



L'ÉDITO DE JÉRÔME MARCHON

# Le coup de grâce?

**A**ssistons-nous, impuissants, à la fin de l'industrie automobile européenne? Le spectacle est aussi affligeant qu'absurde. D'un côté, une Commission européenne aveuglée par son dogmatisme vert, de l'autre, la menace d'un Trump revenant aux affaires avec sa philosophie du «Make America Great Again». Et au milieu, notre industrie automobile, acculée à un choix impossible: mourir électrocutée ou asphyxiée.

La réalité du marché? Elle gifle violemment les technocrates bruxellois. Les voitures électriques ne se vendent pas comme prévu, loin s'en faut! Comme dans un baroud d'honneur, certains constructeurs misent sur le thermique/hybride et renouvellent leurs belles promesses du tout-électrique. Ce n'est pas un choix, c'est une question de survie. Les milliards engloutis dans la conversion des usines partent en fumée faute de clients. Quelle ironie!

Et que fait Bruxelles? Elle s'entête, tel un capitaine fou guidant son navire vers l'iceberg: zéro gramme de CO<sub>2</sub> en 2035, coûte que coûte! Une folie pure alors que Trump promet déjà de renvoyer aux oubliettes toutes les contraintes environnementales. Résultat? Les constructeurs doivent investir des fortunes dans une technologie que le marché boude, tout en risquant de se voir claquer la porte du marché américain au nez.

Le comble de cette tragédie? Pendant que l'Europe étrangle ses propres champions, elle déroule le tapis rouge aux Chinois! BYD s'installe en Hongrie, Geely rôde aux frontières, tous deux prêts, en produisant sur sol européen, à contourner les barrières douanières mises en place par... l'Europe. Quelle mascarade! Les eurocrates auraient sciemment voulu saborder un secteur de 13 millions d'emplois et qui contribue à 20% des recettes fiscales, ils ne s'y seraient pas pris autrement. Entre le rouleau compresseur Trump et le couperet idéologique de Bruxelles, notre industrie automobile ne mérite pas cette mise à mort programmée. «Notre», car n'oublions pas que l'industrie suisse contribue à l'industrie automobile européenne avec de nombreux sous-traitants qui génèrent environ 12 milliards de francs de chiffre d'affaires et emploient 34 000 personnes. ■

**-7,9**

En pour-cent, la baisse des nouvelles immatriculations en Suisse et au Liechtenstein au cours du mois d'octobre 2024, comparativement à la même période en 2023.

**-58,6**

En pour-cent, la chute des ventes de Maserati dans le monde entier au cours des neuf premiers mois de l'année 2024, avec 8600 livraisons contre 20 800 sur la même période en 2023.

**508 007**

En unités, le nombre de visiteurs qui se sont rendus en six jours au Mondial de l'Auto Paris 2024, démontrant l'intérêt populaire toujours vivace des salons automobiles. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour la mi-octobre 2026, la prochaine édition.

**5 000 000**

En unités, le nombre de voitures sorties des usines Toyota de Burnaston (UK) depuis 1989.

## Top

Constructeur franc-tireur devant l'éternel, Mazda continue à croire au thermique et annonce l'arrivée, pour 2027, d'une nouvelle génération de moteurs à essence. Baptisée «Skyactiv-Z», cette nouvelle technologie repose notamment sur le ratio Lambda (mélange air-essence) à 1 sur une large plage de régimes. La combustion est ainsi parfaite, réduisant significativement les émissions polluantes.

## Flop

Si la plupart des constructeurs automobiles sont en difficulté, il en est de même pour les équipementiers. Il y a quelques semaines, Recaro et BBS partaient à la casse. La semaine dernière, Michelin a annoncé la fermeture de deux usines en France en raison de l'effondrement de l'activité pneumatique sur tous les secteurs, ainsi que de la concurrence asiatique. Plus de 1250 employés à Cholet et Vannes se retrouvent sur le carreau. Le fait que Michelin – réputée pour sa très forte implication sociale envers ses employés – doive se résoudre à licencier démontre la déliquescence de l'industrie automobile en Europe.