

## RÉINDUSTRIALISATION DE LA FRANCE

### ENTRE VOLONTARISME ET COUPS DE FREIN

La « mère des batailles », pour Emmanuel Macron, la réindustrialisation réengagée en 2017, marque des points, mais reste encore des obstacles à lever pour que les ouvertures d'usines accélèrent le rythme. Et c'est bien sur la transition écologique et la mutation de l'industrie automobile que le gouvernement compte pour renverser la vapeur. La France industrielle va-t-elle réussir à recharger ses batteries ?

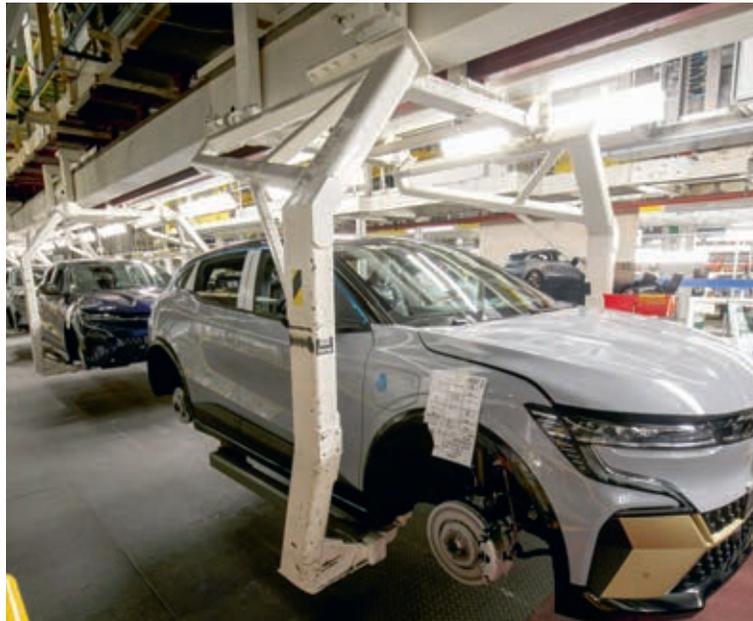
Après 40 ans de délocalisation qui ont ébranlé le tissu industriel français dont la contribution est passée de 15 à 9 % du PIB en vingt ans, la France s'est lancée dans la course à la réindustrialisation. Parce qu'elle est essentielle pour l'autonomie stratégique devenue vitale en cette période de tensions géopolitiques, pour le climat et pour l'empreinte carbone, les États, dont la France, y investissent massivement. « *Aucun pays riche ne s'est jamais industrialisé sans l'intervention de l'Etat* », rappelle un universitaire. D'où un millefeuille de plans d'aide et d'accompagnement initiés en France depuis 2016. Le plan "France 2030", et sa dotation de 54 Md€ sur cinq ans (dont 21 Md€ déjà engagés), vise à développer la compétitivité industrielle et les technologies d'avenir, dont la moitié des financements est destinée à des acteurs émergents, et l'autre moitié aux actions de décarbonation. Dans ce programme, 5 Md€ sont mobilisés pour la seule filière auto afin de soutenir la R&D et d'assurer la production des véhicules en France, à l'horizon 2030, de 2 millions de véhicules électriques et hybrides et de leurs composants, et d'accompagner les sous-traitants dans cette révolution industrielle et technologique.

#### Le mouvement de réindustrialisation lancé

Cette politique volontariste, cocktail de baisse d'impôts, soutien aux implantations (avec la loi Industrie verte) et aides publiques ("France Relance" et "France 2030"), porte ses premiers fruits. « *Pour la première fois depuis plusieurs décennies, on ouvre plus d'usines qu'on en ferme* », se réjouit le ministre de l'Économie Bruno Le Maire. Sur ces six dernières années, plus de 300 créations nettes d'usines ont été enregistrées. « *Si nous maintenons cette dynamique, nous aurons rattrapé d'ici à la fin du quinquennat le choc de désindustrialisation dû à la crise de 2008!* », s'enthousiasmait Emmanuel Macron dans les colonnes de notre confrère *Challenges* en mai.

#### La situation reste fragile

Sauf que selon les chiffres publiés par la société de veille économique



L'électromobilité au cœur de la relocalisation de la production automobile, comme ici à Douai où sont déjà assemblées la Megane E-Tech... et la R5 électrique en 2024.

Trendeo, la dynamique de créations industrielles ralentit. Après une année 2021 encourageante avec ses 124 créations d'usines, le rythme d'ouvertures nettes de sites industriels n'a cessé de se réduire : 95 usines au cours des dix premiers mois 2022, mais à peine 30 sur la même période 2023. Pour rappel, c'était une dizaine de projets par an entre 2009 et 2019! Résultat : dans le contexte actuel de dégradation conjoncturelle (prix de l'énergie et conjoncture économique dégradée), il faudrait un solde net de 314 sites industriels supplémentaires pour compenser les fermetures d'usines depuis 2009, selon les calculs de Trendeo.

#### L'industrie auto au cœur de la réindustrialisation hexagonale

Reste que « *compte tenu du poids économique de la filière automobile, on ne peut envisager de réindustrialisation sans elle. Avant la crise Covid, elle représentait en France environ 400 000 salariés, plus de 10 % des exportations de biens et plus de 20 Md€ de valeur ajoutée* », recadre la Direction générale des Entreprises. Et l'actualité ne fait pas mentir ce sentiment général. Actuellement, quand on évoque la réindustrialisation dans les médias, émergent les projets industriels d'envergure de

« gigafactories »! Exemple emblématique de cette mutation, l'ex-usine de moteurs Stellantis de Douvrin (Nord) reconvertie en une usine géante de batteries, via la société AAC détenue conjointement par Stellantis, Total et Mercedes.

De fait, la rupture technologique avec l'électrification voulue du parc auto est perçue par les politiques comme une opportunité pour relocaliser cette industrie en France et favoriser la réindustrialisation du pays. Les industriels – constructeurs et équipementiers – se sont mis à la manœuvre pour mener cette transition avec dans le viseur la relocalisation et la pérennisation de la production française. Exemple chez Michelin qui a réorienté sa production "made in France" dans des produits de pointe destinés à des voitures à très hautes performances. Forvia (ex-Faurecia) fait évoluer sa production des pots d'échappement pour véhicules thermiques vers des réservoirs pour futurs véhicules à hydrogène. Ou encore Valeo qui a intégré à son usine d'Etaples (Pas-de-Calais), spécialisée dans les alternateurs pour thermiques, la production de moteurs électriques 48 volts destinés aux VE et VHE. « *Est-ce un plus net, facteur de réindustrialisation, ou juste une transformation nécessaire des outils de production pour*

*maintenir l'activité?* », s'interroge Claude Cham, président de la Fiev. A contrario, la transition énergétique peut également gripper le moteur de la réindustrialisation. Ainsi, la reconversion à l'électrique a entraîné une vague de fermetures de sites : celle de l'usine ZF-PWK Mécacentre à Saint-Étienne et celle de l'équipementier Marelli Automotive Lighting à Saint-Julien-du-Sault ou d'Akwel près de Rouen (composants pour la gestion des fluides et les mécanismes).

Car la production des équipementiers est bel et bien corrélée à celle des constructeurs. Or la France pèse à peine 1,8 % de la production mondiale, vs 6 % il y a vingt ans. Relocaliser la production de véhicules sur le territoire, c'est la promesse de Renault qui a regroupé ses sites de Douai, Maubeuge et Ruitz au sein de son pôle Electricity pour optimiser son dispositif et y fabriquer, outre la Megane E-Tech, la prochaine R5 électrique. ●

c.ridet@zepros.fr

#### DISPOSITIFS DE SOUTIEN AUX SOUS-TRAITANTS AUTO

- **Accompagnement des PME :** accompagnement intensif des PME sur 24 mois avec Bpifrance et la Plateforme Automobile (PFA).
- **Nouvel appel à projets « CORAM » (Comité d'Orientation pour la Recherche Automobile et Mobilité)** avec une première relève début 2024 : soutien des projets de recherche industrielle et de développement expérimental les plus structurants pour le secteur. Il prend la suite du CORAM 2022. Onze lauréats ont bénéficié d'une aide financière de 44 M€.
- **Nouvel appel à projets pour 2024 de soutien des projets d'industrialisation de composants dédiés aux véhicules de demain et de modernisation de l'outil industriel des sous-traitants.** Les 49 premiers lauréats sont désormais connus. Ils représentent plus de 577 M€ d'investissements industriels dont plus de 100 M€ d'investissements publics.
- **Un volet spécifique de l'appel à projets Invest sera dédié aux projets de décarbonation et de l'amélioration de la performance environnementale des sites et des produits.** Cet appel à projets est opéré par Bpifrance avec un budget de 900 M€ sur la période 2023-2026.

**CLAUDE CHAM, PRÉSIDENT DE LA FIEV**

**« LA COMPÉTITIVITÉ RESTE FONDAMENTALE DANS UNE ÉCONOMIE OUVERTE »**

■ **La réindustrialisation, un combat à porter ?**

**C. C. :** Reprendre le flambeau de l'industrialisation est une excellente chose. Je n'ai jamais compris le concept d'une France sans usine ! Je souscris donc tout à fait à cette volonté politique et salue les efforts des pouvoirs publics. D'autant qu'aujourd'hui revient sur le devant de la scène l'enjeu de souveraineté que la crise Covid a remis en avant. Mais quelle peut-être la place de la France dans une économie qui restera mondialisée, quoi qu'on en pense ? Il faut bien définir les axes de notre futur industriel. Car penser re-faire pour l'avenir ce que l'on faisait dans le passé est une erreur.

■ **Quels axes ?**

**C. C. :** En premier lieu, l'énergie. Nous ne devons pas lâcher l'avantage compétitif de notre électricité issue du nucléaire, moins onéreuse et dé-carbonée. Sur ce thème, la question de la fabrication des batteries pour véhicules électriques relocalisée est



un enjeu d'importance. Bien que nous restions encore très largement dépendants des matières premières chinoises. Ensuite, la transition énergétique doit permettre de faire revenir les industriels sur notre sol, afin de réduire leur empreinte carbone.

Se relocaliser signifie moderniser profondément ses process avec la robotisation. Et sur ce thème, la France est très en retard sur ces concurrents. Or c'est un levier essentiel pour gagner en productivité et donc en rentabilité. Enfin, nous devons intégrer

la notion de l'industrie de la connaissance, c'est-à-dire l'industrie de la donnée.

■ **Les sous-traitants pourraient-ils être happés par des constructeurs relocalisés ?**

**C. C. :** Certainement, dans le cadre de la démarche industrielle du "just in time" encourageant les fournisseurs à se localiser près de leurs clients constructeurs. Mais ces industriels ne vont pas quitter les pays ouverts à la mobilité. Et l'Europe, avec ses marchés matures, ne rentre pas dans cette définition. Ensuite, il faut attirer ces groupes mondiaux. Et notre programme "France 2030" n'a pas le même ordre de grandeur de soutien que le programme IRA aux États-Unis ! Ces groupes mettent en balance une série de facteurs comme les infrastructures – la France a des atouts évidents – mais aussi la fiscalité, et la taxe sur la production est clairement l'une de ses grandes faiblesses. Je ne suis pas sûr que la baisse de ces impôts engagée par

le gouvernement suffise à faire la différence. Nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir dans cette compétition qui restera internationale face à nos concurrents qui avancent rapidement.

■ **Pessimiste alors sur une possible réindustrialisation hexagonale ?**

**C. C. :** Non, car je suis un optimiste, néanmoins raisonnable et rationnel ! Les défis à relever sont énormes ! Et malgré des aménagements liés à la recherche du retour à la souveraineté, l'économie va rester ouverte, multipolaire, interdépendante. Dans ce paysage, la compétitivité restera un facteur fondamental de réussite de la réindustrialisation. Si les autorités politiques veulent apporter un soutien au développement industriel du pays, il faut investir et il faudra que l'État les accompagne dans le cadre d'un partenariat public-privé. Mais il faudra aussi que la France se désendette pour se donner les moyens de cette ambition très louable. ●

**VOTRE JOURNAL ZEPROS À PORTÉE DE MAIN**

**UN ABONNEMENT NUMÉRIQUE**

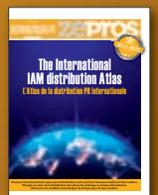
Recevez chaque nouveau numéro dans votre boîte mail

**EN AVANT-PREMIÈRE**

Recevez votre journal une semaine avant tout le monde

**+ PRATIQUE**

Accès illimité et adapté à tous vos écrans



Pour vous abonner scannez ici !

