

Contribution à la nouvelle feuille de route "Automobile" du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté

Rapporteurs : Joseph Battault et Pierre Guinot

Présentation de la filière en Bourgogne-Franche-Comté

Évolution du marché et de la production

Les volumes d'immatriculations de voitures neuves sont très inférieurs à ceux de 2019 en Europe (de l'ordre de - 20%). Plus particulièrement, les ventes de véhicules électriques connaissent un fort ralentissement en France (en septembre 2024, baisse de 16 % par rapport à l'exercice 2023 à la même époque) et en Europe.

Dans ce contexte, le niveau de production de véhicules en France reste inférieur à celui d'avant-crise (1,5 million estimé en 2024, contre 2,2 millions en 2019). À titre d'exemple, dans notre région, le site Stellantis de Sochaux, qui a une capacité de production de 450 000 véhicules, en a produit seulement 170 000 en 2024. D'une façon générale, cela conduit à une baisse importante du niveau d'activité des constructeurs, donc de celui des sous-traitants. Cette situation a naturellement un impact sur l'emploi.

Situation de l'emploi⁽¹⁾

La filière automobile régionale est caractérisée par une forte concentration autour de quelques grands constructeurs. Auprès de ces derniers gravite une chaîne d'approvisionnement constituée de sous-traitants, de fournisseurs et de prestataires de services, participant à la fabrication de ces véhicules.

Cette concentration est également géographique. En effet, si la filière est présente sur tout le territoire régional, le secteur de Belfort-Montbéliard-Héricourt regroupe 50 % de l'activité. Elle y représente 20 % de l'emploi salarié et 2/3 de l'emploi industriel de la zone.

La filière comprend sept segments, dont les principaux relèvent de trois secteurs : la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles et la fabrication de biens intermédiaires (composants électroniques, mécanique industrielle...). À ces secteurs s'ajoutent des activités en amont de la chaîne de production, comme le commerce intra-filière, l'ingénierie, la fabrication de biens d'équipements et le transport.

Fin juin 2024, un peu moins de 37 000 salariés travaillaient dans l'un des 374 établissements de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté. S'ajoutaient à ce chiffre 5 150 emplois intérimaires, mais leur nombre a fortement diminué sur la période, en lien avec la baisse de l'activité.

Durant cette période, le recours au chômage partiel, qui vise à éviter les licenciements économiques en adaptant les heures travaillées aux variations de l'activité, a été en forte hausse. Ainsi, au cours du premier semestre 2024, près de 4 000 salariés ont été concernés par ces dispositions, soit 25 % de plus qu'en 2023. Ce dispositif a été fortement sollicité par les établissements de la fabrication d'équipements automobiles et par ceux de la construction.

La situation de l'emploi dans la filière automobile n'est cependant pas que conjoncturelle. Il s'agit d'une tendance de long terme. Elle existe depuis de nombreuses années, sinon plusieurs décennies : en 2008, les effectifs de la filière s'élevaient à 57 500 emplois salariés, soit une baisse de 35 % en 16 ans.

Cette baisse est liée au développement des gains de productivité, à la délocalisation vers des pays à bas coût de main d'œuvre, à une pression constante sur les équipementiers et les sous-traitants.

(1) Au 1^{er} semestre 2024, l'activité de la filière automobile ralentit. Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté, n°210, 17 décembre 2024.

Contexte

Vers une décarbonation des mobilités : la réglementation européenne évolue

La filière automobile est confrontée à des évolutions réglementaires structurantes. En premier lieu, la réglementation CAFE (Corporate Average Fuel Economy), qui impose aux constructeurs, dès 2025, une émission moyenne de 81 g CO₂/km pour les véhicules neufs (contre 95 g CO₂/km pour la période précédente). Concrètement, pour atteindre cet objectif, un fabricant doit vendre au moins une voiture électrique pour quatre thermiques, faute de quoi il s'expose aux amendes prévues par la réglementation.

Les ventes actuelles de véhicules électriques ne permettant pas de répondre à cette ambition, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a annoncé le 3 mars 2025 un mécanisme de flexibilité pour éviter aux constructeurs automobiles en retard de payer ces amendes. Ce mécanisme consistera à prendre en compte les émissions sur trois ans, de 2025 à 2027, au lieu d'une seule année. Une façon de donner un délai aux retardataires, sans pénaliser les bons élèves, qui disposeront de leur côté d'un crédit d'émissions.

La réglementation CAFE prévoit une interdiction des émissions de CO₂ en 2035. En conséquence, les acteurs de la filière, engagés pour respecter l'évolution des normes, doivent s'adapter rapidement pour produire des véhicules électriques, nécessitant de nouvelles compétences et de nouveaux processus.

Les marchés étrangers : la concurrence de la Chine et des fournisseurs asiatiques, le protectionnisme américain

Après des années de transformation de son outil industriel, la Chine dispose aujourd'hui d'un large éventail de véhicules électriques performants et moins onéreux que ceux de leurs homologues européens. Les coûts de l'énergie, de la main-d'œuvre et de la fabrication de composants électroniques et de batteries y sont plus faibles. L'Europe a dans le même temps laissé s'échapper de nombreux savoir-faire vers l'Asie, et n'est plus en mesure de produire à grande échelle l'électronique ou les batteries sur son propre sol.

La France et l'Union Européenne ont mis en place des dispositifs (score environnemental pour le bonus écologique, droits de douane complémentaires) pour protéger les constructeurs fabriquant sur le sol européen.

Les débouchés sur le marché américain sont impactés par la politique protectionniste et incertaine mise en place par l'administration Trump. L'horizon international est donc peu favorable aux exportations du secteur automobile français et européen.

La politique des donneurs d'ordre français : le choix du haut de gamme

La poursuite de l'orientation des constructeurs vers des voitures à forte marge, toujours plus lourdes, puissantes et suréquipées, est actuellement subventionnée. Elle signifie des véhicules moins accessibles financièrement, des batteries plus grosses et gourmandes en matériaux, et plus de puissance demandée au réseau électrique. C'est d'autant moins d'électricité pour se chauffer, décarboner les processus industriels...

En conséquence, les prix de ventes, sur le neuf, n'ont jamais été aussi élevés. Or de nombreux ménages sont confrontés à des difficultés financières, en raison de l'inflation. Ils conservent donc plus longtemps leurs équipements ou se tournent davantage vers le marché de l'occasion, réduisant ainsi les débouchés pour les véhicules neufs.

Dans le même temps, les politiques commerciales des constructeurs asiatiques se sont faites plus agressives sur ce segment. Elles vont encore se renforcer en Europe pour compenser l'effet des barrières douanières instaurées par les États-Unis.

La stratégie industrielle des donneurs d'ordre a également un impact important sur les sous-traitants. Ceux-ci n'ont pas réussi à répercuter l'inflation générale (matières premières, énergie, salaires, transport) dans leurs prix de vente. On constate aussi des pertes de marché des sites français au profit d'entreprises situées dans des pays à bas coûts. L'ensemble de ces facteurs a fortement dégradé la rentabilité de la plupart des sous-traitants.

De nouveaux modes de mobilité

À ces éléments s'ajoute un désintérêt croissant d'une partie de la population (en particulier les jeunes urbains) pour la voiture. La marche s'impose comme le mode de déplacement

privilegié avec 89% de pratiquants réguliers, suivie par les transports en commun, dont l'utilisation a augmenté pour 41% des Français ces cinq dernières années.

La trottinette électrique et les autres dispositifs de micromobilités séduisent également.

Les jeunes (18-34 ans) sont les principaux précurseurs de cette transition. En effet, 72% utilisent les transports publics (contre 55% pour la moyenne européenne) et 50% utilisent le vélo classique (contre 39% en moyenne).

À l'échelle européenne, 40% des 18-34 ans envisagent un avenir sans voiture, contre 30% pour la moyenne tous âges confondus. En France, 23% des propriétaires actuels de voiture pourraient envisager de ne plus en avoir à l'avenir. Cette évolution est principalement motivée par des considérations financières (46% en France) et environnementales (30%).

Une filière en profonde mutation, quelles perspectives ?

Le choix de l'Europe du zéro émission conduit à privilégier presque exclusivement la motorisation électrique. Du fait de cette mutation, un véhicule contient 30% de pièces en moins. Les conséquences sont gigantesques pour l'industrie automobile. Elles seront particulièrement sensibles dans les régions du front est de la France.

Le secteur est confronté aux évolutions ciblées dans les paragraphes précédents, mais la mutation vient de loin, depuis de nombreuses années la fabrication des véhicules à moteurs thermiques a été délocalisée, la chaîne de valeur en Europe s'est réorganisée, avec une forte pression sur les sous-traitants et les équipementiers.

Dans le même temps, la Chine s'est engagée depuis longtemps dans le développement des véhicules électriques. Elle en a largement subventionné la production, en privilégiant les voitures d'entrée de gamme, de qualité et moins chères. À l'inverse les constructeurs Européens ont choisi de produire du haut de gamme, lourd et cher.

Face à ces évolutions quelles pistes ? La production en Europe doit se tourner vers des véhicules électriques moins chers pour qu'ils soient accessibles au plus grand nombre et renouveler le parc.

Les constructeurs et autres donneurs d'ordre doivent établir des relations équilibrées avec leurs fournisseurs et cesser de reporter sur ceux-ci toutes les contraintes (flexibilité, licenciements...) sans en assumer les responsabilités.

Enfin les fournisseurs doivent anticiper l'évolution des marchés des composants et chercher à s'adapter et se diversifier.

Quelle politique régionale ?

Les observations du CESER sur la feuille de route Automobile 2022-2024² ont été présentées dans l'avis adopté le 17 mars dernier. Cette feuille n'exprime pas les évolutions lourdes et les conséquences sur l'activité économique et sur les emplois. La baisse d'activité est inéluctable et le premier enjeu est d'accompagner cette réduction de manière juste. Un budget de 48 millions d'euros a été alloué au secteur au cours de cette période. Face à un tel montant, les différentes mesures auraient mérité d'être beaucoup plus lisibles et compréhensibles. Quels sont les résultats pour les entreprises et les salariés ? Quelles analyses et quels enseignements en tire le Conseil régional ?

Le bilan doit être complété par celui fait par l'État. On ne peut pas, en effet, fractionner le bilan global des politiques publiques.

Aucun secteur économique de la région Bourgogne-Franche-Comté ne peut à lui seul offrir des chances de reconversion. Il importe d'analyser les réalités régionales et de mettre en place les mesures d'aides à la reconversion économique et professionnelle.

Préconisations

Dans ce contexte mondialisé, confronté à des choix géopolitiques, des stratégies de grands groupes, le CESER, par vocation, s'adresse d'abord à tous les acteurs régionaux, en particulier au Conseil régional.

(2) Avis sur le Rapport 2-1 Feuille de route Automobile Point d'étape de l'action régionale, 17 mars 2025.

Les enjeux sont importants et nécessitent des choix stratégiques forts, mais le Conseil régional, les autres acteurs politiques, et en premier lieu l'État en région, ainsi que les partenaires sociaux, peuvent aider les entreprises à s'adapter à cette transition chaotique.

Ces acteurs à eux seuls ne peuvent porter tout l'accompagnement nécessaire aux mutations de la filière et à l'urgence qui en découle. Les interventions auprès de l'État français, de l'Europe peuvent être faites auprès des élus, à Bruxelles, et bien sûr auprès du gouvernement, sur la base du constat dressé dans le chapitre "Une filière en profonde mutation, quelles perspectives ?" de la présente contribution.

Enfin, comment construire une feuille de route régionale pour les années à venir sans aucune information, ni analyse des résultats du plan passé. C'est un enjeu de confiance dans les politiques publiques, dans leur efficacité, dans la capacité à y associer les acteurs régionaux. Pour cette future feuille de route, il est nécessaire de déterminer en amont les critères d'évaluation et le coût du plan.

À partir de cette analyse, le CESER formule les préconisations suivantes qui, si elles sont détaillées, forment un ensemble cohérent à respecter.

Agir collectivement

PRÉCONISATION 1 – Les pouvoirs publics doivent protéger le marché communautaire en imposant à la production européenne un contenu local. Ce choix va nécessiter un assouplissement des échéances intermédiaires, tout en conservant le terme final de 2035.

Les problèmes de la filière concernent également les régions Grand Est, Hauts-de-France et Normandie. Chaque région possède une représentation à Bruxelles permettant de défendre ses intérêts auprès des instances et des députés européens. Un travail conjoint de ces régions permettrait de peser sur les décisions.

Organiser la gouvernance des dispositifs

Dans le cadre de sa compétence de chef de file économique, la Région doit jouer un rôle organisationnel et de coordination des acteurs dans les évolutions en cours et à venir de la filière.

PRÉCONISATION 2 – Mise en place d'une instance regroupant l'ensemble des acteurs (financeurs, partenaires sociaux, experts), qui devrait assurer la gouvernance. Elle jouerait un rôle de :

- Diagnostic partagé sur la base des observatoires des différents organismes (AER, Pôle véhicule du futur, INSEE...).
- Détection des secteurs et des entreprises à risque, ainsi que des entreprises qui ont un potentiel de diversification.
- Animation de la GPECT (Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales).
- Suivi et évaluation permanente de la mise en œuvre des dispositifs et des aides financières, et formulation de propositions d'évolution.

Cette instance est la condition de réussite de la mise en œuvre des préconisations suivantes.

Intégrer la totalité de la filière et rechercher de nouveaux modes de fonctionnement et de services

La nouvelle feuille de route ne doit pas s'en tenir aux seuls codes APE (activité principale exercée) de la construction automobile. Elle doit intégrer les mutations concernant la filière aval, qui est tout autant concernée par les mutations.

PRÉCONISATION 3 – Inclure dans les dispositifs l'ensemble des secteurs de la filière : concessionnaires, garagistes, stations-services, sous-traitants, pour accompagner les évolutions des métiers.

Deux exemples d'évolution des métiers aval, qui pourraient être soutenus et développés :

- Certains loueurs de véhicules électriques incluent dans leurs contrats de location la mise à disposition ponctuelle, pour les longs trajets, de voitures à moteur thermique : ce service vise à convertir davantage de conducteurs à l'électrique, en levant le frein lié à l'autonomie.
- Un réseau s'est mis en place (Revolte) pour dépanner les batteries : avec des garages partenaires, il forme les garagistes pour donner une seconde vie aux batteries.
<https://www.revolte.club/>

Accompagner les salariés³

PRÉCONISATION 4 – La Région doit mobiliser les acteurs autour de dispositifs de sécurisation des parcours professionnels. Ils restent à inventer sur le modèle du type "mieux vaut former que licencier ou chômer", qui organisait la transférabilité des qualifications et de l'expérience professionnelle entre entreprises, branches et territoires. Ils doivent intégrer les conditions suivantes :

- L'ensemble des salariés, y compris ceux en CDD ou en intérim, doit être intégré dans les dispositifs.
- Si le volet formation relève essentiellement des branches, la Région doit intervenir pour rendre cohérentes les mesures décidées.
- Les compétences transférables doivent s'inscrire prioritairement dans des processus de qualification.
- La GPECT doit permettre de cibler les formations des métiers en tension dans la filière et les secteurs porteurs dans la région (aéronautique, nucléaire, défense, santé...).
- Dans l'accompagnement des sous-traitants, une attention particulière doit être portée au secteur de l'insertion en lien avec la filière, notamment pour les personnes en situation de handicap.

Accompagner les entreprises

PRÉCONISATION 5 – Les aides financières et d'accompagnement aux entreprises du Conseil régional et de l'État doivent permettre des relocalisations et faciliter la production de véhicules d'entrée de gamme :

- Encourager l'innovation dans les technologies propres et l'électromobilité.
- Soutenir financièrement les projets de R&D des entreprises de la filière.
- Accompagner les entreprises dans la diversification de leurs activités, notamment vers des secteurs porteurs (aéronautique, nucléaire, défense, santé...).
- Mettre en place des aides à la modernisation des outils de production.
- Favoriser la collaboration entre les acteurs de la filière pour mutualiser les ressources et les coûts.
- Accompagner les entreprises dans leur transition vers des modes de production plus durables.
- Faire appel aux structures existantes et à des intervenants régionaux pour les diagnostics réalisés par des consultants financiers.

Faciliter les usages des véhicules bas carbone et accompagner les usagers

Ce chapitre n'a pas vocation à examiner l'ensemble de la problématique. Le CESER s'est déjà exprimé sur cette question⁴.

Tout débat sur l'avenir de la filière automobile ne peut se poser que dans le cadre d'une transition écologique juste. Et la question des mobilités est un des éléments centraux de cette transition.

La région Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par la précarité énergétique. Près de 210 000 ménages sont ainsi concernés, notamment pour leurs déplacements quotidiens. Ces ménages dépensent plus de 4,5% de leurs revenus pour payer le carburant et font partie des 30% de ménages les plus modestes. Les personnes à faible revenu, dont les jeunes qui ont des difficultés à accéder aux crédits, ont donc besoin d'un accompagnement.

Actuellement cette mobilité est fortement tributaire de l'automobile autosoliste (un seul passager propriétaire de son véhicule). Le passage vers des transports collectifs, des véhicules partagés par co-voiturage et/ou par location / prêt... est une des pistes à explorer.

PRÉCONISATION 6 – La Région doit proposer des incitations aux collectivités territoriales afin qu'elles s'équipent d'un parc automobile bas carbone, 100% électrique ou hydrogène.

PRÉCONISATION 7 – La Région doit agir en direction des territoires pour l'installation de bornes électriques, tant en zones urbaines (notamment habitat collectif) que rurales. Cette question reste à approfondir dans le cadre d'un futur travail du CESER.

(3) Transition, transformation, mutation : comment maintenir et développer l'emploi en Bourgogne-Franche-Comté, 21 juin 2022.

(4) Mobilités en zone rurale – Note exploratoire de la commission Mobilité-Énergie, 21 novembre 2023.

PRÉCONISATION 8 – Soutien des collectivités et des entreprises aux différents réseaux de partage et de mise à disposition des véhicules, des savoir-faire :

- Mise à disposition de véhicules pour faciliter l'accès à l'emploi, à l'insertion, aux services (exemples : Garages solidaires, La Roue de Secours).
- Renforcer les réseaux d'autopartage pour les faire connaître et les rendre accessibles financièrement et géographiquement.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclaration

Nicole Guyot, en tant que présidente de la commission Économie-Emploi

Courant 2024, la filière automobile en BFC traverse une période de transition marquée par des défis économiques et industriels majeurs (recul de l'activité, emploi salarié en difficulté, mutation vers la production de véhicules électriques)...

Compte tenu de l'importance de ce secteur en région et de l'impact des problématiques liées à ces mutations, le CESER a pris la décision fin 2024 de travailler sur une auto saisine.

Toutefois, le Conseil régional préparant parallèlement une version actualisée de sa feuille de route automobile, avec une présentation en plénière prévue en juin 2025, il nous a semblé nécessaire de pouvoir œuvrer en amont avec la production de propositions. Afin d'être le plus réactif possible et de coller au mieux avec l'actualité, ce dans un timing très court, le CESER a fait le choix d'une présentation sous la forme d'une contribution.

Je tiens à remercier les membres de la commission Économie-Emploi bien sûr pour leur engagement ainsi que les 2 rapporteurs Joseph Battault, Pierre Guinot et les 2 conseillers qui ont rejoint le groupe de travail sans oublier Christophe Lefèvre notre chargé d'études qui a dû s'adapter dans des délais serrés. Par leur rigueur, leur esprit de coopération et leur mobilisation, nous avons pu élaborer à temps ce travail au service de la Région.

Je remercie également nos auditionnés M. Ludovic Diers pour l'AER BFC, M. Ludovic Party pour le Pôle du Véhicule du Futur, M. Nicolas Soret, vice-président du Conseil régional en charge de l'Économie, et M. Francois Liotard, directeur général de la Sté LISI AUTOMOTIVE à Grandvillars.

Par la qualité de leurs interventions, leur regard extérieur, ils ont enrichi nos réflexions et conforté certaines de nos orientations tout en éclairant des enjeux majeurs pour l'avenir de la filière en BFC.

Le CESER reste à la disposition du Conseil régional pour la poursuite de travaux si besoin, en fonction de l'état d'avancement de la future Feuille de route Automobile. Un avis sera rendu en juin sur la feuille de route actualisée.

Un suivi sera fait par les rapporteurs sur ce sujet.