oxyde d'azote, de l'ammoniac ou du monoxyde de carbone. Si aucune option n'est à négliger, l'e-fuel n'est donc pas la solution miracle et l'industrie automobile française ne devrait pas y trouver d'intérêt majeur.

Notre message est simple : les décideurs politiques doivent en finir avec leur versatilité. Si aucun cap n'est maintenu, les risques industriels et sociaux seront décuplés. L'industrie n'est pas un jeu de hasard et son avenir mérite d'être traité avec davantage de responsabilité.

