

10 MESURES POUR SORTIR

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

DE LA CRISE





3

Introduction

4

État des lieux de la
désindustrialisation automobile

11

L'échec de la politique
d'Emmanuel Macron

16

Nos 10 mesures pour sortir
l'industrie automobile de la crise

Un nombre sans précédent de plans sociaux et de fermetures de site illustrent le démantèlement de l'industrie automobile dans notre pays. Les grands groupes augmentent leurs profits tout en détruisant massivement des emplois. Prenons l'exemple de Stellantis qui a versé 4,2 milliards d'euros de dividendes à ses actionnaires en 2024, en même temps que la firme a annoncé la suppression de plus de 800 postes en France. Dans cette crise, le développement de la sous-traitance et la concurrence chinoise croissante, en particulier sur le marché des véhicules électriques, ont été des facteurs accélérateurs. Le gouvernement, par son inaction complice, est directement responsable de ce naufrage industriel.

Toutefois, la catastrophe peut être évitée si nous opérons un changement de cap radical. Le groupe LFI-NFP et la Délégation France insoumise au Parlement Européen proposent un plan de 10 mesures ambitieuses à prendre de toute urgence pour stopper l'hémorragie, protéger nos emplois et organiser la bifurcation écologique du secteur. L'ensemble de ces mesures vise à encourager une production relocalisée, ajustée aux besoins de la population, accessible financièrement et répondant aux impératifs environnementaux. La puissance publique, si elle se donne les moyens d'une réelle planification, peut y parvenir.

1

ÉTAT DES LIEUX DE LA DÉSINDUSTRIALISATION AUTOMOBILE

UNE DESTRUCTION MASSIVE D'EMPLOIS.

L'industrie automobile compte encore 200 000 salariés équivalents temps pleins¹. Mais délocalisation après délocalisation, elle a perdu 120 000 emplois nets en 15 ans (2004-2019) dont 25 000 sur les 5 dernières années² ! Plus de 6500 emplois ont été supprimés ou vont être supprimés suite à un plan social, entre septembre 2023 et septembre 2024. Il faut désormais y ajouter les 1300 emplois supprimés par Michelin. L'ensemble du territoire national est sinistré !

MA France : La dernière usine automobile de la Seine-Saint-Denis, à Aulnay-sous-Bois, a fermé définitivement ses portes, après plusieurs mois de grèves des salariés. La perte de cette usine, seule à fabriquer des passages de roues et des habillages pour utilitaires, détruit 280 emplois. L'usine appartenait originellement au groupe Stellantis qui l'a revendue au groupe CLN, propriétaire de MA France. Stellantis en était toujours le principal client et fournisseur. Un glissement vers la sous-traitance qui lui a permis d'imposer des prix et des rythmes de production intenable. Alors que Carlos Tavares, le PDG de Stellantis, s'est augmenté de 36 millions d'euros en 2023, lui et CLN ont refusé d'accorder plus de 15 000€ d'indemnités de licenciement à des salariés ayant souvent plus de 20 ans d'ancienneté dans l'usine.

Valéo : L'automobile et la Sarthe ont une longue histoire commune dont dépendent en grande partie l'économie et l'emploi du département. L'usine Renault accueillait à son apogée 12 000 salariés, il en reste aujourd'hui à peine 1800. Récemment, c'est le groupe Valéo, réalisant pourtant 221 millions d'euros de bénéfice en 2023, qui a annoncé fermer son usine à La Suze-sur-Sarthe, détruisant 273 emplois. La Sarthe n'est pas la seule touchée : les sites de Sainte-Florine (Haute-Loire), Reims (Marne), Laval (Mayenne), Amiens (Somme), Limoges (Haute-Vienne), L'Isle-d'Abeau (Isère) et La Verrière (Yvelines) vont aussi être concernés par les licenciements décidés par Valéo. Pourtant, la production de Valéo, notamment à La Suze, ne dépend pas du moteur thermique : ses activités sont compatibles avec le développement des filières électriques. En tout, ce sont 868 postes sur ces huit sites qui vont être supprimés.

¹ INSEE

² Source Rexecode-les Echos <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/la-grande-glissade-de-l'emploi-automobile-en-france-1126040>

³ CGT, [Liste noire des plans de licenciement de septembre 2023 à septembre 2024](#)

Dumarey et Novares : Dans le Bas-Rhin, deux sous-traitants automobiles décident d'importantes suppressions de postes pour l'un, d'une fermeture d'usine pour l'autre. À Strasbourg, au sein de l'entreprise Dumarey-Powerglide, spécialisée dans les boîtes de vitesse, un plan social conduit au licenciement de 248 personnes – soit près de la moitié des effectifs – suite à l'arrêt de commandes de la part du groupe allemand ZF (qui représente 85% du chiffre d'affaires du site), donneur d'ordre qui fournit notamment BMW. ZF a choisi la Slovénie et la Serbie, au détriment de son fournisseur alsacien. À Ostwald, à côté de Strasbourg, c'est la fermeture pure et simple du site de Novares, spécialiste de l'injection plastique, qui va entraîner la disparition de 126 emplois⁴. En cause : le groupe Stellantis, donneur d'ordre principal qui cumulait près de 90% des commandes, a décidé de se fournir, là aussi, dans les pays de l'Est et du Maghreb.

Michelin : En novembre, Michelin a annoncé la fermeture de deux de ses sites de production, à Cholet et à Vannes. Ces fermetures représentent 1 254 suppressions de postes et interviennent après la suppression de 1 600 postes sur le territoire national entre 2021 et 2023. À Clermont-Ferrand, où se situe le siège de Michelin, il ne reste plus que 9 000 emplois quand l'entreprise en proposait 28 000 en 1982. Pourtant, dans le même temps, les ventes toutes productions confondues sont en hausse. Et en février 2024, l'entreprise annonçait aux actionnaires un plan de rachat d'actions de 1 milliard d'euros sur la période 2024-2026. Michelin a fait le choix de mettre en concurrence ses sites de production installés en France avec ceux que la multinationale a créés ces dernières années en Europe de l'Est. Ce dumping social ne concerne pas que les agents de production mais aussi le personnel administratif. 60 postes dans le secteur des relations humaines ont été délocalisés par Michelin de Clermont-Ferrand à Bucarest.

Alpine : En août 2024, le groupe Renault annonce l'arrêt du programme de motorisation de Formule 1 à Viry-Châtillon pour 2026, malgré des avancées technologiques prometteuses. Puis en septembre 2024, il annonce l'arrêt de la production du moteur F1 qui équipe aujourd'hui Alpine F1 Team. Luca De Meo, Directeur général de Renault, s'était pourtant engagé à sauvegarder la filière en 2020. L'orientation stratégique du groupe s'accompagne de conséquences économiques et sociales lourdes. Ainsi, le site de Viry-Châtillon verra ses effectifs passer de 500 à 334 salariés et près de 1500 emplois indirects sont menacés. A ce jour, le programme présenté par la direction du groupe ne permet pas de garantir la pérennité des activités. En parallèle de cette décision brutale, le groupe a affiché un bénéfice record de 2,1 milliards d'euros pour l'année 2023. Une réussite sur le plan financier qui lui a permis de multiplier par 7,4 le niveau des dividendes prévisionnels pour 2024. Alpine permet à la France de garder une attractivité importante sur le plan de l'ingénierie moteur. Nombreuses sont les avancées qui se trouvent transposées dans la voiture du quotidien, un enjeu majeur au moment de la bifurcation écologique nécessaire de la filière automobile.

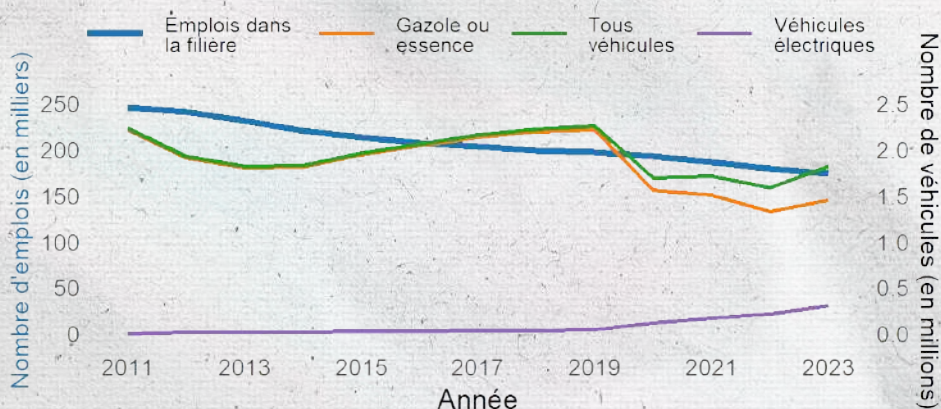
⁴ France 3 régions, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/bas-rhin/strasbourg-0/126-emplois-menaces-par-la-fermeture-de-l-usine-d-un-equipementier-automobile-tout-est-parti-dans-les-pays-de-l-est-ou-du-maghreb-3031013.html>

SAM, Bosch et Fonderies de Bretagne : Les 333 salariés de la SAM à Viviez dans l'Aveyron ont perdu leur emploi en 2022, après des mois de lutte pour leur outil de travail. Il s'agissait d'une fonderie essentielle pour Renault qui produisait des pièces pour moteurs thermiques, hybrides et électriques. Renault a méthodiquement organisé la délocalisation des activités du site vers d'autres sous-traitants en Europe, avec la complicité des gouvernements d'E. Macron. Rappelons que l'État est l'actionnaire principal du constructeur. Aujourd'hui, c'est Fonderie de Bretagne qui voit ses 350 emplois subir la même trahison de la part du groupe Renault.

La Bosch, elle, se situe à Rodez et produisait principalement des bougies pour moteurs diesel. La direction a supprimé progressivement la moitié des 1250 emplois du site en 2021 et s'était engagée auprès des représentants du personnel à pérenniser 700 emplois en se réorientant notamment vers le secteur de l'hydrogène. Mais 2 ans plus tard, la direction a annoncé suspendre le projet Fresh 2 de camions réfrigérés fonctionnant avec une pile à combustible à hydrogène. Elle l'a justifié par une absence de débouchés sur le marché. Les emplois de la Bosch sont gravement menacés.

Contrairement à ce qu'affirment les constructeurs, le passage à l'électrique ne peut être tenu pour responsable de cette hémorragie. Les ventes de voitures électriques représentent seulement 13% des ventes totales de véhicules en France en 2022. La baisse du nombre d'emplois dans la filière automobile n'a pas attendu l'essor de l'électrique : on observe une suppression continue de 5000 emplois chaque année depuis 2010 dans la filière. Les réductions d'effectifs ont commencé bien avant le développement de l'électrique et sont en proportion bien supérieures à la part de marché de l'électrique en France.

Évolution des emplois et des véhicules dans la filière automobile



Source : INSEE

* Fichier des immatriculations de voitures particulières neuves du service des données et études statistiques du Ministère de la transition écologique et solidaire et INSEE.

Une explication tient à la baisse du nombre total de véhicules neufs vendus en France. Celle-ci vient notamment de l'augmentation constante des prix par les constructeurs européens, sur les véhicules thermiques et électriques⁶. En moyenne le prix du véhicule est passé de 20 000 euros à 35 000 euros entre 2010 et 2023⁷.

Concernant l'électrique, les prix pratiqués par les constructeurs européens sont bien supérieurs à ceux de leurs concurrents. Entre 2015 et 2022, le prix moyen d'un véhicule électrique en Europe est passé de 48 942 à 55 821 euros. Sur la même période, en Chine, le tarif a baissé de 66 819 à 31 829 euros⁸.

Une autre explication de la chute du nombre d'emplois tient aux délocalisations de la production, non pas tant pour diminuer les prix de vente des véhicules, mais pour augmenter les marges et les dividendes des actionnaires.

Mais il est vrai que la fabrication de voitures électriques est moins intensive en création d'emplois que celle de voitures thermiques. Pour stopper l'hémorragie, il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie ambitieuse de relocalisation de la production de véhicules électriques légers, abordables... et made in France. Nous pourrions conserver le niveau actuel d'emplois dans la filière et même en créer plus de 5000 en solde net⁹.

⁶ Fichier des Immatriculations de voitures particulières neuves du service des données et études statistiques du Ministère de la transition écologique et solidaire

⁷ Argus. De 19 767 € en 2010, la Voiture Moyenne en France a vu son prix gonfler de 7 000 € avec 26 769 € en 2020. En 2023, il montait à 35 000 euros !

⁸ Jato, Les différences de prix des véhicules électriques : un clivage dans l'industrie automobile mondiale, octobre 2023

⁹ FNH et IMT-IDORI, Produire les citadines électriques en France, 27 mai 2024.

DES PRIX QUI AUGMENTENT, DES MARGES QUI AUGMENTENT, DES VENTES DE MADE IN FRANCE QUI STAGNENT.

Entre 2015 et 2022, le prix moyen d'un véhicule électrique en Europe est passé de 48 942 à 55 821 euros tandis que sur la même période, en **Chine, le tarif a baissé de 66 819 à 31 829 euros**. Alors que le gouvernement chinois mettait la pression à ses constructeurs pour baisser les prix des véhicules vendus sur le marché chinois et subventionnait lourdement les véhicules exportés, les constructeurs européens se sont lancés dans une stratégie de montée en gamme, cherchant à positionner leurs véhicules fabriqués en Europe sur un segment déjà occupé par les constructeurs allemands ou Tesla.

Cette stratégie est un échec pour les véhicules made in France, trop chers. Les ventes de la Mégane électrique de Renault à 40 000€ minimum ne décollent pas. Les modèles électriques produits par Stellantis sont tout aussi peu abordables : le premier prix de la DS 3 est à 40 000€, idem pour la Peugeot E-3008. Conséquence : les véhicules des constructeurs français dont les ventes performant sont fabriqués à l'étranger. La Dacia Spring à 18 900€, championne des ventes de Renault, est fabriquée intégralement en Chine. La Peugeot 208 à 21 500€ est fabriquée en Slovaquie.

Les constructeurs y voient l'excuse rêvée pour réduire les effectifs sur leurs sites et ceux de leurs sous-traitants en France. Stellantis a annoncé devant la commission des Affaires Économiques de l'Assemblée nationale qu'il souhaitait continuer à travailler avec la sous-traitance française... du moment qu'elle parvenait à s'aligner avec les coûts de l'Europe de l'Est ou de la Chine !

À force d'augmenter les prix, les groupes automobiles ne sont pas en mesure de respecter les obligations européennes d'augmentation des ventes de véhicules électriques. Avec 17% de parts de marché pour l'électrique, la France rate de très loin l'objectif européen de 21% fin 2024. Les constructeurs partent dès lors en guerre contre la réglementation devant conduire à l'arrêt de la vente de véhicules thermiques en 2035 !

Cette stratégie nuit donc aux salariés et au climat mais pas aux marges des constructeurs automobiles. Elles ne se sont jamais aussi bien portées : le n°1 français, Stellantis, est sur le podium du CAC 40 en 2023, avec 18 milliards de bénéfices, et les marges de Renault, le n°2, ont augmenté de 7%.

Cependant, ils ont poussé l'avidité si loin que les ventes de véhicules ont fini par s'effondrer : -24% sur l'électrique entre décembre 2023 et décembre 2024¹⁰ ! Les hausses de prix de plus de 20 % pratiquées à la faveur de la sortie du Covid ont eu pour conséquence d'atrophier, de l'ordre de 20% également, le marché des voitures¹¹.

Si les pouvoirs publics ne se réveillent pas, les constructeurs pourraient utiliser ce contexte pour accélérer encore la destruction des emplois en France. Renault a bien annoncé un changement de stratégie avec le modèle R5 électrique dont les moteurs seront fabriqués à Cléon et qui sera assemblé à Douai. Mais la R5 est vendue à 30 000€, 26 000€ si on déduit les 4 000€ de bonus écologique, ce qui reste cher.

Renault avait annoncé initialement un prix de 25 000 €, la R5 aura donc pris 5 000€ en 2 ans. Concernant la Renault Legend, modèle annoncé à 22 000€, elle pourrait être fabriquée intégralement hors de France. C'est également le cas de la E-Citroën C3 de Stellantis, qui sera assemblée en Slovaquie.

Pourtant, fabriquer des véhicules abordables en France est tout à fait possible, contrairement au mythe, entretenu par les constructeurs, qu'il existe aujourd'hui un gouffre béant entre les coûts de production d'un pays à l'autre. La réalité est que le différentiel avec les pays d'Europe de l'Est sera négligeable en 2030. Les écarts de coûts de production entre la France, l'Espagne et la Slovaquie seront inférieurs de 2,5% à cette échéance : 15 547€ en France contre 15 284€ pour la Slovaquie et 15 158€ pour l'Espagne¹². En effet, malgré une main-d'œuvre 30% moins élevée en Espagne et 64% en Slovaquie, sa part ne représente que 15% du prix de sortie d'un véhicule. Par ailleurs, nous bénéficions d'une des énergies les moins chères d'Europe. Si nous la faisons payer au coût de production, comme le demande La France insoumise, la France deviendrait encore davantage compétitive.

Le différentiel de coût de production avec la Chine restera plus important, d'autant que le Gouvernement chinois n'hésite pas à subventionner lourdement les exportations de véhicules. Ses subventions - exonérations fiscales, prêts, réduction sur les matières premières, aides aux acheteurs - sont 3 à 9 fois supérieures à celle des autres pays de l'OCDE¹³. Le constructeur BYD, par exemple, a reçu 3,6 milliards et a dépassé Tesla en nombre de voitures vendues dans le monde. La Chine est devenue le premier exportateur de voitures électriques dans le monde. Mais s'aligner sur la Chine est impossible, il faut donc nous protéger.

¹⁰ Libération, Voitures électriques : les ventes s'écroulent en Europe et en France, qui ne remplira pas ses objectifs, 19 décembre 2024

¹¹ Les Échos, Automobile : 2025, année de la baisse des prix des voitures électriques, 6 janvier 2025

¹² FNH et IMT-IDDRI, Produire les citadines électriques en France, 27 mai 2024

¹³ Kiel Institute For the World Economy, China's Massive Subsidies for Green Technologies, avril 2024



2

**L'ÉCHEC
DE LA POLITIQUE
D'EMMANUEL MACRON**

LA BIEN TROP FAIBLE AUGMENTATION DES DROITS DE DOUANE EUROPÉENS.

Les droits applicables par défaut en Europe pour les véhicules personnels importés **représentent 10% de la valeur du véhicule**. L'UE a le pouvoir d'augmenter ces droits de douane afin de rétablir une situation concurrentielle plus équitable. C'est ce que la Commission a proposé de faire à la demande de plusieurs constructeurs européens.

Aussi, à la suite d'une **procédure de près d'un an dans le cadre d'une enquête anti-subsidation** concernant les véhicules produits en Chine, la Commission a annoncé augmenter les droits applicables aux véhicules importés de ce pays.

Ce choix a ensuite été validé au Conseil à la majorité qualifiée : l'Allemagne, la Hongrie, la Slovaquie, la Slovénie et Malte ont voté contre. **Les constructeurs allemands craignent des mesures de représailles** alors que Volkswagen est le premier constructeur en Chine en termes de vente, et alors que la Chine représente 70% du marché mondial des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

L'imposition de droits de douane compensatoires décrétée le 29 octobre 2024 par la Commission est différenciée **en fonction des constructeurs**, et s'ajoute aux 10% déjà imposés aux véhicules importés :

BYD : 17%; Geely : 18,8%; SAIC : 35,3%; Tesla : 7,8%; autres fabricants ayant coopéré dans le cadre de l'enquête : 20,7%; autres fabricants n'ayant pas coopéré lors de l'enquête : 35,3%¹⁴.

Tesla, dont une grande partie de la flotte automobile est produite en Chine, bénéficie de subventions à la fois du gouvernement chinois (ex. accès facilité au foncier) et des États-Unis, en particulier à travers l'IRA (plus de 6 milliards d'euros de subventions). **Le taux des droits de douanes exceptionnellement bas applicable aux véhicules Tesla produits en Chine démontre la frilosité de la Commission vis-à-vis des États-Unis.**

Les taux cumulés n'atteignent donc **pas 40% de la valeur des véhicules alors que les États-Unis ou le Canada ont imposé à 100%** les véhicules chinois importés. Outre-Atlantique, une véritable politique protectionniste est mise en œuvre alors que l'Union européenne **se borne à de trop faibles mesures**.

L'augmentation des droits de douane sur les véhicules importés ne concerne que les voitures importées en tant que « produit fini » et non les composants, le plus souvent produits par les sous-traitants.

¹⁴ Ces taux sont applicables aux véhicules importés en tant que « produit fini » et non aux pièces, qui constituent parfois une part très importante du coût du véhicule (batteries pour les voitures électriques : entre 15% et 30% du coût du véhicule).

La mesure européenne protège donc les constructeurs et peu les sous-traitants qui subissent également une concurrence déloyale de la part de leurs concurrents chinois. En effet, le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) - la fameuse taxe carbone européenne - est pour l'instant une pantalonnade. Elle taxe les matières premières importées, dont l'aluminium composant important des véhicules, mais pas les pièces détachées. Résultat : il est plus intéressant d'importer des portières de voitures en aluminium plutôt que d'importer de l'aluminium pour les fabriquer en France. L'ensemble des industriels alertent sur l'absurdité de ce mécanisme, mais là encore l'Allemagne refuse de soutenir l'élargissement du mécanisme par peur de la détérioration de leur relation commerciale avec la Chine.

Quant au Gouvernement français, il affirme qu'il est impossible d'aller plus loin sur l'augmentation des droits de douane sans affronter la colère de la Commission européenne.

LA MISE EN PLACE D'UN ÉCO-SCORE TROP LIMITÉ ET LA RÉDUCTION DRASTIQUE DES AIDES À LA RECONVERSION VERS L'ÉLECTRIQUE

Voyant le peu d'effet que les aides à l'achat de véhicules ont eu sur la réindustrialisation et le maintien de l'emploi en France, le Gouvernement a pris la décision salubre de conditionner le bonus à un score CO2 (ou éco-score) en 2023. Les voitures dépassant un seuil d'émissions de CO2 à la fabrication et à l'usage ne peuvent plus bénéficier du bonus écologique de 4000€ en moyenne⁶. C'est le cas des Dacia, qui avaient englouti la moitié des bonus écologiques en 2022, et de l'ensemble des véhicules intégralement fabriqués en Chine.

Néanmoins, et comme souvent, le Gouvernement s'est arrêté au milieu du chemin. Les étapes de fabrication prises en compte sont rudimentaires : moteurs, batteries, assemblage. Les sous-traitants français qui fabriquent les pièces détachées sont laissés sur le bord de la route. L'entreprise Stellantis peut donc annoncer devant l'Assemblée nationale qu'elle délocalisera les activités de sous-traitance qui ne s'alignent pas sur les coûts étrangers, (sans préciser lesquels,) sans craindre que ses véhicules perdent leur bonus.

Par ailleurs, les politiques d'aides à l'achat ne cessent de subir des coûts de rabots au gré du renforcement de la pression austéritaire sur nos comptes publics. Le leasing social d'un véhicule électrique pour 100€/mois pour les ménages modestes en a fait les frais l'année dernière. Annoncé en grande pompe par Emmanuel Macron, il n'a été mis à disposition des français que pour la durée d'un mois ! L'enveloppe budgétaire minimaliste prévue pour cette grande opération de communication a été épuisée à la vitesse de l'éclair face à la demande. L'enveloppe pour 2025 est réduite par 2 et n'est toujours pas ouverte à ce jour !

Le succès du leasing social, bien que le dispositif soit imparfait, a démontré une fois de plus que les classes populaires ne refusent pas d'agir face à l'urgence écologique. C'est bien faute de moyens, du fait de la barrière à l'investissement qui concerne tous les ménages modestes et précaires, qu'elles ne peuvent se tourner vers des alternatives écologiques. À condition d'être réformé, le leasing social peut être une partie de la solution.

La diminution du bonus écologique de 1000€ par mois, et le plafonnement de l'enveloppe, suite aux coupes drastiques prévues dans le budget 2025 - in fine censuré - au moment où les plans sociaux s'enchaînent dans l'automobile française, est le dernier clou dans le cercueil de la relocalisation de la filière.

⁶ Originellement de 5000€ et de 7000€ pour les gros rouleurs et les 5 premiers déciles en revenu fiscal de référence, le bonus est passé à 4000€ suite aux coûts de rabot budgétaires dans le PLF 2024 et le PLF 2025.

L'ABSENCE DE SOUTIEN AUX SOUS-TRAITANTS EN GRANDE DIFFICULTÉ

Le Gouvernement renonce à agir pour sauver les usines de sous-traitance. Barnier a annoncé qu'il ne demanderait pas à Michelin de rembourser les généreuses aides publiques que le groupe a perçues malgré le licenciement sec de 1300 personnes et une rentabilité généreuse. Stellantis ne sera pas non plus tenue responsable de la fermeture de ses sous-traitants Valéo, MA France, Novares ou Dumarey alors que la baisse de leur carnet de commande vient directement des décisions du groupe.

LES 10 PROPOSITIONS

**DU GROUPE PARLEMENTAIRE LA FRANCE INSOUMISE - NFP
ET DE LA DÉLÉGATION FRANCE INSOUMISE AU
PARLEMENT EUROPÉEN**

La bifurcation du secteur automobile est un enjeu industriel clé. Nous consommons 60% d'énergies fossiles dans notre mix énergétique, principalement en raison du transport, seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté en France ces dernières années. Les énergies fossiles sont polluantes et responsables du changement climatique. Elles nous rendent également dépendantes d'un environnement géopolitique instable. La forte hausse des taux de marge post-covid dans de nombreux secteurs puis l'invasion de l'Ukraine par la Russie ont plongé le monde dans une grave crise inflationniste, que l'on ne parvient toujours pas à juguler.

Pour réduire notre consommation d'énergie fossile le plus rapidement possible, il faut principalement réduire l'usage des voitures thermiques. Le développement des transports en commun et des mobilités actives pour permettre un report modal constituent des leviers prioritaires, mais l'électrification des véhicules est nécessaire pour atteindre la neutralité carbone. Le développement des infrastructures de transport en commun reste important. Certaines décisions majeures d'investissement dans des futures lignes du quotidien n'ont toujours pas été prises par l'État et les Régions, retardant d'autant leur mise en service. Par ailleurs, il restera impossible de mailler intégralement le territoire avec des transports en commun et des aménagements encourageant les mobilités actives, comme des pistes cyclables. Nous devons donc réussir le pari de la relocalisation d'une industrie automobile compatible avec nos objectifs climatiques et avec la justice sociale.

C'est un défi colossal, car si on veut tenir les objectifs fixés par Emmanuel Macron, il faut organiser la production made in France de 2 millions de véhicules électriques par an à horizon 2030¹⁶, en convertissant la production thermique actuelle de 1,3 million de véhicules par an et en y ajoutant 700 000 véhicules de plus via la relocalisation.

Mais il ne faut pas produire n'importe quel véhicule électrique et à n'importe quel prix ! Plus un véhicule électrique est lourd, moins son impact écologique et climatique sera positif tout au long de son cycle de vie. Convertir des SUV thermique en SUV électrique est proche du non-sens écologique d'après l'ADEME¹⁷. En outre, plus un véhicule est lourd, plus il est cher. Or, l'un des principaux freins à la massification des véhicules électriques réside dans leur prix bien trop élevé pour les classes populaires et même pour les classes moyennes.

¹⁶ <https://www.info.gouv.fr/actualite/2-millions-de-voitures-electriques-en-2030>

La seule solution pour produire en France des véhicules propres et abordables est donc de réduire leur poids, leur coût et donc leur prix !

Bien que la production de véhicules électriques soit moins intensive en emplois que la production de véhicules thermiques, relocaliser la production de 700 000 véhicules électriques légers par an en France créera à terme 25 800 emplois directs¹⁷.

Il convient donc dès aujourd'hui de se doter de mesures réglementaires et budgétaires ambitieuses, stables et prévisibles pour enfin relocaliser la filière. Parmi les actions prioritaires à mettre en place :

¹⁷ ADÈME, MONDIAL DE L'AUTOMOBILE : L'ADÈME PUBLIE SON AVIS SUR LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UNE BATTERIE DE TAILLE RAISONNABLE ASSURE UNE PERTINENCE CLIMATIQUE ET ÉCONOMIQUE, 12 octobre 2022

¹⁸ FNH et l'IMT-IDRI, Produire les citadines électriques en France, 27 mai 2024

AU NIVEAU NATIONAL :

Renforcer le protectionnisme aux frontières

1

A court terme et vu l'urgence nous proposons de relever les protections commerciales aux frontières européennes : rehausser les droits de douane de l'Union européenne sur les véhicules fabriqués dans un pays tiers, ainsi que sur tous les composants des voitures.

La réhausse de ces droits de douane doit être négociée pays par pays, en prenant en compte les subventions versées par celui-ci au secteur automobile. Elle doit aussi être mesurée, planifiée, graduée dans le temps en fonction des productions déjà présentes en Europe, celles que nous voulons développer et celles qui resteront importées.

L'Union européenne doit aussi redéfinir ses critères de "contenu local" : seul un véhicule dont une partie significative des composants a été produite dans l'UE doit être considéré comme un véhicule local (et donc peut échapper aux droits de douane, bénéficier d'aides publiques, être imposé dans les règles d'achat de flottes...). Ce niveau de contenu local doit être précisé selon nos objectifs de production industrielle. C'est la meilleure façon de maintenir et d'encourager la construction, et non plus seulement l'assemblage, en France.

Mais notre projet est de mettre en place un protectionnisme solidaire en vue d'une souveraineté industrielle. Cette politique consistera non en des droits de douane ciblant tel ou tel pays mais de taxes de type kilométriques basés sur des critères sociaux et écologiques identiques pour tous. Cette politique se doublera de la recherche de nouveaux partenariats bilatéraux ou avec plusieurs pays, visant la sécurisation des chaînes d'approvisionnement, basés sur la coopération, le juste échange et les besoins auxquels nous ne pouvons pas répondre avec une production européenne.

Si l'Union européenne ne procède pas à ces protections, alors la France doit prévoir ses propres dispositifs nationaux de protection.

AU NIVEAU NATIONAL :

Mobiliser l'ensemble de nos instruments de politique publique pour mettre en oeuvre une véritable politique industrielle

2

Conditionner l'ensemble des aides publiques aux constructeurs – crédit d'impôt recherche, soutien à l'investissement, soutien à la décarbonation, garantie exports et investissements et garanties publiques – au maintien des emplois en France au sein de leur propre groupe, et chez les sous-traitants dont ils représentent plus de 30% du carnet de commande.

3

Étendre la responsabilité juridique des donneurs d'ordre automobiles aux PSE ayant lieu chez les sous-traitants (dont ils représentent plus de 30% du carnet de commande).

4

Créer un fonds de participation publique dans la sous-traitance automobile pour soutenir la modernisation et la décarbonation de l'outil de production et le maintien de l'emploi en son sein en France.

5

Pour développer un marché de l'occasion pour les véhicules électriques, indispensable face à l'inaccessibilité du neuf pour les ménages modestes, il est crucial d'accélérer leur mise sur le marché, notamment par le verdissement des flottes d'entreprises. Ces dernières représentent plus de la moitié des achats de véhicules neufs chaque année en France et renouvellent leurs parcs plus fréquemment, ce qui en fait un levier central pour créer une offre d'occasion attractive. Cependant, seules 11 % des voitures neuves achetées par les entreprises étaient électriques au premier semestre 2024, contre 25 % pour les ménages.

Bien que la loi LOM impose aux entreprises ayant plus de 100 véhicules de verdir leurs flottes lors des renouvellements, l'absence de sanctions en cas de manquement conduit à la non-application de ces obligations. Pour rendre ce mécanisme efficace, il faut à la fois augmenter les taux de véhicules électriques imposés lors du renouvellement à 90% à horizon 2030, actuellement fixés à 70%, instaurer une amende de 10 000 euros par véhicule manquant avec un plafond fixé à 10 % du chiffre d'affaires, mais également instaurer une sanction lourde pour la non publication du *reporting*. Actuellement, la grande majorité des 3 500 entreprises visées par cette obligation ne la respectent pas. Pourtant, cette loi cible les sociétés de leasing automobile (filiales des banques), les grands groupes et les principales entreprises de location de courte durée, dont l'influence sur le marché automobile est cruciale. Nous souhaitons également ajouter un quota spécifique pour l'achat de véhicules éligibles au bonus et donc respectant l'éco-score écologique, et exclure les entreprises ne le respectant pas des marchés publics.

6

Mettre fin à la niche fiscale sur les 1,1 million de voitures de fonction thermiques, un manque à gagner pour les finances publiques se chiffrant en milliards. Cette niche fiscale est indistinctement accordée à tous les véhicules, et ne constitue donc pas une incitation à privilégier les véhicules électriques.

7

Renforcer le montant des aides publiques à l'achat de véhicules électriques neufs, en adoptant un meilleur barème social et en excluant les véhicules de plus de 30 000€ pour inciter les constructeurs à baisser leur prix. La politique d'aide à l'achat est aujourd'hui trop erratique et sujette aux aléas budgétaires. Les revirements incessants n'encouragent ni les consommateurs ni les constructeurs à se tourner vers le made in France. En outre, les barèmes sociaux sont trop mal calibrés. Des ciblage trop stricts sur la prime à la conversion en ont privé des célibataires qui gagnent 20€ au-dessus du smic et qui n'étaient pas gros rouleur du 2/3 de l'aide, passant de 5000€ à 1500. A l'inverse, le bonus écologique n'était pas du tout ciblé socialement pendant un temps, constituant un effet d'aubaine public pour les ménages aisés. Le maigre correctif apporté depuis pour les 4 premiers déciles ne suffit pas à en faire un instrument social. Concernant le prix des véhicules éligibles au bonus, la limitation à 47 000€ est trop élevée pour inciter les constructeurs à baisser leurs prix de vente !

8

Relancer le leasing social en transformant le dispositif. Comme pour l'ensemble des aides publiques allouées à l'accès au véhicule électrique, les véhicules concernés par le leasing social doivent répondre à des conditions de production locale et de poids, permettant de contraindre les constructeurs à développer rapidement une gamme de véhicules légers et écologiquement vertueux. Par ailleurs, une restructuration de la part publique/ privé dans le financement du leasing social doit être envisagée, pour éviter les effets d'aubaine profitant excessivement aux concessionnaires et sociétés de leasing. Un contrôle plus strict de leurs pratiques (interdiction de frais de "mise en route" excessifs par exemple), voire la mise en place d'un réseau public de mise en location, doivent être considérés. Un ciblage et un accompagnement plus volontariste des ménages précaires doit aussi faire partie des évolutions de ce dispositif.

9

Renforcer l'éco-score pour prendre en compte davantage d'étapes de la fabrication du véhicule, notamment la conception des pièces détachées et le recyclage des batteries. Établir un barème sur l'éco-score afin de permettre une progressivité des aides en fonction du score du véhicule. Étendre l'éco-score aujourd'hui uniquement appliqué au bonus écologique à d'autres instruments, notamment l'obligation de verdissement des flottes.

10

Revenir au tarif réglementé de vente de l'électricité au coût de production national et non plus fixé au niveau européen (soit une stabilité et une division de près d'un facteur 2) pour l'ensemble des entreprises industrielles. Étendre ce tarif réglementé aux ménages et aux bornes de recharges des véhicules électriques dans l'espace public afin d'assurer une stabilité des prix de la recharge électrique et donner aux ménages une visibilité sur les économies réalisées à terme en passant au véhicule électrique.

NOTES
NOTES
NOTES





