

ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

# L'UITS, la situation de la profession



L'UITS - syndicat professionnel national accompagnant les industriels au service de la performance des matériaux - est membre de FIM Auto qui travaille en étroite collaboration avec la Plateforme de la filière automobile (PFA). Au regard de son positionnement, l'UITS apporte son point de vue en dressant un état des lieux de la situation de la profession en mars 2023.

Près de 40 % des adhérents sont impliqués dans le secteur automobile, que ce soit par des activités de sous-traitance ou par la fourniture de produits chimiques ou de matériel, bien que le secteur ne représente plus que moins de 10 % de l'industrie mécanique. Après une année 2022 très compliquée en termes de volume, le début de 2023 s'annonce meilleur sans qu'aucune explication claire puisse être apportée à ce regain d'activité. Rebond ? Rattrapage de véhicules non produits en 2022 ? Toujours est-il, qu'en plus d'une baisse de la tension au niveau de l'approvisionnement en matières premières et semi-conducteurs, le spectre annoncé de la récession s'éloigne, du moins pour le premier semestre 2023, ce qui soulage temporairement les industriels travaillant pour ce secteur d'activité fortement préoccupés par la crise énergétique. Mais d'autres paramètres, comme la suppression récente de l'équipe de nuit de Stellantis Sochaux, inquiètent la filière qui manque de visibilité pour se projeter et gagner en maturité.

### Des réglementations qui impactent la filière

Des sujets d'actualité, comme la réglementation sur les substances - et notamment sur les PFAS - ou

les réglementations sur les produits (EURO 7 ou FIT for 55) ternissent le moral des industriels du secteur. Ainsi, il est difficile d'évaluer l'impact de la restriction sur les PFAS, car ces derniers ont un champ d'application particulièrement large qui couvre la fabrication, l'utilisation et la mise sur le marché de ces substances sur le territoire de l'UE. Les mélanges de ces substances et produits manufacturés (articles) qui en contiennent au-delà d'un certain seuil ne pourraient plus être mis sur le marché européen. Les seuils de concentration prévus sont particulièrement bas. Les fonctions comme l'étanchéité, la friction, et la lubrification pourraient être largement impactées. Or, les traitements des matériaux répondent notamment à ces fonctionnalités. Le risque pour la supply chain : que les revêtements ou les traitements soient faits hors d'Europe et réimportés sans aucune contrainte. L'inquiétude est d'autant plus forte que les délais annoncés pour la mise en place de cette réglementation sont courts et incompatibles avec des phases de requalification de procédés alternatifs.

### La résilience jusqu'à quand ?

Le traitement de surface pour le secteur automobile a déjà dû faire face à de nombreux défis ces deux dernières décennies : la substitution du chrome VI dans les passi-



La réglementation sur les PFAS (Perfluoroalkylés) ou les réglementations FIT for 55 impactent la filière automobile.

ventions des revêtements de zinc et zinc alliés électrolytiques ou dans les revêtements de zinc lamellaires, le remplacement du plomb dans la cataphorèse, la suppression des sels de cobalt, la réduction des COV, la suppression du chrome VI pour la métallisation des plastiques sont autant de belles réussites qui ont montré que le secteur était capable de s'adapter. Mais les réglementations produits comme l'EURO 7, auquel le gouvernement est défavorable, ou le paquet «FIT for 55» changent profondément la donne. Selon l'étude Alix Partners reprise lors du dernier comité stratégique de filière, l'impact du passage à l'électrique dans l'objectif de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> affecte les professions de la filière à différents niveaux. Avec le décolletage, le traitement des matériaux est l'un des secteurs qui vont être les plus fortement impactés à l'horizon 2030. Pour illustrer ces pro-



pos, il faut garder à l'esprit qu'un moteur électrique contient 7 fois moins de pièces traitées thermiquement qu'un moteur thermique! Comment, dès lors, peut-on espérer garder une filière compétitive en Europe et plus encore en France? Cette situation inquiète d'autant plus que récemment, l'Allemagne rejointe par d'autres pays européens, a relancé le débat sur l'électrification. En Europe, la majorité des constructeurs et des équipementiers ont pris le virage de l'électrique. Ce revirement allemand changera-t-il les décisions stratégiques sur le moyen ou le long terme en Europe et en France?

### Les décisions se prennent maintenant...

... pour les industriels concernés, car, si les traitements de surfaces utilisés pour le véhicule électrique sont déjà déployés (excepté pour l'étain zinc), les matériaux utilisés ne sont souvent pas les mêmes. Ainsi, de plus en plus d'aluminium doit être traité pour la filière automobile, et ces procédés ne sont pas forcément implantables chez des acteurs historiques spécialisés dans le zingage par exemple. Pour résumer, « ce ne sont pas les performances des revêtements qui nous inquiètent, car elles sont connues, c'est la multiplicité des applications », explique l'UITS, avec un volume de pièces à revêtir restreint, l'objectif du million de véhicules fabriqués en France en 2030 étant loin d'être acté. Il est donc nécessaire de poursuivre l'accompagnement stratégique et structurel des entreprises relevant de ce secteur d'activité. Les crises successives et les décisions

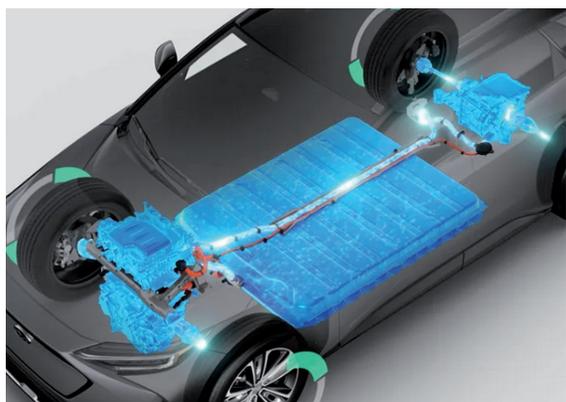
politiques fragilisent tout l'écosystème alors même que la France était pionnière dans ce secteur d'activité. Si le secteur automobile a subi une baisse de 15 % de ses effectifs en l'espace de dix ans, une baisse de 50 % dans les dix prochaines années est envisagée.

### Mutation et perspectives

Une importation massive de véhicules produits en Chine fait craindre une chute de la production des véhicules en Europe entraînant dans son sillage tout le panel d'entreprise de la filière. L'explosion du coût de l'électricité et de sa disponibilité ainsi que du prix de vente des véhicules électriques interrogent également. Cette mutation ne doit pas être un facteur aggravant de la fracture sociale. Par ailleurs, même si le déploiement des bornes de recharge est en cours, il n'y a qu'à regarder la saturation des aires d'autoroute lors des départs en vacances du mois de février pour être inquiet. Comment imaginer que les stations de bornes puissent se subs-

tituer aux stations-service sans augmenter considérablement le temps de parcours? La neutralité carbone est essentielle pour les générations futures. Toutefois, au vu des mutations auxquelles la filière est confrontée, les nombreuses sollicitations réglementaires sont mises en application trop rapidement pour permettre une réflexion sereine autour de technologies alternatives. Même si jusqu'à présent la filière a fait preuve de résilience, les problématiques semblent masquées par des effets de levier et le manque de visibilité. La dégradation de la rentabilité des acteurs freine la conversion ou la transition qui pourtant semble inéluctable. Dans ce contexte, l'accompagnement des acteurs de la filière, et plus particulièrement les sous-traitants des traitements thermiques et de surface, devient primordial : aide aux investissements, compétitivité énergétique, baisse des impôts de production sont autant de thématiques à développer dans un futur (très) proche. ●

**Un moteur électrique contient 7 fois moins de pièces traitées thermiquement qu'un moteur thermique.**



DR

Alternative au séchage thermique par conduction ou convection.

## Le SÉCHAGE par CONDENSATION

AIRGENEX® pour les surfaces  
DRYMEX® pour les boues hydroxydes

Une technologie HARTER aux  
**PERFORMANCES** inégalées:

- rapide, efficace, fiable, à faible température
- besoin énergétique, réduit de 75 %
- empreinte carbone, réduite de 75 %
- respectueuse de l'environnement
- plus de 2000 installations en service

<p><b>AIRGENEX®</b> pour les toutes surfaces</p> <p>#Séchage sur râtelier</p>	<p><b>DRYMEX®</b> pour toutes les boues industrielles</p> <p>#Type M 1 à 5 pour bac de 0.12 à 1.5 m<sup>3</sup></p>	
<p>#Séchage en tonneaux</p>	<p>#Séchage de tubes</p>	<p>#Type S 1 à 10 pour container de 6 à 12 m<sup>3</sup></p>

Retrouvez-nous :

 A votre guise sur notre Site internet <a href="http://www.harter-gmbh.de/france">www.harter-gmbh.de/france</a>	 Dans le Catalogue National Galvano-Organo	 Dans l'Annuaire A3TS
---	--	-----------------------------

Harter GmbH | Harbatshofen 50 | D-88167 Stiefenhofen | Allemagne | [www.harter-gmbh.de](http://www.harter-gmbh.de)  
 Regina Mader | Managing Director | +49 83 83 92 23 24 | [regina.mader@harter-gmbh.de](mailto:regina.mader@harter-gmbh.de)  
 André Reisser | Business Development France | +41 79 301 88 49 | [andre.reisser@harter-gmbh.de](mailto:andre.reisser@harter-gmbh.de)