

La lettre du secteur auto n°5



Accueillir des usines chinoises en France pourrait être une très bonne option

Par Valentin RODRIGUEZ

Selon Les Echos du 22 mai, le constructeur chinois BYD envisage d'implanter une usine en Europe. Plusieurs pays, dont la France, souhaiteraient l'accueillir. Serait-ce un danger ou une opportunité pour notre industrie ? Pour répondre à cette question, nous devons faire preuve de pragmatisme.

Nous le savons : la Chine est désormais le premier exportateur d'automobiles. Il ne s'agit pas exclusivement de marques chinoises : des groupes comme Tesla, Renault ou BMW commercialisent eux aussi en Europe des véhicules fabriqués en Chine. A titre d'exemple : plus de 200 000 voitures Tesla produites dans l'Empire du Milieu ont ainsi été distribuées sur le sol européen.

Pour —notamment— lutter contre une importation massive de véhicules chinois en France, le gouvernement a annoncé la création d'un bonus de 5.000 euros — 7.000 euros sous condition de ressources pour l'achat de voitures électriques, en respectant la réglementation européenne interdisant des mesures de protectionnisme national.

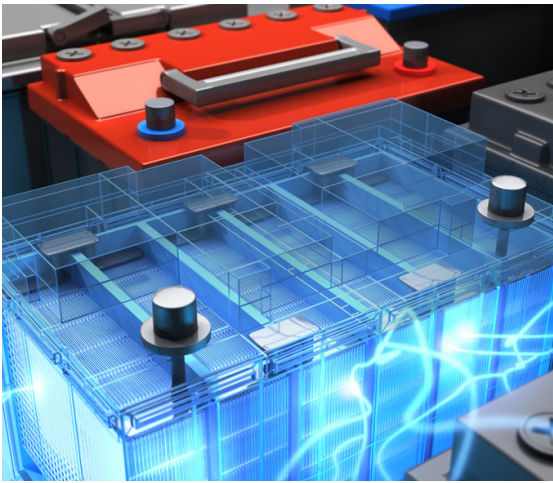
Les faits marquants

LA CHINE, PREMIER
EXPORTATEUR
AUTOMOBILE

TROIS CRITÈRES POUR
OBTENIR LE BONUS POUR
L'ACHAT D'UN VÉHICULE
ELECTRIQUE

ACCUEILLIR DE
NOUVELLES USINES
ENGENDRERAIT DES
CRÉATIONS D'EMPLOIS





Trois critères seraient retenus pour obtenir ce bonus :

- Le taux de CO2 émis lors de la fabrication de la batterie et des matériaux du modèle.
- Les émissions de CO2 du mix électrique du pays où l'assemblage du véhicule est réalisé.
- La recyclabilité des composants de la voiture et l'utilisation de matériaux recyclés.

Si la volonté de protéger l'industrie européenne — et surtout le "made in France" — se révèle primordial face à une concurrence socialement déloyale, il est à craindre que ces mesures ne produisent pas l'effet annoncé.

Et pour cause : en raison du deuxième critère, nombre de véhicules fabriqués hors de nos frontières pourraient bénéficier du bonus. C'est le cas de ceux produits dans des usines en Asie qui n'émettent que peu de CO2 grâce à des alimentations électriques axées sur des énergies renouvelables. En outre, ces mesures n'auront aucun effet sur les voitures fabriquées dans les autres pays européens.

La question essentielle est : où ces véhicules sont-ils produits ?

Plutôt que d'entreprendre vainement de bloquer des véhicules qui seront de toute façon achetés par des consommateurs français, il apparaît plus pertinent de se concentrer sur le lieu où ceux-ci sont produits.



Ces dernières années, nos propres constructeurs ont délocalisé la fabrication des petits véhicules. Résultat : ces modèles ne sont désormais plus fabriqués en France. Ces choix devront être reconsidérés à l'aune de l'arrivée des véhicules électriques en Europe. Dans cette optique, est-il préférable d'accueillir une usine de véhicules chinois en France, avec des emplois à la clef, ou de laisser cette usine s'installer chez nos voisins ? C'est une vraie question.

Depuis 20 ans, Toyota possède une usine près de Valenciennes. Ce site a non seulement permis de créer des emplois en France mais aussi de produire des véhicules de segments B, les plus prisés par nos compatriotes. Pourquoi ce qui est valable pour un groupe japonais ne le serait-il pas pour une entreprise chinoise ? Et pourquoi ce que peut faire un industriel japonais, nos propres champions tricolores ont bien du mal à le réaliser ?

Pourquoi l'installation d'usines chinoises freinerait-elle notre industrie ?

Rappelons que les constructeurs chinois possèdent la maîtrise de la principale technologie de leurs véhicules : la batterie. Ce n'est pas encore le cas des constructeurs européens, notamment des français. Les défis concernant la maîtrise technologique liée aux batteries sont à relever par nos services de recherche et de développement. Ceux-ci ne manquent pas d'atouts tant en compétence qu'en formation des futures ingénieurs. Pour relever ce challenge, il sera nécessaire de s'inscrire dans une véritable politique industrielle avec d'importants investissements. ACC et VERKOR en sont les premières illustrations mais il conviendra d'augmenter ces capacités de recherche et de production française. L'installation d'usines chinoises sur notre sol nous freinera-t-il dans ce domaine ? Pourquoi serait-ce le cas ?

En quoi refuser par dogmatisme l'installation de groupes asiatiques sur notre sol serait-il bénéfique pour notre industrie ? En rien. Accueillir de nouvelles usines engendrerait des créations d'emplois, l'importation d'un savoir-faire et pourrait même redynamiser certains territoires. Notre pays ne manque pas d'atouts pour séduire les entreprises étrangères : des infrastructures fiables, une énergie décarbonée et une situation géographique centrale en Europe. Profitons de ces avantages tout en poursuivant les investissements et l'innovation au sein de nos propres groupes automobiles. Plutôt que de nier la réalité, tirons-en avantage sauf à ce que l'alternative soit préférable pour notre industrie et ses emplois... On attend la démonstration.