



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences de l'arrêt des moteurs à combustion interne en 2040

Question écrite n° 23210

Texte de la question

M. Pierre Cordier appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'adoption, sans étude d'impact préalable, d'un amendement prévoyant l'arrêt des moteurs à combustion interne en 2040 dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Pourtant, cette mesure va avoir des conséquences socioéconomiques lourdes pour le secteur de la mécanique. En effet, dès 2025, il y aurait un arrêt des investissements d'un certain nombre d'acteurs qui cesseront toutes recherches et tout investissement dans le moteur thermique alors même que la France fait partie des *leaders* mondiaux dans le domaine. Le pays ayant du retard dans le développement de solutions électriques et ne fabriquant pas de batterie, cela va ouvrir un nouveau marché à la Chine, principal fournisseur au monde de ce genre d'équipements. L'annonce de l'arrêt des moteurs à combustion interne en 2040 va également provoquer un arrêt des embauches, voire des fermetures de site. Selon la direction générale des entreprises, une cinquantaine d'entreprises de la filière diesel en France se trouvent déjà dans une situation de « difficulté sérieuse » face à la transition de l'industrie automobile vers d'autres sources d'énergie. Selon ses chiffres, il s'agit de 54 sites qui représentent environ 13 400 emplois. Un autre quart des entreprises exposées « doit évoluer », mais cette évolution apparaît possible si elle est accompagnée. La fédération des industries mécaniques a sollicité un groupe français spécialisé dans la fonderie de fonte, l'usinage, l'assemblage et le traitement de surface pour estimer les impacts d'une telle mesure sur son activité. Ce groupe réalise aujourd'hui un chiffre d'affaires de plus de 200 millions d'euros et emploie plus de 1 000 personnes. Son président estime que l'arrêt des moteurs à combustion entraînerait une perte de 20 % du chiffre d'affaires auquel il faudrait ajouter la fermeture de plusieurs fonderies du groupe, soit environ 200 emplois menacés. Dans le secteur du décolletage, 60 % des 2,5 milliards d'euros du chiffre d'affaires sont liés à l'automobile. Le « tout électrique » entraînerait une perte de 80 % de ce chiffre d'affaire automobile et aboutirait à la disparition de 40 % des emplois directs et indirects du secteur, soit près de 30 000 emplois en France. La commissaire européenne chargée du marché intérieur, Mme Elbieta Biekowska, a d'ailleurs pris position en décembre 2018 sur le projet danois d'interdire la mise sur le marché des véhicules thermiques. Dans son courrier au parlement danois, elle insiste sur le fait que « l'interdiction complète de la commercialisation, de l'importation ou de l'enregistrement de véhicules à essence et diesel neufs dans un État membre n'est pas compatible avec le droit de l'Union ». En effet, la directive précise à son article 4.3, second alinéa, que les États membres « ne peuvent interdire, restreindre ou entraver l'immatriculation, la vente, la mise en service ou la circulation sur route de véhicules, de composants ou d'entités techniques, pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement couverts par la présente directive, s'ils répondent aux exigences de celle-ci ». Il lui demande par conséquent que le Gouvernement réunisse les représentants de cette filière au plus vite, et dans tous les cas avant la promulgation de la loi.

Texte de la réponse

La loi d'orientation des mobilités (LOM), dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019, fixe pour objectif la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles (essence ou diesel), d'ici à 2040. C'est une étape intermédiaire à l'objectif

de décarbonation complète du secteur des transports terrestres, en 2050. Pour rester compétitive l'industrie doit s'engager résolument vers une mobilité bas carbone. Une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs est ainsi nécessaire, et doit permettre, en 2030, de remplir les objectifs fixés par l'Union européenne en matière d'émissions de CO₂ du parc automobile. Face à ses mutations rapides, le Gouvernement est résolu à apporter à la filière l'accompagnement nécessaire. Un plan est mis en œuvre depuis 2017 pour accompagner la filière diesel. En complément des actions plus larges pour que tous les sous-traitants puissent réussir leur transition ont été annoncées par Bruno Le Maire le 2 décembre dernier. D'abord, pour accompagner la transformation écologique de la filière, la moitié des recettes du déplafonnement du malus (25 millions) abonderont un fonds dédié aux sous-traitants. Il les accompagnera pour réussir la transition écologique, identifier les meilleures opportunités de diversification et investir dans de nouvelles lignes de production. Ensuite, pour faire face aux difficultés conjoncturelles qui s'annoncent, un fonds de garantie des prêts sera mis en place. Les 25 millions restants des recettes du déplafonnement du malus constitueront des fonds publics qui permettront de générer jusqu'à 200 millions d'euros de prêts garantis. Enfin, la Commission européenne a validé le 9 décembre dernier le projet d'intérêt européen commun sur les batteries. En rassemblant le savoir-faire de différents acteurs européens, toute la chaîne de valeur de la filière des batteries pourra se déployer sur le sol européen, permettant ainsi de maintenir une production industrielle solide en Europe. L'industrie automobile européenne ne sera plus contrainte d'importer des batteries produites à l'autre bout du monde et pourra offrir aux Européens des véhicules électriques véritablement verts.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cordier](#)

Circonscription : Ardennes (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23210

Rubrique : Emploi et activité

Ministère interrogé : [Économie et finances](#)

Ministère attributaire : [Économie et finances](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er octobre 2019](#), page 8402

Réponse publiée au JO le : [3 mars 2020](#), page 1697