



« Oui, l'industrie se plaint mais les chiffres sont là. »

Jean-Louis Pech, président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules.

Nathalie Vaxelaire, présidente de l'UIMM Lorraine et Jean-Louis Pech, président de la FIEV.

## AUTOMOBILE

# Attention à la sortie de route

Jean-Louis Pech, le président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (Fiev) était à Metz, le 4 juin, pour mobiliser les professionnels comme les politiques afin d'assurer la survie de la filière automobile. L'UIMM Lorraine s'engage.

Fabrice Barbian  
journaliste

« Il nous faut agir collectivement ». Nathalie Vaxelaire, présidente de l'UIMM Lorraine, le syndicat patronal des entreprises de la branche métallurgie du territoire, l'a répété à plusieurs reprises lors d'une conférence de presse organisée le 4 juin dernier, à Metz, en présence de Jean-Louis Pech, le président de la Fiev (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules). Agir et vite car l'industrie automobile est en plein marasme. « Oui, l'industrie se plaint mais les chiffres sont là » pour reprendre les termes de Jean-Louis Pech. La production nationale de véhicules légers a chuté de 1,5 million en 2023 à 1,36 million de véhicules en 2024, soit un effondrement de 63 % depuis 2002 et de 38 % depuis 2020. En termes d'emplois, en 2024, les effectifs des équipementiers se réduisent à environ 56 000 emplois, soit une baisse de 17 % par rapport à 2019 et une division par deux depuis 2007. Quelques heures plus tôt, Luc Chatel, le président de La Plateforme automobile (PFA) qui rassemble la fi-

lière automobile en France, ne disait pas autre chose au micro de RMC.

### Trois axes d'action prioritaires

KO car elle est percutée de plein fouet par les industriels chinois qui produisent des voitures électriques de grande qualité qui sont vendues à des prix très attractifs. Parce que les constructeurs européens doivent investir massivement dans l'électrique – contraints par la réglementation européenne – alors que les consommateurs ne sont pas au rendez-vous. Ajoutons encore l'inflation entre 2022 et 2024, les menaces américaines concernant les droits de douane, les normes qui s'accumulent...

Face à ces constats, la Fiev et l'UIMM invitent les acteurs de la filière à réunir leurs forces autour de trois priorités. Tout d'abord d'adopter des mesures claires pour instaurer un seuil minimal de 75 % à 80 % de contenu local (pièces et composants) et définir ainsi le « fabriqué en Europe » à l'aide de règles d'origine européennes. Ensuite, de restaurer la compétitivité de l'industrie automobile en France et en Europe via une réduction du prix de l'énergie, un allègement (en France)

des prélèvements obligatoires sur les salaires ou la simplification de l'accès aux financements, en particulier pour les PME. Enfin, le duo plaide pour un soutien à la vente de véhicules électriques et la mise en œuvre du principe de neutralité technologique en privilégiant une approche « cycle de vie ». Une invitation à en finir avec une vision « dogmatique » en matière de décarbonation pour faire preuve de « pragmatisme ».

### « Ce n'est pas nous, ce sont les autres »

Que pensent l'État (qui cherche de l'argent) et l'Europe de tout cela ? « On est très bien reçus mais il ne se passe rien », concède Jean-Louis Pech « nous sommes écoutés, pas entendus ». Enfin, presque rien puisque l'Europe semble bouger en ce qui concerne le « tout électrique » d'où la nécessité de fédérer pour parler plus fort encore. Cela dit, si les autorités ont leur part de responsabilités pour expliquer les difficultés de l'industrie (de l'automobile mais pas que), la filière a la sienne. Présent lors du point presse, Maxime Grojean, le patron de Gaming Engineering, une PME meusienne spécialisée dans l'innovation industrielle (notamment en direction de l'automobile), a pointé le fait que face aux ambitions « électriques » de l'UE, les constructeurs et leurs partenaires n'avaient pas été capables d'avancer de quelconques propositions, faute de s'entendre sur une stratégie commune, alors que le « plan chinois » est écrit depuis 20 ans. Et Jean-Louis Pech l'a concédé, aujourd'hui encore, les constructeurs et équipementiers (européens) ne sont pas « alignés ». Ensuite, « les constructeurs ne sont plus des entrepreneurs », a précisé le dirigeant évoquant des brevets qui s'accumulent chez les constructeurs sans que cela ne se traduise par de réelles innovations. Enfin et c'est peut-être le cœur du problème – au-delà de la question thermique-électrique –, si les ventes de voitures neuves s'effondrent c'est aussi car elles sont devenues inaccessibles financièrement à un nombre grandissant de consommateurs qui se rabattent sur le marché de l'occasion. Les charges, les normes ou le coût des matières premières n'expliquent pas forcément tout... Les citadines « entrées de gamme » ont disparu des show-rooms.

Cela dit, le « ce n'est pas nous, ce sont les autres » ne doit pas faire oublier l'essentiel : les conséquences sociales et économiques d'une sortie de route. « En Lorraine, la filière emploie 23 000 personnes, soit 13 % de l'emploi industriel », rappelle l'UIMM.