



Avis sur le rapport 2-1 de l'Exécutif régional
Feuille de route Automobile Point d'étape de l'action régionale

Rapporteuse : Lucie Gras

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

L'État et la Région ont lancé le 9 mars 2022 le Plan Automobile État-Région Bourgogne-Franche-Comté, reposant à la fois sur le Plan national pour l'automobile de l'État et la Feuille de route automobile de la Région.

Il se décline selon trois axes :

- la Force d'intervention mutations automobile (FIMA) : mobilisation des services de l'État et de la Région pour aller à la rencontre de tous les sous-traitants automobiles,
- l'emploi et la formation : renforcement de la collaboration État-Région pour l'accompagnement des transitions des salariés, l'identification des besoins en compétences au plan territorial et la mise en œuvre des plans de formation par branche,
- le dispositif Territoires d'industrie : permettre un suivi différencié pour les territoires les plus touchés par les mutations de la filière, en s'appuyant notamment sur le dispositif "Rebond".

Dans l'attente du plan européen et du plan national – susceptibles de faire évoluer la politique régionale – ce rapport a pour objet d'informer l'Assemblée régionale sur le bilan de la feuille de route automobile 2022-2024 et de proposer de nouvelles mesures de soutien.

Avis du CESER

Analyse de la situation de la filière automobile

La conjoncture actuelle dans la filière automobile (voir annexe) ne trouve pas prioritairement sa source dans "les évolutions réglementaires" européennes, contrairement à ce qui est énoncé dans le rapport. Or, mal posé, le diagnostic peut conduire ensuite à des défauts d'analyse et ensuite d'action.

En effet, la baisse de l'activité, et donc des effectifs dans la filière existe depuis plusieurs années, sinon plusieurs décennies. Elle 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.

Ceci étant établi, les mobilités pèsent 29% des émissions de gaz à effet de serre. C'est bien l'objectif de décarbonation des activités qui conduit, comme dans d'autres secteurs, à établir de nouvelles normes. Le choix de l'électrification en est la conséquence, en raison de sa maturité technologique, mais elle n'est pas la seule option possible. Cette ambition de décarbonation des mobilités va aussi conduire à privilégier les déplacements doux, les transports en commun et les véhicules partagés.

D'après les spécialistes, un report de la date d'arrêt de commercialisation des véhicules à moteurs thermiques n'apporterait aucune activité supplémentaire dans notre région. La démarche de mutation vers l'électrique est engagée et il serait difficile de remettre en cause la chaîne de production et la chaîne de valeur ainsi créées.

Enfin les constructeurs européens ont privilégié la production de modèles haut de gamme pour dégager des marges importantes. Ce choix entraîne des prix élevés, qui mettent les véhicules électriques hors de portée des citoyens aux revenus les plus faibles, renforçant ainsi la "précarité mobilité". Les répercussions écologiques ne sont pas négligeables non plus, car la production de véhicules haut de gamme n'est "amortie écologiquement" qu'après environ 150 000 kilomètres, alors que les petits véhicules le sont beaucoup plus rapidement.

Dans le même temps, la Chine a renforcé sa capacité à produire des véhicules d'entrée de gamme et se prépare à inonder le marché. Malgré leur retard, les constructeurs européens peuvent encore se tourner vers ce créneau. Les aides des pouvoirs publics pourraient se concentrer sur celui-ci, afin de rendre plus rentable ce type de productions et permettre des relocalisations.

Compte tenu de ces éléments, la situation de la filière est très précaire, aussi bien dans notre région qu'en France.

Feuille de route Automobile Point d'étape de l'action régionale

La présentation du bilan de la feuille de route 2022-2024 de la Région intervient dans le contexte qui vient d'être énoncé. Il doit permettre de construire un nouveau plan d'action.

Le CESER a engagé un travail depuis plusieurs mois sur la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté. Il fait part dans cet avis de ses premières réflexions, et souhaite ensuite transmettre une contribution à l'élaboration du nouveau plan, dont il convient de fixer les échéances de présentation.

Le budget alloué au cours de la période 2022-2024 se monte à 48 millions d'euros. Face à un tel montant, **les différentes mesures exposées dans ce document mériteraient d'être beaucoup plus lisibles et compréhensibles.** Quels sont les résultats pour les entreprises et les salariés ?

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

Seul le secteur de la défense est cité comme possibilité de diversification économique et de l'emploi. Or les rapports sur le plan de mandat et sa déclinaison 2025 citent aussi le nucléaire. Il conviendrait de mettre en cohérence les différents documents.

Concernant la future feuille de route, **il sera nécessaire de travailler en amont les critères d'évaluation et le coût du plan.**

Les organisations patronales et syndicales devront être associées à son élaboration.

Rappel des préconisations que le CESER a voté les 14 décembre 2021 et 24 janvier 2022

Quelles que soient les futures mesures européennes, les préconisations que nous avons émises lors de la présentation de la feuille de route en décembre 2021 et janvier 2022 restent d'actualité.

INTÉGRER LA TOTALITÉ DE LA FILIÈRE

Inclure dans les dispositifs l'ensemble des secteurs de la filière : concessionnaires, garagistes, stations-services et les sous-traitants.

ORGANISER LA GOUVERNANCE DES DISPOSITIFS

La Région doit jouer un rôle organisationnel dans les évolutions en cours et à venir de la filière. Mettre en place une instance dédiée aux acteurs de l'automobile qui intègre une place pour les organisations syndicales de salariés.

Concernant les aides, un contrôle doit être réalisé, afin d'en mesurer l'impact sur l'emploi et les entreprises.

ACCOMPAGNER LES SALARIÉS

L'ensemble des salariés, y compris ceux en CDD ou en intérim, doit être intégré dans les dispositifs.

La Région doit mobiliser les acteurs autour de dispositifs du type "mieux vaut former que licencier ou chômer", qui organisaient la transférabilité des qualifications et de l'expérience professionnelle entre branches.

Le volet formation relève essentiellement des branches.

Les compétences transférables doivent s'inscrire dans des processus de qualification.

ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES

Prioriser les relocalisations.

Étudier la pertinence des PGE (prêts garantis par l'État) et prêts pour l'industrie dans l'accompagnement à la trésorerie.

Les diagnostics via des consultants financiers doivent faire appel aux structures existantes dans la région (chambres consulaires...) et à des intervenants régionaux.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

ANNEXE

Niveau d'emploi 2015 2024 (sources INSEE)

Segments	Nb. étab.	Emploi salarié					Emploi intérim		
		2023	2015	2023	2024	écart 2024 /2015	écart %	2023	2024
Construction automobile	11	14570	9 490	9 670	-4 900	-33,63%	1 580	1 540	-40
Fabrication d'équipements auto.	112	15960	13 080	12 380	-3 580	-22,43%	2 930	2 240	-690
Fabrication de biens intermédiaires	154	11270	9 990	10 040	-1 230	-10,91%	1 530	1 160	-370
Commerce intra-filière	25	1660	2 440	1 960	300	18,07%	150	60	-90
Études, conception, analyse	24	1530	1 200	1 550	20	1,31%	30	90	60
Fabrication de biens d'équipements	26	1140	1 090	830	-310	-27,19%	70	20	-50
Transport et logistique	11	500	630	550	50	10,00%	90	40	-50
Ensemble de la filière	363	46630	37 920	36 980	-9 650	-20,69%	6 380	5 150	-1 230

57500 salariés en 2008

9300 intérimaires Fin 2017

Déclaration

Richard Béraud, au nom de la CGT

Nous souhaiterions apporter quelques précisions sur un contexte qui résulte en grande partie des choix stratégiques des constructeurs et équipementiers de 1^{er} rang sur lesquels l'État a peu, ou ne souhaite pas avoir de prise réelle. Rappelons ici par exemple que 16 % de l'actionnariat de Valeo est aux mains de la BPI et de la Caisse des Dépôts (j'y reviendrai), sur lesquels la Région n'a pas de prise tant le pouvoir politique s'est soumis à la financiarisation de l'économie : ainsi de l'impuissance de l'AER à convaincre deux entreprises de la Nièvre à travailler ensemble, la stratégie de l'une d'elle (Aisan) étant définie... au Japon.

Ce n'est plus seulement la production qui est aujourd'hui délocalisée mais aussi la conception et la R & D : ainsi du projet Twingo 4 de Renault à Shanghai, de la nouvelle e-C3 de Stellantis développée depuis l'Inde et la Chine, de Leapmotor dont les modèles sont développés entièrement en Chine et fabriqués en Pologne et dont Stellantis est actionnaire. Valeo quant à elle emploie 20 000 salariés sur 35 sites en Chine où elle assure 17 % de sa production. Stratégie des entreprises encore, au regard des mauvais choix technologiques (technologie NMC- nickel, manganèse, cobalt - les chinois ont opté pour la chimie LFP - lithium, fer, phosphate) effectués par Automotive Cells Company (ACC) coentreprise formée par Stellantis, Total Énergies et Mercedes-Benz. Aujourd'hui l'entreprise négocie un accord de rupture conventionnelle collective entraînant la disparition d'une centaine d'emplois affectés aux fonctions support. Ces fins de contrats anticipées affectent le centre de recherche et développement d'ACC situé à Bordeaux, ainsi que le siège social de l'entreprise à Paris. Enfin ses projets d'implantation à Kaiserslautern en Allemagne et à Termoli en Italie ont été mis à l'arrêt. Sur le bilan, là encore l'avis, à juste titre, interroge sur les résultats pour les entreprises et les salariés des 48 millions d'euros alloués au cours de la période 2022-2024 et invite à faire le lien avec les aides de l'État. Cela est des plus nécessaires car, par exemple, Valeo en 2023 a perçu près de 100 millions d'aides publiques : Crédit Impôt Recherche : 51,5 M€, Activité Partielle Longue Durée : 2,8 M€, subventions diverses : 20,5 M€, autres Crédit d'impôts : 18,3 M€. En contrepartie, l'entreprise a distribué 92 millions d'euros aux actionnaires et supprime aujourd'hui 1 307 postes.

Ainsi, plus que jamais la conditionnalité des aides doit être effective d'autant que le plan européen présenté le 5 mars dernier, plan sans surprise de nombreux éléments ayant déjà été anticipés par les personnes auditées tant de l'AER que du PVF par la commission Économie-Emploi, propose l'allègement de l'encadrement des aides d'État aux investisseurs privés...

Enfin j'en terminerai par certaines de nos propositions qui pourraient guider la réflexion de la Région :

- Une modernisation de l'outil productif accompagnée d'une montée en compétence pour l'ensemble des salariés et d'une réduction du temps de travail à 32h.
- Un vrai contrôle de l'ensemble des aides publiques avec une obligation de résultats.
- Une vraie politique d'embauche et de formation, remettant l'emploi et la qualité du travail au cœur des processus.
- Imposer la responsabilité sociale des donneurs d'ordres envers leurs sous-traitants, ce qui a été précédemment voté à l'unanimité en séance de notre assemblée lors de l'autosaisine "Transition, Transformation, Mutation...".

Sous la réserve de ces ajouts, la CGT votera l'avis.