

# Bercy propose aux industriels de l'automobile une aide sous condition

Le ministre de l'Économie réclame la relocalisation d'emplois en échange d'une baisse des impôts de production.

VALÉRIE COLLET @V\_Collet

**AUTOMOBILE** Le lion de Sochaux, les chevrons de Citroën, le losange de Renault : Bruno Le Maire, le ministre de l'Économie, les a tous salués lundi lors de la journée dédiée à la filière automobile. Il s'est félicité de la place de Renault et de PSA « parmi les cinq plus grands constructeurs mondiaux ». Le premier grâce à son alliance avec Nissan et Mitsubishi et le deuxième à condition que son projet de fusion avec Fiat Chrysler (FCA) aboutisse. Un satisfecit qui ne parvient pas à masquer les difficultés à venir pour les industriels.

Grand pays historique de l'industrie automobile, la France est passée de la deuxième à la cinquième place en Europe. En 1990, 3,7 millions de véhicules sortaient de ses usines. En 2019, 2,2 millions auront été produits. Les raisons sont multiples : coût du travail, fiscalité, atomisation de l'outil industriel... Mais surtout, les industriels se préparent tant bien que mal à une révolution technologique qui intervient en fin de cycle. Les nouvelles normes européennes sur les émissions de CO<sub>2</sub> vont conduire les constructeurs à vendre en 2020 le plus grand nombre possible de véhicules électrifiés (électriques et hybrides rechargeables) pour éviter des amendes. Cette vague va s'amplifier au fil des années.

## Le diesel résiste

En outre, les professionnels de l'automobile vont faire face à l'un des retournements conjoncturels classiques d'une industrie cyclique. « L'industrie automobile vient de passer ses dix plus belles années, souligne Xavier Mosquet, directeur associé au Boston Consulting Group. Toutes les entreprises automobiles dans le monde entier sont en bonne santé. Elles vont faire face à un ralentissement qui va se poursuivre l'an prochain. » D'après le BCG, le déclin du marché pourrait aller de -9% à -15% aux États-Unis d'ici à 2021 et de -5% à -10% en Europe. « Mais à l'issue des 18 à 24 prochains mois, la croissance sera de nouveau là. D'après nos projections, elle se situerait autour de 1,5% à 2% par an pendant dix ans », prédit Xavier Mosquet. Les dirigeants présents lundi à Bercy n'ont pas une si longue vue. Ils cherchent plutôt à

**Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, lors de la journée de la filière automobile, lundi, à Bercy.**  
ERIC PIERMONT/AFP

s'armer pour les prochains mois. Le ministre de l'Économie a fait plusieurs annonces dans ce sens. Grâce au déflapement du malus qui va toucher les véhicules émettant plus de 172 grammes de CO<sub>2</sub>, le gouvernement estime que

50 millions d'euros ainsi recueillis pourront soutenir les sous-traitants. La moitié, soit 25 millions d'euros, va servir à la mise en place d'un fonds de garantie qui pourra générer jusqu'à 200 millions d'euros de prêts garantis. Par

ailleurs, 25 millions d'euros vont « accompagner la transformation écologique » des sous-traitants en les aidant à identifier des opportunités de diversification. Pour soutenir la demande de véhicules électriques et hybrides

rechargeables, Bruno Le Maire s'est engagé à maintenir la prime à la conversion pour les anciens véhicules polluants et à ce que l'enveloppe dédiée au bonus automobile augmente de 50%.

À l'issue de cette matinée, Jean-Dominique Senard, le président de Renault a estimé que ces mesures allaient « dans le bon sens ». Plus tôt à la tribune, il n'avait pas mâché ses mots sur la manière dont la transition technologique a été orchestrée. « On a manqué de raison collective, a-t-il jugé. On a totalement sous-estimé l'impact social de cette transformation menée à marche forcée. » Comme d'autres dirigeants, il a estimé que la fin du diesel en France - qui émet moins de CO<sub>2</sub> que les moteurs à essence -, ne serait peut-être pas aussi rapide que les consultants le prévoient. « Je ne vois pas d'effondrement. Le diesel reste favori des consommateurs », observe Jean-Dominique Senard. À présent, les constructeurs et équipementiers doivent investir massivement dans la formation : « Un de nos grands devoirs est de nous assurer que les salariés ont la capacité d'être réemployés. Je ne vous cache pas que je n'ai pas encore toutes les solutions », a ajouté le président de Renault. ■



## Relocaliser les emplois industriels perdus, un défi

Produire au Maroc, en Slovaquie et en Turquie pour réimporter en France. Ce modèle de développement est un échec

BRUNO LE MAIRE, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE

Voir les Clio et les 208, les deux modèles les plus vendus en France, produits et assemblés au Maroc, en Slovaquie et en Turquie, le gouvernement ne s'y résout pas. Lundi, lors de la journée consacrée à la filière automobile à Bercy, le ministre de l'Économie a appelé les constructeurs et les équipementiers à relocaliser leurs emplois dans l'Hexagone.

Bruno Le Maire estime que le modèle de développement des constructeurs automobiles, qui consiste à exporter des pièces dans des pays à bas coûts de main-d'œuvre pour assembler des véhicules ensuite importés en France, était un « échec économique et écologique ».

« La France est le pays d'Europe qui a le plus délocalisé son industrie automobile durant la dernière décennie », souligne le ministre devant plusieurs centaines de repré-

sentants du secteur automobile. Une note récente de l'Insee illustre la logique d'implantation à l'étranger des groupes automobiles français en 2016. Elle montre les flux vers l'Espagne, les pays de l'Est de l'Union et vers la Turquie et le Maghreb. Ainsi 52% des exportations des groupes multinationaux automobiles français vers l'Espagne sont constituées d'équipements automobiles et 76% des importations sont constituées de véhicules. Ces flux « s'apparentent à une logique de production, d'assemblage et de réimportation en France à des fins commerciales », relève l'Insee.

« Nous ne voulons plus de ce modèle. C'est un modèle où l'État a soutenu l'innovation et la demande sans jamais obtenir de contreparties sur la production en France », tonne le ministre de l'Économie. Lundi, promesse a été faite de

multiplier les mesures qui vont restaurer la compétitivité française. Bruno Le Maire a évoqué un allègement de la fiscalité et « une trajectoire de baisse des impôts de production pour les dix prochaines années ».

## Le rapport d'Hervé Guyot attendu au printemps

En contrepartie, les constructeurs et équipementiers automobiles devront relocaliser des emplois en France. Conscient que le rapatriement de postes industriels sur le territoire va à rebours d'un mouvement de mondialisation et de segmentation industrielle dans ce secteur, le ministre a chargé Hervé Guyot, ancien dirigeant de Faurecia, d'une mission. Elle est destinée à évaluer « avec les constructeurs » les conditions pour maintenir et relocaliser l'activité en France d'une part et

améliorer les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Hervé Guyot doit remettre ses premières conclusions en début d'année pour alimenter le Pacte productif - destiné à atteindre le plein-emploi en 2025 - et son rapport final au printemps prochain.

Il n'est pas sûr qu'une baisse de la fiscalité suffise à rapatrier dans l'Hexagone la production de véhicules dont la marge serait égale à zéro. Toutes les petites citadines évoquées avec regret par le ministre de l'Économie n'ont plus de valeur ajoutée et coûteraient trop cher à produire en France. Comme le rappelle régulièrement Luc Chatel, le président de la Plateforme Automobile (PFA), l'écart de prix de revient entre la France et la Roumanie est de 1000 euros environ par véhicule pour un prix de 12000 euros. Ce grand écart, Hervé Guyot le connaît bien. ■ V.C.