

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e 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. Luc Chatel, ancien député, ancien secrétaire
d'État chargé de l'Industrie et de la consommation, président
de la Plateforme de la filière automobile.....2

Jeudi

4 novembre 2021

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 33

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 reprise à dix-sept heures cinq.

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

La commission d'enquête procède à l'audition de M. Luc Chatel, ancien député, ancien secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation, président de la Plateforme de la filière automobile.

M. le président Guillaume Kasbarian. Nous accueillons M. Luc Chatel, ancien député de la Haute-Marne, de 2002 à 2007, et, de 2012 à 2017, ancien secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation, de mars 2008 à juin 2009, et désormais président de la Plateforme de la filière automobile (PFA).

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

M. Luc Chatel prête serment.

M. Luc Chatel, ancien député, ancien secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation, président de la Plateforme de la filière automobile. Outre les fonctions que vous avez rappelées, j'ai également été vice-président de région chargé du développement économique, et je suis aussi président du Comité stratégique de la filière automobile française. Avec l'expérience, j'ai acquis la conviction que les facteurs clés d'industrialisation de notre pays s'articulent autour de trois leviers.

Le premier porte sur la compétitivité. Les marchés et les industriels sont mondialisés et leurs choix sont orientés par la concurrence. La localisation des ventes finales n'est pas l'unique critère intervenant dans ces choix – bien que son poids augmente de plus en plus. La position de la France a été écornée – alors qu'elle avait des atouts considérables dans le secteur de l'automobile, puisqu'elle a contribué à son invention au XIX^e siècle et occupait une place majeure au XX^e siècle – par l'émergence d'autres pays sur ce marché qui sont aujourd'hui dotés d'un réel savoir-faire, tels que l'Europe centrale, le Maroc ou l'Asie (au-delà de la Chine). En conséquence, tout investisseur mondial cherchant à construire une nouvelle ligne d'assemblage peut choisir parmi les divers pays en fonction de la compétitivité des différents sites. Malheureusement, la compétitivité de la France est un sujet récurrent que les gouvernements successifs n'ont pas résolu. Celui auquel j'ai appartenu a toutefois su identifier certains facteurs. En matière de production automobile, la France est passée de la deuxième position européenne à la cinquième, tombant de 3,5 millions de véhicules assemblés autour des années 2000 à 2 millions de véhicules avant la crise sanitaire. Ce nombre est ensuite descendu à 1,3 million de véhicules avec celle-ci, mais je l'écarte volontairement. Cette perte a conduit à une balance commerciale fortement déficitaire dans le

secteur de l'automobile, de moins de 15 milliards d'euros, alors qu'elle générerait plus de 15 milliards d'euros il y a moins de dix ans. Ceci s'explique par des écarts de coûts, qui sont encore considérables. Par exemple, le coût de production d'un même véhicule neuf de catégorie B est supérieur de 900 euros en France par rapport à son coût en Europe centrale. Autre exemple, les impôts de production français s'élèvent à 2,8 % contre 0,5 % en Allemagne, premier pays automobile européen – malgré les efforts que vous avez consentis en la matière, efforts que je salue. Enfin, le coût de main-d'œuvre est inférieur de 30 % en Espagne, de 50 % en Europe de l'Est, de 75 % en Turquie et de 87 % au Maroc par rapport à son niveau en France. Autrement dit, nous subissons un écart de compétitivité avec d'autres pays susceptibles d'accueillir les mêmes investissements.

Comment remédier à cette situation ? Les évolutions de la fiscalité sont une réponse. L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, à l'initiative du Gouvernement, des baisses significatives (environ dix milliards d'euros) des impôts de production. Néanmoins, il faudrait encore opérer une diminution comprise entre vingt à trente milliards d'euros supplémentaires pour revenir dans la moyenne européenne des impôts de production. Nous militons donc pour la création de zones franches européennes dans le secteur automobile. Il me semble important que votre commission s'empare de ce sujet. La Commission européenne puis l'Union européenne adoptent des contraintes incommensurables pour l'industrie automobile, qui la fragilisent considérablement et entraînent la disparition de pans entiers de celle-ci. Il est donc normal que les pouvoirs publics européens réfléchissent à l'accompagnement de cette filière, pour l'aider à se transformer. Tous les nouveaux investissements dans l'automobile du futur doivent se concentrer dans des zones où la fiscalité et les charges sociales seront alignées au niveau européen le plus faible possible, afin d'éviter les distorsions de concurrence. Le Gouvernement a retenu cette proposition avec intérêt. Ainsi, le président de la République souhaite la prendre en compte dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne et le Commissaire européen au Marché intérieur, M. Thierry Breton, l'a reçue favorablement. Enfin, une autre solution serait un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Leurs bénéfices excèdent leurs risques, puisqu'ils peuvent éviter des délocalisations futures liées à des écarts de compétitivité.

Le deuxième levier réside dans l'organisation en filière. La structuration de l'industrie en filière est un concept datant des années 1960 et 1970, relancé lors de la crise de 2008-2009 par le gouvernement auquel j'ai appartenu. Cette crise financière a bloqué le système économique faute de liquidités. L'État a dû jouer un rôle de banquier pour le relancer. Il est cependant allé au-delà de celui-ci, considérant que la filière automobile était l'illustration de l'incapacité de l'industrie française à travailler en écosystèmes. Nous avons donc réuni le Comité d'avenir de l'automobile puis des États généraux de l'automobile, qui ont donné lieu à la création du Comité stratégique de la filière automobile. Cette instance est primordiale pour dialoguer, partager un diagnostic de la situation et construire un avenir commun, avec des collaborations internes. La Plateforme automobile – que je préside – anime de nombreuses collaborations entre les constructeurs, les équipementiers et les sous-traitants et regroupe soixante-dix groupes de travail sur des sujets variés (pneu « zéro carbone », semi-conducteurs, véhicules à faible empreinte environnementale, etc.). Évidemment, la confidentialité est respectée puisque ces acteurs collaborent, mais restent des concurrents. J'ai noté avec satisfaction le fait que mon successeur ait étendu cette organisation en filière à l'ensemble de l'industrie, lors des États généraux de l'industrie, organisés en 2010. Depuis lors, tous les gouvernements successifs ont repris cette logique de filière.

Enfin, le troisième levier pour l'attractivité industrielle de la France concerne sa capacité d'investissement dans la recherche et développement (R&D), qui exige des sommes considérables. L'industrie automobile est le premier pourvoyeur de brevets en France, grâce à

des constructeurs et des équipementiers d'envergure mondiale, tels que Stellantis, Valeo et Michelin par exemple. Cette évolution a été possible grâce à la création et au maintien du crédit d'impôt recherche (CIR), qui donne un écart favorable de compétitivité à notre pays. Ce sont quatre mille entreprises qui le plébiscitent au quotidien. Par ailleurs, l'automobile dispose de quatre pôles de compétitivité, qui fonctionnent extrêmement bien et qui lient constructeurs, équipementiers et petites et moyennes entreprises (PME) des territoires. Or le désengagement de l'État de ceux-ci est assez préoccupant et est, de mon point de vue, une erreur – d'autant plus grande lorsque le président de la République lance un plan pour l'industrie en 2030. Les pôles de compétitivité doivent être le bras armé du plan France 2030 dans les territoires. En outre, le Comité d'orientation pour la recherche automobile et la mobilité (CORAM), doté de 150 millions d'euros par an, est un énorme succès avec d'ores et déjà quarante-trois projets retenus pour la filière automobile. Il s'agit autant de projets collaboratifs de grandes entreprises que de projets portés par des PME de la filière. Ces mesures sont indispensables, car la R&D est fondamentale. Il a longtemps été considéré que la R&D ne pouvait pas être délocalisée. Or désormais, trois ingénieurs sur quatre sont formés par la Chine et l'Inde réunies. Les constructeurs automobiles pourraient donc effectuer, demain, les mêmes choix pour la R&D que pour l'assemblage des véhicules. La France doit donc conserver ces mesures d'accompagnement de la R&D qui ont démontré leur efficacité.

M. le président Guillaume Kasbarian. Je suis absolument d'accord avec vous concernant le premier levier de compétitivité. Nous tiendrons compte de vos recommandations sur les zones franches européennes.

Vous indiquez ensuite comme deuxième levier la création d'un avenir commun entre les acteurs de la filière. Or les remontées du terrain du secteur de l'automobile suscitent chez nous quelques inquiétudes vis-à-vis des relations entre constructeurs et sous-traitants. Ces derniers supportent une baisse des volumes, des stocks que les constructeurs refusent de prendre et une augmentation des coûts que les constructeurs n'acceptent pas de répercuter. Certains constructeurs leur demandent même des gains ambitieux de productivité. Cette situation est inquiétante pour parvenir à un avenir commun. Avez-vous le sentiment que la solidarité doit être développée entre les acteurs ? Dans l'affirmative, quelles seraient les initiatives qui y contribueraient ?

M. Luc Chatel. Les relations au sein de la filière sont difficiles parce que la situation l'est. La filière automobile est le seul marché de consommation à ne pas avoir retrouvé son niveau antérieur à la crise sanitaire, avec un résultat cumulé de - 25 %.

M. le président Guillaume Kasbarian. Il est curieux, avec une baisse annoncée d'un tiers des ventes et des immatriculations, que sa marge se maintienne.

M. Luc Chatel. Les ventes accusent un net recul. Malheureusement, cela risque de perdurer. D'une part, les consommateurs s'inscrivent dans une logique de report d'achat liée à l'incertitude des choix technologiques à venir. D'autre part les ruptures d'approvisionnement de l'ensemble de la chaîne (notamment pour les semi-conducteurs) créent des dérèglements considérables. Elles ont pour conséquence la perte de 10 millions de véhicules pour l'industrie automobile au niveau mondial cette année, dont 5 millions en Europe. Renault a ainsi annoncé la perte de 500 000 véhicules. S'y ajoute la hausse considérable du prix de matières premières (doublement du prix de l'acier, multiplication du coût du fret maritime par dix). De tels événements ne sont pas propices à de bonnes relations entre les acteurs d'une filière, quelle qu'elle soit. Par ailleurs, le prix des automobiles continuera d'augmenter dans les prochaines années, de façon marquée, à cause des choix politiques européens. Un véhicule thermique de gamme moyenne assemblé en France

comprend 15 000 euros de valeur ajoutée liée aux achats du constructeur auprès de ses sous-traitants (hors assemblage). Cette valeur ajoutée sera de 23 000 euros pour un véhicule électrique. Ces écarts de prix ne peuvent pas être absorbés par des gains de productivité, car les fournisseurs ne peuvent pas obtenir des gains de l'ordre de 50 % en quelques années seulement. Ces conditions structurelles et conjoncturelles sont de nature à créer des tensions au sein de la filière.

En outre, il ne faut pas oublier que l'exemple de la filière aéronautique tient aussi au fait que les deux donneurs d'ordres ne sont pas concurrents entre eux, mais engagés dans une relation client-fournisseur. À l'inverse, les deux donneurs d'ordre du secteur automobile sont frontalement en concurrence, de même que les équipementiers. Travailler collectivement en est d'autant plus compliqué. Il est toutefois possible de remédier à cette situation. Des avancées ont déjà été obtenues en la matière, avec l'adoption d'un code de bonnes pratiques. Sa mise en œuvre et son respect sont un combat quotidien. Néanmoins, la Plateforme de la filière automobile (PFA) contribue à nouer des collaborations avec ses acteurs. Par exemple, alors que Renault et PSA sont concurrents sur le projet de batterie, ils travaillent conjointement sur la 5G. De tels exemples sont nombreux. Les tensions au sein de la filière n'en restent pas moins une réalité au regard de la situation actuelle.

M. le président Guillaume Kasbarian. Enfin, concernant le troisième levier, disposez-vous d'éléments de comparaison entre la R&D investie en France et à l'étranger ? Certains salariés et syndicalistes de Stellantis mentionnent une délocalisation de la R&D au Maroc.

M. Luc Chatel. Cette délocalisation que vous mentionnez est, en fait, une évolution liée aux modes de production actuels – comme l'a très bien expliqué le président de la République dans sa présentation du plan France 2030. La France a longtemps distingué entre la recherche fondamentale, la recherche appliquée et la production. Or les trois dimensions sont imbriquées et obtenir des avancées rapides demande de les conjuguer. Disposer d'un site de production au Maroc impose d'y avoir également une partie de R&D directement reliée à celui-ci. Par ailleurs, la France n'a plus cet attrait supplémentaire pour attirer la R&D par rapport aux autres pays. D'une part, parce que les ingénieurs étrangers ont un haut niveau de qualité et d'autre part, parce que leur coût est moindre que celui des ingénieurs français. Les nouveaux modes de production et les écarts de compétitivité font peser un risque de localiser de la R&D dans d'autres pays, indépendamment de la seule volonté des constructeurs.

De plus, alors que la France produisait 3,5 millions de véhicules dans un marché mondial d'environ 50 millions de véhicules au début des années 1990, elle en produit désormais 2 millions, sachant que le marché mondial en représente maintenant 90 millions. La part de la France a chuté de 7 à 2 % de ventes mondiales. Or un constructeur automobile aura toujours intérêt à produire ses véhicules le plus près possible de leurs lieux de vente, ce qui peut expliquer la localisation de certains nouveaux sites à l'étranger. Cet état de fait est toutefois susceptible de changer avec le développement de la voiture électrique.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Quels sont les montants moyens – et leur proportion comparativement au chiffre d'affaires – investis dans la R&D en France et en Europe ?

M. Luc Chatel. L'automobile investit 6,8 milliards d'euros en R&D en France et est la première filière de dépôt de brevets. Nous vous transmettrons les données chiffrées au niveau européen. La France ne représente toutefois que 9 % de la valeur ajoutée en Europe, ce qui est anormalement faible au regard du poids de l'automobile française. L'enjeu de la mutation vers l'électrique est d'attirer les investissements du futur pour dépasser ce seuil de

9 %, ce qui suppose l'amélioration de la compétitivité et une capacité à mobiliser des investissements massifs sur des projets structurants. La feuille de route à horizon 2030 de l'industrie automobile chiffre les investissements indispensables pour que la France s'insère dans la deuxième révolution automobile. Laisser les acteurs s'organiser fait peser le risque d'une disparition de la France parmi les grandes nations automobiles. Se donner une chance de devenir attractif pour de grands projets structurants (avec des zones franches) et pour réussir à mobiliser des capitaux privés avec accompagnement public dans les technologies de demain (batterie, hydrogène, électronique de puissance, véhicule connecté) requiert 17 milliards d'euros dans les cinq années à venir.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Quelle serait la répartition de ces 17 milliards d'euros entre les secteurs public et privé ?

M. Luc Chatel. Plus de 8 milliards d'euros doivent être consacrés aux infrastructures de recharge, indispensables au succès du véhicule électrique. Les 9 milliards d'euros restants doivent quant à eux être investis dans les projets suscités. Il serait souhaitable qu'environ 30 % de ces 17 milliards d'euros soient issus de la sphère publique (État et régions).

M. Gérard Leseul, rapporteur. Ce soutien à hauteur de 30 % serait-il soumis à une conditionnalité ?

M. Luc Chatel. J'ai constaté lorsque j'étais vice-président de la région Champagne-Ardenne que fixer des conditions excessives vis-à-vis des aides aux entreprises effraye d'éventuels investisseurs, qui ne tiennent pas leurs promesses. D'ailleurs, il ne faut pas raisonner en termes de conditions, mais de contreparties, pour augurer les investissements sous les meilleurs auspices. La conditionnalité est préférable aux contraintes. Les contreparties peuvent concerner, par exemple, la participation à des projets collectifs et à la vie de la filiale.

M. Gérard Leseul, rapporteur. La part de soutien attendue à 30 % démontre une attente vis-à-vis de la puissance publique. Quel devrait être, selon vous, son rôle dans la résolution des tensions actuelles de la filière automobile ?

M. Luc Chatel. La puissance publique doit à la fois partager le même constat de la situation et accompagner les grandes orientations. Elle doit aussi jouer un rôle de facilitatrice, pour offrir aux industriels les meilleures conditions possibles au développement de leur activité, d'autant plus lorsqu'elle est stratégique pour le pays. C'est dans cet esprit que nous travaillons aujourd'hui avec le Gouvernement et nous sommes ravis de constater que l'automobile figure dans les dix priorités du plan France 2030. Nous attendons avec intérêt les mesures qui suivront les discussions engagées depuis juillet.

M. Frédéric Barbier. Des garanties et des contreparties ont déjà été actées. Cependant, quels sont les recours envisageables lorsqu'elles ne produisent pas d'effets ? Ils sont très difficiles à établir, puisqu'ils sont de nature à dissuader un industriel de s'installer ou à investir en co-partie avec l'État. Pour ma part, je crois davantage dans le suivi de l'industriel. L'accompagnement d'un industriel par l'État lui permet de connaître sa situation et non pas de la redécouvrir après cinq ans.

Par ailleurs, le rôle de la puissance publique ne doit pas être uniquement celui de l'État et des régions, mais aussi celui des agglomérations – évoqué avec les représentants de la Fédération des industries et des équipements pour véhicules (FIEV) et avec le Haut-commissaire au Plan, M. François Bayrou. Il doit être mené en cohésion avec la population, qui changera de mode d'usage du véhicule. Comment y associer la société ? Les salariés changeront potentiellement deux ou trois fois de métier dans les dix prochaines années, ce qui

suppose de la formation. L'industrie peut payer ses salariés (salaires et primes), les collectivités territoriales (avec les taxes assises sur le foncier et la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises) lorsqu'elle fonctionne bien, dans une relation gagnante pour toutes les parties. Il faut créer cette forme de cohésion et la Plateforme de la filière automobile (PFA) peut y contribuer. Les salariés et les industriels ne doivent pas être opposés et les pouvoirs publics ne doivent pas douter que les sommes allouées seront bien employées. Nous devons nous inscrire dans une vision positive pour réussir ce challenge de la mutation de l'industrie automobile vers le véhicule électrique. Celui-ci demandera moins de main d'œuvre, mais nous aurons toutefois réussi si nous parvenons à monter en gamme et à reprendre un mouvement d'export plus massif.

M. Luc Chatel. Le lieu de gouvernance et de concertation existe : il s'agit du Comité stratégique de la filière automobile – que je préside – qui réunit les industriels et les pouvoirs publics (État et régions), ainsi que les représentants du personnel. Les mutations de l'emploi de l'automobile sont partagées par tous ces acteurs. D'ailleurs, l'ancien président de Renault, M. Patrick Pelata, s'était réjoui il y a deux ans devant le Comité du fait que la filière avait gagné en maturité.

Ce lieu de concertation existe au niveau national, mais pas toujours au niveau local. Nous cherchons à nous adapter à nos territoires et à ne pas calquer l'organisation nationale sur le niveau local, par le biais des pôles de compétitivité, des associations régionales de l'automobile (ARIA) ou des conseils régionaux. Il faut faire preuve de souplesse.

M. le président Guillaume Kasbarian. Je ne suis pas, moi non plus, favorable à la relation de défiance improductive avec les entreprises qu'entraîne la conditionnalité des aides. Cependant, les salariés (notamment de ceux des sous-traitants) s'inquiètent légitimement que les montants d'aides octroyés n'alimentent pas des contrats à l'étranger. Comment s'assure-t-on du retour sur investissement des aides, tout en évitant l'écueil de la conditionnalité des aides pour ne pas biaiser la relation avec les industriels ? Le pilotage des investissements est ardu.

M. Luc Chatel. Je partage pleinement votre point de vue. Le Comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité (CORAM) tient compte de ces aspects lors de la co-instruction des dossiers, sachant que la décision de financement revient à l'État. Il faut également garder à l'esprit qu'alors que Stellantis n'est plus un groupe français, il continuera pourtant à investir massivement dans notre pays et à prendre une part à la filière automobile française supérieure à son poids dans son activité. Les choix en matière de localisation sont complexes.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Le ministre M. Bruno Le Maire invitait à la relocalisation des chaînes de valeur et à l'électrification de la filière récemment. Quels engagements cette dernière peut-elle prendre dans ce dialogue ?

M. Luc Chatel. Pour ma part, je mentionnerais plus la localisation d'investissements futurs que la relocalisation. La construction d'une usine automobile neuve permet de gagner énormément en productivité et en compétitivité. Nous sommes donc victimes de notre antériorité sur le marché de l'automobile. Les coûts de nos sites industriels historiques sont plus élevés que ceux des usines clés en main adaptées à l'outil de production d'aujourd'hui.

La période que nous traversons est particulièrement intéressante, car elle est un nouveau départ pour l'automobile, avec l'émergence de nouveaux acteurs (asiatiques notamment). La Chine ne produisait que 2 millions de véhicules en l'an 2000 et en produit

désormais plus de 25 millions. Cette évolution modifie la répartition des forces en présence. Nous perdons notre avance. La principale barrière à l'entrée dans l'automobile a longtemps résidé dans le coût du développement du moteur, de l'ordre de 5 milliards d'euros. Or celui du développement d'un moteur électrique sera, demain, de quelques dizaines ou centaines de milliers d'euros. Cette technologie est beaucoup plus accessible, d'où l'émergence de ces acteurs. Nous devons prendre ce nouveau départ, ce qui suppose que les constructeurs et les équipementiers aient un intérêt à investir en France et que la filière et des pouvoirs publics (nationaux et locaux) soient mobilisés ensemble sur des projets structurants qui façonneront l'avenir de l'automobile. Or nous ne sommes pas en avance dans cette compétition, avec seulement un projet et demi d'usine de fabrication de batteries (*giga factories*) en France – et nous n'en aurons que trois dans le meilleur des cas – contre dix en Allemagne. Deux grands pôles incarnent l'automobile du futur : l'Asie avec l'électrique et les États-Unis avec le véhicule connecté. L'Europe est, elle, en retard sur ces deux mutations. La mobilisation de la filière, des écosystèmes environnants et des pouvoirs publics sur des projets structurants est une condition pour réussir à localiser en France les investissements du futur.

M. Gérard Leseul, rapporteur. La production de moteurs électriques fait-elle partie des projets structurants que vous appelez de vos vœux ?

M. Luc Chatel. Absolument. Les constructeurs automobiles ont choisi pendant des années de découper leurs chaînes de production, conduisant à un phénomène d'intégration verticale dans la construction du véhicule électrique. Ainsi, PSA a rapatrié sa production de moteurs électriques en Lorraine depuis l'Asie. Ils vont au-delà, en réinternalisant certaines fonctions, telles que l'emboutissage.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Quel regard portez-vous sur l'objectif de deux millions de véhicules électriques et hybrides annoncés par le président de la République pour 2030 ?

M. Luc Chatel. Comme je l'ai déjà mentionné, nous nous réjouissons que l'automobile figure dans les priorités du Gouvernement pour 2030. Les pouvoirs publics comprennent et adhèrent aux mutations en cours. Cet objectif est ambitieux, car il s'agit du volume de production de véhicules antérieur à la crise sanitaire, alors qu'il ne porte que sur les véhicules 100 % électriques. L'atteinte de cet objectif sera compliquée par l'attentisme du marché lié au passage à l'électrique, qui aura un impact sur les volumes de ventes. Les acteurs estiment une dégradation des ventes supérieure à 10 % du marché dans dix ans, notamment à cause du facteur lié au prix de l'électrique.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Ce phénomène s'explique peut-être aussi par une évolution des mobilités et des modes de consommation. Par ailleurs, passer à l'électrique demande d'avoir confiance dans la disponibilité d'une énergie abordable. Sommes-nous certains d'en disposer ?

M. Luc Chatel. La filière automobile s'engage ici dans l'inconnu. Elle a choisi de s'inscrire dans la transformation énergétique en 2018. Les ingénieurs de l'automobile sont à même d'apporter des solutions à ce virage. C'est pour cette raison que la filière a demandé aux pouvoirs publics d'observer une neutralité technologique, c'est-à-dire de la laisser libre des choix technologiques. Or depuis 2018, l'addition des réglementations supplémentaires ne lui laisse plus que le choix de l'électrique avec batterie. L'arrêt des moteurs thermiques est désormais inscrit dans la proposition de la Commission européenne pour 2035.

La France bénéficie d'une électricité abondante, à bas coût et sans émissions de dioxyde de carbone (CO₂). À l'inverse, la Pologne tire 80 % de son électricité du charbon et il est donc aberrant d'y promouvoir la voiture électrique. Le constat est le même en Allemagne.

Nous abandonnerons un savoir-faire unique pour nous engager sur une voie jonchée d'inconnues. Nous regrettons que ces choix n'aient pas été assis plus tôt sur un véritable plan stratégique d'énergie pour l'Europe et sur sa décarbonation, ainsi que sur ses conséquences en termes de prix. D'ailleurs, dans ce schéma, la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) ne sera plus une source financière pour l'État. Il convient de réfléchir dès à présent à d'autres sources de revenus.

M. Gérard Leseul, rapporteur. La filière automobile française dialogue-t-elle avec son homologue allemand ? Des synergies et des coopérations transnationales sont-elles à l'œuvre, notamment en matière de R&D ?

M. Luc Chatel. Bien sûr. Au niveau institutionnel, nous travaillons quasi quotidiennement avec nos homologues allemands de l'Union de l'industrie automobile (VDA) à l'élaboration des trajectoires et de nos arguments auprès des pouvoirs publics européens. S'ajoute à cela des coopérations industrielles compétitives entre les industriels allemands et français. Renault et Daimler coopèrent historiquement. Du reste, Daimler participe au projet *Automotive cells company* (ACC) de batterie avec Stellantis. Les industries sont bien plus imbriquées qu'il y a quelques années. Nos grands équipementiers, tels que Valeo et Faurecia, équipent considérablement les constructeurs allemands, au point d'être membres associés au VDA.

M. Gérard Leseul, rapporteur. L'industrie emploie de la main-d'œuvre, malgré les robotisations. Quelles sont les mesures déployées pour l'accompagnement de la transition et l'adaptation des compétences ? Des plans de transformation sont-ils engagés en la matière et, dans l'affirmative, sont-ils suffisants ?

M. Luc Chatel. L'impact de cette transition sur l'emploi sera considérable – comme le démontrent nos simulations, qui sont partagées par les organisations syndicales de l'Observatoire de la métallurgie. Nous estimions avant la crise sanitaire que 15 000 sur 360 000 emplois (hors intérim) seraient impactés par la transition énergétique sur cinq ans. Ces emplois ont déjà été perdus depuis le début de la crise sanitaire et nous estimons qu'environ 60 000 emplois seront concernés par cette transition. Ce sont 100 000 emplois qui seront touchés si la France ne parvient pas à passer le cap de cette transition. Pour rappel, l'industrie automobile a déjà perdu 100 000 emplois en dix ans, passant de 500 000 à 400 000 (en incluant les intérimaires).

La PFA représente l'ensemble de la filière, des constructeurs aux fournisseurs. Elle mène des programmes de recherche collaborative précompétitive, travaille à l'amélioration de la compétitivité des entreprises de la filière (notamment de ses 4⁰000 PME) avec les programmes collectifs d'aide à la modernisation et agit sur la formation, l'emploi et les compétences au sein de la filière. Plusieurs dizaines de millions d'euros ont déjà été investis par les entreprises, accompagnées par l'État par le biais du premier contrat de filière signé en 2018, dans ce dernier domaine. Certains emplois disparaîtront, d'autres se transformeront et d'autres, encore, émergeront. Les premiers requièrent un accompagnement fort des entreprises, et surtout des salariés concernés, tandis qu'il faudra créer les formations nécessaires aux derniers. À cet égard, j'anime le groupe de travail avec les directeurs des ressources humaines des grands groupes tous les deux mois au sein de la PFA, dont la responsable du pôle formation emploi accompagne au quotidien les programmes de reconversion et de création de formations nouvelles dans l'automobile.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Depuis de nombreuses années, la France a suivi une stratégie de massification de sa production sur le milieu de gamme. N'est-elle pas obligée, aujourd'hui, d'adopter une politique de niches pour réussir dans cette compétition mondiale ?

M. Luc Chatel. Comme je l'ai mentionné précédemment par rapport au nombre de 2 millions de véhicules, nous devrions davantage raisonner en valeur ajoutée qu'en termes de quantité. Nous devons capter le maximum de la création de valeur pour réussir la transformation actuelle. Les constructeurs français historiques sont très réputés pour leurs véhicules de moyenne gamme. Ceci peut être considéré comme une faiblesse, avec des marges moins élevées. Néanmoins, c'est aussi un atout, puisqu'ils ont un réel savoir-faire en la matière. Il faut, plutôt que bouleverser complètement leurs stratégies, déployer des « poches de croissance » entraînant des créations de valeur plus élevée. C'est ce qu'a fait Stellantis avec la création de la marque DS pour s'insérer sur le segment premium.

M. le président Guillaume Kasbarian. Merci pour ces échanges. Vous pouvez adresser des compléments d'information écrits au secrétariat de la commission si vous le souhaitez.

L'audition s'achève à dix-huit heures trente.

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