

# La filière automobile dans la transition énergétique

Par Jean-Marie ROBERT  
Secrétaire national CFDT FGMM

La France a besoin de disposer d'une filière de petits véhicules à moteur électrique pour sortir de l'ornière et concilier les enjeux écologiques, sociaux et d'emploi dans les territoires. Avec plus de 100 000 emplois en moins sur ces quinze dernières années, la filière automobile française est celle qui en a perdu le plus en Europe. La CFDT FGMM appelle à une gestion responsable et assumée des emplois et compétences pour les dix années à venir. Nous œuvrons pour la tenue au niveau national d'états généraux de la filière avec les constructeurs, les équipementiers et les sous-traitants et l'organisation en région de conférences sociales avec les entreprises afin d'anticiper les transformations à opérer en complément des dispositifs existants. Cela passera aussi par une redéfinition des plaques géographiques industrielles et du commerce international, qui devra prendre en compte la notion de durabilité dans l'import et l'export de pièces, de composants et de véhicules assemblés. Notre rapport à l'automobile est réinterrogé. L'évolution du mix moteur avec la fin des moteurs à combustion interne, le passage de l'économie de la possession de la voiture à celle de son usage et la mutation du concept de mobilité, tout cela nous oblige à réussir cette transition de façon juste pour tous les salariés de l'automobile.

**E**n France, l'industrie automobile a longtemps été présentée comme un des piliers stratégiques de la politique industrielle nationale, avec des niveaux d'emploi dans la construction, l'assemblage de véhicules et la fabrication de composants supérieurs à ceux de l'aéronautique, par exemple. Effectivement, la présence de constructeurs, d'équipementiers de rang 1 et de nombreux sous-traitants sur le sol national, qui contribuaient à la fabrication de près de 2 millions de véhicules par an, généraient un volume d'emplois directs et indirects conséquent. Mais les choses ont bien changé. Du fait, par exemple, de la délocalisation de la production de certains modèles, de la diminution des volumes fabriqués en France et de l'amélioration de la productivité, la France est passée du rang de second pays producteur de véhicules dans les années 2000 à la cinquième position au niveau européen. Environ 100 000 emplois ont été perdus en une quinzaine d'années. Par rapport à une base 100 correspondant à la sortie de la crise 2008, la France a perdu près de 40 % de ses effectifs (voir la Figure 1 ci-contre). Avec la Grande-Bretagne, la France fait partie des nations qui reculent au bénéfice de l'Italie, de l'Espagne, de l'Allemagne, mais surtout au bénéfice de pays de l'Europe centrale, comme la Pologne, la Hongrie, la Slovaquie, la Roumanie, la Slovaquie et la Tchéquie, et auxquels on peut ajouter la Turquie. Les risques de voir l'industrie automobile périr en France sont réels au regard de la pyramide des âges,

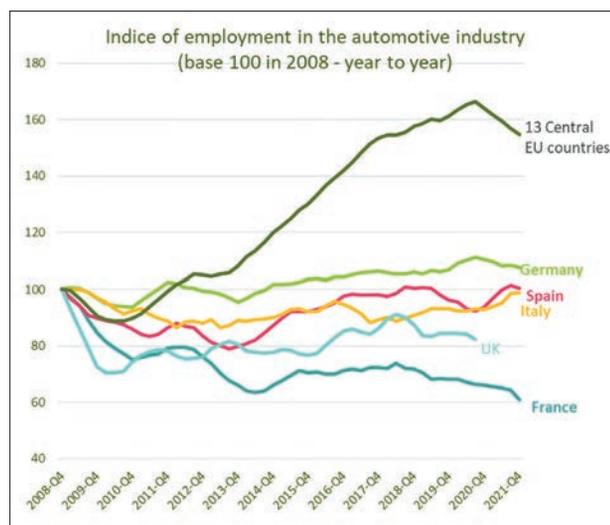


Figure 1 : Évolution de l'indice Emploi en Europe – Source : Étude Industriall Europe Automotive 2022.

comme on peut le constater sur la Figure 2 ci-après, qui montre que la France et l'Italie font partie des nations présentant les plus faibles niveaux de salariés de moins de 40 ans et les plus forts niveaux de salariés âgés de 50 à 59 ans. Tout cela n'est pas le fait du hasard, mais sont, pour partie, la conséquence des orientations stratégiques des principaux donneurs d'ordres de l'industrie automobile, qui, contrairement à leurs homologues des services de l'automobile, peuvent délocaliser et externaliser tout ou partie de leur activité. À cela s'ajoutent les incidences d'une évolution du mix moteur post-dieselgate, dont les effets induits sur l'emploi ne sont pas à négliger, et, depuis quelques années, de l'électrification du parc automobile européen.

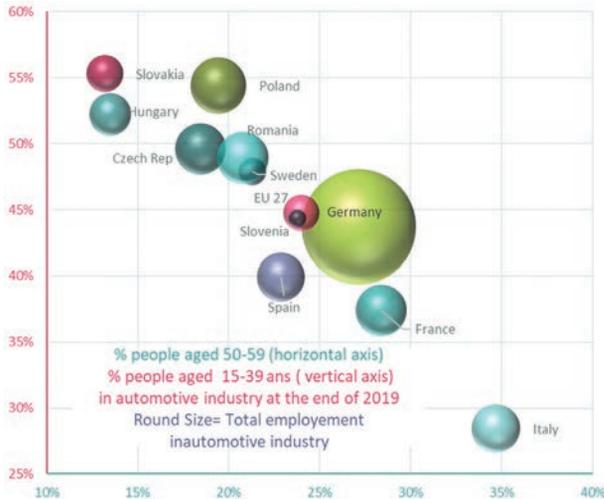


Figure 2 : Répartition par tranches d'âge des employés de la construction automobile en Europe – Source : Étude Syndex pour Industriall Europe Automotive 2022.

La CFDT FGMM s'est engagée conjointement avec la Fondation pour la nature et l'homme et avec l'appui du cabinet d'experts Syndex dans un travail d'analyse des impacts de la transition écologique sur le secteur de l'automobile en France dans le but de concilier les enjeux en termes d'emploi avec les enjeux écologiques au niveau de la filière considérée. Cette étude

porte principalement sur l'ensemble des activités liées au groupe motopropulseur (GMP), qui sont les plus réinterrogées par le passage à l'électrique. L'analyse porte aussi sur les services de l'automobile et la production d'énergie. Les conclusions ont été rendues publiques en juin 2021 après plus d'un an de travail et d'enquêtes réalisées en pleine crise sanitaire (rapports en français et en anglais et synthèse téléchargeables à l'adresse : <https://www.fnh.org/automobile-notre-scenario-pour-transition-juste/>).

La pierre angulaire de cette étude est les indices Emploi par technologie et par activité pour 1 000 moteurs (voir la Figure 3 ci-dessous). Ces indices ont été construits à partir d'entretiens réalisés dans les entreprises sur la base d'un panel représentatif. Ces valeurs constituent aujourd'hui des références et ont notamment été utilisées par la Plateforme de la filière automobile (PFA) ou dans les travaux portant sur l'élaboration de la feuille de route « Décarbonation » de la filière automobile. Chaque type de groupes motopropulseurs (GMP) a été examiné sous l'angle des besoins en ressources par types d'activités, dont les batteries VE (véhicule électrique), les composants moteur, l'électronique, l'assemblagemoteur, la transmission et la boîte de vitesses, l'échappement et la fonderie. Le premier constat est que, sans surprise, le moteur diesel est le groupe motopropulseur qui utilise le plus de ressources du fait de sa complexité : ainsi, 21,6 personnes sont mobilisées pour fabriquer 1 000 groupes motopropulseurs. Les motorisations électriques, que ce soit des véhicules purement électriques ou à pile à combustible (donc à hydrogène), nécessitent environ 13 personnes, soit 40 % de ressources en moins par rapport à un GMP diesel. À noter que la dédieselisation du parc automobile sous le double effet du dieselgate et de normes de dépollution de l'air de plus en plus exigeantes fait que mécaniquement, et ce quel que soit le choix fait du report de ce type de motorisation vers des modèles à essence, hybrides, électriques ou au gaz, une diminution des besoins en ressources est attendue.

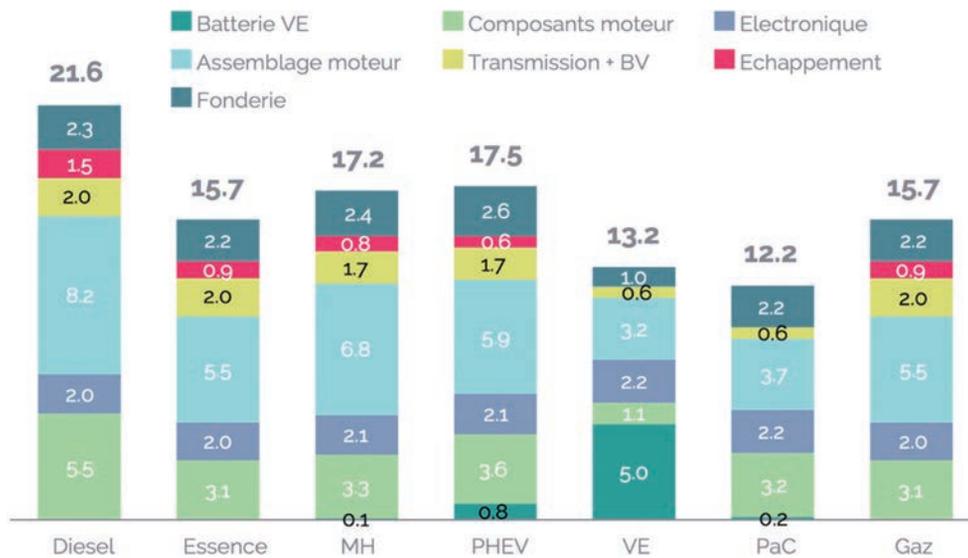


Figure 3 : Indices Emploi par technologie et par activité (base 1 000 moteurs) – Source : étude Auto FNH – CFDT FGMM, juin 2021.

Si l'on regarde de plus près, des composants disparaissent, tels que, par exemple, le système d'échappement ou, dans le cas d'un moteur thermique, l'attelage mobile ou les soupapes. En revanche, le poste Batteries fait passer les besoins en effectifs de 0,1 personne pour un véhicule *mild* hybride (un véhicule thermique légèrement électrifié) à 0,8 personne pour un hybride rechargeable et à 5 personnes pour un véhicule 100 % électrique, car la technologie et la taille des batteries évoluent fortement en fonction du type de véhicule. On constate aussi une nette diminution des besoins sur les postes Transmission – Boîte de vitesses et Assemblage, car un moteur électrique est plus simple à monter. Ces effets sont impactants sur toute la chaîne de valeur, que ce soit chez les équipementiers, qui ne fabriqueront plus autant de lignes d'échappement ou autres soupapes et bielles, ou chez les sous-traitants, qui ne feront plus autant de décolletage, ou encore dans les usines d'assemblage des moteurs et, à un degré moindre, du véhicule complet.

L'intérêt de cette approche « indice Motorisation » est de mettre en perspective les métiers et les emplois qui sont réinterrogés par le passage à l'électrique dans le cadre de la transition écologique, tout en ayant une information sur le volume des emplois concernés. En effet, la France est historiquement une terre de fabrication de moteurs, avec environ 3 millions d'unités produites par an, dont 30 % sont destinées à l'export.

Nous avons étudié quatre scénarii :

- Le premier scénario confirme une prolongation des tendances actuelles, qui se traduisent par une baisse de 70 % des effectifs d'ici à 2050. Cela pourrait tout simplement signifier la fin de l'industrie automobile en France, une issue catastrophique pour nous.
- Scénario 2 : la politique de relance de la France, 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. À terme, en 2050, la division par deux des effectifs est inéluctable. NB : ce scénario a été étudié avant la sortie du règlement européen de 2022 qui fixe à 2035 la limite pour la vente de moteurs à combustion interne.
- Scénario 3 : ce scénario plus ambitieux de relance, en termes de prospective, met en lumière l'impasse d'une vision centrée sur les volumes et qui, en étant purement productiviste, n'anticiperait pas les besoins de sobriété (réduction des consommations d'énergie et de matières, évolution des usages).
- Scénario 4 : il s'agit de notre scénario, celui d'une transition juste qui intègre les exigences de sobriété et mise sur une intégration locale renforcée de la filière. Sur cette base, il vise à opérer la restructuration de l'appareil productif autour de l'électromobilité dans une optique de réindustrialisation : avec pour objectif, en 2030, de produire en France, au sein d'une filière intégrée, 2,3 millions de moteurs pour équiper 2 millions de véhicules assemblés sur le territoire national, et des batteries pour une capacité d'environ 100 GWh.

Si l'ensemble des scénarii tablent tous sur une diminution des besoins en emplois jusqu'en 2030, le dernier permet lui, à partir de 2030 et jusqu'en 2050, de stabiliser le besoin, voire de repartir à la hausse en fonction des réponses apportées par les constructeurs.

Il n'est pas entendable de continuer à utiliser les carburants fossiles. Notre étude nous permet d'avoir une bonne compréhension des effets induits de l'électrification sur l'emploi dans le champ de la construction automobile, qui entraîne toute la filière amont et aval. Cela devrait obliger toute la filière à assumer et mettre en œuvre un plan d'action collectif.

Nous pouvons constater un certain nombre de signaux positifs, notamment depuis la réalisation de cette étude. Ainsi, l'Europe a annoncé la fin des motorisations à combustion interne pour 2035 et des normes « verdissantes et contraignantes » pour la filière Batteries. Par ailleurs, l'État français a appelé à assembler 2 millions de véhicules sur le territoire national : 3 *gigafactories* sont en cours de construction (il en manquerait encore *a minima* 2 pour atteindre le volume de production de batteries correspondant à 2 millions de véhicules). À cette fin, des dispositifs et fonds de soutien sont mis en place, et des directives ont été données pour agir en soutien des initiatives nées dans les territoires. Néanmoins, nous constatons déjà des difficultés dans certaines entreprises qui vont jusqu'à la fermeture pour quelques-unes et à des licenciements, le manque d'anticipation et aussi de solidarité au sein de la filière étant une des causes.

Nous devons réussir cette transition de façon juste, et cela passe par une gestion collective qui embarque toutes les parties prenantes. Nous préconisons d'oser une gouvernance ouverte de la filière automobile avec la tenue d'états généraux au niveau national, avec tous les acteurs, afin de partager et de donner de la visibilité à toute la filière pour élaborer un plan d'action *a minima* quinquennal. À cette heure, cette ambition fait défaut et cela freine une partie des entreprises dans leur mise en œuvre de dispositions pour aller vers des activités en lien avec l'électromobilité, et ce faute pour elles d'avoir une vision claire de la stratégie des grands donneurs d'ordres. Les constructeurs ont d'ailleurs internalisé une grande partie de ces activités, tout comme l'ont fait les équipementiers de rang 1. Les activités Batteries ne seront pas l'Eldorado imaginé, car celles-ci sont en grande partie captées par les donneurs d'ordres pour résoudre une partie des problèmes liés au repositionnement de leurs salariés. Conscients de la diminution des besoins en ressources, nous préconisons également d'organiser des conférences sociales dans les régions afin de trouver des pistes au niveau local pour ne laisser personne sur le bord du chemin. Il faut aider à trouver des passerelles vers d'autres activités, comme le cycle, l'aéronautique ou le ferroviaire.

Réussir la transition écologique en France passera aussi par l'émergence d'une filière de production de petits véhicules. Actuellement, la dominante de l'offre des constructeurs se porte sur les véhicules utilitaires légers, les SUV et les premiums. Pour décarboner le parc roulant, il est urgent de mettre sur le marché

des voitures à prix abordable, qui, de qualité plus modeste – elles n'embarquent pas des technologies dernier cri, mais permettent quand même de se déplacer dans de bonnes conditions –, sont assemblées en France. Si nous n'occupons pas ce créneau, il sera pris d'assaut par les constructeurs chinois, qui seront seuls à répondre aux besoins. Il y a indiscutablement pour nous un défaut de positionnement de la production en France par rapport à ce marché. C'était déjà vrai avec les moteurs thermiques, depuis la délocalisation de la production de la Clio ou de la Peugeot 208, par exemple. Cela se renforce aujourd'hui avec l'électrique. Récemment, la Dacia Spring, qui est fabriquée en Chine, est venue supplanter les ventes de Tesla en France. Répondre aux besoins en petits véhicules directement à partir d'une production réalisée en France est aussi un gage de la réussite du *leasing* social (accès à la mobilité grâce à une offre de location bon marché conditionnée aux ressources), de la montée en gamme de l'électrique, de la mise en place des zones à faible émission (ZFE) et du respect des objectifs de décarbonation et de neutralité carbone à échéance 2050.

Il ne faut pas aussi hésiter à étudier la voie des véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture (sur ce point, voir la note de la Fabrique écologique intitulée « Pour une mobilité sobre : la révolution des véhicules légers », à laquelle la CFDT FGMM a contribué et dont elle est signataire – <https://www.lafabriqueecologique.fr/pour-une-mobilite-sobre-la-revolution-des-vehicules-legers>).

Politiquement, dans une période où les extrêmes, par provocation, se revendiquent « hétérosexuels, se chauffant au fioul et roulant au diesel », concilier les enjeux d'accès à des mobilités écologiques et emplois durables devient aussi un enjeu de société et de cohérence sociale.

Si nous sommes enclins à préconiser un traitement particulier pour la France pour corriger les dérives observées ces dernières années, notamment par le biais de la labélisation des véhicules « Origine France Garantie » ou par le conditionnement de l'octroi des aides à des critères environnementaux et sociaux, il n'est pas question pour la CFDT FGMM de prôner un repli sur notre seul territoire, qui plus est quand la chaîne de valeur considérée est aussi mondialisée.

Dans le même état d'esprit que les états généraux de la filière française, il est grand temps de favoriser les coopérations plutôt que la compétition et les oppositions. Les Américains ont mis en place leur plan de lutte contre l'inflation à travers l'IRA, les Chinois en ont fait de même. De son côté, l'Europe y travaille, tout comme la France.

Pour la CFDT FGMM, il est temps de rebattre les cartes en matière de production des véhicules, notamment pour des raisons de sobriété, de justice sociale et d'impacts environnementaux. Localiser la production et non la délocaliser : fabriquer en Europe pour couvrir les besoins dudit continent, en faire de même à l'échelle du continent américain, de la Chine, de l'Inde, et, plus largement, de toute l'Asie ; faire de l'Afrique autre chose qu'une zone franche de l'Europe permettant à cette dernière de diminuer ses coûts de production. Si faire voyager des ananas ou des bananes aura encore du sens pendant de nombreuses années, continuer à le faire pour des parechocs, des feux-arrières ou des voitures tout assemblées en aura de moins en moins. La question de la soutenabilité de l'import-export doit être réinterrogée au regard de l'urgence à réduire notre empreinte environnementale et doit nous inviter à coopérer sur tout ce qui ne peut se faire sur des zones géographiques cohérentes et dans une approche d'économie circulaire. Cette démarche ne vise pas à empêcher les groupes d'avoir une vocation et une ambition internationales, mais plutôt à les amener à repenser la gestion des ressources en matières premières, en pièces et composants, et la gestion des emplois et des compétences, ainsi que les conditions de travail à l'échelle des territoires qui mettent en lien les outils de conception, ceux de production, les clients et les utilisateurs. Cette approche est à revisiter au regard de l'effet du passage d'une économie de la possession à celle de l'usage et des mobilités. Les constructeurs et les équipementiers espèrent de plus en plus capter la création de valeur ajoutée au niveau des services, de la mobilité globale et du financement. Il faut leur apprendre à ne pas vouloir gagner sur tous les tableaux. On peut ne pas faire beaucoup de profits sur les machines à café, si, dans le temps, on en fait de plus en plus sur les dosettes, pour faire une analogie avec un secteur autre que l'automobile.