

[Exclusif] "Il faut localiser les véhicules électriques en France", l'appel de Hervé Guyot

JULIE THOIN-BOUSQUIÉ PUBLIÉ LE 14/05/2020 À 16H07

ENTRETIEN Ancien directeur de la stratégie de Faurecia, Hervé Guyot a remis au gouvernement à la fin du mois de mars un rapport, encore non-publié, sur la compétitivité de l'industrie automobile en France et la relation donneurs d'ordre et sous-traitants. Désormais senior advisor au sein du cabinet Oliver Wyman, il livre quelques lignes directrices de ce rapport à L'Usine Nouvelle. Hervé Guyot estime notamment que l'Hexagone doit tirer profit de l'arrivée du véhicule électrifié.



D'après Hervé Guyot, "la transition écologique représente une opportunité pour l'Europe et la France."

© Faurecia - Vincent Colin

L'Usine Nouvelle. – Bruno Le Maire a regretté lundi 11 mai que l'industrie automobile française ait trop délocalisé. Quel constat dressez-vous ? Le phénomène a-t-il été plus net en France que dans d'autres pays producteurs d'automobiles, comme l'Allemagne ?

Hervé Guyot. – L'industrie française a plus délocalisé que dans d'autres pays comme l'Allemagne, notamment parce que la structure de consommation de véhicules en France est tirée vers le bas de gamme. Or, ce sont sur ce type de véhicules que les écarts de compétitivité relatifs sont les plus importants et pèsent sur les marges. La raison est

simple : ces véhicules embarquent moins d'équipements et donc moins de valeur, et sont par conséquent plus difficiles à rendre compétitifs quand le poids de l'assemblage et de la main d'œuvre est important.

Pour autant, cela ne signifie pas qu'il n'y pas eu de délocalisations en Allemagne. Il faut pour cela regarder l'ensemble de la valeur ajoutée. C'est un point crucial dans l'automobile : les achats représentent 70 à 75% d'un véhicule, et les politiques d'achat sont donc extrêmement importantes dans l'analyse des localisations et délocalisations. Or en Allemagne, il y a plus de véhicules assemblés localement, mais une grosse partie des achats se fait hors du pays et notamment en Europe de l'Est.

Quels sont les véhicules dont la production est susceptible d'être relocalisée en France ?

Il s'agit d'abord de conserver la très grosse partie des composants et véhicules actuellement produits, qui relèvent du segment C et au-delà. Ce sont les SUV tels que les Peugeot 3008 et 5008 ainsi que les véhicules utilitaires, qui présentent un niveau de valeur ajoutée élevé. Les moteurs et boîtes de vitesses thermiques représentent également d'importants volumes de production en France. Mais dans le même temps, la France bénéficie d'une opportunité majeure, qui consiste à tirer parti de l'électrification et de la digitalisation en cours des véhicules. D'ici à 2030, on estime que 20 à 30% des véhicules vendus seront à batterie électrique. A un tel niveau de ventes, on peut considérer qu'il sera plus rentable de disposer de chaînes de production dédiées au véhicule électrique, et non plus produire les véhicules électriques sur les mêmes chaînes de production que les versions thermiques, comme ce que fait par exemple actuellement le groupe PSA. Cela signifie que des modèles comme la Peugeot 208 électrique sont produits hors de France, sur les mêmes chaînes que les versions thermiques. Or, sur les véhicules électriques, la part de la main d'œuvre est plus faible et le temps d'assemblage réduit par rapport au thermique. Par conséquent, les écarts relatifs de compétitivité qui pèsent sur les marges sont moins importants. C'est pourquoi il faut absolument localiser l'intégralité des véhicules électriques en France.

Quels composants de la chaîne de traction électrique pourraient être produits en France ?

Tous ! Il y a la question de la localisation des batteries, qui sont des composants essentiels compte tenu de leur poids dans la valeur totale du véhicule. Mais je parle également des moteurs électriques, des onduleurs, de l'électronique de puissance et également des boîtes de vitesses pour les versions hybrides.... Toutes ces productions seront, là encore, fortement automatisées, ce qui rendra les écarts relatifs de compétitivité de la France moins importants. Il est donc nécessaire d'accompagner fortement la recherche et développement (R&D) et de pousser les acteurs à localiser en France une partie significative de ces chaînes de traction. C'est grâce au croisement entre les activités traditionnelles thermiques et ces nouvelles solutions que la France pourra bénéficier d'activités automobiles importantes en France dans le futur.

Vous ne parlez pas de l'hydrogène, sur lequel travaillent de nombreux groupes...

Je crois beaucoup à cette solution, qui s'appliquera à plus long terme, aux poids lourds et aux véhicules plus haut de gamme tels que certains SUV, avec un démarrage estimé entre 2027 et 2030. Il faut également se préparer à cette alternative à la batterie, qui a beaucoup de sens à mes yeux. Nous sommes bien partis en France, grâce à plusieurs de nos équipementiers comme Faurecia et Michelin, ainsi que Plastic Omnium. Côté constructeurs, ce sont les Asiatiques, Toyota et Hyundai en tête, qui sont les plus avancés sur le sujet. Mais nos deux constructeurs français commencent à regarder sérieusement le sujet.

Vous évoquez souvent les SUV, qui sont sous le feu des critiques compte tenu de leur bilan CO2...

Beaucoup des SUV sont produits en France. Ces véhicules créent donc de l'emploi dans notre pays, d'autant qu'ils connaissent un franc succès. Les versions hybrides rechargeables de ces modèles pourront donc permettre de créer de l'emploi supplémentaire dans notre pays, mais il faut pour cela soutenir cette technologie comme le fait l'Allemagne. Les aides ne sont, pour l'heure, réservées qu'aux véhicules électriques. Je pense qu'il faudrait aussi accompagner les véhicules hybrides, dont on pense qu'ils représenteront d'ici 2030 une part significative des ventes de véhicules électrifiés (véhicules à batterie électrique et véhicules hybrides).

A quelles conditions pourrait-on relocaliser, selon vous, la production des véhicules de segment B tels que les Renault Clio et Peugeot 208 ?

Plusieurs facteurs entrent dans les écarts de coûts. Il y a notamment la question des impôts de production et notamment la contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S) dont les jours semblent toutefois comptés.

La Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et les taxes foncières ont également un impact fort sur les productions, d'autant que certaines ont connu de grosses augmentations parfois de l'ordre de 10 à 15% au cours des dernières années. A l'échelle de l'Europe, existe également la problématique des aides aux investissements autorisées par Bruxelles. Dans certains Etats européens moins développés, les aides aux projets d'investissements peuvent atteindre parfois jusqu'à 25% du total. On comprend l'intérêt de ces aides pour ces pays, mais en autorisant de tels niveaux de subventions dans les pays à plus bas salaires, on finit par détruire une partie significative des emplois dans les pays à haut coût de main-d'œuvre. Il y a donc pour moi un véritable sujet d'harmonisation entre les pays européens. Ce que je constate aussi dans mon rapport, c'est qu'il existe très peu d'aides sur les investissements en France. Lorsqu'un équipementier souhaite par exemple transformer son usine en profondeur, il ne peut prétendre à aucune subvention, car cela n'entre pas dans le cadre des aides acceptées par Bruxelles. Je prône dans mon rapport pour l'extension des suramortissements sur tout ce qui concerne la robotisation et la digitalisation au-delà des PME, au moins jusqu'aux ETI.

En France, pourtant, un constructeur produit un véhicule de segment : il s'agit de Toyota à Onnaing (Nord), avec la Yaris. Comment l'expliquez-vous ?

J'ai effectivement essayé de comprendre le cas Toyota. Je crois, pour commencer, que Toyota n'a pas exactement la même notion du temps que les autres entreprises. Certes, c'est un constructeur coté en Bourse, mais il semble travailler sur le temps long. Par ailleurs, sa stratégie consiste à rechercher une présence équilibrée sur l'ensemble de ses marchés. Dans ce cadre, Toyota estime qu'il faut produire là où on vend, et que c'est un facteur important pour le client final. C'est la raison pour laquelle il a choisi de s'implanter en France, d'autant qu'à l'époque ses principaux concurrents sur le segment B étaient les constructeurs français, qui produisaient encore leurs modèles localement. Une fois la décision prise, Toyota fait en sorte que l'usine soit la plus compétitive possible. Cela signifie ne pas mettre en concurrence les usines entre elles, travailler sur la relation entre le management et les employés et établir des relations très partenariales avec les fournisseurs. Bien sûr, tout le monde doit rentrer pour cela dans le Toyota production system. Mais c'est ainsi qu'il parvient à créer des usines compétitives, à tel point qu'Onnaing va accueillir un nouveau véhicule et monter ses capacités à 300 000 unités par an.

Aviez-vous perçu, avant la crise du coronavirus, un changement de stratégie dans l'industrie automobile autour de cette question de la délocalisation ?

Dans le domaine de l'électrification, beaucoup de décisions stratégiques importantes ont été prises pour localiser une partie importante des chaînes de valeur en France. Dans les véhicules thermiques en revanche, je n'ai pas senti un réel changement de stratégie. La crise liée à la pandémie peut-elle faire plonger encore la production française ? Après celle de 2009, la France avait connu un point bas dans l'assemblage de véhicules finis... C'est plutôt entre 2004 et 2009 que la production avait baissé. En 2009, la production des véhicules de segment B de l'époque était déjà significativement réalisée hors de France. Mais il est vrai que la baisse de la production s'est accentuée après cette date. Il faudra donc être vigilant à cela ne se reproduise pas. C'est en ce sens que le gouvernement a fait des déclarations en faveur de la localisation de la production en France ces derniers jours. Il faudra surveiller de près la consolidation qui devrait intervenir dans un certain nombre de filières, notamment chez les équipementiers et fournisseurs, comme dans la forge, la fonderie, l'emboutissage, le décolletage ou même la plasturgie. Il faut que ces filières sortent renforcées de la crise, ce qui signifie être attentif à ce que les rapprochements se fassent avec les bons acteurs.

Dans le même temps, cette crise a mis sur la table la question de la relocalisation des industries stratégiques. Pensez-vous que cela puisse permettre d'engager une réflexion plus importante sur la relocalisation dans l'automobile ?

Pour le véhicule électrique et la question des batteries, je pense qu'il apparaît déjà clair que l'industrie ne peut pas dépendre uniquement de la production asiatique, surtout lorsque ces composants pourraient représenter jusqu'à 40% de la valeur totale d'un véhicule. Pour le reste, la crise du coronavirus a provoqué l'impensable : mettre à l'arrêt l'ensemble des chaînes de production mondiale. Dans un tel contexte, la question de la

sécurisation des sources, l'approvisionnement, et de la dépendance à un lieu unique, se pose effectivement. Cela pourrait engendrer des changements stratégiques significatifs et la possibilité d'un sourcing multiple de certains composants, ce qui pourrait représenter une opportunité pour la France et l'Europe. En parallèle, l'idée d'une taxe CO2 sur la production et le transport est de plus en plus présente. La prise en compte de ce facteur dans les décisions de sourcing pourrait faire pencher la balance en faveur d'une localisation européenne. La transition écologique représente une opportunité pour l'Europe et la France.

*Propos recueillis par **Julie Thoin-Bousquié***