

Quel avenir pour l'automobile dans la transition écologique ?

1. **AUTOMOBILE** : Enjeux industriels et de modes de vie
2. Les conditions d'une **TRANSITION JUSTE** dans le secteur de l'industrie automobile



FONDATION
NICOLAS HULOT

THINK TANK



Jean-Marie ROBERT
Secrétaire national FGMM - CFDT



Marie CHÉRON
Responsable Mobilités - FNH



AUTOMOBILE: Enjeux industriels et de modes de vie

Automobile : une industrie en déclin

Dans la filière auto, on a perdu 100 000 emplois depuis 10 ans.

Si on ne change rien, on en perdra encore 100 000 dans les 15 prochaines années.

Au début des années 2000, 1 voiture sur 2 vendue sur le marché était fabriquée en France, en 2020 c'est 1 sur 5.

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'€



Automobile : des modes de vie

- 38 millions de véhicules particuliers (32 voitures et 6 VUL)
- 2 millions vendus en France chaque année, dont la moitié pour des flottes.
- 70% des Français utilisent leur voiture au quotidien
- 55 % des Français déclarent ne pas avoir le choix de leur mode de transport (Source : BMQ)
- Durée de vie moyenne d'un véhicule : 9 ans. Le parc se renouvelle tous les 15 ans.
- Budget annuel : de 5 à 9000 euros / 13% du budget des ménages
- Des pratiques très hétérogènes :
 - 10h de déplacement en moyenne, dont la moitié pour le travail.
 - 40 % des personnes en emploi se déplacent quotidiennement ou presque sur leur temps de travail (hors domicile-travail). Ils parcourent quotidiennement ou presque jusqu'à 100 kilomètres par jour en moyenne (source FMV)

Les enjeux environnementaux

- Le trafic de véhicules particuliers représente 16% des émissions de gaz à effet de serre en France
=> Un secteur dépendant des carburants fossiles / les émissions scope 3 représentent plus de 90% des émissions totales du secteur).

Objectif 2050 = décarbonation totale du secteur (LOM)

D'ici 5 ans :

Au niveau industriel et marché : confirmer le virage vers l'électrique pour les VN

Au niveau territorial : mise en place des ZFE – la voiture n'est plus le mode principal en zone dense.

Au niveau des infrastructures : réseau cyclable dans les grandes métropoles et intermodalité

D'ici 2030 :

Majorité de véhicules électriques vendus / avantage prix.

Conversion du parc roulant.

Modernisation des TC

D'ici 2035 : « Objectif 0 émissions pour 100% des véhicules neufs mis sur le marché ».

= transformation de l'outil industriel.

L'électrique est la technologie dominante.

Le véhicule électrique émet 2 à 3 fois moins de gaz à effet de serre que le véhicule thermique sur son cycle de vie.

PRODUCTION

40% de l'impact est lié à la batterie, 75% à sa production.

La fabrication des batteries n'est pas dépendante des terres rares.

De même, la dépendance du système productif aux énergies fossiles n'est pas une donnée intangible.

USAGE : au moins 70% de polluants en moins.

ENERGIE : Le déploiement accéléré des ENR est favorable au bilan carbone du VE

15 millions de VE = 8-12% de la consommation en 2035.

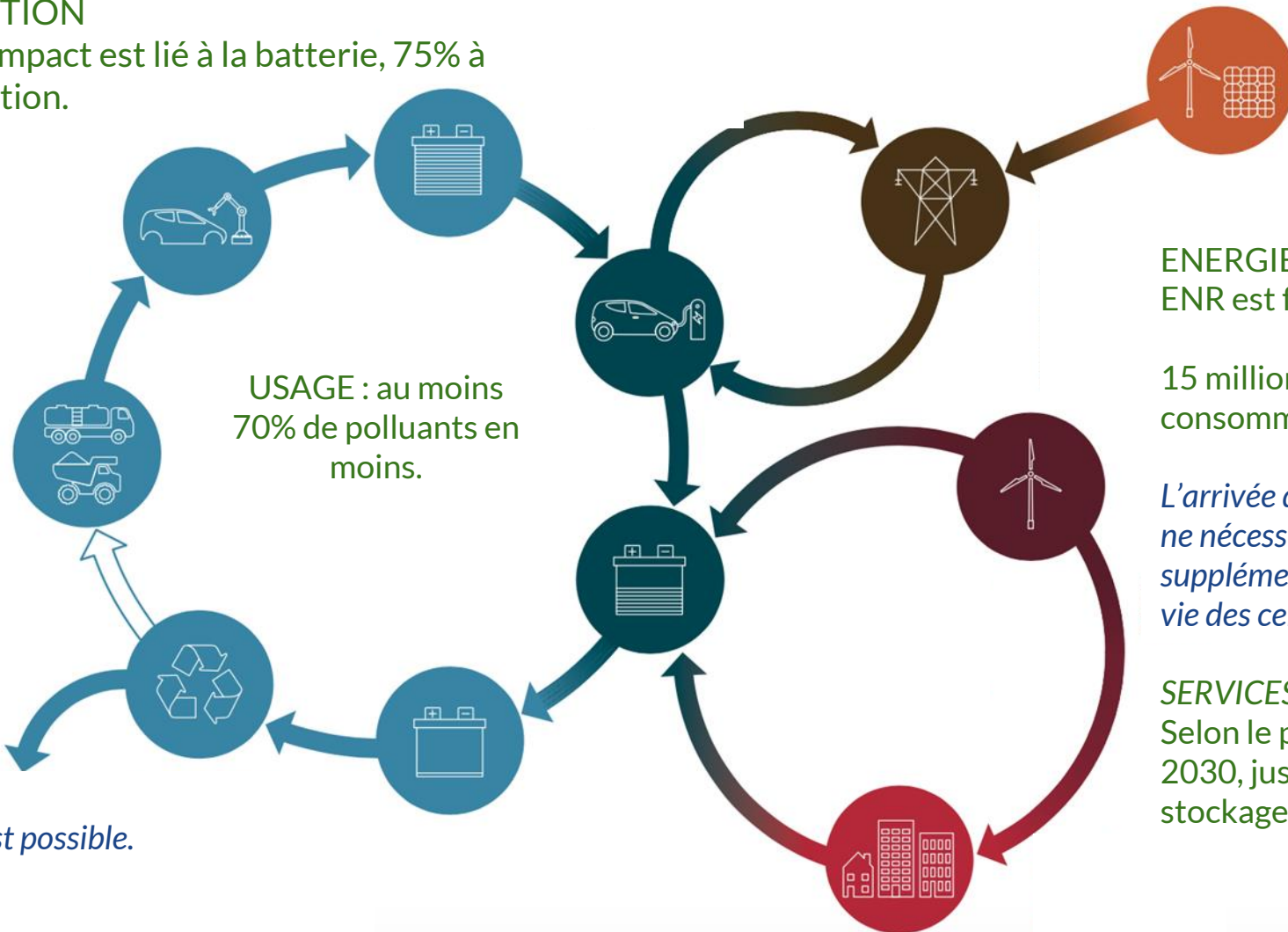
L'arrivée des véhicules électriques en France ne nécessite ni de moyens de production supplémentaires, ni de prolonger la durée de vie des centrales.

SERVICES RESEAU :

Selon le parc de batteries disponible, en 2030, jusqu'à 10 TWh de capacité de stockage.

RECYCLAGE ET FIN DE VIE : 50% du poids sec aujourd'hui.

Recycler à 90% les batteries c'est possible.



3 conditions pour que ça marche

1. MUTATION ÉCONOMIQUE : Une responsabilité environnementale et sociale accrue et effective des acteurs sur l'ensemble de la chaîne de valeurs.

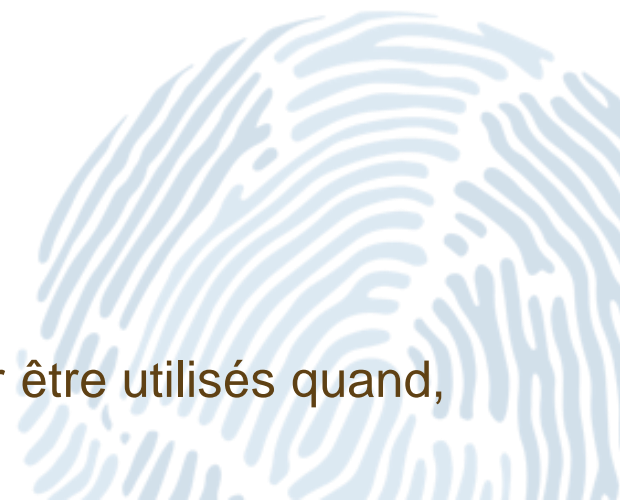
- a. Devoir de vigilance;
- b. Ancrage territoriale et intégration de la filière

2. ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE vers les renouvelables.

- a. pour favoriser le déploiement des services réseau
- b. en déployant les systèmes de pilotage de la recharge

3. SOBRIÉTÉ DES USAGES

- a. Développement des services de partage
- b. Production orientée vers des véhicules adaptés aux besoins réels, pour être utilisés quand, et seulement quand, c'est la meilleure solution.



Les objectifs d'une transition juste

Renouer avec un dynamisme industriel

- Sortir de la logique de déclin
- Stabiliser l'emploi à moyen terme et revaloriser la filière.

Répondre au défi de la transition écologique

- Sortir des carburants fossiles
- Maîtriser puis réduire les consommations de matières premières et la production de déchets
- Favoriser la sobriété : maîtriser les flux de déplacements en réduisant les déplacements contraints.

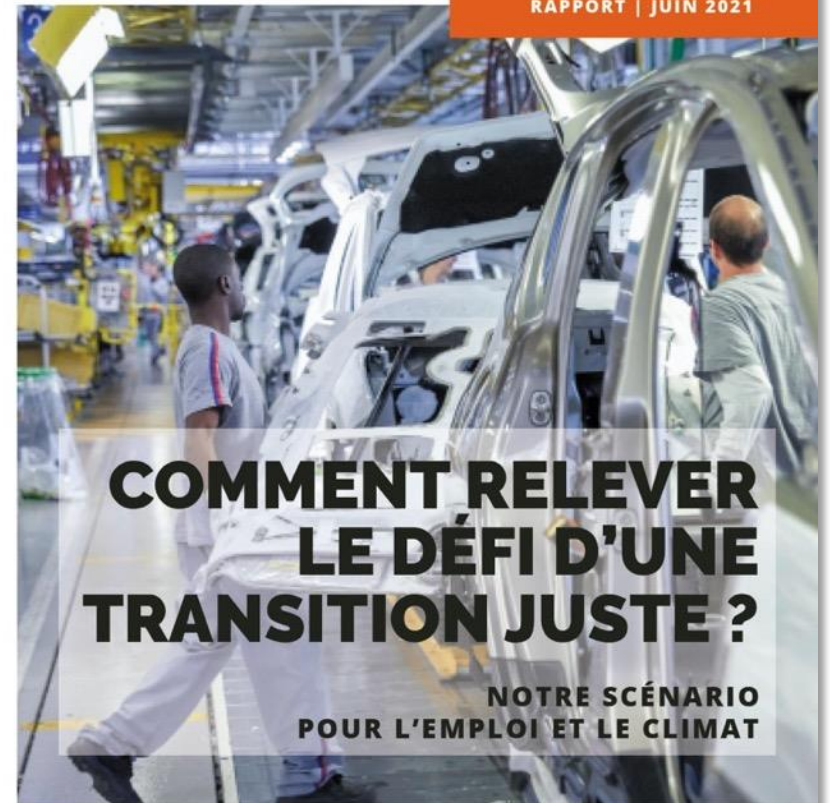
(Re)localiser l'activité

- Des nouveaux projets industriels
- Relocaliser les approvisionnements

**Les conditions d'une
TRANSITION JUSTE
dans le secteur de
l'industrie automobile**

Automobile

RAPPORT | JUIN 2021



**COMMENT RELEVER
LE DÉFI D'UNE
TRANSITION JUSTE ?**

**NOTRE SCÉNARIO
POUR L'EMPLOI ET LE CLIMAT**



FONDATION
NICOLAS HULOT
THINK TANK





FONDATION
NICOLAS HULOT
THINK TANK

Notre question de départ

**Répondre au défi climatique et créer de
l'emploi pérenne en France
une équation impossible pour le secteur de
l'automobile ?**

Méthode

- Une base de données quantitatives et issues d'enquêtes de terrain - Syndex.
- 21 entretiens auprès d'acteurs régionaux dans 5 régions clés - Ile-de-France, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône Alpes, Normandie, Grand Est- pour recenser des projets structurants et identifier des opportunités et menaces.
- Des entretiens avec des experts de la filière.
- 3 webinaires et un atelier de prospective avec les acteurs du secteur auto et experts du climat.

L'état des lieux de la filière moteur

- **Une filière stratégique**
57 000 emplois, 70 000 avec les intérimaires.
- **Une filière en déclin**
Jusqu'à 1/3 des emplois perdus depuis 2007 dans les régions les plus industrialisées.

La production d'un moteur électrique, c'est :

- **60%** de main d'œuvre en moins qu'un moteur diesel.
- **2 fois moins** de main d'œuvre qu'un moteur essence.

LES ACTIVITES DANS LA FILIÈRE MOTEUR EN FRANCE EN 2019



COMPOSANTS MOTEURS
pièces usinées, y compris le système d'injection
13 573 salariés



ASSEMBLAGE DES MOTEURS
21 359 salariés



SYSTEMES DE TRANSMISSION ET BOITES DE VITESSE
5 801 salariés



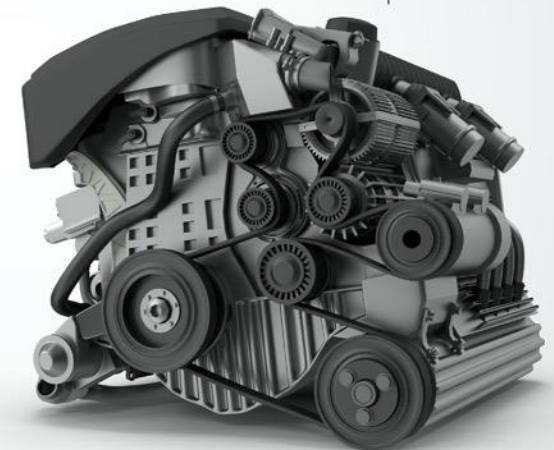
COMPOSANTS DU SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT
y compris pour la dépollution;
3 688 salariés



FONDERIES
6 685 salariés



EQUIPEMENTS ÉLECTRONIQUES
calculateurs et capteurs
6 120 salariés



BATTERIES
589 salariés

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

ÉVOLUTION
DE L'EMPLOI
2007-2019



-34%



GIGAFACTORY DE DOUVRIN

24 Gwh
1400 à 2000 emplois en 2030



LA FRANÇAISE DE MÉCANIQUE

700 000 moteurs
1500 salariés



USINE DE BATTERIES

Renault /Envision
2000 employés d'ici 2025



PÔLE NORD RENAULT

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



La redistribution des cartes dans les régions

- Un déficit global de projets structurants, qui se concentrent aujourd'hui dans les Hauts-de-France.
- Des stratégies de diversification dans et hors automobile.
- Certaines régions menacées par la désindustrialisation.

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**



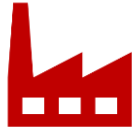
**Gestion des données
de mobilité**



Une prise en compte des opportunités liées à l'électromobilité

Nouvelles activités et emplois induits.

4 scénarios



SCENARIO 1

DESINDUSTRIALISATION

La prolongation des
tendances observées
depuis 15 ans

- 70% des effectifs
en 2050



SCENARIO 2

LA POURSUITE DE LA RELANCE

Continuité des politiques
lancées
en 2020

- 48% des effectifs en 2050



SCENARIO 3

LA RELANCE INDUSTRIELLE

Maintien des volumes de
production
et accélération du
passage à l'électrique

Maintien de l'emploi.
Mais irréaliste.



SCENARIO 4

LA TRANSITION JUSTE

Accélération du passage à
l'électrique et activation des
leviers de sobriété.
Construction d'une filière
intégrée batteries- véhicules
– moteurs – recyclage

Maintien de l'emploi
entre 2035 et 2050

L'ambition d'une transition juste



FONDATION
NICOLAS HULOT
THINK TANK

Renouer avec un dynamisme industriel

- 2,3 millions de moteurs pour 2 millions de véhicules assemblés en 2050.

Répondre au défi de la transition écologique

- 100% électrique et hybrides en 2030, 100% véhicules 0 émissions en 2035
- Cap vers la sobriété (véhicules, économie circulaire, usages partagés).

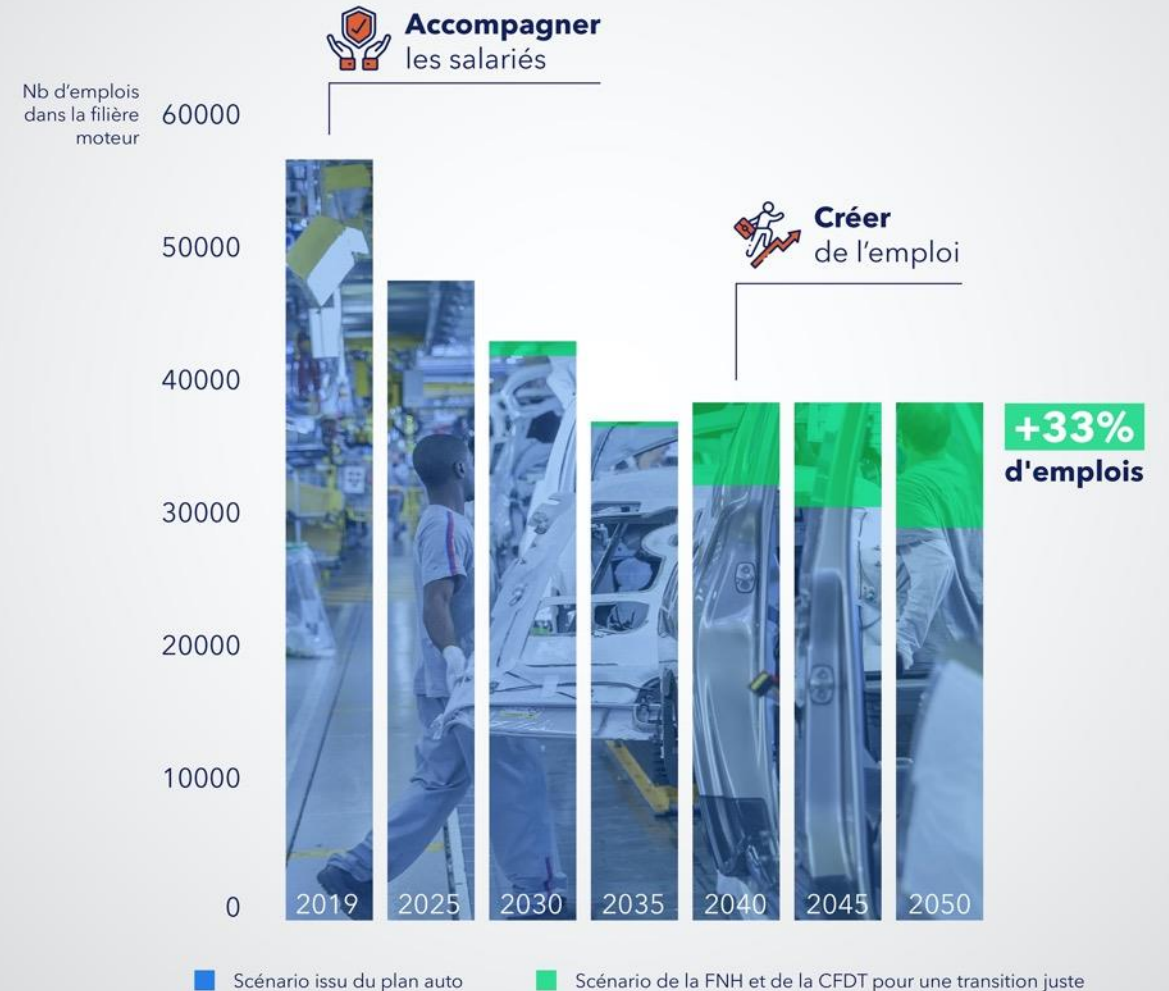
(Re)localiser l'activité

- Filière intégrée véhicules – moteurs – batteries – recyclage.
- Chaîne de valeur et approvisionnements relocalisés.

Les bénéfices attendus

- Dans les 5 ans : la priorité à l'accompagnement des salariés.
- A 2030 : le déclin est enrayé, l'industrie est redynamisée.
- A 2030 l'industrie automobile est en mesure de répondre aux objectifs climat.
- Elle s'inscrit dans une trajectoire de décarbonation complète des transports à 2050.

Automobile : une production décarbonée dès 2035 créera des emplois en France



Notre feuille de route

➤ Accompagner tous les salariés

- Protéger les salariés, optimiser les dispositifs existants
- Financer : via les fonds européens / via un fond de transition juste

➤ Créer les conditions de la relocalisation

- Socio-éco conditionnalités des aides
- Made in France et levier de la commande publique.
- Normes européennes sur le CO₂ : 100% 0 émissions d'ici 2035.

➤ Oser une gouvernance ouverte

- Etats généraux
- Conférences régionales
- Participation des salariés aux CA des entreprises



FONDATION
NICOLAS HULOT

THINK TANK

C'est en accélérant
aujourd'hui la transition
écologique que nous
pourrons créer des emplois
demain.



On doit accompagner les salariés de la filière moteur particulièrement impactée : **16 000 emplois menacés d'ici 2030**, à former, à convertir, pour valoriser ces compétences d'aujourd'hui et préparer celles de demain.

1^{er} levier de création d'emplois : la **relocalisation des approvisionnements**. La part locale de la production de composants est évaluée pour l'automobile à **30 ou 40%**.

On peut largement faire mieux : doubler cette part est possible. Cela permettrait de créer, dans la filière moteur, **9 000 emplois d'ici 2050**.

*Relocaliser les approvisionnements, c'est tout bénéf pour le climat : **80%** de l'impact d'un véhicule (hors émission quand il roule) est lié aux sous-traitants.*

2nd levier : les opportunités liées à la fabrication de **batteries** : jusqu'à **15 000 emplois** dans les batteries d'ici 2030.

1 emploi dans une gigafactory, c'est au moins 3 emplois indirects (services, sous-traitants). Or, seulement 2 projets de giga factory en France contre 4 fois plus en Allemagne.

Dans la filière **recyclage**, on peut créer **9 000 emplois** d'ici 2030-2035. Aujourd'hui on recycle 50% des batteries. En 2030, 70%, il est possible de recycler jusqu'à **90%**.

Dès 2030, on peut enrayer le déclin de l'emploi.

Un transition juste, négociée, qui se met dans les rails d'une décarbonation totale des transports, c'est, en 2050, **33% d'emplois en plus** dans la filière moteur.