

Mars 2023

## **La voiture électrique, une aubaine à saisir pour l'industrie française ?**



## La voiture électrique, une aubaine à saisir pour l'industrie française ?

Par Bernard Jullien

Le Président Macron avait, au début de la crise Covid dans une Usine de Valéo à Etaples, le 26 mai 2020 annoncé un plan en faveur de l'industrie automobile et souhaité afficher « *l'ambition de faire de la France la première nation productrice de véhicules propres en Europe en portant à plus de 1 million par an sous 5 ans la production de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hybrides* ». L'idée était de faire de l'électrification et des soutiens publics qu'elle exige un levier pour sinon réindustrialiser la France du moins éviter que ne se poursuive le mouvement de délocalisation qui y est en cours depuis 25 ans. Contrairement à la tentation de développer une nouvelle fois un discours décliniste qui fait de l'électrification un outil manipulé par Pékin à Bruxelles pour que, sous couvert de décarbonation, on organise l'affaiblissement des industriels européens et l'expansion du capitalisme d'Etat chinois, on ferait le pari que, à l'occasion de cette transformation majeure, les cartes soient rebattues et les délocalisations suspendues.

De prime abord, l'électrification est, pour l'emploi dans la filière automobile, un problème puisque, malgré sa valeur unitaire et son contenu carbone plus élevés, un véhicule électrique génère un nombre d'heure de travail inférieur d'au moins 30% à celui d'un véhicule thermique. Toutefois, cet effet est, vu de France, d'une importance relative puisque le « choc » qu'il représente est d'une plus faible ampleur que celui qu'ont représenté les effets conjoints des gains de productivité et des délocalisations depuis 15 années.

Sur ces bases, on peut raisonner un peu différemment et se dire que :

- si l'un (l'effet de l'électrification s'ajoute à l'autre (celui de la délocalisation), la France automobile disparaît de la carte ;
- si l'on négocie l'électrification et les nécessaires soutiens à sa réussite contre l'inversion des mouvements qui ont structuré la géographie des productions, alors **on peut se servir de la décarbonation comme levier de réindustrialisation.**

L'idée défendue ici est qu'il faut, en 2023, se placer résolument dans la seconde perspective qui est au fond celle que E. Macron paraissait embrasser, en mai 2020. Tout indique toutefois, lorsque l'on considère l'histoire récente de l'automobile d'une part et les statistiques du commerce extérieur des trois dernières années d'autre part, que ce pari politique et stratégique est loin d'être gagné et exige un volontarisme (voire un « dirigisme ») peu coutumier.

Malgré cela, contrairement à ce que les - nombreuses - Cassandre de l'électrification prétendent, le pari n'est pas perdu pour trois raisons.

1. L'essentiel reste à faire en matière de VEB : puisque, en 2022, plus des trois quarts des productions et immatriculations restaient thermiques, le paysage industriel qui sera le nôtre en Europe est à peine en train de s'esquisser.

2. L'importance relative des coûts salariaux est plutôt plus faible que par le passé et l'attrait des LCC (Low Cost Countries) devrait s'en trouver amoindri.
3. Le jeu en ce domaine n'est plus du seul ressort des industriels car les soutiens publics sont cruciaux

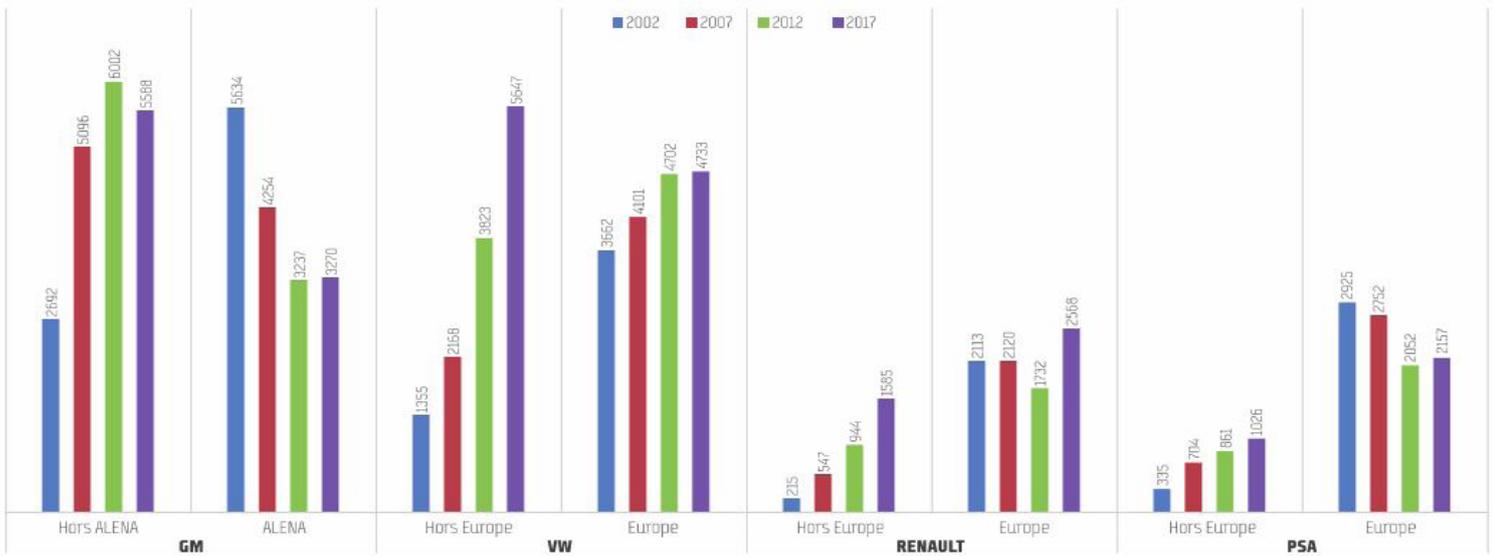
- Pour développer les marchés
- Pour développer les technologies.

Dans ce contexte, il faut considérer qu'avec l'électrification décidée par le politique, pour la France, un new deal automobile peut se négocier entre Bruxelles, Berlin, Paris et les autres pièces maîtresses du puzzle industriel automobile européen (Espagne, Turquie, PECO, Italie ...).

Quand on prend au sérieux ce dossier crucial, la première des choses dont il faut avoir conscience est de ce que la « pente à remonter » pour parvenir à obtenir ce revirement dans l'histoire automobile de la France est extrêmement raide. Elle est principalement liée à une marginalisation du site France dans le dispositif industriel des deux français qui est beaucoup moins liée à leur « intercontinentalisation » ou à leur « déseuropéanisation » qu'à une forte propension à délocaliser. Ceci signifie que la baisse de la part des productions françaises ne serait pas un problème si elle correspondait à une présence accrue industriellement et commercialement en Amérique du Sud, en Inde, en Russie ou en Chine (intercontinentalisation). Le problème est la baisse de la part de la France dans les productions européennes de Renault et de PSA car elle est synonyme de substitution d'usines espagnoles, est-européennes, turques ou marocaines à des usines françaises pour satisfaire les mêmes marchés.

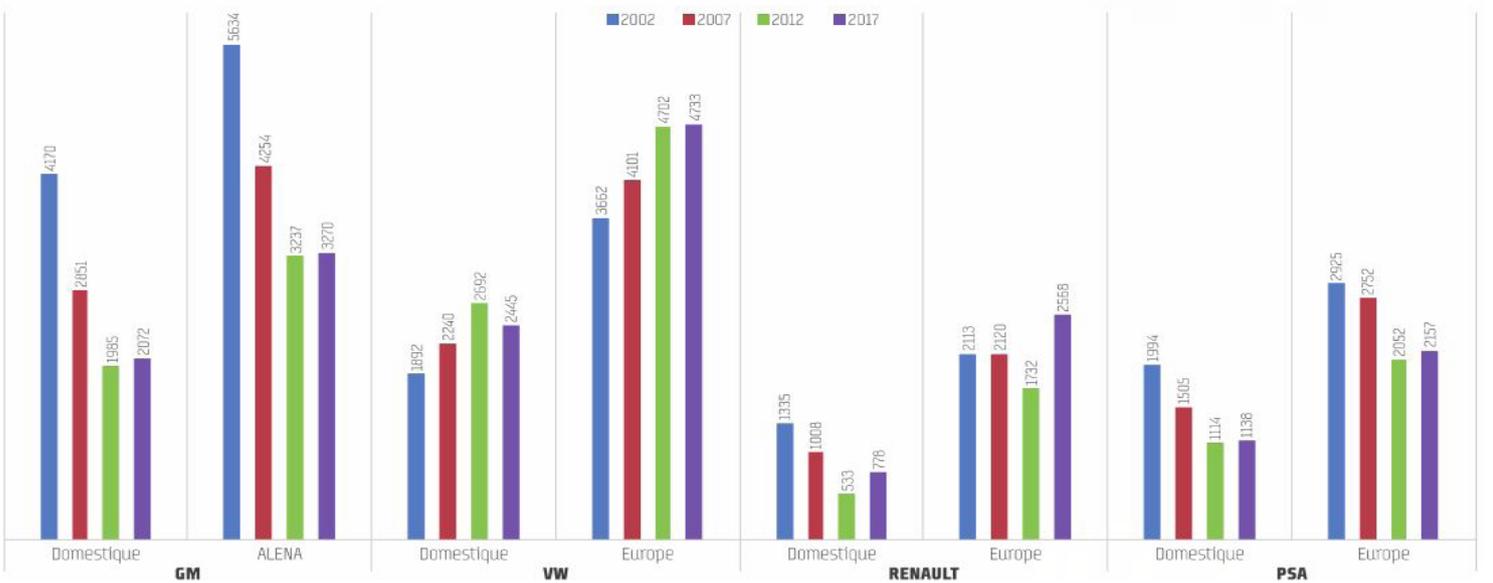
**Des propensions dissemblables à intercontinentaliser**  
 Évolution de la production dans la région d'origine des quatre constructeurs vs  
 évolution de leur production dans les autres régions du monde

Données OICA - traitement auteur



**Des propensions dissemblables à délocaliser**  
 Évolution de la production domestique vs  
 évolution de la production dans la région d'origine des quatre constructeurs

Données OICA - traitement auteur



Comme cette dynamique est ancienne et ne s'est jamais démentie de 2000 à 2020, on en a mesuré les conséquences

cumulatives et –donc- de plus en plus problématiques sur

- les performances des sites
- les performances du territoire
- les performances du site France.

De ce point de vue, ce qui se joue à travers l'électrification voulue par le trilogue de l'UE est au fond, pour la France et ses constructeurs automobiles, une autre interprétation des opportunités que l'UE représente. En effet, les graphiques présentés militent pour une interprétation qui considère que les opportunités associées à l'UE et aux « élargissements » qui ont scandé son histoire depuis les années 80 ont pu être perçus de manières assez contrastées. De fait, l'Europe a été perçue :

- soit comme un espace d'expansion et de diversification commerciale dont il fallait accompagner la structuration par une européanisation de son organisation productive ;
- soit comme un espace de résolution du « problème social » vécu comme clé dans la construction automobile grâce à la mise en concurrence des sites.

L'automobile allemande et VW en particulier ont incarné la première interprétation alors que les américains (GM et Ford) ont été les pionniers de la seconde. Quant aux français, tout indique qu'ils avaient hésité lors du premier élargissement dont ils avaient pu tirer profit sur les deux tableaux. Lors du second, ils ont assez clairement opté pour la seconde interprétation. UE, BEI (Banque Européenne d'Investissement) et constructeurs ont renforcé cette tendance en facilitant la structuration d'un espace élargi de production européen qui dépasse clairement les frontières de l'UE et intègre la Turquie et le Maghreb.

Espérer que l'électrification permette un rebond ressemblait au Printemps 2020 à un vœu pieux car la production de véhicules électriques était encore embryonnaire. Renault était le seul producteur « ancien » de VEB et avait localisé l'assemblage de sa Zoé à Flins mais si PSA assemblait ses véhicules hybrides rechargeables en France le constructeur importait ses e-208 de Slovaquie. L'ambition

qu'affichait E. Macron ne paraissait pas complètement hors sol mais ne s'incarnait qu'en d'assez minces indices. Depuis trois ans, l'espoir s'est tout de même affermi car les deux constructeurs ont l'un et l'autre donné quelques gages en ce sens.

- Côté Stellantis, la création avec Total de la société productrice de batteries ACC a été confirmée et après avoir établi un centre de R&D et une usine pilote en Nouvelle Aquitaine, une gigafactory a été mise en construction à Douvrin. Parallèlement, le site de Poissy se lançait dans l'assemblage de deux modèles électriques à batterie (l'Opel Mokka et la DS3 e-Tense). Carlos Tavares annonçait au Mondial que 12 VEB seraient assemblés en France d'ici à 2025.
- Renault offrait de son côté à E. Macron un assez beau cadeau en prenant la décision de donner au site de Douai et à l'ensemble de leurs sites des hauts de France l'opportunité de reprendre le chemin de la croissance des volumes en devenant le cœur de la production de VEB en Europe. Un modèle à moins de 25 000 euros (la R5 électrique) est ainsi annoncé pour venir donner les volumes associés à un véhicule du « segment B » qui domine le marché français. Il s'accompagne d'autres annonces et du lancement en fabrication d'autres modèles électriques comme la Mégane, la 4L ou le Scenic. Pour valider l'hypothèse d'un réancrage en France de ses assemblages avec le VEB, Renault décide de surcroît de faire venir au sein même de son usine de Douai le chinois AESC, son fournisseur de batteries pour la R5. Pour compléter le « cluster » et donner sa chance à une industrie française de la batterie, le constructeur attire également à Dunkerque, l'entreprise Verkor.

Le mouvement est ainsi perceptible et on notera par exemple que Renault s'est

réorganisée sur les Hauts de France en se dotant d'une autre structure juridique et d'autres accords sociaux dans une entité appelée Electricity. Lorsqu'il s'est agi de négocier avec les Organisations Syndicales (OS) les termes de l'accord fondant Electricity et permettant de lancer les opérations en juillet 2021, toutes les OS (CGT et SUD incluses) ont signé. Faire revenir le B en France est en effet une vieille revendication. C'est pourquoi, lorsqu'un engagement de prendre cette direction n'est pas seulement le fait de Toyota mais celui d'un des deux constructeurs français qui a, depuis le départ de la Twingo dans sa version n°2 de Flins vers Novo Mesto en Slovénie en 2007, appliqué la doctrine qui a conduit aux délocalisations de tous les assemblages de véhicules des segments A et B, on ne peut que percevoir ce signe comme un signe très fort. Les mois passant, cette première annonce a été confirmée et l'usine d'assemblage Renault de Maubeuge accueillera la 4L par exemple. Par contre, côté Stellantis, si la gigafactory de ACC (filiale de Stellantis et Total-Saft à laquelle s'est associé Daimler) est en construction à Douvrin (62) et si Carlos Tavares annonce que ses quatre sites français accueilleront des VEB, **il ne s'agit que de véhicules du segment C. Les petits véhicules seront, pour les plus chers, assemblés à Sarragosse et, pour les moins chers, à Trnava et, sans doute, en Serbie** : la doctrine est confirmée. On en retire le sentiment que le cap donné par E. Macron en mai 2020 est partiellement pris et qu'**il faudra soit que les VEB du segment C de Stellantis assemblés en France soient des best sellers soit que des véhicules très vendus en France tels que la C3 ou la 208 ou leurs versions SUV (C3 Aircross et 2008) y soient assemblés pour que le compte soit bon et que le déficit extérieur automobile puisse se transformer en excédent.**

Pour s'en convaincre, on peut se pencher sur les chiffres des trois années passées.

Nous considérons ainsi les VEB les plus vendus en France en 2020, 2021

et 2022 et pointons (en bleu) ceux qui sont assemblés en France.

Nous ne pouvons alors que constater que la part des véhicules assemblés en France est en très nette baisse et que ceci est vrai aussi et surtout

pour les deux groupes français.

	Modèle	Pays d'assemblage	2020	2021	2022
1	Peugeot 208	Slovaquie	16 557	17 865	19 222
2	Dacia Spring	Chine	1 722	11 386	18 326
3	Tesla Model 3	Chine/Allemagne	6 477	24 911	17 005
4	Renault Megane	France (Douai)	-	45	15 580
5	Fiat 500	Italie	1 760	9 556	15 163
6	Renault Twingo	Slovénie	2 262	8 837	12 655
7	Renault Zoé	France (Flins)	37 410	23 575	12 182
8	Tesla Model Y	Chine/Allemagne	-	1 507	11 892
9	Peugeot 2008	Espagne	2 934	5 461	7 174
10	Hyundai Kona	Rép. Tchèque	5 158	5 003	6 522
11	Mini Hatch	UK	2 481	5 141	5 809
12	VW ID 3	Allemagne	4 187	5 860	4 256
13	Kia Niro	Corée	5 101	6 304	3 979
14	Citroën C4	Espagne	362	2 569	3 858
15	Kia EV6	Corée	-	1 406	3 032
16	MG ZS	Chine	656	1 913	2 828
17	VW ID 4	Allemagne	-	3 033	2 757
18	Opel Corsa	Espagne	2 150	2 479	2 512
19	Nissan Leaf	UK	3 403	3 532	2 410
20	Opel Mokka	France (Poissy)	-	890	2 379
21	Skoda Enyaq	Rép. Tchèque	-	2 152	2 322
22	Hyundai Ioniq 5	Corée	-	1 373	2 201
23	Audi Q4	Allemagne	-	648	1 969
24	DS3 Crossback	France (Poissy)	2 710	1 805	1 737
25	VW UP!	Slovaquie	2 420	1 621	1 723
26	Volvo XC 40	Suède	134	367	1 715
27	VW ID 5	Allemagne	-	-	1 637
28	MG4	Chine	-	-	1 570
29	MG MARVEL R	Chine	-	193	1 481
30	BMW I3	Allemagne	1 741	1 678	1 421
31	Mercedes EQA	Allemagne	-	1 120	1 362
32	Cupra Born	Allemagne	-	59	1 349
33	MG5	Chine	-	-	1 241
34	Smart Fortwo	France (Hambach)	1 413	1 377	1 175
35	BMW I4	Allemagne	-	55	969
	Total 35		101 038	153 721	193 413
	Autres modèles		9 898	8 397	9 522
	Marché VEB		110 936	162 118	202 935
	Part assemblage France		37%	17%	16%
	Part Import Chine		8%	25%	20%
	Part Import Allemagne		5%	8%	15%

On a confirmation de ce diagnostic lorsque l'on examine les commerces extérieurs des VEB et VHR.

Exportations VEB												
2019			2020			2021			nov. 21 - oct. 22			
Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	
<b>Total</b>	<b>54 203</b>	<b>1 029 110 588</b>	<b>18 986</b>	<b>83 834</b>	<b>1 591 368 340</b>	<b>18 982</b>	<b>84 731</b>	<b>1 738 211 000</b>	<b>20 514</b>	<b>100 116</b>	<b>2 259 765 648</b>	<b>22 571</b>
Europe	52 257	992 726 481	18 997	81 781	1 548 949 331	18 940	83 219	1 706 298 000	20 504	97 388	2 202 133 113	22 612
NEM	1 449	29 633 586	20 451	3 431	71 233 097	20 762	2 334	51 454 000	22 045	3 219	72 697 514	22 584
Asie	376	7 626 596	20 284	1 661	35 826 075	21 569	639	1 481 000	2 318	222	5 152 105	23 208
Amérique	1 104	19 036 175	17 243	246	4 678 637	19 019	692	13 168 000	19 029	1 234	24 893 932	20 173
Importations VEB												
2019			2020			2021			nov. 21 - oct. 22			
Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VEB	Valeur en euros	Valeur par V	
<b>Total</b>	<b>33 850</b>	<b>973 747 814</b>	<b>28 767</b>	<b>79 012</b>	<b>2 065 423 627</b>	<b>26 141</b>	<b>152 586</b>	<b>3 676 769 000</b>	<b>24 096</b>	<b>178 410</b>	<b>4 559 669 728</b>	<b>25 557</b>
Europe	18 791	608 000 144	32 356	50 162	1 425 502 482	28 418	79 136	2 102 197 000	26 564	112 456	3 219 111 186	28 626
NEM	4 811	118 444 446	24 620	23 088	561 261 337	24 310	35 021	809 525 000	23 115	44 158	1 076 560 750	24 380
Asie	10 740	194 292 486	18 091	18 291	350 519 721	19 164	42 408	658 824 000	15 535	46 639	820 495 550	17 592
CHINE				4 881	48 074 530	9 849	28 833	271 803 091	9 427	34 877	461 998 005	13 246
Amérique	4 292	171 242 531	39 898	6 729	265 245 272	39 418	25 371	880 684 000	34 712	13 307	480 533 684	36 111
Soldes VEB												
Nb de VEB	Valeur en euros		Nb de VEB	Valeur en euros		Nb de VEB	Valeur en euros		Nb de VEB	Valeur en euros		
<b>Total</b>	<b>20 353</b>	<b>55 362 774</b>	<b>4 822</b>	<b>-474 055 287</b>		<b>-67 855</b>	<b>-1 938 558 000</b>		<b>-78 294</b>	<b>-2 299 904 080</b>		
Europe	33 466	384 726 337	31 619	123 446 849		4 083	-395 899 000		-15 068	-1 016 978 073		
NEM	-3 362	-88 810 860	-19 657	-490 028 240		-32 687	-758 071 000		-40 939	-1 003 863 236		
Asie	-10 364	-186 665 890	-16 630	-314 693 646		-41 769	-657 343 000		-46 417	-815 343 445		
Amérique	-3 188	-152 206 356	-6 483	-260 566 635		-24 679	-867 516 000		-12 073	-455 639 752		

Exportations VHR												
2019			2020			2021			nov. 21 - oct. 22			
Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	
<b>Total</b>	<b>8 195</b>	<b>143 078 669</b>	<b>17 459</b>	<b>9 777</b>	<b>317 874 788</b>	<b>17 459</b>	<b>15 020</b>	<b>243 895 724</b>	<b>32 513</b>	<b>8 420</b>	<b>140 591 281</b>	<b>16 238</b>
Europe	8 187	142 600 589	17 418	9 732	316 235 783	17 418	14 820	238 366 928	32 494	7 308	121 838 258	16 084
NEM	53	483 935	9 131	431	9 082 134	9 131	8 020	5 666 973	21 072	2 216	4 601 617	707
Asie	1	54 430	54 430	9	383 653	54 430	80	2 684 180	42 628	626	9 243 381	33 552
Amérique	-	-	-	-	-	-	6	143 171	23 862	242	2 765 113	11 426
Importations VHR												
2019			2020			2021			nov. 21 - oct. 22			
Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	Nb de VHR	Valeur en euros	Valeur par V	
<b>Total</b>	<b>35 872</b>	<b>702 473 970</b>	<b>19 583</b>	<b>47 964</b>	<b>1 597 057 977</b>	<b>33 297</b>	<b>75 772</b>	<b>2 604 709 427</b>	<b>34 376</b>	<b>78 720</b>	<b>2 643 290 798</b>	<b>33 578</b>
Europe	29 065	513 386 738	17 663	34 976	1 231 214 995	35 202	58 143	2 008 384 356	34 542	56 378	1 968 627 480	34 918
NEM	4 356	1 212 894	278	4 415	174 294 290	39 478	10 256	429 365 430	41 865	8 228	339 498 829	41 261
Asie	6 116	162 448 762	26 561	10 816	249 745 580	23 090	11 366	279 429 503	24 585	16 531	386 412 720	23 375
Amérique	171	10 355 973	60 561	1 728	103 407 515	59 842	6 033	311 813 661	51 685	4 484	269 084 302	60 010
Soldes VHR												
Nb de VHR	Valeur en euros		Nb de VHR	Valeur en euros		Nb de VHR	Valeur en euros		Nb de VHR	Valeur en euros		
<b>Total</b>	<b>-27 677</b>	<b>-559 395 301</b>	<b>-38 187</b>	<b>-1 279 183 189</b>		<b>-60 752</b>	<b>-2 360 813 703</b>		<b>-70 300</b>	<b>-2 502 699 517</b>		
Europe	-20 878	-370 786 149	-25 244	-914 979 212		-43 323	-1 770 017 428		-49 070	-1 846 789 222		
NEM	-4 303	-728 959	-3 984	-165 212 156		-2 236	-423 698 457		-6 012	-334 897 212		
Asie	-6 115	-162 394 332	-10 807	-249 361 927		-11 286	-276 745 323		-15 905	-377 169 339		
Amérique	-171	-10 355 973	-1 728	-103 407 515		-6 027	-311 670 490		-4 242	-266 319 189		

Les déficits se creusent de manière considérable :

- pour les VEB, on avait en 2019, un excédent de 20 000 véhicules et 55 millions d'euros et on a en 2022 un déficit de 78 000 VEB et de 2,3 Mds d'euros ;

- pour les VHR, le déficit de 28 000 voitures et de 559 millions en 2019 devient un déficit de 70 000 véhicules et 2,5 milliards en 2022.

Ceci signifie que :

- Le VHR dominé par le premium marginalise les offres françaises pourtant convaincantes
- Le VEB offert par Renault-Nissan et Stellantis n'est plus que marginalement français.

Au vu de ces chiffres, E. Macron paraît alors décrire un monde rêvé plus que réel. En d'autres termes, même si tout n'a pas évolué de manière défavorable depuis 2020, il reste beaucoup à faire pour que l'électrification soit effectivement une opportunité de relocaliser. **Il faudrait pour cela que se structure ici une forme de New Deal qui comporterait nécessairement trois dimensions.**

i) Au sein de chacun des deux constructeurs, des négociations doivent s'engager ou se poursuivre :

- a. Avec les OS
- b. Avec les territoires
- c. Avec l'Etat voire les Etats

ii) A Bruxelles, un certain nombre de questions clés restent pendantes :

a. Quelle décarbonation des parcs européens ?

b. Quelle place pour quels véhicules et à quels prix ?

c. Quelle organisation de la production ?

d. Quelle planification des capacités ?

iii) Avec nos partenaires, les relocalisations soulèvent la question de « l'aménagement du territoire productif et commercial automobile européen » :

a. Quelle division du travail et des marchés avec les allemands et l'Europe du Nord ? Quelle réglementation pour favoriser quelles offres ?

b. Quelles propositions faire aux sites et territoires pour lesquels la réindustrialisation française est une menace (PECO, Turquie, Maroc voire Espagne) ?

