

# Synthèse collective

## Les Hauts de France et l'industrie automobile, une histoire en dents de scie

> La décision stratégique de l'Etat à la fin des années 1960 de **trouver une destinée économique au territoire pour la reconversion du bassin minier**, avec le développement sur trois décennies de grandes implantations industrielles (Toyota Onnaing/Valenciennes, Stellantis Hordain/Valenciennes et Renault à Douai et à Maubeuge) et d'un tissu très dense de sous-traitants.

> La production régionale atteint son pic entre 2004 et 2007 puis connaît une crise jusqu'en 2020 avec l'accélération des délocalisations (vers la Slovénie, l'Espagne, la Turquie) des « petits » modèles à forts volumes des constructeurs français (Twingo, Clio, 208), les ventes décevantes des nouvelles gammes, ... **qui se traduit in fine par la suppression de plus de 20 000 emplois dans la filière** (de 60 000 salariés en 2007, on passe à 39 000 en 2024). (Jean-Gabriel Delacroy)

> En 2020, d'importants investissements se rassemblent autour du projet de Vallée Européenne de la Batterie, dans l'optique **de construire des capacités de production industrielle européenne**. Au total ce sont 10 milliards d'euros d'investissements prévus jusqu'à 2030 dans les Hauts de France, dont plus de 2,5 milliards de subventions publiques. Il s'articule autour de l'implantation de gigafactories de production de composants pour les batteries électriques (ACC à Billy Berclau/Douvain, AESC à Douai, Prologium et Verkor à Dunkerque) et d'un tissu d'acteurs de l'amont (raffinage des matériaux) et de l'aval (recyclage).

> Au-delà de l'automobile, le dunkerquois s'apprête à accueillir 20 000 emplois nouveaux grâce à la réindustrialisation, ce qui pose de nombreux défis en matière d'aménagement : **production de logements** (pérennes et ponctuels pour accueillir les actifs sur les chantiers), **anticipation des effets de congestion** liés aux nouvelles activités (gérer les goulets d'étranglement autour de la zone industrielle du port), **gestion circulaire des ressources** (eau, foncier, ...) dans le cadre de la ZI voulue « Bas Carbone ». (Jean-François Vereecke, Adrien Barbaud)

## La toile de la batterie, nouvelles (inter)dépendances, nouvelles vulnérabilités ?

> Grâce à l'outil « toile », développé par l'Agence d'Urbanisme, on mesure à quel point le **système d'acteurs est interdépendant**. Les secousses que connaissent Renault, Toyota et Stellantis peuvent impacter une grande partie des acteurs locaux : le port qui assure une partie de la logistique des matériaux, Arcelor Mital Dunkerque Aluminium Dunkerque, ... et jusqu'aux entreprises de services qui les accompagnent.

> On repère aussi sur la toile que l'accès aux ressources pour les batteries est un problème géopolitique plus que géologique. Les ressources sont **concentrées dans des pays instables ou non démocratiques** (le cobalt est concentré en RDC, le lithium en Chine) ; et le raffinage des matières premières se fait à 95% en Chine.

> « Les matières premières de demain seront dans les batteries d'hier, si tant est qu'on arrive à **développer la capacité de collecte, traitement, recyclage en europe...** » (Christophe



Midler). Mais « les techniques, équipements, logiciels disponibles sont en grande partie dépendants des acteurs asiatiques » (Marc Allochet).

> In fine même si Benoit Lemaignan le directeur de Verkor se veut rassurant sur le « Manufacturing Readiness Level » et la mise en route prochaine de l'usine, le constat établi par plusieurs acteurs est que le développement de la Vallée de la batterie **se fait sur un temps plus long qu'annoncé car des incertitudes existent.**

## **Le virage vers l'électrique en Europe se confronte à deux barrières :**

### **1/ La montée en puissance de la Chine qui a enclenché une révolution... en six ans !**

La Chine est passée d'un statut de marché pour les constructeurs européens à un statut de concurrent. Elle est devenue le premier exportateur mondial devant la triade et est en capacité de proposer un catalogue de 180 modèles variés. Cela s'explique notamment par sa **politique industrielle dirigiste** en soutien actif aux acteurs industriels. C'est ce que Christophe Midler nomme le « **darwinisme administré** ». Mais aussi par sa **domination de l'écosystème amont et aval** : verrouillage de toutes les matières premières, monopole sur le raffinage, autonomie sur la production de batterie, et avance sur le recyclage. Et enfin par une capacité à **produire des marchés de masse** : des villes entières comme Shenzhen basculent du jour au lendemain tous les transports en commun et les taxis sur l'électrique, fournissant ainsi des marchés massifs aux constructeurs.

**2/ Le manque d'adhésion envers le véhicule électrique en Europe.** « Le passage à l'électrique suppose une transition systémique (recharge, production de batterie, recyclage) et de faire émerger une demande qui n'existe pas ! » (Christophe Midler) « Le véhicule électrique se porte mal, commercialement mais surtout politiquement » (Bernard Jullien). **Le marché européen stagne**, l'Allemagne connaît une chute des ventes depuis l'arrêt des aides à l'achat.

> Comment on est-on arrivés là ? Alors que l'année 2015 avait vu une accélération vers l'électrique (entre le Dieselgate, l'accord de Paris et le dévoilement de la stratégie « Made in China 2025 »), 2020 fut une annus horribilis marquée par la crise sanitaire et ses effets pour l'industrie automobile française qui perd 850 000 voitures sur les 2 millions de voitures produites chaque année. Cependant, la baisse des volumes produits a accru le « pricing power » des constructeurs et regonflé leur rentabilité. **Le prix moyen des voitures à la vente est passé de 20 000€ à 35 000€ (mais ce n'est pas lié au passage à l'électrique).** Les constructeurs ont fait le choix de privilégier les valeurs aux volumes. « En marketing, on ne regarde que nos clients (qui veulent des SUV très équipés), pas les acheteurs potentiels. » (Vincent Carré)

> La défiance vis-à-vis de l'électrique existe chez les citoyens, dans les institutions, chez les acteurs bancaires et **même chez les constructeurs, les concessionnaires et les garagistes** (Marie Chéron, Vincent Carré). « On a un problème de coût d'accès mais aussi d'envie. Dans le réseau Citroën aujourd'hui vous pouvez avoir une AMI pour 79 euros /mois, et pourtant personne ne le fait ! ». (Vincent Carré)

## **Les défis de la démocratisation du véhicule électrique en France**

> T&E considère que **9 millions de personnes sont en situation de précarité liée à la mobilité** et que la voiture est un « piège social ». (Marie Chéron)

> Selon Vincent Carré le véhicule électrique devrait être une solution pour ces ménages, car il coûte moins cher à produire, à maintenir et à recycler. « Au kilomètre parcouru, le véhicule électrique est beaucoup moins cher, donc c'est pour les gros rouleurs du quotidien qu'il est intéressant. »

> Parmi les leviers de démocratisation nous avons cité notamment :

- Le **leasing social** (location à 100 euros par mois, entretien compris) qui est victime de son succès (la demande est supérieure à l'offre prévue). Son intérêt est multiple : booster les constructeurs sur la production de segments A et B, cibler les déciles 1 à 5 et les personnes qui effectuent des distances quotidiennes importantes, accélérer la production d'un parc électrique d'occasion. L'Etat a réemment réévalué la valeur résiduelle des voitures, après les 3 ans de location et fait passer la subvention aux constructeurs de 13 000€ à 7000€ par véhicule.
- **Augmenter la pression sur les véhicules d'entreprises.** Depuis la loi LOM les obligations en matière de verdissement des flottes intégrées n'étaient pas respectées. Pire, le système actuel favorisait le fonctionnement carboné, dès lors qu'il concernait en partie des véhicules thermiques : voitures de fonction et avantages en nature. Depuis la loi de finance de 2024 des contraintes ont été mises sur les entreprises, qui représentent 40% des immatriculations neuves chaque année, et ça marche ! (Marie Chéron)
- La proposition du développement d'un « parc social automobile », portée par T&E, calquée sur le modèle du logement social. Avec des questions à explorer : peut-on développer un système de leasing à l'échelle territoriale ? Quel serait le schéma de gouvernance adéquat ?

## Changer de motorisation n'est pas la seule façon d'agir sur le système voiture

> **Quoiqu'il arrive, la voiture est et restera un objet central partout dans le monde.** Car la tendance est à l'explosion des kilomètres parcourus et à l'augmentation de la motorisation individuelle. Là où la voiture individuelle est encore peu utilisée, en Chine ou en Afrique, la croissance de la motorisation attendue est énorme. (Virginie Boutueil) Les véhicules thermiques ne vont pas disparaître à mesure que les électriques progressent. Les voitures connaissent 2 ou 3 vies, revendues sur le marché de l'occasion en France, elles partent ensuite vers le Sud. En Gambie, Guinée ou au Nigeria les véhicules ont en moyenne 15-25 ans.

> **Au-delà du changement de motorisation, il nous faut donc démultiplier les leviers pour agir sur le parc existant et/ou en réduire les usages individuels :**

- Le déploiement des potentiels de mutualisation, grâce aux lignes de **covoiturage à haut niveau de service** pour augmenter le taux d'occupation des voitures sur les trajets domicile-travail (qui stagne à 1,07 personne par voiture) (Thomas Matagne)
- Les projets **d'autopartage**, métropolitains ou ruraux -comme ceux portés par le Crédit Agricole avec des petites communautés de communes- qui permettent de faire tourner une voiture 7 à 8 fois sur une même journée (Vincent Carre)
- Le travail avec les entreprises industrielles pour faire en sorte que les salariés plébiscitent les transports en commun à travers la règle **du « o parking »**, imposée dans les permis de construire de la Zone Industrielle par la Communauté Urbaine de Dunkerque... qui suppose un travail avec le bassin tout entier, la construction de parkings relais dans les territoires, l'adaptation de l'offre de TC aux contraintes de l'industrie et un travail de négociation important avec les entreprises (Vanessa Delevoye).
- L'enjeu de travailler sur le rôle des **acteurs de plateforme numériques** (qui ont été téléchargées par plus de 2 milliards d'utilisateurs dans le monde nous dit Virginie Boutueil) et qui pourraient augmenter la dimension servicielle de la voiture et tendre vers une meilleure optimisation du parc (moins de voitures / plus d'usages), grâce à leurs bases de données immenses (et très peu régulées actuellement)

IHEDATE Session 5 – les 9 et 10 octobre 2025 « Fragilités industrielles : concurrences, accès aux matériaux, mutations productives » à Dunkerque

Pour aller plus loin :

- > Marc Alochet, Bernard Jullien et al. Légère et abordable : les clés d'une voiture électrique à succès
- > IDDRI & Transport et Environnement, Plan détaillé pour un leasing social ambitieux <https://www.transportenvironnement.org/te-france/articles/un-leasing-social-avec-des-voitures-100-electriques-fabriquees-en-france-et-en-europe-cest-possible>
- > Alochet, Marc et Midler, Christophe, « Comparison of the Chinese, European and American regulatory frameworks for the transition to a decarbonized road mobility », Centre de recherche en gestion de l'Ecole Polytechnique, [https://portail.polytechnique.edu/i3\\_crg/fr/publication-du-rapport-comparison-chinese-european-and-american-regulatory-frameworks-transition](https://portail.polytechnique.edu/i3_crg/fr/publication-du-rapport-comparison-chinese-european-and-american-regulatory-frameworks-transition)