

Lors de sa première conférence de presse en tant que président de la Fiev, Jean-Louis Pech a dressé un constat alarmant sur la situation des équipementiers automobiles en France. La filière traverse une crise profonde, mettant en péril des milliers d'emplois. Face à une concurrence chinoise féroce et à des volumes de production en forte baisse, le président appelle à une action rapide et coordonnée pour éviter une longue agonie.

PAR FABIO CROCCO



FÉDÉRATION

Jean-Louis Pech (Fiev) tire la sonnette d'alarme : l'industrie française des équipements automobiles est au bord du gouffre

Bien que son discours ne soit pas empreint de fatalisme, le président a, avec gravité, dressé un tableau alarmant de la situation des équipementiers. Il a évoqué une filière en grande difficulté depuis quatre ans et qui doit faire face à des bouleversements technologiques, notamment l'électrification. « *Le choix de l'électrique est respectable, mais il nous a fait entrer sur le terrain de jeu de l'industrie chinoise, face à laquelle il est difficile de rivaliser. Nous avançons la fleur au fusil* », a averti Jean-Louis Pech. Le bilan qu'il dresse est préoccupant : une baisse de 10 % du chiffre d'affaires des équipementiers en France depuis 2019, une balance commerciale déficitaire de 7 %, et une production automobile française en chute libre, avec seulement 1,5 million d'unités produites (-31 % depuis 2019). Alors que les industriels ont massivement investi pour répondre à la demande d'électrification, les volumes ne suivent plus.

Vers une longue agonie ?

La crise sociale paraît inéluctable, avec une réduction de 17 % des effectifs depuis 2019, portant à 57 000 le nombre de salariés dans la branche. Les suppressions d'emplois vont se poursuivre si rien n'est

fait. « *La situation est grave. Si rien ne change, nous subissons une longue agonie* », a lancé Jean-Louis Pech, qui estime que la moitié des emplois restants pourrait disparaître si la trajectoire actuelle se poursuit. Pour redresser la situation, la Fiev appelle à une meilleure gestion de la transition vers l'électrique, à une restauration de la compétitivité, en France comme en Europe, et à un renforcement du dialogue au sein d'une filière trop fragmentée.

Revoir les conditions de la feuille de route de la décarbonation

Si la Fiev ne réclame pas de report de l'échéance de 2035 pour l'arrêt des moteurs thermiques, elle demande une révision de la feuille de route 2030-2035, basée sur un débat ouvert et rationnel. Pour la Fiev, la décarbonation doit être envisagée dans une perspective globale du cycle de vie, et non à travers un prisme exclusivement technologique. La fédération plaide également pour des règles du jeu équitables à l'échelle européenne et internationale, soulignant l'appui massif et continu de la Chine à ses industriels. « *Nous avons besoin d'une vision à long terme. La transition vers l'électrique ne peut réussir*

sans des aides gouvernementales durables. Aujourd'hui, le pilotage et les soutiens sont trop limités dans le temps », déclare le président des équipementiers. Sur le volet compétitivité, la Fiev réclame des mesures fortes pour soutenir l'attractivité de l'industrie française. La fédération insiste sur la nécessité de promouvoir les métiers d'une industrie modernisée, de simplifier une réglementation trop contraignante, et de renforcer le soutien financier, notamment par des réductions et crédits d'impôts.

Construire une industrie automobile européenne durable et compétitive

Enfin, la Fiev souhaite renforcer la coopération au sein de la filière, pointant du doigt les constructeurs, toujours en quête des prix les plus bas et se tournant de plus en plus vers la Chine. La fédération appelle les marques automobiles à prendre leurs responsabilités et à collaborer davantage pour gérer efficacement la transition vers l'électrification, dans un effort d'innovation et de partage de la valeur. Le responsable se montre également critique envers la multiplicité des organisations représentant la filière, qu'il juge peu profitable. ■

