



16ème législature

Question N° : 2665	De M. Alexandre Loubet (Rassemblement National - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		Ministère attributaire > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
Rubrique >automobiles	Tête d'analyse >Soutien à la filière automobile et ses emplois en Moselle-Est et dans le pays	Analyse > Soutien à la filière automobile et ses emplois en Moselle-Est et dans le pays.
Question publiée au JO le : 01/11/2022 Réponse publiée au JO le : 16/01/2024 page : 385 Date de renouvellement : 28/03/2023 Date de renouvellement : 03/10/2023		

Texte de la question

M. Alexandre Loubet alerte M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur la situation du secteur automobile en Moselle-Est et dans le pays, troisième producteur européen avec une filière d'excellence qui compte près de 800 000 emplois. Depuis plusieurs mois, dans un contexte énergétique et économique très difficile, plusieurs sociétés de l'automobile sont contraintes de réduire leurs activités voire de fermer leurs portes. En quelques mois, deux usines situées à Creutzwald, dans sa circonscription de Moselle-Est, ferment en supprimant près de 200 emplois : après TMD Friction en mars 2022, entreprise spécialisée dans les plaquettes de frein, c'est aujourd'hui Creutzwald Injection, filiale du groupe français Plastivoire, usine spécialisée dans l'injection plastique pour automobile, qui est victime de la crise du secteur automobile, du manque de compétitivité du pays et du choix de sa maison-mère de privilégier une production en Allemagne plutôt qu'en France. La filière automobile est confrontée à une multitude de crises : une redoutable concurrence déloyale, amplifiée par des traités de libre-échange injustes ou encore des concurrents à faible coût de pays voisins; la crise covid qui a fait chuter la production et les ventes obligeant un fort soutien de l'État et donc des contribuables français; la reprise brève et insuffisante; la crise des semi-conducteurs et puis désormais la crise énergétique qui a fait exploser le prix de certaines matières premières comme le métal, l'aluminium, l'acier; des hausses qui se répercutent sur le coût de production des véhicules et que le bouclier tarifaire n'amortit que très partiellement, fragilisant les constructeurs mais aussi l'ensemble des sous-traitants et de la filière. Il s'agit d'un enchaînement de difficultés sans précédent auquel s'ajoute le vote du Parlement Européen le 8 juin dernier portant sur l'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique dans l'Union européenne à partir de 2035, pénalisant une filière qui doit s'adapter et qui tend à se diviser : certains constructeurs choisissent de développer de plus gros et coûteux véhicules thermiques, qui permettent de réaliser des marges plus importantes, laissant hélas de côté le marché des plus petits véhicules ; d'autres développent l'électrique avec des coûts de production plus élevés, impliquant des ventes en baisse aggravées par l'augmentation des prix de l'électricité. Pour soutenir la filière, M. le député suggère au Gouvernement de suspendre la participation de la France au marché européen de l'électricité afin de limiter l'inflation grâce à des prix de l'énergie rapprochés des prix de production en France, d'instaurer des zones franches à fiscalité attractive dans les territoires frontaliers afin de corriger les externalités négatives dues à la compétitivité des pays voisins, de favoriser les véhicules fabriqués majoritairement en France dans l'attribution des aides publiques à l'achat et définir avec les constructeurs et les équipementiers une stratégie nationale de la filière



automobile, soutenue par un Fonds souverain français, afin de localiser en France la production des nouveaux véhicules et des équipements, renforcer le marché français et soutenir l'exportation des véhicules produits en France. M. le député demande donc au Gouvernement s'il envisage d'adopter les politiques précitées et de préciser quelles mesures il entend prendre d'abord à court terme à la fois pour défendre les emplois menacés à Creutzwald, ensuite pour soutenir la filière automobile face à la crise énergétique actuelle et maintenir sa compétitivité face à la concurrence étrangère; ensuite, à moyen et long termes pour définir une stratégie industrielle nationale de soutien à la filière afin de déterminer les priorités technologiques de la voiture de demain et de renforcer les constructeurs et leurs sous-traitants, de développer le marché national et nos exportations et préserver l'emploi, dans le pays.

Texte de la réponse

Outre les difficultés structurelles de l'industrie automobile liée à la baisse de son empreinte sur le sol français, la filière, et tout particulièrement les sous-traitants, ont été touchés par la succession de crises conjoncturelles (crise sanitaire, crise des semi-conducteurs, crise énergétique liée à la guerre en Ukraine). Tout particulièrement, les sites de Creutzwald ont été identifiés comme des sites sensibles et sont suivis ces derniers mois par les services de l'État en région au moyen de visites régulières des commissaires aux restructurations et à la prévention des difficultés en entreprises (CRP) notamment en vue de la recherche de repreneurs potentiels. Le Gouvernement soutient aujourd'hui résolument l'industrie automobile face au défi de sa décarbonation, et tout particulièrement de l'électrification de la mobilité. Les investissements sont essentiels pour garantir la maîtrise technologique et faire de la France l'une des grandes nations industrielles du véhicule électrique. C'est pourquoi de nombreuses entreprises ont été accompagnées au travers d'aides publiques, incluant une aide dédiée aux sous-traitants automobiles. L'État se mobilise également pour garantir des conditions de production compétitives en France, comme en témoigne son engagement pour garantir un prix de l'énergie compétitif pour l'industrie, comme cela a été annoncé le 14 novembre dernier. La France dispose d'atouts et d'une base industrielle solide sur lesquels capitaliser. Elle compte 12 sites de production et d'assemblage de véhicules légers (Stellantis, Renault, Toyota), 5 sites de véhicules industriels (Renault Trucks, Scania, Mercedes-Benz) et 7 sites d'autobus et d'autocars. Avec le soutien de l'État, des projets importants sont à venir : Renault a décidé d'investir à Douai dans le pôle ElectricCity, où sera produite dès l'année prochaine la R5 et qui a pour ambition de livrer près de 500 000 véhicules d'ici 2025, le groupe Stellantis a annoncé la production de 12 nouvelles silhouettes en France, tandis que la Vallée de la Batterie compte déjà quatre projets de gigafactories (ACC à Douvrin ; Envision à Douai ; Verkor à Dunkerque, ProLogium à Dunkerque). Une attention particulière est portée sur l'accélération des investissements de modernisation et de diversification des sous-traitants automobiles. Un appel à projet dédié à la diversification des sous-traitants automobiles, lancé sur 2021-2022, a permis de soutenir 81 projets avec une participation de l'État à hauteur de 75 M€ dont 2,6 M€ pour la région Grand Est. Un nouvel appel à projet (AAP), lancé au première semestre 2023, en « soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants » intègre pleinement les enjeux des sites industriels de sous-traitance. Ainsi, plusieurs volets sont intégrés à cet AAP, comme le développement et l'assemblage des véhicules de demain, la production des principaux composants et équipements du véhicule de demain ou encore la diversification des sous-traitants automobiles. Enfin, un plan dédié aux sous-traitants automobile a été annoncé par le ministre délégué chargé de l'industrie le 24 octobre 2023 lors de la journée de la filière, comportant le renouvellement en 2024 d'un certain nombre de dispositifs d'aides à l'innovation, l'investissement et la décarbonation des sites de sous-traitance automobile en France. En outre, le suivi des sous-traitants sur le terrain a été renforcé via une collaboration accrue entre l'administration centrale et les services déconcentrés (Dreets). « L'équipe France auto » veillera donc à ce que chaque sous-traitant soit accompagné dans ses projets de transformation de leur activité dans le but de favoriser une industrie amont innovante, compétitive, décarbonée et créatrice d'emplois d'avenir.