Automobile

RAPPORT | JUIN 2021

COMMENT RELEVER LE DÉFI D'UNE TRANSITION JUSTE ?

NOTRE SCÉNARIO POUR L'EMPLOI ET LE CLIMAT

FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME
THINK TANK

Cfdt métallurgie

AVANT-PROPOS 05

CONTEXTE 13

ÉDITO 07

LE RAPPORT EN BREF 09

ENQUÊTE

- Méthode 19
- 4 scénarios contrastés 21
- Le plan de relance ne change pas la donne 24
- Notre scénario pour une transition juste 27
- Saisir les opportunités liées à la transition écologique 32
- Évaluer précisément les besoins d'accompagnement des salariés 33

INTERVIEW 22

- *"Nous sommes sortis de notre zone de confort"* Marie Chéron (FNH) et Jean-Marie Robert (CFDT-FGMM)

FEUILLE DE ROUTE

- Créer les conditions de la (re) localisation 35
- Accompagner tous les salariés, dès maintenant..... 38
- Oser une gouvernance ouverte 40

avant-propos

Le dialogue est notre étendard.

Le rapport que vous tenez entre vos mains donne corps à la conviction qu'il existe un chemin pour concilier justice sociale et transition écologique, que l'équation entre fin du monde et fin du mois peut et doit être résolue. Sans fausses promesses, mais avec ambition et détermination.

Après plus d'un an de travail en commun, il est aujourd'hui permis d'entrevoir avec un peu plus d'optimisme le futur de l'industrie automobile française. Un futur qui concilie décarbonation accélérée de l'industrie et maintien de l'emploi et des savoir-faire de qualité dans notre pays.

Ce travail n'est qu'une étape. Elle en appelle une autre, celle du dialogue social pour protéger les travailleurs et de la mobilisation industrielle pour ne pas perdre une seconde de plus dans cette compétition mondiale. C'est le sens de l'appel aux Etats généraux de l'automobile.

Mais ne nous y trompons pas, ce travail concerne bien plus qu'une seule filière, aussi importante soit-elle. De cet effort collectif, nous voulons tirer des leçons pour l'avenir.

La première est que le vrai clivage n'est pas, comme certains veulent le faire croire, entre écologie de la parole et écologie des actes. Il se situe plus probablement entre ceux qui tentent de penser l'écologie partout, tout le temps et ceux qui pensent l'écologie à la carte, quand cela les intéresse. Charge à l'exécutif de montrer son envie de cohérence en enclenchant un effort similaire pour l'ensemble des secteurs clés de l'industrie.

La seconde est que la transition écologique et la justice sociale nécessitent une démocratie vivante, puissante, et à hauteur d'écosystèmes sociaux, écologiques et économiques. Puisqu'elle est notre affaire à tous, elle ne peut être la décision de quelques-uns. Ce serait oublier le carburant de la démocratie : le consentement. Il ne se décrète pas, il se construit pied à pied, dans la confrontation républicaine et dans la confiance. Il doit redevenir notre méthode collective.

La troisième est que la transition juste n'est pas un slogan mais bien un projet de société capable, si nous nous en donnons les moyens, de fédérer largement dans la société française pour donner à chacun et chacune le pouvoir de vivre. Il est une base pour reconstruire un contrat social enthousiasmant et éloigner le spectre de la division et de la haine.

Ce rapport sur l'avenir de l'automobile est de fait une contribution majeure au mouvement pour la transition juste. Merci à celles et ceux qui l'ont rendu possible.

ALAIN GRANDJEAN, PRÉSIDENT DE LA FNH
LAURENT BERGER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CFDT

édito

Face au risque, réel, de désindustrialisation, accélérer la transition écologique du secteur automobile est le plus sûr moyen de maintenir durablement en France la production et les savoir-faire de la filière moteur d'aujourd'hui et de demain. Telle est la bonne nouvelle de ce rapport dans lequel quatre scénarios d'avenir ont été comparés.

La mauvaise nouvelle est, que pour l'heure, le plan de relance automobile annoncé en 2020 au plus fort de la crise sanitaire par le Président ne permet pas d'enrayer le déclin des deux dernières décennies ni d'assurer à terme la localisation en France de la production des moteurs, batteries et véhicules électriques. Il est donc urgent de se remettre à l'ouvrage. Voilà pourquoi nous réitérons ici notre appel à des Etats généraux de l'automobile.

Cette étape de dialogue social et industriel doit permettre de nous accorder largement sur les conditions d'un scénario positif pour l'emploi et le climat. Nous en identifions trois particulièrement évidentes :

Tout d'abord, cessons de travestir la réalité. Nous interpellons ici les constructeurs. Le virage, même accéléré, vers l'électromobilité ne justifie aucune fermeture de site à court terme. Nous nous tenons au côté des salarié.e.s qui, aujourd'hui, subissent la poursuite de la stratégie de moindre coût qui, depuis 15 ans, a tant affaibli le tissu productif français.

Ensuite, arrêtons de tergiverser. Au gouvernement français, nous disons ceci : battez-vous à Bruxelles, non pour freiner, mais au contraire pour pousser à fond les curseurs de la cohérence climatique. Pour mettre tout le tissu économique en ordre de bataille en accélérant la fin de vente des véhicules thermiques. Pour redonner à l'Europe le leadership de l'innovation et de la production en exigeant des batteries 100 % durables. Pour faciliter la relocalisation de modèles - citadines en tête - et de leurs moteurs qui ont été et pourraient redevenir des succès français en rééquilibrant des normes européennes qui ont trop souvent favorisé les gros véhicules.

Enfin, mobilisons-nous pour tous les travailleuses et travailleurs du secteur. Ceux qui travaillent pour les constructeurs évidemment, les équipementiers mais aussi pour les sous-traitants. La fin de la vente des véhicules essence et diesel ne doit pas pousser ceux qui les fabriquent vers une voie de garage. La transition juste passe par une sécurisation des parcours professionnels. La formation continue doit accompagner massivement ces mutations.

Les pages qui suivent sont le fruit de plus d'un an de travail. Nous saluons l'énergie et la sincérité des équipes qui ont participé à cet effort collectif.

Tel est le socle de notre mobilisation commune. Pour une transition juste.

ALAIN GRANDJEAN, PRÉSIDENT DE LA FNH
STÉPHANE DESTUGUES, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL FGMM CFDT

le rapport
en bref

Il y a quelques mois, l'Europe relevait son ambition climatique en faisant passer son objectif global de réduction des émissions de GES pour 2030 de 40 % à 55 %. Le secteur automobile, stratégique pour répondre à ces objectifs de décarbonation, devra consécutivement rehausser ses ambitions dans les mois à venir, et sans aucun doute fixer une date de fin de vente des voitures qui consomment des carburants fossiles, commune à tous les Etats. Afin de répondre aux objectifs climat, cette échéance devra intervenir au plus tard en 2035.

En 2020, le virage vers l'électrique s'est amorcé concrètement. La part des véhicules électriques et hybrides mis en circulation dépassent pour la première fois la barre des 10 % sur le marché européen et en France. Mais force est de constater que ce premier mouvement ne suffira pas. Si les constructeurs ont passé la première marche, ils ne pourront se contenter d'une stratégie d'hybridation légère.

Cette accélération constitue en France, un défi inédit pour l'industrie et l'ensemble des parties prenantes de la société. S'y joue l'avenir de l'automobile. Car ce secteur est en déclin : depuis 10 ans, ce sont 100 000 emplois qui ont été supprimés dans l'ensemble de la filière automobile. Les perspectives pour les années à venir ne sont pas rassurantes : dans sa récente évaluation, l'Observatoire de la métallurgie pointe en 2021 le risque de perdre encore 100 000 emplois d'ici 2035.

Le principal facteur de la baisse d'activité et d'emplois réside dans les arbitrages internationaux des grands donneurs d'ordres du secteur : délocalisations, approvisionnement dans les pays à bas coût et abandon de la production des petits modèles. Notre analyse met également en évidence l'impasse des politiques industrielles françaises qui misent sur le seul volontarisme des acteurs économiques, sans être en mesure de fixer des objectifs concrets et partagés ; ou encore l'absence de stratégie industrielle européenne coordonnée, qui alimente les pratiques de dumping social et les délocalisations à l'intérieur de l'Union. La France peine à tirer son épingle du jeu. Pourtant les opportunités liées à l'électromobilité dans la décennie à venir sont réelles : jusqu'à 15 000 emplois dans la production de batteries, 9 000 dans le recyclage, 5 700 dans le rétrofit…

L'industrie automobile se trouve à un carrefour. Le temps est venu de résoudre une équation : identifier une voie stratégique pour décarboner le secteur d'ici 2050 tout en favorisant la création d'activités industrielles et d'emplois pérennes. Autrement dit, construire collectivement la perspective d'un avenir réussi aux salariés et aux territoires.

Pour contribuer au débat, la FNH et la CFDT Métallurgie ont engagé un dialogue et analysé la filière moteur française pour en explorer les futurs possibles, à travers 4 scénarios contrastés. Ce travail confirme que la prolongation des tendances actuelles pourrait tout simplement signifier la fin de l'industrie automobile en France. Il montre également que la politique actuelle de relance, initiée en 2020, ne permettra ni de mettre un terme aux délocalisations ni de répondre au défi climatique : le cap donné au secteur manque de clarté pour les acteurs sur la sortie des carburants fossiles, trop lointaine, comme sur le rôle de l'hybride dans cette transition. En explorant deux scénarios plus ambitieux, sur le plan industriel et climatique, la prospective met en lumière la nécessité d'anticiper, dès maintenant, la décarbonation totale de l'industrie, et l'exigence de sobriété qui orientera la gestion de nos ressources et les usages. Demain la compétitivité reposera de plus en plus sur la capacité à réduire les consommations d'énergie et de matières.

L'analyse prospective, partagée et négociée, pose les jalons d'une voie originale, celle que nous nommons la "transition juste". Ce scénario se caractérise par :

- **Une transition écologique assumée :** c'est, dès maintenant, l'accélération du virage vers l'électrique avec un objectif 100 % véhicules neufs zéro émission en 2035 et un cap vers la sobriété de la production et des usages.
- **La restructuration de l'appareil productif du secteur autour de l'électromobilité pour maintenir l'activité industrielle en France.** En 2030, produire 2,3 millions de moteurs produits en France, pour 2 millions de véhicules assemblés, et environ 100 GW de production de batteries. Une filière électromobilité dynamique pourra avoir un impact positif sur le tissu économique (sous-traitants, services...).

Nos projections démontrent qu'une politique de transition juste permettra d'enrayer le déclin de la filière moteur dans les prochaines années, pour, dès 2030, se démarquer d'un scénario tendanciel, avec un gain de 4 points sur les emplois maintenus. De nombreuses créations d'emplois sont attendues entre 2035 et 2050. **Au point d'arrivée de notre scénario de transition juste, en 2050, la filière moteur affiche 33 % d'emplois supplémentaires par rapport à un scénario de poursuite des politiques actuelles.** Cette filière électromobilité dynamique pourra avoir un impact positif sur la filière auto dans et le tissu économique (sous-traitants, services...).

Pour mettre en place ce scénario de transition juste, la FNH et la CFDT proposent une feuille de route pour :

- **Créer les conditions de la relocalisation :** cela passe par un deal engageant les entreprises et le gouvernement, via l'éco-conditionnalité des aides publiques, la mobilisation en faveur du *made in France* (conversion des flottes et commande publique).
- **Accompagner dès maintenant tous les salariés,** quel que soit leur statut, pour un accès facilité à la formation et aux dispositifs de conversion. La réduction des activités du thermique est une réalité, et notamment dans la filière moteur pour laquelle on estime à 10 000 les suppressions d'effectifs d'ici 5 ans. Mais la question c'est qu'est ce que l'on fait avec ces compétences et savoir-faire? Cette baisse ne doit pas rimer avec destruction d'emplois. Les salariés actuels, majoritairement, disposent de compétences utiles, voire indispensables à la réindustrialisation. L'enjeu industriel est là : préparer dès aujourd'hui les compétences pour la filière électromobilité de demain (tournés vers l'électrique, le digital...)
- **Oser une gouvernance ouverte :** une mobilisation collective des parties prenantes de la société, en faveur de la relocalisation industrielle, sera le fer de lance d'une nouvelle solidarité au sein de la filière. Les acteurs régionaux, les pôles de compétitivité, doivent travailler avec les entreprises et les syndicats dans le cadre de **conférences sociales régionales.**

La première étape pour engager une transition juste est essentielle : la mise en place d'Etats généraux de l'automobile, tels que demandés par la FNH et la CFDT pour qu'enfin l'ensemble des acteurs concernés par l'avenir de cette filière puissent tracer une voie d'avenir et redonner vie à la stratégie industrielle française.

NOTRE SCENARIO POUR UNE TRANSITION JUSTE

0 salariés sur le carreau

2030 : 2 millions de véhicules assemblés et 2,3 millions de moteurs

2030 : Fin de la production des véhicules thermiques

2035 : 100% de véhicules 0 émissions

Décarbonation totale des transports

UN ACCOMPAGNEMENT DE TOUS LES SALARIÉS

Formation et conversion
Coordination territoriale

UNE INDUSTRIE REDYNAMISÉE D'ICI 2030

Filière intégrée moteurs/batteries/véhicules
Mobilisation des acteurs en faveur du made in france
Eco-socio conditionnalités
Solidarité renforcée au sein de la filière

Maintien de 77% des emplois
dans la filière moteur

LA STABILISATION DE L'EMPLOI ENTRE 2035 ET 2050

Innovation technologiques + sobriété
Gamme diversifiée de véhicules, y compris segments A & B
Véhicules partagés; production : recyclage, réutilisation

33% d'emplois en plus
dans la filière moteur par rapport
à un scénario de poursuite des politiques actuelles

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

EFFECTIFS SALARIÉS (2019)

Filière auto

incluant sous-traitance mécanique, plasturgie, caoutchouc et pneumatique, intérimaires et les emplois liés à l'ingénierie, la filière

400 000 emplois

Activités industrielles des constructeurs et équipementiers

195 000 emplois

La filière moteur

incluant intérimaires et salariés rattachés production des moteurs, systèmes de transmission et électronique de puissance

85 000 emplois

PRODUCTION (2019)

2,2 millions de véhicules

(particuliers et véhicules utilitaires légers)

1 200 000 PSA
600 000 Renault
300 000 Toyota

Les véhicules utilitaires légers

représentaient

26 % de la production

3,1 millions de moteurs

ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES (2019)

Mix motorisation

60% diesel,
35% essence,
4% électrique,
1% hybrides rechargeables.

252 000

voitures électriques et hybrides sont sorties des chaînes d'usines

1 million de véhicules électriques en 2025

Objectif du plan auto

IMPORT - EXPORT

1/3 des moteurs est exporté

(principalement vers les autres usines d'assemblage véhicules du groupe PSA en Europe.)

25%

des véhicules assemblés vendus en France.

Déficit commercial

13 milliards d'€

REPÈRES ENVIRONNEMENTAUX

Niveau moyen d'émission de CO2 des véhicules neufs

95g CO2/km en 2020

Objectif défini par le Paquet climat :

-37,5% en 2030

Standards CO2 révisés en

2021-2022 dans le cadre du Green Deal.

Fin de la vente des véhicules consommant des carburants fossiles

2040

Objectif de la Loi d'orientation des mobilités (2019)

Le trafic automobile est le 1er contributeur à la pollution de l'air

=16%

des gaz à effet de serre

contexte

l'automobile à la croisée des enjeux

LE VIRAGE VERS L'ÉLECTRIQUE

Pour la première fois, en 2020, les véhicules électriques et hybrides rechargeables dépassent la barre des 10 % de part de marché en Europe et en France. Ils domineront les ventes d'ici quelques années. L'évolution des prix des batteries, avec une parité prix à l'achat entre électrique et thermique attendue d'ici 5 à 7 ans (Bloomberg, 2021) conforte le réalisme d'une fin des motorisations thermiques plus rapide que prévue. Cette parité est d'ailleurs déjà acquise si l'on considère le coût total de possession (achat + utilisation- BEUC, 2021).

Les normes européennes sur les émissions de CO_2 des véhicules, ont été le moteur de ce virage. En fixant un plafond d'émissions moyen à 95g de CO_2/km, elles ont permis une réduction de 40 % des émissions depuis 2007 (Réseau Action Climat). Néanmoins, les véhicules mis sur le marché restent trop émetteurs au regard des objectifs climat. Ceci est d'autant plus vrai que l'Union européenne a relevé son objectif global 2030 de réduction des émissions de gaz à effet de serre à -55 %. La révision prochaine de ces normes devra permettre à l'industrie automobile de s'inscrire dans une trajectoire plus ambitieuse.

L'Europe a engagé le virage vers l'électrique avec un temps de retard. Les batteries, qui concentrent 40 % de la valeur ajoutée des véhicules électriques, sont aujourd'hui fabriquées en Asie. L'actuel effort de rattrapage de l'Europe, à travers "l'Alliance pour les batteries" pour parer à un possible défaut d'approvisionnement en cellules, est stratégique. Il s'agit de ne pas perdre la bataille du véhicule électrique et de conserver la possibilité d'ancrer l'industrie automobile de demain en Europe.

Pour y parvenir, **ce sont près de 145 milliards d'euros** (Transport & Environment, 2019) **que l'industrie automobile européenne entend engager pour convertir ses gammes d'ici 2025.** Les gouvernements et industriels européens ont investi 3,5 fois plus sur les voitures et batteries électriques que ne l'a fait la Chine. Parler de l'électromobilité comme d'une opportunité pour l'Europe n'est donc pas un excès de langage. D'après Transport & Environment, l'Allemagne, la France, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni détiendront en 2025 environ 85 % des capacités de production.

Le véhicule électrique, levier indispensable à la décarbonation des transports.

La conversion à l'électrique va jouer un rôle clé pour décarboner le secteur des transports, qui pèse pour 31 % des émissions de CO_2 en France. Ses atouts sont indéniables :

- ➤ Un véhicule électrique émet 2 à 3 fois moins de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie qu'un véhicule essence ou diesel.
- ➤ Si les véhicules roulant au bio GNV ont un impact carbone également très faible, la disponibilité limitée de la ressource incite à réserver cette solution à d'autres usages (transport routier de marchandises par exemple).
- ➤ Le véhicule équipé de piles à combustibles, sous réserve que l'hydrogène soit lui-même bas carbone, n'est pas une solution privilégiée pour les véhicules particuliers et sera réservé de manière prioritaire aux transports lourds.

Pour en savoir plus : "Le véhicule électrique dans la transition écologique en France", FNH- ECF, 2017.

LE DÉCLIN DE L'EMPLOI

Dans ce contexte, le tissu industriel français peine à tirer son épingle du jeu. Ce n'est pas nouveau. Les données disponibles révèlent l'ampleur du problème : **le nombre de véhicules assemblés en France est passé de 3 millions au début des années 2000 à 2 millions en 2019, 1,3 million en 2020 au plus fort de la crise.**

À y regarder de plus près, ne serait-ce que sur les cinq dernières années, **l'emploi a diminué de 7 à 8 % dans l'industrie automobile.** La baisse a été plus forte chez les constructeurs (-14 %), tandis que les équipementiers observent une baisse plus contenue (-5 à -6 %).

Or, quand l'industrie automobile tousse, c'est toute l'économie qui tremble. **Depuis 10 ans, 100 000 emplois ont été supprimés dans l'ensemble de la filière automobile,** et les régions fortement dépendantes du secteur, sur le quart nord-est où sont historiquement implantés les constructeurs, de la Bretagne au Lyonnais, ont perdu **jusqu'à un tiers des emplois de la filière moteur.**

Après la crise de 2008, en comparaison aux autres secteurs industriels, le rebond de l'activité ne s'est pas accompagné d'une reprise de l'emploi dans l'automobile. Cette dynamique a été de pair avec les baisses d'emplois globales sur ces territoires, les marquant du sceau de la désindustrialisation. **L'automobile se révèle ainsi être le secteur qui a détruit le plus d'emplois ces dernières années.**

Les perspectives pour les années à venir ne sont pas rassurantes : **dans sa récente évaluation, l'Observatoire de la métallurgie pointe en 2021 le risque de perdre encore 100 000 emplois d'ici 2035 à l'échelle de la filière.**

Le passage à l'électrique, et c'est là un sujet central dans cette étude, constitue un facteur de transformation majeur des activités et de l'emploi. L'électromobilité ouvre en effet de nouvelles opportunités, pour les entreprises qui anticipent, se diversifient et se positionnent en avance de phase dans un univers devenu ultra-concurrentiel. Mais le mouvement reste hésitant. Avec, en 2019, **seulement 4 % des véhicules produits qui sont électrifiés,** et deux projets liés à la fabrication de batteries sur le territoire national, l'enjeu est aujourd'hui d'accélérer cette première étape de la transformation écologique. En 2030, pour respecter les objectifs climat, la production devra se concentrer exclusivement sur des véhicules électrifiés, dont 60 % de 100 % électriques.

Ce sera d'autant plus important que la fin du diesel et de l'essence va avoir un impact emploi important. **La fabrication d'un moteur électrique nécessite 60 % de main d'œuvre en moins que celle d'un diesel.**

LES RAISONS DU DÉCLIN

Le principal facteur de cette baisse d'activité et d'emploi réside dans les arbitrages internationaux des grands donneurs d'ordres du secteur. Le marché automobile, désormais entièrement globalisé, ne se limite plus en effet aux zones historiques de production, intégrant pleinement la Chine, le Maroc ou la Turquie, ou l'Europe orientale. Les acteurs de la filière ont saisi la possibilité de s'approvisionner de manière stratégique dans les pays à bas coûts, exacerbant la concurrence entre pays et accélérant la désindustrialisation.

Les productions de citadines et de voitures compactes illustrent la dynamique de l'industrie française. Elles ont ces dernières années perdu leurs dernières attaches productives en Hexagone. La Renault Clio, jusqu'à récemment produite à Flins, a désormais rejoint les chaînes de Novo Mesto (Slovénie) et de Bursa (Turquie) et la Peugeot 208, a quitté Poissy pour désormais s'appuyer uniquement sur Trnava (Slovaquie) et Kénitra (Maroc). La France est le pays de l'OCDE qui a le plus délocalisé sa production industrielle. Résultat**, si au début des années 2000, une voiture sur deux vendue sur le marché était fabriquée en France, en 2020 c'est une sur cinq.** Si le marché électrique décolle, avec quelque 10 400 immatriculations de véhicules 100 % électriques enregistrées en avril 2021 (AVERE), seuls 18 % sont produites dans l'Hexagone.

LES POLITIQUES INDUSTRIELLES AU PIED DU MUR

Le déclin de l'industrie automobile française questionne les politiques économiques qui sont menées depuis une dizaine d'années, en France et en Europe. Au niveau européen, en l'absence d'une stratégie industrielle coordonnée, la concurrence s'accroît entre les pays pour attirer les investissements. Les pratiques de dumping social alimentent les délocalisations à l'intérieur de l'Union. Par ailleurs, les normes sur les émissions de CO_2 des véhicules légers reposent sur un ensemble de règles, qui peuvent se révéler improductives. C'est le cas de la modulation au poids, qui désavantage les véhicules les plus légers et marque une bataille perdue pour l'industrie française face à son voisin allemand.

Au niveau national, la filière automobile bénéficie d'un soutien massif de l'État depuis de nombreuses années, pour la recherche, pour les primes à la casse comme pour la relance post covid, initiée en 2020 avant tous les autres secteurs. Pour autant, malgré les ambitions affichées, sur la modernisation de l'appareil productif (usine 4.0), le passage à l'électrique et les 8 milliards d'euros mis sur la table en 2020, ce plan n'infléchit pas la tendance de fond : les difficultés sont toujours présentes pour les sites et les salariés.

On peut considérer que l'industrie automobile est à un tournant de son histoire. La transition vers l'électromobilité est une étape clé pour maintenir et redéployer à long terme les activités industrielles et les emplois, et répondre au défi d'une décarbonation totale des transports d'ici 2050. Si on ne veut pas que la crise actuelle marque le dernier acte de la désindustrialisation du secteur auto en France, il est nécessaire de mobiliser de nouveaux leviers de politiques publiques pour les salariés et les territoires.

HAUTS-DE-FRANCE
Vers un pôle industriel électromobilité

Part des effectifs dans la production française de véhicules
1/3
avec la présence de 3 constructeurs mondiaux

Part des effectifs dans l'industrie auto française
14%

Emplois automobile + sous-traitance en 2019
45 200

Emplois filière moteur en 2019
7 200
84% chez les constructeurs

Évolution de l'emploi
-34%

GIGAFACTORY DE DOUVRIN
24 Gwh
1400 à 2000 emplois en 2030

USINE DE BATTERIES
Renault /Envision
2000 employés d'ici 2025

LA FRANÇAISE DE MÉCANIQUE
700 000 moteurs
1500 salariés

PÔLE NORD RENAULT
Maubeuge, Douai, Ruitz,
400 000 VE par an d'ici 2025
5000 salariés

NORMANDIE
Une industrie figée

Équipements électriques et électroniques
-80%
d'effectifs depuis 2010

Part des effectifs dans l'industrie auto française
9%

Emplois automobile + sous-traitance en 2019
25 300

Emplois filière moteur en 2019
6 200
79% chez les constructeurs

Évolution de l'emploi
-35%

CLÉON 3 000 SALARIÉS,
Fonderie, moteurs thermiques et électriques, boîtes de vitesse.

MONDEVILLE
Reconversion de l'usine de composants électroniques Bosch (calculateur pour le moteur) en tant qu'assembleur électronique (EMS), pour développer des activités en dehors de l'automobile.

GRAND EST
Une puissance industrielle menacée

Emplois en fonderie
1/3
(5 500)

Part des effectifs dans l'industrie auto française
13%

Emplois automobile + sous-traitance en 2019
46 100

Emplois filière moteur en 2019
7 500
79% chez les constructeurs

Évolution de l'emploi
-33%

TRÉMERY
Premier site de production de moteurs en France; 2800 salariés
objectif de production : 900 000 dès 2025

HAMBACH
fin de la production de la smart, reprise pour la construction d'un 4x4 Inéos

CENTRE D'EXPERTISE MONDIAL DE BAVANS
dédié aux systèmes de stockage à hydrogène de Faurecia

ÎLE-DE-FRANCE
Désindustrialisation ou économie circulaire

Tissu hétérogène
Forte présence des sièges sociaux et centres techniques R&D et nombreuses TPE/PME

Part des effectifs dans l'industrie auto française
25%

Emplois automobile + sous-traitance en 2019
48 100

Emplois filière moteur en 2019
6 600
84% chez les constructeurs

Évolution de l'emploi
-32%

FLINS
Refactory - Projet 2024
Retrofit - Recyclage - Reconditionnement de batteries - Pôle de formation.

UN TISSU INDUSTRIEL INNOVANT
en avance de phase pour penser les nouveaux marchés de la mobilité.

RHÔNE-ALPES
Diversification vers les nouvelles énergies

Tissu hétérogène
Forte présence des sièges sociaux et centres techniques R&D et nombreuses TPE/PME

Part des effectifs dans l'industrie auto française
14%

Emplois automobile + sous-traitance en 2019
66 400

Emplois filière moteur en 2019
5 900

Évolution de l'emploi
-19%

FORTE PRESENCE DES PNEUMATIQUES
(Michelin)

HALL 32
centre de promotion des métiers de l'industrie à Clermont-Ferrand.

PROJET USINE SYMBIO
à Saint-Fons (avec Michelin et Faurecia) système de propulsion hydrogène.

enquête

notre scenario pour une transition juste

MÉTHODE

Notre scénario pour une transition juste repose sur une méthode d'analyse à la fois quantitative et qualitative, issue de données statistiques et d'informations recueillies auprès des acteurs de l'industrie automobile. Il est le résultat, inédit, d'un compromis, d'un ajustement collectif soucieux de respecter, aux différentes échéances qui sont devant nous, 2030 et 2050, les exigences environnementales et les besoins des hommes et des femmes qui font l'industrie automobile.

UNE ANALYSE PRÉCISE DE LA FILIÈRE MOTEUR, AU COEUR DES ÉVOLUTIONS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

L'analyse quantifiée et les scénarios portent ici sur la filière moteur : production des moteurs, des systèmes de transmission et de l'électronique de puissance. Ce sont **85 000 emplois** (57 000 hors intérimaires et salariés rattachés) soit 20 % des emplois de la filière, mais un quart des effectifs constructeurs et équipementiers. Cette filière est structurante dans le secteur, et symptomatique des transformations en cours liées à la transition vers l'électromobilité.

L'analyse se fonde sur une base de données renseignée par Syndex pour 136 sites en France. Elle a été constituée, établissement par établissement, en s'appuyant sur des entretiens menés avec les acteurs économiques et des experts automobile.

Afin d'appréhender la transformation profonde du secteur, il est indispensable de prendre en compte, dans l'analyse quantifiée pour les scénarios, les nouvelles activités :

- **la production de batteries de traction, le recyclage et le retrofit,** dont nous avons considéré ici les potentiels d'emplois en nous appuyant sur les données fournies par les acteurs économiques.
- **Le secteur de l'énergie,** la filière automobile étant en interaction croissante avec le secteur de l'énergie, au fur et à mesure de la mise en œuvre de la transition écologique : activités de production et distribution de carburants, d'électricité, et surtout installation et la maintenance d'infrastructures de recharge.

L'analyse de l'emploi dans la filière moteur doit être mise en perspective avec la situation dans la filière automobile, qui rassemble :

- **les activités industrielles** des constructeurs et équipementiers, auxquelles s'ajoutent la sous-traitance mécanique, la plasturgie, caoutchouc et pneumatique, les intérimaires et les emplois liés à l'ingénierie. Cette industrie compte 400 000 emplois.
- **les activités de service,** c'est-à-dire la filière aval, qui comptent 400 000 emplois en France, soit autant que l'industrie. Nous nous appuyons ici sur les données des instances représentatives (CNPA - ANFA).

LES INDICES EMPLOIS

Pour la prospective, nous utilisons les **indices de projections développés par Syndex.** Chacun de ces indices présente le besoin en main-d'œuvre nécessaire pour fabriquer un moteur, quelle que soit la technologie de référence (diesel, essence, hybride léger, hybride rechargeable, véhicule électrique, véhicule à pile à combustible, véhicule au gaz). Appliqués aux projections de production de moteurs, selon un mix et des volumes définis dans chaque scénario, ils permettent de mesurer finement l'évolution de l'emploi.

Ces indices croisent les données de l'emploi réel et les volumes produits dans sept segments d'activité de la filière moteur : les composants moteur (pièces usinées du bloc moteur, y compris le système d'injection) ; l'électronique ; calculateurs et capteurs ; l'assemblage final du moteur ; les éléments de transmission et boîtes de vitesse ; le système d'échappement, y compris dépollution ; la fonderie. Les indices sur les batteries (production de cellules) ont été intégrés également ici en prenant comme référence une localisation en France de la totalité de la production des cellules de batteries nécessaire à l'assemblage des packs des moteurs électrifiés.

4 SCÉNARIOS CONTRASTÉS

- **Le premier scénario** confirme que la prolongation des tendances actuelles, qui se traduisent par une baisse de 70 % des effectifs d'ici 2050, pourrait tout simplement signifier la fin de l'industrie automobile en France. Une issue non désirable selon nos organisations.
- **La politique actuelle de relance *(scénario 2)***, initiée en 2020, ne permettra ni de mettre un terme aux délocalisations ni de répondre au défi climatique, l'objectif de fin de vente des véhicules diesel et essence fixé à 2040 est trop tardif pour le climat. A terme, en 2050, la division par deux des effectifs est inéluctable.
- En explorant **un scénario plus ambitieux de relance *(scénario 3)*** la prospective met en lumière l'impasse d'une vision purement productiviste, centrée sur les volumes : sans anticiper les besoins de sobriété (réduction des consommations d'énergie et de matières, évolution des usages).
- **Notre scénario de transition juste** intègre les exigences de sobriété et mise sur une intégration locale renforcée de la filière. Sur cette base, il vise la restructuration de l'appareil productif autour de l'électromobilité dans une optique de réindustrialisation : en 2030, produire 2,3 millions de moteurs produits en France, pour 2 millions de véhicules assemblés, et environ 100 GW de batteries au sein d'une filière intégrée.

	Volumes produits en 2050 (en million de moteurs)	Mix motorisation	Intégration locale	Production de batteries	Sobriété	Emploi	Niveau moyen d'émissions des véhicules produits en gCO2/km
S1. Désindustrialisation	1,35	Mix 2030 = 40 % VE • 8 % ICE • 50 % HEV PHEV En 2040, 85 % des moteurs produits sont électriques 15 % sont équipés d'une pile à combustible.	-		-	37 190 en 2030 17 613 en 2050	56
S2. Poursuite de la relance	2,2	Mix 2030 = 50 % VE • 5 % ICE • 45 % HEV PHEV En 2040, 100 % des moteurs produits sont électriques.	-	113 GW	-	42 909 en 2030 29 839 en 2050	53
S3. Relance industrielle	3	Mix 2030 = 81 % VE • 19 % PHEV. En 2035, 100 % des moteurs produits sont électriques.	-	150 GW		40 219 en 2030 42 854 en 2050	6
S4. Transition juste	2,3	Mix 2030 = 60 % VE • 40 % hybrides. En 2035, fin de production des motorisations dépendantes des carburants fossiles.	+ 30 %	94 GW		43 933 en 2030 39 549 en 2050	12

Volumes produits en 2050 : En 2019, 3,1 millions de moteurs ont été produits en France.

Intégration locale : Le "taux d'intégration local" désigne la part locale de la production des composants intervenant dans l'assemblage final du moteur. Dans la filière automobile, il serait situé entre 30 % et 40 % (non précisé pour la seule filière moteur).

Production de batteries : La production de batteries est évaluée en capacités produites par an dans les gigafactories. Une batterie de véhicule a une capacité allant de 40 Wh pour les citadines à 90 Wh.

Sobriété : La sobriété est appréciée au travers de 3 critères :
- la sobriété de la production (développement des activités de recyclage -batteries eat véhicules-, rétrofit et commerce des pièces détachées);
- sobriété des véhicules (évolution des modèles de véhicules et des capacités de moteurs (poids et contenus en matériaux, et diversité de la gamme produite);
- et sobriété des usages (développement des flottes de véhicules partagés permettant de réduire le volume du parc). En 2020 on dénombre 48 millions de véhicules légers et utilitaires dans le parc automobile français.

Emplois : le niveau d'emploi en 2019 est de 57 000 emplois (hors intérimaires).

Résultat CO_2: Le niveau moyen d'émission de CO_2 des véhicules produits est calculé en fonction du mix, sur la base des données HBEFA, favorisant la prise en compte des émissions en conditions réelles.

INTERVIEW

"Nous sommes sortis de notre zone de confort"

Pourquoi avoir engagé ce travail, entre la CFDT et la FNH ?

Marie Chéron
Responsable mobilité à la FNH

Jean-Marie Robert, secrétaire national CFDT - FGMM

J-M.R *Cela faisait déjà plusieurs mois que nous travaillions ce sujet de la transition juste dans le secteur de l'automobile au niveau de la métallurgie. Nous avions fait quelques contributions pour la CFDT vers des ONG européennes. La Confédération nous a mise en relation avec FNH et l'intérêt d'un apport mutuel est apparu comme une évidence.*

M.C *On avait besoin de sortir des faux débats qui opposent régulièrement dans les médias l'industrie et l'emploi d'un côté et l'écologie de l'autre. En 2018, les réactions à l'inscription dans la loi mobilité de la fin de vente des véhicules essence et diesel allaient nous enfermer dans une impasse : le déclin de l'industrie - bien réel - était mis sur le dos des normes environnementales pour dédouaner les constructeurs et grands équipementiers. Et on mettait au second plan les drames humains qui accompagnaient depuis 15 ans ce déclin. Il était urgent de remettre un peu de vérité et de justice dans le débat. Le dialogue préexistant entre la CFDT et la FNH permettait d'engager un travail en commun.*

En sortant de nos zones de confort, on a créé les conditions d'un dialogue plus exigeant, plus ouvert, avec un rapport de force plus favorable pour les questions sociales et écologiques, moins centré sur la rentabilité de court-terme.

Qu'attendiez-vous de ce travail ?

J-M.R *L'idée d'un apport mutuel m'est apparu très rapidement. Concrètement, faire prendre en compte les enjeux de l'industrie de l'emploi à des spécialistes de l'écologie d'un côté et de l'autre faire prendre en compte les enjeux écologiques à des spécialistes de l'emploi et de l'industrie… Cette convergence ne pouvait être que profitable à tous.*

M.C *Le secteur automobile est absolument stratégique, ce qui signifie qu'on ne fera pas la transition écologique sans la mobilisation pleine et entière des personnes qui font cette industrie. Pour avancer, pour mettre chacun devant ses responsabilités, il nous fallait faire un pas vers l'industrie, comprendre son histoire et ses contraintes, réelles. En sortant de nos zones de confort, on a créé les conditions d'un dialogue plus exigeant, plus ouvert, avec un rapport de force plus favorable pour les questions sociales et écologiques, moins centré sur la rentabilité de court-terme.*

Quelles étaient vos conditions pour entamer ce dialogue ?

J-M.R *Le seul préalable à nos échanges était qu'il ne nous obligeait pas à nous renier dans nos positions.*

M.C *L'écoute mutuelle, et le respect des positions de chacun, qui sont évidemment indispensables. Une certaine disponibilité aussi, car le dialogue prend du temps.*

En nous alliant avec la CFDT et la branche Métallurgie en particulier, on identifie nos points de convergence et nos ambitions partagées : à savoir une prise

en compte réelle des contraintes climatiques et une ambition de progrès social. Une fois que l'on partage ces objectifs, on identifie les points de divergence, et la marge de manœuvre que l'on a.

Par exemple, on sait que si l'on veut respecter les objectifs climat, il est impératif de sortir des carburants fossiles dès 2030, toute chose égale par ailleurs. On sait aussi que la fin des thermiques peut avoir un impact important sur l'emploi. On ne peut pas y être indifférent. Alors on identifie les marges de manœuvre, par exemple sur la production de véhicules hybrides qui devront répondre à des normes plus strictes, on identifie les leviers clés pour sortir de la spirale de désindustrialisation. In fine, on se donne 5 ans de plus pour adapter l'appareil productif, parce que cela nous semble le bon rythme pour permettre au secteur de rebondir et d'aller plus loin dans la décarbonation de l'industrie.

Quels ont été les points les plus durs à surmonter ?

J-M.R *Il n'y a pas eu de point dur à surmonter. L'état d'esprit de toutes les parties étaient irréprochable. Nous avons su nous parler et nous écouter. Cela permet de construire de façon plus sereine quelque chose d'inédit.*

M.C *C'est vrai. Le plus dur a été de bien appréhender la complexité de ce secteur, quand on travaille uniquement à distance, et que l'actualité depuis un an démontre chaque jour l'importance des changements en cours. L'histoire de ce secteur se joue en ce moment, et ce contexte est très exigeant.*

Quelle réaction à ce travail espérez-vous de la part des travailleuses et travailleurs du secteur automobile ?

J-M.R *Ce qui serait bien, c'est que tout le monde puisse comprendre et admettre qu'il existe un chemin qui peut nous permettre d'atteindre les objectifs fondamentaux pour notre avenir et celui de nos enfants, tout en veillant à ce que l'emploi ne soit pas la variable d'ajustement. Il y a des opportunités à venir et nous devons concilier et pas opposer les enjeux environnementaux et sociaux. Nous sommes condamnés à réussir. Et cela nous oblige à être innovants, à adopter un regard ouvert sur les métiers et filières – services, économie circulaire, etc. - qui vont naitre ou grandir avec cette transition.*

Nous sommes condamnés à réussir. Et cela nous oblige à être innovants, à adopter un regard ouvert sur les métiers et filières – services, économie circulaire, etc. - qui vont naitre ou grandir avec cette transition.

M.C *Ce travail, nous le mettons au service du dialogue entre les parties prenantes, les salariés, les représentants de la filière, les ONG, les collectivités locales. Nous avons voulu démontrer que la négociation était encore le moyen le plus rapide de faire la transition. Pas pour temporiser, mais pour accélérer pour de bon. La transition ne se fera pas à coup d'arbitrages venus d'en haut, elle ne négocie et se planifie.*

Qu'est-ce qu'un gouvernement vraiment motivé à mener la transition écologique de l'industrie française pourrait retenir de ce travail ?

J-M.R *Qu'il faut mettre tout le monde autour de la table. Pas juste pour gagner du temps, ni pour faire passer les pilules. Mais vraiment pour construire une stratégie industrielle partagée. En synthèse, faire des états généraux de la filière automobile…*

M.C *Oui. L'État doit donner à ce dialogue social un cadre clair, celui de l'intérêt général, de l'exigence climatique et sociale. Il doit sortir de son attentisme des dernières années où il s'est contenté de soutenir les décisions prises à la tête des groupes. Il est le premier garant d'une négociation constructive. Quand la France va présider l'Union européenne en 2022 elle doit porter une hausse de l'ambition climat et industrielle de l'Europe. Cela passe avec la négociation au sujet des normes sur les émissions de CO_2 des véhicules, et au sujet d'une date de fin de vente des véhicules essence et diesel au niveau européen. Il sera primordial que cette date soit fixée au plus tard en 2035, afin de respecter les objectifs climat.*

LE PLAN DE RELANCE NE CHANGE PAS LA DONNE

Le plan de relance lancé en mai 2020 par le gouvernement affichait une nouvelle ambition industrielle, une volonté de (re)localiser cette industrie, d'accélérer la transition vers l'électromobilité et de renforcer la solidarité au sein de la filière. Il est trop tôt pour évaluer ses impacts réels. Mais, un an après, les fermetures de sites et délocalisations se poursuivent et les inquiétudes sont toujours aussi fortes. Si le fonds de relance a été largement sollicité, les premières analyses montrent qu'il finance davantage la modernisation des usines que la décarbonation ou la relocalisation.

LE PLAN DE RELANCE NE STOPPE PAS LA DÉSINDUSTRIALISATION

Considérant que les résultats à moyen et long terme de la mise en œuvre du plan de relance pourront être contrastés, nous mettons ici en perspective deux scénarios. Le premier – la poursuite de la relance – explore une trajectoire accomplie de ce plan et le second – la désindustrialisation – une trajectoire d'échec.

En prenant en compte les objectifs fixés par le gouvernement, sur le mix motorisation notamment, et les projets existants sur les territoires, rien ne permet aujourd'hui d'infléchir la tendance qui prévaut depuis 15 ans, à savoir la poursuite du déclin. La décrue des effectifs se poursuivant, elle atteint en 2030 26 % dans le cas de la poursuite de la relance, 45 % dans le cas de la désindustrialisation. Ce dernier scénario pourrait signifier jusqu'à 70 % d'effectifs en moins pour la filière moteur d'ici 2050, 48 % dans le cas d'une relance réussie.

	2019	2025	2030	2035	2040	2045	2050
S1	57815	46701	37190	30617	23270	20245	17613
S2	57815	48612	42909	37522	33063	31410	29839

PROJECTION COMPARÉE DE L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LES SCÉNARIOS DÉSINDUSTRIALISATION ET POURSUITE DE LA RELANCE

Selon nos analyses, le plan de relance pâtit d'une stratégie industrielle sans doute trop faible, court termiste, et d'une gouvernance trop resserrée.

1 MILLION DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES EN 2025 : UN OBJECTIF INSUFFISANT

Produire un million de véhicules "propres" par an d'ici 2025 : tel est l'objectif du plan auto. S'il est atteint, il sera favorable à un repositionnement de la filière française au sein de l'Union européenne. Mais au regard de la dynamique de la filière allemande dans ce domaine, il pourrait presque paraître timoré. Outre-Rhin, l'objectif d'1 million de véhicules électriques produits est en effet fixé à 2022, pour 2 millions en 2025. Par ailleurs, la production des véhicules sera liée à l'implantation des gigafactories. Un des faits marquants en 2021 est le retard pris par les Français dans l'implantation d'unités de production de batteries, 8 en Allemagne et 2 en France. Le constat est aujourd'hui partagé : l'Hexagone manque de projets structurants sur l'électromobilité.

De plus, produire un million de véhicules électriques ne protège pas les salariés contre la fin du thermique et les logiques de délocalisation que cela implique. Cet effet ciseau n'est pas sans alimenter une certaine inquiétude à Douvrin, dans

les Hauts-de-France, qui annonce à la fois le recrutement de 2 000 salariés d'ici 2030 pour la gigafactory, et en même temps la délocalisation d'une chaîne de production de moteurs d'ici 2023, accélérant le risque de fermeture pour la Française de mécanique qui produit des moteurs depuis 1969.

La fin de la production des thermiques, loin de n'être qu'un objectif, nécessite d'être planifiée pour accompagner au mieux les salariés, en termes de formation et de conversion professionnelle.

LES HYBRIDES, AMORTISSEUR OU PIÈGE SOCIAL ?

Les technologies hybrides, relativement intensives en emploi (selon les indices GMP : 23 % de moins que pour les diesels mais 6 % en plus que pour les essences), pourraient jouer un rôle d'amortisseur social, en adoucissant la transition dans les années à venir.

Néanmoins, il y a plusieurs limites à cette stratégie : le choix de l'hybride ne peut être que temporaire, du fait d'une sortie inéluctable des carburants fossiles en 2035 au plus tard pour les véhicules neufs. D'ailleurs, les stratégies d'hybridation des constructeurs n'ont pas à ce stade permis une réduction suffisante des émissions de gaz à effet de serre en conditions réelles de circulation. Il n'est pas certain que ces technologies aient un avenir même à horizon 10 ans, alors que les normes européennes se renforcent et que, déjà d'ici 5 - 7 ans, le prix de l'électrique sera moindre que celui du thermique pour les automobilistes.

L'ABSENCE DE CAP CLAIR

Les acteurs de la filière moteur mettent en place progressivement des stratégies de diversification de leurs activités, qui permettent de maintenir l'emploi ou d'en limiter la baisse, que ce soit en allant vers l'électrique, ou en s'orientant vers d'autres secteurs (énergie, électronique...). Mais en l'absence de cap clair vers l'électrique, la diversification reste trop faible, et notamment chez les acteurs de taille intermédiaire et petite. Ainsi, l'enquête de terrain menée par Syndex révèle que 50 % des sites se diversifiaient en 2019, essentiellement chez les constructeurs ou les gros équipementiers. 14 % des sites (mais seulement 5 % des emplois) travaillent pour le véhicule électrique.

Ainsi, la moitié des sites et des emplois demeure positionnée sur le thermique, 20 % des sites et effectifs étant orientés sur le diesel. 59 % des sites industriels de la filière moteur envisagent une baisse d'activité dans les 3 ans. Cette évolution est symptomatique de ce qui se passe à l'échelle de la filière automobile au sens large.

DES CHOIX INDUSTRIELS DÉCONNECTÉS DES ENJEUX DE LA DÉCARBONATION PROFONDE DU SECTEUR

L'objectif de développement du véhicule électrique porté par la politique industrielle de relance n'anticipe pas les mutations plus profondes induites par la transition écologique tels que le développement des services de partage et la sobriété attendue des modèles de véhicules.

La nécessaire sobriété est de fait boudée par les décideurs politiques et les industriels. En cause, l'incompréhension et l'attachement à une conception restreinte de la croissance, en particulier sur le sujet de l'emploi : la sobriété pourrait menacer une part des activités industrielles productives, ainsi qu'à plus long terme certains services (réparation, maintenance). Mais, et cette opportunité est niée, de nouvelles activités de services et de maintenance vont se développer (réparation, recyclage) avec cette même logique de sobriété, créant des gisements d'emplois dans les territoires, non délocalisables.

Il est donc plus que jamais nécessaire d'anticiper ces transformations.

L'étude a été l'occasion d'explorer un scénario volontariste, la relance industrielle, qui maintiendrait le niveau de production à 3 millions de moteurs et accélérerait la conversion à l'électromobilité. La production serait alors soutenue par la reconquête de parts de marchés, via une stratégie offensive des acteurs de la filière. Or, ce scénario non seulement ne permet pas d'éviter la baisse des effectifs, qui atteint tout de même 30 % en 2030, mais en plus à long terme, n'anticipe pas la nécessité de s'orienter vers la sobriété. Cette non-prise en compte est considérée ici comme un risque, pour les sociétés, mais aussi pour la soutenabilité des activités et de l'emploi.

MISER SUR LE VOLONTARISME SANS CONTRAINTE : UNE IMPASSE

Le plan de relance 2020 n'a fixé aucune conditionnalité, sociale ou environnementale, aux aides, et il n'y pas de suivi transparent et partagé avec la société civile. Rien ne garantit donc que ces aides bénéficient à moyen terme à l'emploi sur les territoires et / ou à accélérer la transition écologique du secteur.

La filière semble ainsi échapper à la régulation de l'État. Les stratégies de localisation des grands donneurs d'ordre, constructeurs en tête, obéissent en effet à une logique de mise en concurrence des pays de l'Union entre eux, en premier lieu sur le coût du travail. La filière ne répond pas non plus aujourd'hui à une préoccupation majeure depuis plusieurs années, à savoir la faible solidarité dans les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Pourtant, aucune mesure structurante n'a été prise.

Autre exemple, le choix des constructeurs de ne maintenir en France que la production de voitures particulières à haute-valeur ajoutée, des modèles plutôt hauts de gamme. La possibilité de rapatrier la production de modèles plus petits et légers, qui sont plébiscités par les automobilistes, semble hors de portée, et est tout simplement écartée. Finalement, l'appel au volontarisme des grands donneurs d'ordre a démontré son insuffisance et doit laisser place à des incitations beaucoup plus claires, voire contraignantes.

NOTRE SCÉNARIO POUR UNE TRANSITION JUSTE

Le scénario pour une transition juste repose sur un double objectif : conserver une industrie automobile sur le territoire national, et lui donner les moyens de répondre de manière adaptée aux besoins de mobilité de demain dans un monde décarboné. Il démontre qu'en s'engageant pleinement dans la transition écologique, la filière automobile peut (re)localiser ses approvisionnements, dynamiser l'activité et créer de l'emploi. Ce scénario de transition suppose de rompre avec une certaine vision de l'industrie et des politiques économiques, en négociant collectivement un nouveau *deal* pour l'industrie automobile.

Résultats

- D'ici à 2030, l'accompagnement des salariés (formation et conversion) pour valoriser les compétences d'aujourd'hui dans l'industrie de demain, doit permettre de ne laisser aucun salarié sur le carreau. .
- Dès 2030, la transition juste se démarque d'un scénario tendanciel, avec un gain de 4 points sur les emplois maintenus.
- La filière automobile française est en mesure en 2030 de contribuer à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de - 55 % au niveau européen.
- En 2035, la production de véhicules en France est 100 % véhicules **0** émission.
- A cette échéance, l'intégration locale favorise la création d'emplois, 9 000 au sein de la filière moteur selon nos estimations.
- Au point d'arrivée de notre scénario de transition juste, en 2050, la filière moteur affiche 33 % d'emplois supplémentaires par rapport à un scénario de poursuite des politiques actuelles. Cette filière électromobilité dynamique pourra avoir un impact positif sur la filière auto dans et le tissu économique (sous-traitants, services…) tout en respectant l'objectif de décarbonation totale des transports à 2050.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR FACTEUR

dans le scénario de transition juste

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

dans le scénario de transition juste

MOBILISER LA FILIÈRE ET LA SOCIÉTÉ CIVILE AUTOUR D'UN NOUVEAU *DEAL* INDUSTRIEL

Avant toute chose, **un scénario pour une transition juste ne peut se faire sans les hommes et les femmes qui font l'industrie automobile aujourd'hui.** Les salariés et les acteurs de la filière sont au premier plan. En complément, les acteurs de la société civile, représentants des collectivités territoriales et des consommateurs, experts de l'environnement et des politiques de mobilité sont également attendus pour contribuer au débat sur l'avenir de cette filière, stratégique pour l'économie et la transition écologique.

Le *deal* industriel auquel nous appelons et qui est décrit ci-dessous repose sur des objectifs en termes d'activités, d'emplois et de réduction des impacts environnementaux. Ces objectifs se traduisent à court, moyen et long termes, ils permettent aussi de fixer des critères de réussite reconnus comme tels et légitimes, et d'instaurer un suivi de la politique industrielle en toute transparence vis-à-vis des citoyens et des territoires. La comparaison avec l'industrie allemande pourra être inspirante, tant sur sa capacité à faire vivre le dialogue social, que sur la solidarité existante entre les donneurs d'ordre et les fournisseurs.

2,3 MILLIONS DE MOTEURS PRODUITS EN 2030 POUR 2 MILLIONS DE VÉHICULES ASSEMBLÉS

Une transition juste nécessite ensuite de rompre avec la logique de désindustrialisation et donc concrètement avec la baisse continue de la production et des effectifs. Il n'y a pas d'avenir réussi pour les salariés et les industriels sans une rupture forte de ce point de vue.

La FNH et la CFDT proposent donc de **maintenir le niveau de production de l'industrie auto en 2030** à **2,3 millions de moteurs.** Ce cap est fixé comme un plafond en dessous duquel on ne descend pas. Il correspond à un volume associé de véhicules électriques assemblés, soit **2 millions en 2030,** cohérent pour maintenir l'emploi dans la filière auto au sens large et répondre aux besoins. Dans un environnement incertain, un tel cap est indispensable pour donner de la visibilité aux acteurs économiques et aux salariés.

Pour respecter ces objectifs, il y a deux exigences : la première est de favoriser l'émergence de projets industriels. De ce point de vue, la situation actuelle est assez inquiétante. Il y a trop peu de projets structurants sur le territoire national. La seconde est de renforcer l'intégration locale, c'est-à-dire de favoriser l'approvisionnement, le sourcing de

Le "taux d'intégration local" désigne la part locale de la production des composants intervenant dans l'assemblage final du moteur. Dans la filière automobile, il serait situé entre 30 % (selon les services de l'État) et 40 % (selon les industriels). Il n'est pas connu précisément pour la seule filière moteur. Afin de simuler un accroissement de ce taux, nous avons pris le parti d'appliquer un taux de croissance des volumes de composants produits en France, tirant ainsi l'emploi associé, par secteur. Cette « relocalisation » des volumes s'applique sur l'ensemble des activités de production de composants ou équipements (mécaniques, électriques, électroniques), mais pas sur l'assemblage final, et uniquement sur les moteurs électrifiés. Ce taux est de +5 % en 2025, +15 % en 2030, +20 % en 2035 et +30 % au-delà.

proximité, c'est-à-dire au niveau national ou selon un critère de distance. C'est dans notre scénario un levier évident pour créer de l'emploi. Le renforcement du taux d'intégration locale permettrait de créer plus de 9 000 emplois dans la filière moteurs à horizon 2050 (16 % des effectifs de départ). C'est aussi un levier décisif pour mieux maîtriser les impacts environnementaux tout au long de la chaîne de valeur. 80 % de l'impact environnemental d'un véhicule, hors usage, étant directement lié aux sous-traitants (The Shift project 2021).

Si la tendance à la baisse des effectifs sera difficile à contrer dans les cinq prochaines années, son inversion est au cœur d'une stratégie de transition juste. Le besoin en main-d'œuvre se redresse d'ici 2030, soutenu par un mouvement de relocalisation d'une partie de la production (+30 % de volume, hors batteries) des composants de la chaîne de valeur de la filière moteur (tout type de composants). Les hypothèses suivantes ont été retenues : sur les produits du moteur électrique, les constructeurs / équipementiers / fournisseurs attribuent une part plus importante de production à leurs sites français dans les arbitrages d'attribution des volumes. La création d'emplois liés à la production de cellules pour batterie de traction est ici équivalente à un besoin de 94 GW par an à partir de 2045. Le retrofit de véhicule thermique accroît le besoin en cellules au-delà de cette capacité entre 2035 et 2045.

100 % DE VÉHICULES NEUFS ZÉRO ÉMISSION EN 2035

Il est ensuite temps de prendre acte du défi climatique qui est devant nous, de manière sincère. Le point de départ de ce scénario correspond à une reconnaissance, par les acteurs de la filière automobile et plus largement, du défi climatique, et du rôle clé du secteur automobile pour le relever.

La fin de la production des motorisations thermiques ne peut plus être sujet à débat, ni l'ampleur du changement à mener, ni le rythme inédit qui est imposé. La fixation d'une échéance pour la fin de la production des véhicules qui consomment des carburants fossiles est donc un préalable pour entamer une négociation nationale sur les moyens d'y parvenir, collectivement, sans laisser personne sur le bord de la route.

Cette échéance devra donc être compatible avec la fin de la circulation des véhicules qui consomment des carburants fossiles en 2050, mais égale-

MIX MOTORISATION DE LA PRODUCTION DE MOTEURS EN 2030 DANS UN SCÉNARIO DE TRANSITION JUSTE EN FRANCE

ment avec les échéances du marché européen, qui accélère sa conversion.

La FNH et la CFDT proposent donc de fixer à 2030 la fin de la production française de véhicules essence et diesel (hors hybrides). A cette même date, la réglementation des hybrides devra être abaissée à des niveaux moyens d'émission inférieurs ou égal à 25 g CO2/km. Il est nécessaire d'ajuster les performances en conditions réelles des motorisations hybrides aux exigences environnementales. La stratégie d'hybridation, visant à favoriser la transition, ne doit pas être un leurre ! Le choix de l'hybride n'est pas sans risque : le rythme imposé par la lutte contre le changement climatique impose de faire évoluer ces technologies, pour réduire drastiquement les niveaux d'émission des véhicules hybrides pour être à un nouveau équivalent à 25 g CO2/km dès 2030 ; ou de renoncer à ces technologies.

Au niveau européen, l'objectif de 100 % de véhicules neufs 0 émission en 2035 pourra ainsi constituer un cap pour l'industrie française.

Cet objectif vise à concentrer les efforts d'investissement vers les moteurs et véhicules 100 % zéro émission, de favoriser l'émergence d'une filière batterie intégrée, et de soutenir l'effort indispensable de formation et de conversion des emplois.

Pendant cette période de transition, il est indispensable de soumettre les aides publiques à des socio-éco-conditionnalités, afin de favoriser le maintien de l'emploi, d'éviter certaines fermetures de sites et délocalisations.

COMBINER LES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES ET LA SOBRIÉTÉ

La conversion à l'électrique est un passage incontournable. Mais pour avoir une chance de respecter les objectifs climat dans les 10 prochaines années et atteindre la décarbonation totale des transports en 2050, il est nécessaire de "combiner les solutions technologiques ET la sobriété" (A.Bigo, 2020).

La sobriété ne signifie pas la fin de la voiture, qui demeurera un moyen de déplacement important. Mais elle appelle à produire des modèles plus légers, plus efficaces tout en restant adaptés aux besoins. Les experts de Carbone 4 démontrent en 2020 la possibilité de réduire les émissions de GES de 25 % des différents véhicules, toutes motorisations confondues, en agissant sur la réduction de la masse des véhicules, sur le prolongement de leur durée de vie, ou encore en maîtrisant la capacité des batteries. Ils alertent d'ailleurs sur les risques liés à une généralisation du véhicule électrique sans optimiser l'usage des ressources minérales.

Le véhicule électrique, une solution sous conditions

Si le véhicule électrique est un levier essentiel pour décarboner les transports et réduire la pollution dans les zones denses, ce n'est ni la solution unique ni la solution parfaite !

Tout d'abord il n'existe pas de voiture propre, qui plus est quand elle est équipée d'une batterie : ce sont des matériaux, de l'énergie pour la produire et de l'électricité pour la faire rouler. Passer à l'électrique nous impose 3 exigences :

1. Accélérer la transition vers les énergies renouvelables.
2. Favoriser un usage partagé, plus intensif des véhicules.
3. Garantir la responsabilité sociale et environnementale des entreprises pour réduire les impacts sur l'ensemble de la chaine de valeur : relocalisation des batteries, recyclage, devoir de vigilance…

➤ *Pour en savoir plus*

En 2017, dans son étude sur l'électromobilité, la FNH pointait le risque environnemental lié à la course à l'autonomie des batteries, dans un contexte de croissance forte de la demande en minerais. L'analyse mettait par ailleurs en avant la déconnexion de cette course effrénée à l'autonomie et les besoins réels de mobilité. Sur ce sujet, le rôle de la réglementation européenne sera essentiel pour imposer des taux élevés de matériaux recyclés dans les batteries avec une visibilité à 2030.

La sobriété a également trait aux usages que l'on a de la voiture. Non pas pour contraindre les déplacements, mais pour mieux utiliser les voitures (massivement utilisées par des personnes seules, et stationnées 95 % du temps). Le développement de services de partage peut potentiellement faire de la voiture un mode de déplacement plus collectif qu'il ne l'est aujourd'hui, et par ailleurs les alternatives (transports collectifs et modes actifs notamment) visent à la réduction de la dépendance à la voiture. Ces tendances, sur le long terme, pourront avoir un effet baissier sur le parc roulant, de façon différenciée entre les zones urbaines et celles moins denses.

C'est une filière intégrée, tournée vers la sobriété, qui doit donc se mettre en place, et cela implique de mobiliser différents leviers dans le temps :

À court terme :

- Engager la réduction des matières premières et énergétiques consommées, en accroissant progressivement les taux de matières recyclées incorporées dans les produits.

À moyen terme :

- L'évolution des produits eux-mêmes : la diversification des gammes pour intégrer des modèles plus légers, plus petits et plus sobres.
- Le développement des services de partage de voitures.
- La mise sur le marché d'une part croissante de véhicules recyclés.
- L'opérationnalité d'une filière de moteurs - batteries-véhicules-recyclage.

À long terme, la décroissance du marché automobile, et donc du parc, devra être anticipée. Il s'agit de ne pas négliger la filière des services au-

tomobiles sur le long terme. Les changements liés à la conversion du parc vers l'électrique, en particulier pour les activités de maintenance et réparation des véhicules légers, se mesurent non au rythme de production ou de vente annuelles des véhicules, mais en fonction de l'évolution du parc en circulation. Estimé à 47 millions de véhicules légers, le parc automobile est amené à évoluer à mesure que les véhicules neufs sont mis en circulation (2 millions par an) et que d'autres partent à la casse. L'évolution du parc est donc un processus lent - il se renouvelle tous les 15 ans - qui enregistre avec retard et une certaine inertie les évolutions technologiques du produit automobile.

À moyen terme, l'accélération de la conversion du parc engendrera une contraction de l'emploi dans les activités de réparation et maintenance (au total 137 000 salariés en 2020). Dans le cas d'une forte baisse du parc automobile à l'horizon 2050 (-37 %) et avec les nouveaux usages de la mobilité individuelle (vélo, micromobilité, usage accru des transports en commun, autopartage), le secteur pourrait se contracter de 57 % à horizon 2050. Cette évolution pourrait être compensée par d'autres activités, services de partage, retrofit… à la condition que cela soit anticipé, afin d'éviter les effets en cascade sur les territoires.

SAISIR LES OPPORTUNITÉS LIÉES À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La France a des atouts sur la chaîne de valeur électrique : un certain nombre d'acteurs sont d'ores et déjà positionnés sur la production et le recyclage des batteries ou encore électronique de puissance. Ces activités, avec des volumes d'emplois aujourd'hui encore restreints, peuvent permettre, si les conditions sont réunies, de créer de l'emploi demain.

LA TRANSFORMATION DES EMPLOIS DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

POTENTIEL D'EMPLOIS À CRÉER AVEC LE PASSAGE À L'ÉLECTRIQUE

Batteries
Jusqu'à 15 000 emplois en 2030-2035

Recyclage
Jusqu'à 9 000 emplois en 2030-2035

Retrofit
Jusqu'à 5 725 emplois en 2030-2035

Autres opportunités

Vélo : 1 million d'€ de CA génère près de 10 emplois** (3x plus que dans l'automobile)

Bornes de recharges électriques

Services de voitures partagées

Gestion des données de mobilité

**OMS - The PEP, 2014

ÉVALUER PRÉCISÉMENT LES BESOINS D'ACCOMPAGNEMENT DES SALARIÉS

Pour la prospective détaillée de la filière moteur, nous utilisons les indices de projections développés par Syndex pour mesurer finement l'évolution de l'emploi dans les 7 segments d'activité de cette filière : les composants moteur (pièces usinées du bloc moteur, y compris le système d'injection) ; l'électronique ; calculateurs et capteurs ; l'assemblage final du moteur ; les éléments de transmission et boîtes de vitesse ; le système d'échappement, y compris dépollution ; la fonderie.

La fabrication des moteurs électriques requiert 60 % de main-d'œuvre en moins par rapport à un diesel, 40 % par rapport à un essence...

Ces indices sont un outil d'anticipation pour la filière. En effet, la conversion à l'électrique étant très rapide, le risque de destruction d'emplois et de pertes de savoir-faire est accru. Dans la filière moteur, 10 000 emplois sont concernés dans les 5 années à venir, 16 000 d'ici 2030. Il est impératif d'accompagner les salariés, de former massivement aux nouvelles compétences, d'anticiper les besoins futurs. L'enjeu est de valoriser les compétences d'aujourd'hui dans l'industrie de demain pour limiter l'effet ciseau.

LA PRODUCTION DES COMPOSANTS MOTEURS

13 573 salariés.

Le nombre de composants nécessaires à la fabrication d'un moteur électrique est 60 % moindre que celle nécessaire pour un diesel. Le volume d'emploi sera sur ce segment spécifique d'activité jusqu'à 80 % inférieur.

LA PRODUCTION ET L'ASSEMBLAGE DES SYSTÈMES DE TRANSMISSION ET DES BOÎTES DE VITESSE.

5 801 salariés.

La baisse du besoin de main-d'œuvre entre thermique et électrique est estimée ici à 70 %.

LES FONDERIES

6 685 salariés rattachés au secteur automobile.

Dans le cadre de la transition écologique (conversion à l'électrique et allègement des véhicules), les besoins de main-d'œuvre se réduisent de l'ordre de 70 % pour un même volume de moteurs produits.

L'ASSEMBLAGE DES MOTEURS

21 359 personnes.

Le besoin de main-d'œuvre nécessaire à l'assemblage des moteurs est réduit de plus de 60 % entre un moteur diesel et un moteur électrique. Les motorisations hybrides sont plus demandeuses en main-d'œuvre que les essences (20 % de plus).

LA PRODUCTION ET L'ASSEMBLAGE DE COMPOSANTS DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT, Y COMPRIS POUR LA DÉPOLLUTION.

3 688 salariés.

Le système d'échappement disparaît avec le passage à l'électromobilité.

4Seasons

feuille de route

CRÉER LES CONDITIONS DE LA (RE) LOCALISATION

Pour favoriser l'émergence de nouveaux projets industriels et relocaliser les chaînes d'approvisionnement, il est indispensable d'anticiper de manière stratégique les besoins, d'appuyer la R&D en France et en Europe et de conserver des centres de décision en France.

METTRE EN PLACE DES SOCIO-ÉCO-CONDITIONNALITÉS DES AIDES PUBLIQUES

Les éco-socio-conditionnalités des aides sont une mesure prioritaire pour la politique de soutien à l'industrie automobile en France en faveur d'une transition juste. Trop souvent perçues comme une contrainte pour les entreprises, elles ont été absentes de la politique de relance. Ce qui constitue une erreur politique majeure. Car plus que des contraintes, ces conditionnalités sont les outils pour :

1. Limiter les délocalisations, en obtenant des garanties sur le maintien des activités et de l'emploi ;
2. Accélérer la transition écologique du secteur en incitant à réaliser un bilan carbone, à engager un plan de réduction des impacts, en favorisant le soutien aux innovations...
3. Favoriser une plus grande solidarité au sein de la filière. Il pourrait par exemple être demandé aux entreprises de respecter certains critères dans leurs politiques d'achat, de soutenir une politique de relocalisation des sous-traitants et équipementiers.

Ces conditionnalités doivent faire l'objet d'un suivi, sur la base d'indicateurs spécifiques. Ces conditionnalités sont autant d'engagements de la part des acteurs économiques, ils sont aussi un gage de cohérence de la politique industrielle qui ne peut plus financer de mesures qui ne respectent pas les principes d'une transition juste pour le secteur.

MOBILISER LES ACTEURS ÉCONOMIQUES EN FAVEUR DU MADE IN FRANCE

Faire du label « Origine France garantie » un avantage significatif pour les industriels.

"Origine France garantie" est l'unique certification qui atteste l'origine française d'un produit. L'obtention de la certification se fait sur deux critères cumulatifs que les entreprises doivent nécessairement satisfaire pour l'obtenir : entre 50 % et 100 % du prix de revient unitaire est français; le produit prend ses caractéristiques essentielles en France.

Le label est mobilisé par deux constructeurs, Toyota pour la Yaris essence, la Yaris hybride, et les ProAce et Proace Verso, et Stellantis pour les DS3 et DS7 Crossback. Ce qui est relativement peu. De

fait, ce label ne fournit pas d'avantages concrets pour les industriels. Pour en faire un levier en faveur de la relocalisation, il est proposé d'en faire un critère d'achat public et de soutenir un niveau d'aide différencié entre les produits labellisés et ceux qui ne le sont pas. Cette distinction permettrait de donner un avantage aux véhicules labellisés, tout en prenant en compte le faible nombre de véhicules labellisés à ce jour.

De même, ce critère pourra utilement être introduit dans la fiscalité sur les véhicules de société.

DÉFINIR DES NORMES SUR LES NIVEAUX D'ÉMISSIONS DES VÉHICULES ET DES BATTERIES, SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE

Quelle protection de l'industrie européenne dans la bataille avec la Chine pour la localisation des futures gigafactory ? Plutôt qu'un protectionnisme basé sur la nationalité, nous préférons une protection basée sur la fixation de normes écologiques de mise sur le marché les plus ambitieuses de la planète. Efficace, compatible avec les règles de l'OMC, tirant l'ensemble des industries vers le haut, elles offrent par ailleurs l'avantage d'être une compétence de l'Union européenne et ne nécessite donc pas l'unanimité des Etats membres.

- Réalisation, pour les produits finis, d'un bilan carbone qui prend en compte l'intégralité de la chaîne de valeur (depuis l'extraction des ressources nécessaires à la gestion des déchets, en passant par la consommation d'énergie). Les méthodologies devront être transparentes, harmonisées pour le marché européen (sur une durée de 10 ans, en considérant un mix énergétique moyen européen).
- Fixer un plafond limite d'émission pour les véhicules, et une trajectoire compatible avec l'objectif de décarbonation totale des transports à horizon 2050.
- Intégrer, à côté du bilan carbone, des indicateurs sur la consommation de ressources naturelles, les impacts sur les écosystèmes.

Mettre en place les mesures financières de soutien à l'innovation.

Cela toucherait par exemple les innovations favorisant l'allègement des véhicules, qui ont des difficultés à se faire une place sur le marché.

RÉHAUSSER LES STANDARDS CO2 EUROPÉEN ET METTRE FIN À LA PRIME AUX VÉHICULES LOURDS

L'objectif de réduction de 37,5 % des émissions de CO_2 à horizon 2030 devra être revu à la hausse pour répondre à un objectif global de - 55 % de réduction des émissions en 2030.

À cette occasion, la révision des règles de calcul des niveaux moyens d'émissions doivent être revues, notamment pour **supprimer le facteur poids moyen dans la formule de calcul des objectifs d'émission de CO_2.** Celle-ci, initialement mise en place pour favoriser la diversité des véhicules et ne pas pénaliser les plus lourds, donne un avantage aux véhicules plus lourds. Une bataille cruciale avait été perdue par la France à ce moment-là.

ACTIVER LE LEVIER DE LA COMMANDE PUBLIQUE AU NIVEAU EUROPÉEN

Les flottes publiques représentent entre 400 et 450 000 véhicules en France (*Arval Mobility Observatory,* 2017). Leur conversion constitue un premier levier stratégique pour accélérer la décarbonation du secteur. La définition de critères sociaux, environnementaux, fiscaux, de proximité, de qualité ou de durabilité permettraient d'utiliser la commande publique pour encourager des véhicules issus d'une fabrication française et produits en minimisant l'impact environnemental.

Les clauses environnementales et sociales pourraient ainsi être largement mobilisées par les collectivités, plus qu'elles ne le sont aujourd'hui.

Ce levier pourrait également être mieux reconnu. La politique commerciale actuelle de l'Union européenne considère le soutien de l'économie locale par la commande publique comme un obstacle au commerce et une distorsion de concurrence. Les accords commerciaux tendent ainsi à réduire les marges de manœuvre des États et des acteurs publics et représentent une forme d'obstacle à la relocalisation de l'économie. C'est d'ailleurs déjà au nom des accords commerciaux existants que la Commission européenne a refusé les propositions portées par les collectivités locales pour introduire des critères de proximité lors de la révision de la Directive européenne sur les marchés publics de 2014.

La FNH et la CFDT proposent de donner davantage de marges de manœuvre aux collectivités locales et États en matière de marchés publics et d'autoriser une forme de *Buy Sustainable Act.*

Cela passe par la proscription de tout engagement qui empêche la révision de la directive européenne sur les marchés publics et l'inclusion de critères additionnels de sélection des offres (responsabilité fiscale, circuits courts, critère de localisation, recyclage, etc.). Cela permettrait à l'Union européenne de développer un *Buy Sustainable Act* (une forme de *Buy European Act* ou de *Small Business Act* durable) afin d'utiliser l'achat public pour encourager les constructeurs à transformer leurs modèles de production et leur modèles de véhicules pour les rendre plus sobres et tout en promouvant l'emploi local et en renforçant ainsi l'acceptabilité sociale de la transition écologique.

ACCOMPAGNER TOUS LES SALARIÉS, DÈS MAINTENANT

Un besoin massif d'accompagnement est indiscutable à court terme, il est déjà là et il va s'affirmer dans les années à venir, quelle que soit la politique menée.

ANTICIPER POUR PROTÉGER LES SALARIÉS ET PRÉSERVER LES SAVOIR-FAIRE

Si la transition écologique va laisser des produits obsolètes derrière elle, dont les motorisations thermiques, il n'en est pas de même pour les salariés rattachés à ces activités. Ceux-ci disposent de compétences et d'une expérience qui sont nécessaires à l'industrie, et doivent pouvoir être valorisées. Nous identifions trois pistes pour ne gâcher aucun atout pour l'avenir.

- Un principe général tout d'abord : **assurer aux travailleurs dont le poste est menacé un droit de préséance sur les formations** ouvrant à des postes émergents sur le site ou dans la filière.
- **Identifier dès aujourd'hui les besoins de formation grâce au répertoire des "Métiers émergents ou en évolution"** et en offrir une déclinaison par région.
- **Créer, sous supervision de France compétences, une plateforme nationale des compétences rares et d'avenir,** adossée à un statut protecteur pour éviter leur disparition.
- **Doter les comptes formation d'un crédit supplémentaire** pour les salariés des filières en déclin.

ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LA TRANSITION DES ENTREPRISES ET SITES MENACÉS

Les entreprises, pour trouver leur place dans l'industrie automobile de demain, doivent se projeter dès aujourd'hui sur ce que pourra être leur activités à 5, 10 ou 15 ans. L'exercice n'est pas facile, notamment pour les plus petites, y compris financièrement. Pour éviter les impasses économiques, nous identifions cinq pistes :

- **Créer un fonds dédié à l'accompagnement des salariés** des activités directement menacées par la fin du thermique. En s'inspirant de ce qui se fait en Allemagne, ce fond permettra d'anticiper le déclin d'activité, d'éviter les délocalisations d'activités avant leur fin de vie et diversifier vers de nouvelles activités pérennes.
- **Outiller l'échelle régionale pour alerter le tissu économique.** En dotant, dans le cadre d'une gouvernance régionale renforcée, les acteurs régionaux d'un droit d'alerte pour faire face aux situations locales de déni économique.
- **Encourager la pratique des CV de site pour construire les alternatives économiques.**
- **Ouvrir le dispositif Transitions collectives à toutes les entreprises souscrivant à des GPEC** de branche ou territoriales, et faciliter la mise en place de groupements d'employeurs.
- **Favoriser le recours à l'activité partielle de longue durée dans le secteur automobile.** Associer ainsi le maintien du revenu (au moins 70 %) et recours à la formation, le temps de la transition partielle ou complète des sites.

Respecter les parcours et ne laisser personne sur le bord de la route

Penser les transitions professionnelles dans le secteur automobile nous confronte aux grandes brutalités du monde du travail français : l'inégalité des droits et des accompagnements en fonction du statut (CDI, CDD, interim), l'inégalité en fonction de la taille des entreprises, et le court-termisme des transitions industrielles qui souvent peuvent abîmer des parcours de vie à quelques années d'une retraite méritée. Nous identifions quatre pistes :

- Ouvrir au plus grand nombre les dispositifs individuels d'accompagnement. Fixer des conditions d'accès aux dispositifs;
- **Élargir le dispositif CPF transition pro,** notamment pour les intérimaires et rendre l'entretien annuel obligatoire pour ces derniers. Rendre obligatoire, également, lors des évaluations annuelles individuelles (EAI), l'information sur le CPF Transition Pro au même titre que le CEP.
- **Assurer à chacun un accompagnement individualisé efficace.** Il s'agit de renforcer le Conseil en évolution professionnelle (CEP) en le faisant mieux connaître, en en faisant le point de contact d'un pilotage régional plus fort et mieux ancré dans les opportunités territoriales, et en rapprochant le CEP avec toute démarche de cellule de reclassement.
- **Favoriser dans les Plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) la formation et les projets de vie.** Le PSE doit insister sur les formations, en rendant les congés de reclassement obligatoires et en favorisant les actions de formation de plus de 6 mois. Ces PSE doivent aussi être l'occasion de négocier un accompagnement financier dans de nouveaux projets ou des choix de mobilité.
- **Des fins de carrières gratifiantes plutôt que des licenciements.** Les 19 000 départs à la retraite prévus dans la filière moteur d'ici 2035 sont un élément important de cette période de transition. Favoriser le recours à des plans de retraite anticipée pour limiter les licenciements est un outil à mobiliser. Dans les entreprises en plus grande difficulté, encourager le mécénat de compétences en fin de carrière peut permettre de poursuivre une action utile dans la vie associative à revenu constant.

➤ *Le CV de site (Marque déposée Syndex)*
Cette démarche intervient dans un site lors de l'apparition d'un risque sur l'emploi, avec pour objectif de soutenir le redéveloppement de l'activité à partir des atouts des salariés et notamment des compétences collectives. Sont mises en évidence des passerelles entre compétences collectives et activité à potentiel de développement.

➤ *Transitions collectives*
Déployé depuis janvier 2021, "Transitions collectives" vise à anticiper les mutations économiques de l'entreprise en accompagnant les salariés volontaires dans la reconversion. Tout en conservant leur rémunération et leur contrat de travail, les salariés bénéficient d'une formation financée par l'État, dans le but d'accéder à un métier porteur (métiers émergents issus de nouveaux domaines d'activité ou de métiers en tension dans des secteurs qui peinent à recruter) dans le même bassin de vie.

➤ *La GPEC*
La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences () est une méthode pour accompagner le changement :adapter les emplois, les effectifs et les compétences aux exigences issues de la stratégie des entreprises et des modifications de leurs environnements économique, technologique, social et juridique (Ministère du travail). Elle peut se faire au niveau de la branche ou du territoire.

➤ *Le CEP*
Le Conseil en évolution professionnelle est un dispositif d'accompagnement gratuit et personnalisé proposé à toute personne souhaitant faire le point sur sa situation professionnelle. Il permet d'établir un projet d'évolution professionnelle (reconversion, reprise ou création d'activité...). Il est effectué par des conseillers d'organismes habilités.

➤ *Le CPF Transition Pro*
Ex-Cif, il permet au salarié de s'absenter de son poste afin de suivre une formation pour se qualifier, évoluer ou se reconvertir. Il est ouvert sous conditions et est accordé sur demande à l'employeur. Le salarié est rémunéré pendant toute la durée de la formation.

➤ *Le PSE*
L'employeur doit mettre en œuvre un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) en cas de licenciement pour motif économique. Ce plan vise à éviter les licenciements ou à en limiter le nombre. Il est établi en fonction du nombre de salariés dont le licenciement est envisagé. Il doit faire l'objet d'une validation ou d'une homologation par la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (ex-Direccte).

OSER UNE GOUVERNANCE OUVERTE

Le renouveau d'une stratégie industrielle doit permettre de retrouver une capacité d'agir de la part de l'État et des collectivités. C'est d'autant plus vrai que, si le coût du travail est aujourd'hui un argument pour délocaliser, ce ne sera plus le cas d'ici quelques années. La compétitivité reposera de plus en plus sur les coûts d'approvisionnement en matières premières et de l'énergie ainsi que sur la capacité à réduire les externalités environnementales. Forte d'une électricité décarbonée, la France a une carte à jouer, qui peut lui permettre de redevenir compétitive, notamment si l'Europe garantit les conditions d'une concurrence équitable.

Organiser des Etats généraux de l'automobile

Ces États généraux ont vocation à mettre à plat la situation du secteur et devront identifier les priorités pour le soutien à la filière dans les 5 années à venir.

Ces États généraux rassembleront les acteurs de la filière et de la société civile. Parmi ceux-ci, les acteurs régionaux jouent un rôle central. Il s'agira de leur donner un véritable rôle, pour animer une gouvernance territoriale, en lien avec les pôles de compétitivité, les entreprises et les syndicats.

Ils devront déboucher sur une instance de suivi de la transition du secteur, un conseil national ou un observatoire de l'automobile, dans le cadre d'une gouvernance ouverte. L'objectif est de garantir une transition juste du secteur automobile.

Renforcer la représentation des salariés dans les conseils d'administration des entreprises

Le rôle du dialogue social est primordial et pour le renforcer la participation des salariés aux choix stratégiques des entreprises est essentiel. En particulier, les projets de fabrication de produits ou de création de nouvelles unités de production doivent être partagés dans un délai suffisamment long avant leur mise en œuvre afin de rechercher ensemble les solutions qui permettraient de les localiser de préférence sur le territoire français / à proximité. Les salariés doivent pouvoir intervenir dans la définition des orientations stratégiques, afin de débattre, non de la délocalisation, mais de la relocalisation d'emplois, dans le cadre d'une réinvention du modèle productif. La France accuse un retard criant de ce point de vue par rapport à d'autres pays, notamment les Pays-Bas, le Danemark, la Suède et l'Allemagne.

Une représentation d'au moins 30 % dans les entreprises de plus de 1 000 et de 50 % dans les entreprises de plus de 5 000 permettra de définir des objectifs partagés.

Mettre en place des conférences sociales régionales pour piloter les transitions industrielles

Les Conférences sociales régionales doivent permettre dans des délais très courts, de faire descendre au plus près des réalités territoriales les enjeux discutés dans le cadre des états généraux. Ces conférences permettront de faire remonter les propositions du terrain et de favoriser la coordination des acteurs opérationnels. Etat déconcentré (préfets, sous-préfets, Direccte…), Conseils régionaux, départementaux et généraux, entreprises du secteur, ARIA, pôles de compétitivité, représentants des salariés, société civile (associations, ONG, riverains, CESER) seraient autour de la table pour gérer localement et pragmatiquement une véritable stratégie territoriale pour le secteur automobile.

Cette mesure implique de doter les régions d'outils financiers plus conséquents, en faisant de la région le point d'entrée des différents fonds européens : fonds social, fonds de transition juste, fonds d'ajustement à la mondialisation. Il pourrait être transféré aux Régions la gestion des fonds de revitalisation aujourd'hui départementaux et à la discrétion des préfets, pour favoriser des projets de transition qui soient équitables entre les territoires et les différentes entreprises du secteur automobile.

- ***Auteurs :*** **Marie Chéron** (FNH) ; **Jean-Marie Robert** (CFDT Métallurgie)
- *Avec les contributions de :* **Kévin Puisieux, Nicolas Gachon** (FNH) ; **Xavier Guillauma, Christian Lebouhart** (CFDT) ; **Mathieu Saujot** (IDDRI)
- ***Maquette :*** **Sophie Lépinay** (FNH)
- ***Infographies :*** **Agence EL.Conseil**
- ***Illustrations :*** CFDT Métallurgie ; Pixabay ; AgenceRea ; Pexels ; Syndex ; Unsplash ; AdobeStock

Sur la base du rapport technique : *Electrification de l'automobile et emploi en France, Etude pour la Fondation pour la Nature et l'Homme*, Syndex, Mai 2021.

Ce rapport a été soutenu par la Fondation européenne pour le climat. La responsabilité des informations et des points de vue exposés dans ce rapport incombe aux auteurs. La Fondation européenne pour le climat ne peut être tenue responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues ou exprimées.

BIBLIOGRAPHIE

- Le véhicule électrique dans la transition écologique en France, FNH- ECF, 2017.
- Hitting the EV inflection point, Transport & Environment and Bloomberg, May 2021.
- Plan de soutien à l'automobile, Dossier de presse, 26 mai 2020.
- Évolution du mix powertrain des véhicules légers en Europe de 2019 à 2040, note technique du WAPO, avril 2021, Plateforme automobile française.
- Contrat de filière automobile, 20218-2022, Comité stratégique de filière.
- Les politiques industrielles en France - Évolutions et comparaisons internationales, France Stratégie, décembre 2020.
- Electric Cars: Calculating the TotalCost of Ownershipfor Consumers Final report for BEUC (The European Consumer Organisation), 25th April 2021.
- Les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences, Observatoire de la métallurgie, avril 2021.
- Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement, Aurélien Bigo, novembre 2020.
- Transport routier : quelles motorisations alternatives pour le climat ?, novembre 2020, Carbone 4.
- La voie de l'intégration locale, note d'analyse, Syndex, Mai 2020.

FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME
THINK TANK

Après 30 ans d'actions, la FNH donne une nouvelle ambition à son activité de Think Tank, née il y a une dizaine d'année. Avec pour point de départ la question : "Que ferait un gouvernement déterminé à faire la transition écologique ? », le Think Tank de la Fondation se consacre aux "angles morts" des politiques publiques en démêlant les sujets enlisés, voire non explorés. **Son ambition : créer les conditions pour un prochain quinquennat de transformation sociale et écologique.**

Espace non-partisan, le Think Tank propose **des feuilles de route concrètes et ambitieuses pour construire une force sociale prête à déployer la transition écologique et solidaire.**

Pour ce faire, il base son action sur deux principes :

1 S'attaquer aux sujets au cœur des attentes des Français mais pour lesquels l'Etat n'est pas allé au bout de l'effort, pour penser et proposer un chemin d'action qui lie durabilité, bien-être social et résilience économique.

- Le Think tank se concentre sur les thématiques écologiques clés mais enlisées que sont par exemple : la réduction des pesticides, la transformation du modèle automobile, l'avenir de l'élevage, la sortie du nucléaire ou encore l'évolution du fret.
- Chaque sujet est investigué à la lumière des verrous qui bloquent la transition : l'accompagnement dans l'emploi, la cohérence des financements, la réforme des règles budgétaires européennes, la transformation des entreprises ou encore le développement d'une diplomatie verte.

2 Penser par et pour le dialogue afin de fédérer largement dans l'action.

- Le Think Tank construit des alliances nouvelles dans la société, en élargissant les cercles de travail habituels – ONG, universitaires… – aux syndicats, fédérations professionnels… L'enjeu n'est rien moins que de penser, avec celles et ceux qui seront amenés à la mettre en œuvre, un chemin de transition à la fois exigeant et fédérateur.

Les travaux du Think Tank se traduisent par la publication régulière de :

- **Rapports :** des formats fouillés, mettant à jour des données nouvelles pour établir des états des lieux clairs et définir des feuilles de route pour opérer la transition.
- **Contributions :** des formats « note » pour accueillir des productions individuelles ou collectives sur des sujets à défricher ou à creuser.
- **Points de vue :** des formats « tribune » pour poser l'avis d'un expert sur un sujet d'actualité ou à faire émerger.

Pour aller plus loin, le Think Tank organise des événements, ***Les Talks du Think tank***, pour débattre et dialoguer autour des données nouvelles et des feuilles de route proposées. Une ***newsletter*** permet à chacune et chacun de rester informé des nouvelles productions.

https://www.fnh.org/think-tank/

FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME

Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle.

Porteuse d'une vision renouvelée de la prospérité et du progrès, la Fondation est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable des ressources, la solidarité et le respect de la diversité sous toutes ses formes.

Elle s'est donné pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions concrètes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

www.fnh.org

Marie Chéron, responsable mobilité,
m.cheron@fnh.org

Cfdt: métallurgie

Première organisation syndicale de France aux élections professionnelles, la CFDT l'est aussi en nombre d'adhérents (610 144 en 2020). Son objectif premier est d'obtenir des droits pour les travailleurs en faisant reculer les inégalités. La CFDT est présente dans tous les secteurs professionnels, dans les petites et les grandes entreprises, en majorité dans le privé en majorité mais aussi dans le public et dans toutes les régions de France.

La FGMM (Fédération Générale de la Métallurgie et des Mines) est la fédération de la CFDT qui représente les travailleurs et travailleuses des services de l'automobile, et de plusieurs autres branches professionnelles dont le bâtiment, la manutention ou encore la métallurgie. A cela s'ajoute les activités Mines.

La Fédération s'appuie avant tout sur ses adhérents et favorise une pratique syndicale de proximité avec les salariés. Elle s'inscrit aussi dans une action syndicale internationale, notamment par son affiliation à des organisations syndicales au niveau européen et mondial.

Par son action, la FGMM-CFDT assure la représentation des salariés et la défense de leurs intérêts dans un objectif de transformation sociale en lien avec nos valeurs fondamentales de démocratie, de solidarité, d'émancipation des salariés. Un syndicalisme ayant fait le choix du réformisme pour y parvenir.

https://cfdt-fgmm.fr

Jean-Marie Robert, secrétaire national CFDT - FGMM,
jean-marie.robert@fgmm.cfdt.fr