

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

**Commission d'enquête  
chargée d'identifier les facteurs qui  
ont conduit à la chute de la part de  
l'industrie dans le PIB de la France  
et de définir les moyens à mettre en  
œuvre pour relocaliser l'industrie et  
notamment celle du médicament**

– Audition de M. Jean-François Le Bos, conseiller du président du groupe Financière SNOF Dunois, président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) et M. Claude Cham, président d'honneur et trésorier de la FIEV.....2

Jeudi

4 novembre 2021

Séance de 15 heures 30

Compte rendu n° 32

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

**Présidence de  
M. Guillaume Kasbarian,  
président**



**COMMISSION D'ENQUÊTE CHARGÉE D'IDENTIFIER LES FACTEURS QUI ONT CONDUIT À LA CHUTE DE LA PART DE L'INDUSTRIE DANS LE PIB DE LA FRANCE ET DE DÉFINIR LES MOYENS À METTRE EN ŒUVRE POUR RELOCALISER L'INDUSTRIE ET NOTAMMENT CELLE DU MÉDICAMENT**

**Jeudi 4 novembre 2021**

*La séance est ouverte à quinze heures trente.*

*(Présidence de M. Guillaume Kasbarian, président de la commission)*

---

*La commission d'enquête procède à l'audition des représentants de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV).*

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Nous poursuivons nos auditions en nous intéressant à la situation présente de la filière automobile, par une double audition.

Dans un premier temps, nous allons entendre les représentants des équipementiers, réunis au sein de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) : nous accueillons donc :

– M. Jean-François Le Bos, conseiller du président du groupe Financière SNOP Dunois, président de la FIEV,

– M. Claude Cham, président d'honneur et trésorier de la FIEV.

Je vous remercie de nous déclarer tout intérêt, public ou privé, de nature à influencer vos déclarations.

Auparavant, je vous rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Je vous invite donc à lever la main droite et à dire : « Je le jure ».

*MM. Jean-François Le Bos et Claude Cham prêtent serment.*

**M. Jean-François Le Bos, conseiller du président du groupe Financière SNOP Dunois, président de la FIEV.** J'ai pris mes fonctions en juin 2021 et c'est pourquoi j'ai demandé à M. Cham de m'accompagner. Il a dirigé la FIEV à trois reprises, pendant huit ans, et connaît en profondeur le fonctionnement de notre filière automobile.

La FIEV est un syndicat professionnel représentant les équipementiers automobiles présents en France, soit 130 groupes d'entreprises au travers de leurs 300 sociétés adhérentes, opérant pour la quasi-totalité sur un marché mondial. Ces entreprises fabriquent, conçoivent et commercialisent les composants, modules, systèmes et fonctions destinés aux constructeurs automobiles, ainsi que les pièces détachées nécessaires au service après-vente, à l'entretien et à la réparation. Ces entreprises sont de tailles diverses, des plus grandes comme Bosch, Continental ou SAGEM, aux entreprises de taille intermédiaire (ETI) ainsi qu'aux petites et moyennes entreprises (PME) et petites et moyennes industries (PMI) telles que Delfingen qui sont aussi des chefs de file mondiaux dans leur spécialité.

**M. Claude Cham, président d'honneur et trésorier de la FIEV.** Les sociétés adhérentes à notre syndicat contribuent à la constitution du prix de revient de fabrication (PRF) des automobiles : nous traitons pour environ 70 à 80 % du prix de revient

d'un véhicule neuf. Elles ont réalisé un chiffre d'affaires d'environ 19 milliards d'euros en 2019, qui a chuté de 28 % pour s'établir à 13 milliards d'euros en 2020 avec la crise de la Covid-19. Par ailleurs, 54 % de ce chiffre d'affaires est réalisé grâce à l'export. Toutefois, la balance commerciale des équipementiers automobiles, très longtemps excédentaire, est devenue déficitaire depuis 2016 et l'est encore à ce jour. Enfin, ces sociétés emploient environ 62 000 personnes sur le territoire français, contre 71 000 en 2019, sachant que ces effectifs sont en diminution structurelle depuis quinze ans.

Le contexte de l'activité des équipementiers s'est mondialisé et complexifié depuis la fin des années 1980. En outre, depuis ces deux dernières années, les conditions des marchés ont été particulièrement bouleversées. La pandémie liée à la Covid-19 a entraîné un arrêt des usines en avril 2020. Elle a été suivie par une crise des composants électroniques provoquant des arrêts de production, tant au niveau des équipementiers que des constructeurs, et un renchérissement du prix des matières premières, de l'énergie et des coûts de transport. Or ces perturbations dureront au moins de mon point de vue jusqu'à la fin de l'année 2022. Elles fragilisent nos entreprises et rendent leur adaptation à la transition énergétique et plus généralement aux mutations en cours de plus en plus difficile. L'industrie automobile fait face, dans un contexte extrêmement concurrentiel, à une révolution technologique de très grande ampleur avec l'électrification de la chaîne de traction, la digitalisation et la modification des usages de la mobilité. En outre, ces évolutions se font dans un contexte d'accélération de la réglementation européenne et nationale qui tendrait à avancer le calendrier de mise en place d'une transition énergétique visant l'atteinte de la neutralité carbone pour 2050. Toutes nos entreprises souscrivent évidemment à cet objectif, mais nous nous interrogeons sur ses conséquences à court terme pour nos entreprises et l'emploi qu'elles représentent sur le territoire national.

La part de la production française de véhicules légers dans la production européenne et mondiale a fortement chuté entre 2005 et 2020, diminuant de 5,5 % à 1,8 % de la production mondiale et de 20 % à 9,5 % de la production européenne. Cette baisse sous le seuil de 2 % de la production mondiale est inédite. La France, un des pays moteurs dans l'invention et le développement de l'industrie automobile du XX<sup>e</sup> siècle, n'occupe plus que la treizième place mondiale et le troisième rang européen derrière l'Allemagne et l'Espagne. Elle a produit 1 316 371 véhicules en 2020, contre 1 369 705 pour la Russie et 1 264 689 pour la Turquie. La production automobile en Allemagne a connu une chute moins marquée. En effet, la production automobile allemande représente encore 5,1 % de la production mondiale et 27,5 % de la production européenne, contre respectivement 8,1 % et 29,4 % il y a quinze ans. En outre, elle maintient sa position de chef de file européen dans les véhicules haut de gamme, tant au niveau de la qualité perçue que de la recherche et développement (R&D).

Enfin, les constructeurs allemands détiennent grâce à leurs coentreprises 25 % des parts du marché chinois qui est le premier marché mondial et connaît une croissance continue, contre moins de 1 % pour les producteurs français. Les constructeurs français sont donc peu présents hors d'Europe, alors que l'Allemagne exporte plus de 50 % de sa production nationale. Par ailleurs, la France ne produit plus que 1,3 million de véhicules en 2020 avec la crise sanitaire contre 3,5 millions en 2005. Or le rythme de production devrait stagner, pour les années prochaines, à 1,5 million de véhicules produits par an en France. La faiblesse de ces volumes rend extrêmement difficile voire impossible l'absorption des coûts fixes sur le seul marché domestique, fragilise la rentabilité des entreprises et leur capacité de développement à l'international, ainsi que leur adaptation aux conditions de la transition énergétique qui renchérit très sensiblement les coûts de R&D à court et moyen terme.

L'industrie automobile est mondialisée, avec des marchés matures en faible croissance en particulier en Europe de l'Ouest et des marchés émergents en forte croissance.

Les constructeurs et les équipementiers ont dû s'adapter à cette évolution pendant les vingt dernières années. Or le pouvoir d'achat des consommateurs finaux est un élément fondamental des stratégies *marketing* et industrielles que les constructeurs, les équipementiers et les fournisseurs ont dû mettre en place. La rentabilité de nos entreprises dépend du prix de vente des véhicules qui est fortement dépendant du pouvoir d'achat des consommateurs finaux, de l'image de marque et de la qualité perçue. Pourtant, en parallèle, les coûts de conception, de développement et de commercialisation des sous-ensembles et du produit fini doivent continuellement être réajustés à la baisse depuis de nombreuses années pour tenir compte des conditions évolutives du marché.

Dans ce contexte d'économie ouverte, la compétitivité de la France sous tous ses aspects, c'est-à-dire à la fois en termes de coût, d'attractivité du territoire et de ses normes sociales et environnementales a été, est et restera encore pour longtemps de mon point de vue le facteur fondamental pour le maintien ou non de la fabrication sur le territoire national. En outre, le développement de l'industrie automobile dans les pays émergents à faible coût de fabrication a eu pour effet l'apparition de nouvelles compétences offrant des opportunités d'approvisionnement à faible coût et qualité équivalente qui n'existaient pas auparavant. Enfin, les stratégies *marketing*, commerciales et d'implantations industrielles des constructeurs, équipementiers et fournisseurs ont tenu compte des politiques fiscales et réglementaires des États pour optimiser les coûts de production. Dans certains cas, elles ont concouru à une délocalisation et une perte de production sur le territoire national.

**M. Jean-François Le Bos.** Les évolutions majeures de l'automobile et de son usage peuvent offrir des possibilités de réindustrialisation pour la France. Cela suppose d'une part que les problématiques fondamentales affectant la compétitivité, c'est-à-dire les coûts de production, l'impôt sur les sociétés, les charges sociales, la neutralité technologique, un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) prenant en compte la totalité du cycle de vie d'un véhicule, soient résolues. D'autre part, les stratégies commerciales développées par les entreprises de la filière devraient s'orienter vers la différenciation des modèles et leur montée en gamme, ainsi que vers la conquête de parts de marché à l'export depuis la France. En effet, le marché domestique français est trop étroit à lui seul : il ne représente que 2 millions de voitures neuves par an et ce chiffre pourrait encore baisser dans les années futures. En outre, il est à noter que la moitié du marché des voitures neuves est constituée d'achats de flottes, l'autre moitié étant des achats de particuliers dont l'âge moyen est de 59 ans. Le parc automobile français est vieillissant avec un âge moyen de plus de 10 ans. Le marché de l'occasion est en plein essor avec 6 millions de transactions annuelles. La conquête de parts de marchés en Europe et dans le monde est une condition indispensable au maintien d'une industrie automobile française compétitive.

Enfin, nous sommes particulièrement préoccupés par les problématiques de souveraineté pour la pérennisation d'une industrie automobile en France compétitive. Nous demandons la mise en place de règles claires et appliquées pour que la compétition au sein du marché soit équitable entre tous les pays, européens ou non. Nous sommes également préoccupés par l'introduction de véhicules 100 % électrique sans que la persistance dans cette transition énergétique de véhicules hybrides rechargeables soit sanctuarisée au moins à l'horizon 2040. Il est nécessaire de permettre une transition écologique acceptable pour les entreprises fortement engagées dans les moteurs à combustion interne, dont la demande restera importante dans de nombreux pays et pour les véhicules poids lourds. Nous insistons pour que la neutralité technologique soit la règle fondamentale avant toute prise de décision et toute réglementation. L'impératif est de réussir la décarbonation des mobilités par la prise en compte des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules, c'est-à-dire « du gravier à la tombe » et non pas seulement à la sortie des émissions des véhicules.

La France ayant déjà une production électrique décarbonée, l'effort demandé actuellement aux entreprises automobiles françaises est extrêmement important, alors que des progrès considérables ont déjà été accomplis. Enfin, la compétition avec des pays comme la Chine doit faire l'objet d'une grande vigilance, car les voitures issues de l'industrie chinoise ne bénéficient pas actuellement des mêmes conditions de décarbonation sur l'ensemble du cycle de vie. Nous plaidons donc pour la mise en place d'un MACF en Europe tenant compte de l'ensemble des facteurs intervenant dans le cycle de vie d'une marchandise et pas uniquement des matières premières : cela serait une incitation supplémentaire à des délocalisations si nous en restions là.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** La commission d'enquête a choisi, parmi tous les secteurs industriels, d'interroger les acteurs de l'automobile, car il s'agit d'une industrie stratégique pour notre pays. Elle emploie beaucoup de personnes dans les territoires et touche à l'identité des Français. La commission d'enquête a également choisi d'interroger le secteur automobile au vu de remontées préoccupantes de sous-traitants, de fournisseurs et d'équipementiers de constructeurs automobiles.

Les immatriculations de voitures particulières neuves accusent une baisse de 30,7 % sur un an en octobre 2021 : les immatriculations de véhicules de Stellantis ont notamment reculé de 37,6 % et celles de Renault de 28,7 % en octobre 2021 par rapport à octobre 2020. Néanmoins, Renault maintient son objectif de marge opérationnelle de 2,8 % du chiffre d'affaires pour 2021. Comment une telle diminution des volumes et le maintien d'une telle marge peuvent-ils être conciliés ?

**M. Claude Cham.** Vous n'ignorez pas que Renault conduit une opération drastique de réduction des coûts. Par ailleurs, au regard de la structure des ventes liée à la pénurie des composants électroniques, les constructeurs automobiles sélectionnent les véhicules sur lesquels ils pourront monter ces composants, qui sont logiquement ceux sur lesquels ils dégagent le plus de marge. Toutefois, il ne faut pas oublier que chaque entreprise a une stratégie de communication vis-à-vis des marchés financiers qui prend en compte des facteurs temporels qui peuvent être amenés à changer. Je comprends votre étonnement sur cette marge opérationnelle compte tenu de la baisse des marchés, mais il est incontestable qu'il y a une plus grande sélection des marchés à forte rentabilité que traditionnellement.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Certains sous-traitants et fournisseurs signalent que les constructeurs annoncent une baisse des volumes tout en leur demandant de constituer des stocks, voire des stocks déportés qui ne sont ensuite facturés qu'au moment où le constructeur en a besoin, et de réaliser des gains de productivité. En outre, ils refusent une augmentation des prix tenant compte des évolutions des coûts de l'énergie et des matières premières. Beaucoup de sous-traitants nous ont rapporté de telles situations. Ils sont assez inquiets et ont des craintes pour leur avenir. Avez-vous ce même témoignage de la part des fournisseurs et sous-traitants ?

**M. Jean-François Le Bos.** La situation actuelle est extrêmement particulière. Les constructeurs automobiles ne représentent que 10 % du marché des composants électroniques, qui est essentiellement asiatique, et un seul fabricant délivre à lui seul 70 % des barreaux de silicium qui sont la base de ces composants. Avec la crise sanitaire, ces entreprises se sont orientées vers les industries de l'électronique et de l'informatique, qui avaient besoin d'équiper l'essentiel de la population. Ce choix a été défavorable à l'industrie automobile. Nous n'arrivons donc plus à approvisionner nos besoins de composants électroniques dans des conditions normales correspondant aux volumes des constructeurs.

Par ailleurs, l'augmentation qui pourrait s'aggraver l'an prochain du coût des matières premières comme l'acier, de l'énergie et des transports, avec par exemple

l'augmentation du coût d'un conteneur de 40 pieds en provenance de Chine de 3 000 dollars il y a quelques mois à environ 20 000 dollars aujourd'hui, est supportée par la filière automobile. Cette augmentation affecte principalement les sous-traitants, qui fabriquent 70 % à 85 % des pièces nécessaires à la construction des voitures. Or les constructeurs passent des ordres sans visibilité sur les volumes à produire faute d'avoir une bonne visibilité sur les composants. Les stocks des sous-traitants augmentent donc mécaniquement, de même que les coûts. Toutefois, les prix ne sont pas revus car les marchés sont annualisés. Force est de constater qu'un certain nombre d'entreprises font d'une certaine façon la flexibilité des constructeurs automobiles. Nous n'avons pas le choix là-dessus : les sous-traitants ont les produits et les constructeurs automobiles qui travaillent en flux tendu ne peuvent stocker dans leurs installations toutes les pièces. Ce système de « *stop and go* » ou « arrêt et départ » permanent, avec des entreprises et des constructeurs qui s'arrêtent faute de visibilité puis redémarrent, est particulièrement difficile et tend les rapports entre clients et fournisseurs.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Lors de la journée de la filière automobile organisée le 26 octobre 2021, le ministre de l'Économie, des finances et de la relance M. Bruno Le Maire a affirmé qu'une plus grande solidarité était nécessaire à l'intérieur de la filière. Partagez-vous cet appel ?

**M. Claude Cham.** Pour finir de répondre à votre question précédente, nous sommes conscients que les tensions s'accroissent entre les constructeurs, les équipementiers et les sous-traitants. Cela a déjà été le cas précédemment lors de la crise de 2008, qui a abouti notamment à l'instauration du code de performance et de bonnes pratiques avec Luc Chatel, alors secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation, et à la mise en place de la plateforme de la filière automobile (PFA) dont j'ai été le premier président. Nous avons cherché un espace de coopération et de concertation pour apaiser les tensions. De façon générale, la vie industrielle est telle que les relations en son sein connaissent des phases plus ou moins apaisées ou tendues.

Face à la montée actuelle des tensions, la FIEV a immédiatement réagi par l'ouverture de négociations techniques avec Renault-Nissan et Stellantis pour résoudre les difficultés actuelles. Nous demandons en premier lieu davantage de visibilité. Nos relations avec les constructeurs sont régies par des commandes ouvertes. Or les composants électriques demandent des commandes fermes au regard de notre faible part sur ce marché mondial, ce qui met nos adhérents dans une situation d'ajustement très difficile.

Nous avons également demandé aux constructeurs automobiles d'ouvrir avec nous une négociation sur cette crise qui va durer au moins jusqu'en 2022 et sur la phase nouvelle de révolution de notre industrie qu'est le véhicule électrique. Celui-ci affiche 9 000 euros de surcoût par rapport à un véhicule thermique. Pourtant, le pouvoir d'achat du consommateur, en particulier dans notre pays, ne lui permet pas aujourd'hui d'accéder à ce type de véhicules, ce qui explique pour partie le bond du marché d'occasion.

Nous demandons donc de créer un cadre de discussion qui permettra d'aborder cette phase nouvelle de révolution de notre industrie : elle ne pourra pas se faire dans un climat d'hostilité ou d'opposition entre constructeurs, équipementiers et fournisseurs. Il est indispensable pour réussir cette révolution de trouver des solutions en faveur du maintien de l'industrie automobile française sur le territoire. Je ne suis pas certain que cette industrie perdure dans les mêmes proportions qu'actuellement dans dix ou quinze ans si nous ne trouvons pas les bonnes réponses à cette mutation.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Selon les propos de certains sous-traitants, leur situation sera particulièrement compliquée à très court terme. Il ne faut pas

uniquement apaiser les relations, mais également adopter une politique d'achat permettant aux sous-traitants de survivre.

Enfin, considérez-vous que les sous-traitants et les fournisseurs ont bien bénéficié du plan de relance de l'État, qui a consacré environ 8 milliards d'euros à la filière automobile ? Quelle a été son efficacité ?

**M. Jean-François Le Bos.** Les entreprises doivent monter des dossiers pour accéder à ces financements, ce qui demande des compétences dont elles ne disposent pas toujours. Les plus grandes entreprises sont mieux équipées pour présenter ces dossiers. C'est ici une question propre à chaque entreprise : chacun doit se battre pour obtenir les aides auquel il peut prétendre. C'est justement ce qui va nous permettre de développer notre industrie de demain, car elle se trouve probablement dans les « jeunes pousses » ou *start-ups* d'aujourd'hui qui proposeront les produits révolutionnaires.

L'écart de prix entre les véhicules thermiques et électriques, de 9 000 euros actuellement, doit être réduit à 500 euros en 2030. Cela suppose des économies, qui seront certainement atteintes par la massification du parc de batteries et l'optimisation des coûts par la multiplication du parc de batteries mais pas seulement. Nous avons donc besoin d'investir massivement sur des outils industriels de pointe, ainsi que dans la décarbonation de notre industrie afin d'atteindre les objectifs fixés au niveau européen.

**M. Claude Cham.** En ce qui concerne le plan de relance, nous avons rarement vu un gouvernement soutenir autant la filière automobile que le gouvernement actuel. Nous serions donc mal placés pour venir nous plaindre de ce qui a été fait. Néanmoins, c'est insuffisant. La diminution de 10 milliards d'euros sur les impôts de production ne nous permet pas de retrouver la compétitivité qui nous est nécessaire pour développer notre industrie sur le territoire. L'écart entre la France et l'Allemagne sur les impôts de production demeure important : s'il n'est pas comblé rapidement, nous allons rester dans une situation précaire. C'est pourquoi nous demandons à l'État de continuer de nous aider dans cette période compliquée où nous devons faire des surinvestissements. Qu'il s'agisse de véhicules thermiques, électriques ou hybrides, nous serons contraints de parvenir à un prix compétitif acceptable par le client final. Or il serait inacceptable que les équipementiers absorbent l'intégralité des diminutions de coûts demandées par les constructeurs, notamment au regard de gains de productivité de l'ordre de 1 % par an. Nous allons donc devoir trouver des solutions ensemble et à ce titre le crédit d'impôt au titre des dépenses de recherche (CIR) est un outil indispensable du support de l'État à l'industrie automobile.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Je vous remercie d'avoir salué la baisse des impôts de production, qui est un combat ancien. Je vous rejoins sur la nécessité d'aller plus loin sur le sujet, néanmoins je ne suis pas certain que les difficultés de l'industrie automobile seront résolues exclusivement avec la diminution de la fiscalité. Elle ne compensera pas l'ensemble des efforts qui sont aujourd'hui demandés aux équipementiers et sous-traitants pour répondre à la pression des coûts.

**M. Claude Cham.** La baisse de la fiscalité n'est pas l'unique solution, mais n'en est pas moins fondamentale. Nous devons nous doter d'une politique industrielle de différenciation et de montée en gamme, axée sur l'export. La France n'exporte quasiment pas en dehors de l'Europe, alors que l'Allemagne exporte plus de 50 % de sa production à l'étranger. Si nous n'avons pas une stratégie commune de conquête de nouveaux marchés, nous serons très vulnérables. Les MACF prenant en compte l'ensemble du cycle de vie d'un produit font peser le risque que les véhicules chinois, y compris électriques, nous supplantent avec leurs prix extrêmement compétitifs et leur qualité acceptable. Le soutien de la puissance publique est nécessaire au marché européen, car celui-ci est mature. À l'inverse, le marché

chinois est le premier du monde et dispose d'une réserve de croissance substantielle que nous ne trouverons plus en Europe occidentale. Le marché domestique permet aux constructeurs chinois d'absorber leurs coûts de charges fixes, ce qui fait peser le risque de voir des véhicules chinois à l'export avec un niveau de coût inatteignable par les autres constructeurs compte tenu du niveau social que nous souhaitons conserver en Occident.

**M. Gérard Leseul, rapporteur.** L'Allemagne est le chef de file européen du marché automobile. Elle sert aussi bien son marché national que ses marchés exportateurs, alors que je ne suis pas sûr que le différentiel de coûts de production entre nos deux pays soit si élevé. Cet écart compétitif ne s'expliquerait-il pas par les choix stratégiques respectifs des industries automobiles allemandes et françaises depuis vingt ans ?

**M. Jean-François Le Bos.** Les véhicules allemands sont bien plus portés sur le haut de gamme que les véhicules fabriqués en France – ou qui étaient auparavant fabriqués en France et le sont désormais à l'étranger. Monter en gamme pour mieux résister et s'imposer à l'international requiert des investissements importants pour les équipementiers comme pour les constructeurs. L'industrie automobile française a plutôt misé sur des véhicules de qualité inférieure, ce qui a marché pendant un certain nombre d'années. Or le contexte est de plus en plus compétitif et il s'avère que ce modèle résiste moins bien que celui de l'industrie allemande.

**M. Claude Cham.** Je veux bien convenir que la stratégie de commercialisation et d'industrialisation du secteur automobile français n'a peut-être pas été adaptée à la mondialisation et suffisamment axée sur la montée en gamme. Toutefois, il ne faut pas oublier que le contexte économique et social n'a pas toujours permis aux constructeurs automobiles d'appliquer les stratégies qu'ils souhaitaient mettre en œuvre. L'Allemagne favorise par exemple l'achat de véhicules de société haut de gamme. En outre, le pouvoir d'achat de nos consommateurs n'a pas été le même : la pression fiscale de nos deux pays est différente. Les Allemands ont réussi, non pas à améliorer la qualité intrinsèque des véhicules, mais à conquérir les segments haut de gamme grâce à une amélioration de la qualité perçue par une politique constante dans le management de leurs entreprises.

**M. Gérard Leseul, rapporteur.** S'ajoute certainement à cela une paix sociale plus dynamique et une co-construction du management avec l'ensemble des parties prenantes. Comment les pouvoirs publics peuvent-ils concourir à retrouver un climat apaisé ?

**M. Claude Cham.** De mon point de vue, il revient au secteur automobile d'apaiser ses tensions. Plus les équipementiers et fournisseurs seront maîtres de leur stratégie commerciale en diversifiant leur portefeuille de clientèle et leur politique commerciale vis-à-vis des constructeurs, plus ils seront libres et entendus par les constructeurs. Une politique coercitive menée par les pouvoirs publics n'améliorerait pas durablement la situation. Les pouvoirs publics peuvent davantage nous aider par des soutiens à la R&D, à la collaboration technique, à la coopération sur la conquête de nouveaux marchés à l'extérieur : ils peuvent avoir un rôle de facilitateur de conquêtes communes entre les équipementiers et les constructeurs.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** J'entends votre désir d'autonomie. Bien qu'étant d'obédience libérale, je considère que le montant d'aides et d'investissement public dans le secteur automobile rend légitime de telles questions de l'acteur public. Une logique de « laisser-faire » intégrale ne me semble pas dans l'intérêt de la fabrication française.

**M. Claude Cham.** Vous avez raison. Je suis parfaitement d'accord avec le fait que l'État demande un comportement exemplaire de notre part et exige la juste contrepartie de

l'argent public qu'il accorde au secteur. En revanche, je ne considère pas que l'intervention d'un ministre ou d'un député sur un sujet particulier soit toujours la solution à nos problèmes.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Je l'entends, mais les citoyens constatent que des marchés sont perdus au profit d'autres pays alors que le montant des investissements publics est important. Ils se demandent alors souvent si ces investissements ont pour effet final de faire travailler des étrangers qui ne contribuent pas à la richesse nationale comme eux. Cette question est légitime, d'où nos interrogations à ce propos.

**M. Claude Cham.** La FIEV en a pleinement conscience et a créé en conséquence un organe composé d'auditeurs indépendants visant à régler ces conflits de façon confidentielle.

**M. Gérard Leseul, rapporteur.** Je ne vous ferai pas l'affront d'aborder la question des dividendes. Pour continuer, comment appréciez-vous l'objectif de production de 2 millions de véhicules électriques ou hybrides d'ici à 2030, annoncé par le président de la République le 12 octobre 2021 ?

Par ailleurs, vous indiquiez un objectif de réduction de l'écart de prix de 9 000 à 500 euros entre les motorisations thermiques et électriques à l'horizon 2030. Annoncer un écart de 500 euros à terme laisse entendre que le véhicule électrique restera malgré tout plus cher que le véhicule thermique : confirmez-vous cette interprétation ?

**M. Jean-François Le Bos.** Nous serons heureux de réussir à réduire encore cet écart, qui ne matérialise qu'une trajectoire. Il est essentiel de parvenir à réduire l'écart actuel entre le thermique et l'électrique pour la survie de nos entreprises et de l'industrie automobile. Nous avons démontré dans le passé que nous avons des compétences dans le domaine et que nous étions capables de le faire en tant qu'industriels par la massification des coûts et des volumes. Les écarts ont déjà, à ce jour, été significativement réduits.

**M. Claude Cham.** Je précise que l'écart de 9 000 euros mentionné auparavant porte sur le prix de revient de fabrication (PRF) et non sur le prix de vente. Le prix de vente à destination du consommateur final a une composante différente. Il n'est aujourd'hui en tout état de cause pas envisageable de transposer ces 9 000 euros d'écart dans le prix de vente. Nous ignorons encore comment cet écart sera réduit sur le PRF et le débat est ouvert. L'objectif final est de parvenir à un véhicule conforme au pouvoir d'achat des consommateurs.

L'objectif annoncé par le Président de la République ne sera pas facile à atteindre. Notre point de départ aujourd'hui est une production d'1,3 million de véhicules. Par ailleurs, j'espère que cet objectif porte à la fois sur les véhicules électriques et sur les véhicules hybrides rechargeables. En effet, le moteur à combustion interne peut encore évoluer et l'hybride rechargeable peut permettre une transition écologique souple. En outre, la Commission européenne entend fixer aux constructeurs l'objectif de véhicules 100 % électrique en 2035 voire en 2030 alors que nous plaidons plutôt pour 2040. Compte tenu du délai de mise en œuvre de la fabrication des véhicules, les équipementiers et fournisseurs seraient en réalité également soumis à cet objectif dès à présent. Avec une telle trajectoire, nous risquons de perdre le savoir-faire dont nous disposons aujourd'hui.

**Mme Cécile Delpirou.** La pression mise par les constructeurs sur les équipementiers est de plus en plus difficile à tenir. Les équipementiers pourraient donc être tentés de délocaliser leurs productions vers des sites moins coûteux. Comment la puissance publique peut-elle agir pour éviter cet écueil ?

**M. Claude Cham.** La priorité pour y parvenir est d'instaurer au niveau de l'Europe un MACF prenant en compte une taxe « du gravier à la tombe ». Or ce mécanisme tel qu'envisagé actuellement ne prendrait en compte que les matières premières. Ne tenir compte que de celles-ci reviendrait à encourager le mouvement que vous mentionnez. Nous devons demander aux compétiteurs du monde entier de respecter les contraintes que nous nous imposons comme Européens. Ainsi, tous les pays du monde n'ont pas souscrit aux mêmes objectifs de réduction de dioxyde de carbone que les Européens lors de la Conférence des Nations unies de 2021 sur les changements climatiques à Glasgow (COP 26). La Chine a pendant des années construit une centrale thermique par jour. Logiquement, un produit chinois est donc plus carboné qu'un produit français. Grâce au nucléaire, nous avons la chance de bénéficier d'une énergie essentiellement décarbonée.

**M. Jean-François Le Bos.** Se limiter aux seules matières premières ne serait pas suffisant pour le MACF. Si nos compétiteurs proposent lors de réponses aux appels d'offre d'un constructeur des produits qui proviennent de zones très carbonées, beaucoup plus compétitifs que les nôtres qui respectent la réglementation européenne, et qu'ils seraient en mesure de faire néanmoins rentrer par le biais d'importations d'un sous-ensemble, les équipementiers seront sous pression.

**Mme Cécile Delpirou.** Je suis particulièrement préoccupée par l'emploi. Le plan de relance a octroyé beaucoup de fonds pour l'instant sans contreparties, mais cet argent public doit être rentable.

**M. Claude Cham.** Je suis tout aussi préoccupé que vous par l'emploi. C'est mon objectif depuis plus de dix ans. Je suis également, comme vous, sensible au contrôle de l'argent public. Néanmoins, force est de constater que Renault-Nissan et Stellantis, qui sont désormais deux sociétés mondialisées même si leurs origines sont françaises, ajustent leur stratégie commerciale aux marchés qu'ils ont en face d'eux. Or le premier marché du monde est le marché chinois qui représente aujourd'hui un potentiel de vente de 26 millions de véhicules. Les Chinois sont équipés de 118 véhicules pour 1000 habitants, contre 850 pour les Américains et entre 650 et 800 selon les pays d'Europe. Si la Chine passe à 200 véhicules pour 1000 habitants, le marché chinois va représenter un potentiel de vente de 40 à 50 millions de véhicules soit l'équivalent des marchés nord-américain et européen réunis. La compétition est donc en train de changer.

Nous devons aussi réussir à attirer sur nos territoires à la fois des sociétés françaises, mais aussi des capitaux étrangers. Pour la seule filière équipementière automobile française, 60 % de son chiffre d'affaires est issu de sociétés à capitaux étrangers. Nous devons conserver ces sociétés sur notre territoire, non pas avec un cadre contraignant, mais coopératif entre la puissance publique, les constructeurs et les équipementiers dans le respect du secret des affaires. À cet égard, il serait utile de disposer de guichets d'allocation et de suivi de l'utilisation de l'argent public au niveau départemental ou régional.

**M. Frédéric Barbier.** Depuis mon premier mandat en 2012, je mesure à la fois le chemin parcouru dans mon territoire grâce aux investissements issus du plan de relance et celui restant à parcourir. Dix ans ont été nécessaires pour monter en gamme, innover et mener de la R&D. Toutefois, comme vous, je suis convaincu que les temps politiques et industriels ne sont pas similaires, comme ils diffèrent des temps sociétaux et salariaux. Je suis également persuadé que les véhicules électriques comportent à la fois les véhicules 100 % électrique et l'hybride rechargeable.

Cependant, je m'interroge sur la gouvernance entre toutes les parties, notamment les industriels, les politiques français et européens, les organisations syndicales, les régions, afin de relever les défis qui nous attendent comme la décarbonation, la digitalisation,

l'automatisation des véhicules et les nouvelles mobilités. J'ai constaté que le dialogue n'était pas toujours présent, ou avec des temporalités différentes. Cette gouvernance existe-t-elle ? Dans l'affirmative, fonctionne-t-elle ? Existe-t-il des actions correctives à mettre en œuvre ?

**M. Claude Cham.** J'ai vécu cette période comme vous : j'étais à l'époque président de la FIEV, créateur et premier président de la PFA, ainsi que président du comité stratégique de la filière automobile. Nous avons créé cette gouvernance à cette occasion. Nous avons fait beaucoup de progrès dans ce domaine. La FIEV a ainsi créé le fonds de dotation Keyros avec son propre patrimoine pour mener des projets d'intérêt général sur les nouvelles mobilités.

D'après mon expérience, nous devons trouver les leviers de concertation et de coopération au niveau régional. Les régions, les départements et les grandes agglomérations jouent un rôle croissant dans la définition des mobilités de demain, qu'elles soient publiques, collectives ou individuelles. Je suis préoccupé par la coordination de ces mobilités, car elles peuvent conduire à d'importantes tensions sociales, par exemple avec les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans l'hypothèse où nos concitoyens ne pourraient plus passer d'une zone à une autre faute de disposer des véhicules autorisés. La concertation doit être menée au plus près du terrain. À cet égard, le Japon et l'Allemagne ont des cultures plus axées que la France sur la coopération entre État, régions et entreprises que notre État centralisé et jacobin, où l'on a trop tendance à remonter jusqu'au ministère de l'Économie, des finances et de la relance pour traiter des problèmes qui devraient de mon point de vue trouver leurs solutions au plan régional.

C'est dans cette logique que j'estime que la diminution des impôts de production, telle que la baisse des taxes foncières au niveau régional, devrait se poursuivre. Plus nous créons de valeur ajoutée dans une région, plus les profits sont ensuite redistribués, bien que je note l'observation du rapporteur sur les dividendes. Jean-François Le Bos et moi-même sommes très préoccupés par la diminution de la part relative de la France dans le marché automobile mondial, et encore davantage au vu de l'arrivée de la Chine et bientôt de l'Inde. La France n'est qu'un marché de faible envergure par rapport à ces pays pour les groupes multinationaux tels que Renault-Nissan et Stellantis s'ils veulent assurer leur rentabilité.

**M. Gérard Leseul, rapporteur.** Quel bilan tirez-vous de la politique de délocalisation conduite par les constructeurs français lors des dernières décennies ?

**M. Jean-François Le Bos.** Les constructeurs qui ont délocalisé des productions de véhicules dans d'autres pays, comme le Maroc ou la Turquie, n'ont pas vraiment eu d'autres choix pour des raisons de coûts et de compétitivité. Le prix est d'autant plus important si l'on choisit de produire des véhicules dans les segments B. Malheureusement, la France est moins compétitive que ces pays, avec des taux horaires au-delà de 30 euros contre 5 euros. Ces zones sont extrêmement attractives pour les constructeurs. C'est également une question de survie pour assurer la pérennité de leurs gammes et de leurs produits sachant que la France est plutôt positionnée sur les véhicules de ce segment. Les Allemands ont pu maintenir des volumes bien supérieurs grâce à des véhicules haut de gamme. Néanmoins, nous ne pourrions pas changer rapidement notre politique industrielle.

**M. Claude Cham.** L'industrie automobile doit s'implanter au plus près de ses marchés compte tenu des coûts de transport. Les constructeurs français ont été contraints à de tels choix à court et moyen terme pour assurer leur survie. De nombreux équipementiers ont suivi ce mouvement pour les mêmes raisons. À l'inverse, nous aurions potentiellement pu maintenir plus de production sur le territoire national, en dépit des coûts élevés, si nous avions choisi de nous positionner sur des véhicules plus haut de gamme, plus différenciés, avec une image de marque meilleure que celle que nous avons développée.

Enfin, j'estime que la sauvegarde de notre souveraineté à l'avenir est un paramètre fondamental pour notre industrie, pour notre pays et pour l'Europe. Nous avons très peu abordé durant notre échange la digitalisation de la mobilité de demain, alors que les véhicules actuels comprennent plus de lignes informatiques que les avions Airbus qui étaient produits il y a seulement quinze ans. La sécurité des logiciels était facilement assurée tant que ceux-ci fonctionnaient de façon fermée. Désormais, les véhicules communicants se développent, ce qui induit des problèmes extrêmement importants de conception et de cybersécurité. La liberté de mouvement est fondamentale pour la France comme pour l'Europe. Ne pas mesurer suffisamment les conséquences des délocalisations pourrait à l'avenir faire courir le risque d'interventions dont nous ne pourrions être satisfaits en tant que citoyens ou industriels.

**M. Gérard Leseul, rapporteur.** Nous avons évoqué les montants investis par l'État dans la filière automobile : 8 milliards d'euros dans le cadre du plan de relance et 4 milliards d'euros prévus par le plan France 2030 pour les mobilités du futur. Comment cet argent public devrait-il être mobilisé ? Faudrait-il en consacrer une part à la cybersécurité des mobilités ? Comment organiser intelligemment cet investissement ? Quels acteurs y seraient éligibles selon vous ?

**M. Claude Cham.** Le système actuel, avec le programme d'investissements d'avenir (PIA) et les projets du Comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité (CORAM), me semble assez efficace. J'estime cependant nécessaire une définition commune et globale des grands axes prioritaires entre État et industriels. Je suis hostile à un phénomène de saupoudrage : bien que j'ai indiqué précédemment être favorable à une action s'exerçant au plus près du niveau régional, il faut que les crédits alloués tiennent compte de la globalité. Il faut donc se doter d'une grille à plusieurs étages de vérification permettant de s'assurer du bon emploi de l'argent investi. Je ne vous cache pas que certains investissements que j'ai pu observer de près m'ont conduit à me demander si ces investissements n'auraient pas été mieux réalisés au niveau central.

En outre, ces allocations ne doivent pas être dirigées vers les seuls équipementiers de premier rang ou les groupes internationaux. Tout le monde doit avoir sa part de l'effort national. Vous mentionniez tout à l'heure le fait que certaines sociétés ont des difficultés à accéder aux dossiers de financement. La FIEV doit potentiellement exprimer un *mea culpa* à ce propos, car un organisme comme le nôtre a pour rôle de centraliser, faciliter et coordonner les demandes. Nous nous y attachons depuis de nombreuses années.

Enfin, en conclusion, j'émet le vœu que les dossiers soient simplifiés et que les procédures soient accélérées. Nous ne nous en porterions que mieux.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Je partage totalement votre conclusion. C'est pour cette raison qu'a été promulguée la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, dite « loi ASAP », qui simplifie 140 procédures administratives. Elle facilite par exemple les implantations et les extensions de sites industriels et produit des effets concrets sur le terrain selon les premiers retours.

Merci beaucoup pour votre éclairage et vos réponses. N'hésitez pas à nous envoyer des éléments complémentaires que nous intégrerons à nos travaux.

*L'audition s'achève à dix-sept heures.*

**Membres présents ou excusés**

**Commission d'enquête chargée d'identifier les facteurs qui ont conduit à la chute de la part de l'industrie dans le PIB de la France et de définir les moyens à mettre en œuvre pour relocaliser l'industrie et notamment celle du médicament**

**Réunion du jeudi 4 novembre 2021 à 14 heures 30**

*Présents.* – M. Frédéric Barbier, Mme Cécile Delpirou, M. Guillaume Kasbarian, M. Gérard Leseul, Mme Cendra Motin

*Excusés.* – M. Bertrand Bouyx, M. Éric Girardin, M. Jacques Marilossian, Mme Véronique Louwagie