



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

GREENPEACE

réseau
action
climat
france



MONDIAL DE L'AUTO

DOIT-ON ENCORE ÉCOUTER LES CONSTRUCTEURS ?

BRIEF À DESTINATION DES JOURNALISTES

MONDIAL DE L'AUTO 2024 • 9 OCTOBRE 2024

FGMM-CFDT • Stéphane Destugues, 06 74 77 80 14
stephane.destugues@fgmm.cfdt.fr

FNH • Florence Bardin, 06 77 05 06 17
florence.bardin@agencef.com

FTM-CGT • Jean-Philippe Juin, 06 45 64 43 97
juin.chizay@orange.fr

GREENPEACE • Kim Dallet, 06 33 58 39 46
kim.dallet@greenpeace.org

RAC • Ludivine Preneron, 06 71 14 06 37
ludivine.preneron@reseauactionclimat.org

T&E • Nicolas Raffin, 06 41 58 29 71
nicolas.raffin@transportenvironnement.org



La situation actuelle des constructeurs et équipementiers montre les difficultés actuelles du secteur automobile en Europe à mener sa transition vers l'électrique. Pourtant, la voiture électrique est une opportunité en France pour rebondir après deux décennies de baisse d'activité liée aux délocalisations successives. L'objectif affiché par la filière française est ambitieux : 2 millions de véhicules électrifiés produits dans l'hexagone d'ici 2030¹. ONG et syndicats appellent les responsables de la filière et le gouvernement à réorienter la production et les aides publiques vers des véhicules électriques plus abordables, plus petits et plus écologiques. Ces véhicules, en répondant aux attentes des automobilistes, permettront de renouer avec une dynamique positive pour l'emploi. Il s'agit plus globalement d'une transformation profonde de l'industrie, pour contribuer à la décarbonation de l'économie et répondre aux besoins de mobilités.

Situation actuelle :

- 1,3 millions de véhicules particuliers et 400 000 véhicules utilitaires produits en 2023.
- 4 000 entreprises.
- 400 000 emplois directs² et plus d'un million au sens large³.
- Prix des carburants en hausse structurelle.
- Forte dépendance à la voiture et augmentation de la précarité mobilité qui touche désormais plus de 15 millions de personnes.⁴
- 17 % des véhicules particuliers vendus en 2023 sont électriques.⁵

Dynamiques :

- 100 000 emplois perdus sur les 10 dernières années.
- 57 000 emplois chez les équipementiers aujourd'hui, deux fois moins qu'en 2007.
- Prix d'un véhicule neuf passé de 20 000 à 35 000 euros sur la même période.
- SUV représentent près de 50 % des ventes de voitures neuves en 2023, contre 12 % en 2010.
- Perte de 60 % de la production automobile française sur les 20 dernières années.
- Entre 2000 et 2022, le poids moyen des véhicules est passé de 1180 kg à 1380 kg, soit une hausse de 17 %.

Perspectives :

- 100 000 emplois menacés d'ici 2030 dans le « coeur de la filière ».
- Nouvelle division par deux des effectifs des équipementiers.
- Les SUV pourraient représenter 2/3 des ventes en 2030.

1 • Affiché par le président de la République le 26 mai 2020 à l'occasion du lancement du plan de relance de la filière automobile.

2 • Cf. Comité stratégique de filière.

3 • *ibid.*

4 • Wimoov, [Baromètre des mobilités du quotidien 2024](#)

5 • PFA

INDUSTRIE AUTOMOBILE : SITUATION, DYNAMIQUES ET PERSPECTIVES

L'EMPLOI

Le constat : une tendance lourde de désindustrialisation.

Le secteur automobile a perdu en France plus de 100 000 emplois entre 2010 et 2020⁶. Pour l'avenir, selon l'observatoire de la métallurgie (2021), « si la période 2022-2035 suit la même dynamique négative que la période 2008-2021, elle verra à son terme l'emploi salarié se réduire à environ 90 000 emplois dans le cœur de la filière ». Une analyse reprise par la PFA⁷ dans sa feuille de route.

Cette spirale négative n'épargne pas les équipementiers, qui emploient actuellement 57 000 personnes, soit deux fois moins qu'en 2007⁸. Cette tendance risque de s'accroître, la filière risquant de perdre à nouveau la moitié de ses effectifs au cours des prochaines années, en raison de la baisse des volumes de ventes de véhicules.

Derrière les marges records affichées par les deux grands constructeurs français l'année dernière, c'est toute la filière qui est en difficulté.

L'analyse : des délocalisations massives, qui n'ont pas attendu le véhicule électrique

Bien que la production de véhicules électriques, soit moins intensive en emplois que celle de leurs équivalents thermiques, cela ne peut pas servir de prétexte à cette casse sociale. Premièrement parce qu'il s'agit d'une tendance lourde, entamée il y a plus de dix ans. Deuxièmement, parce que cela concerne aussi bien les fabricants de boîtes de vitesse que les fabricants de pneus, de rétroviseurs, de carrosseries ou de volants.

La désindustrialisation du secteur automobile est la conséquence d'un choix clair de la part des constructeurs français : délocaliser la production mais aussi l'ingénierie, pour réduire les coûts, au détriment des emplois et à terme de la compétitivité d'une production française. A noter que ce sont en premier les petits modèles qui ont été délocalisés. Les constructeurs visent une rentabilité de court terme, faisant une croix sur une véritable stratégie industrielle cohérente.

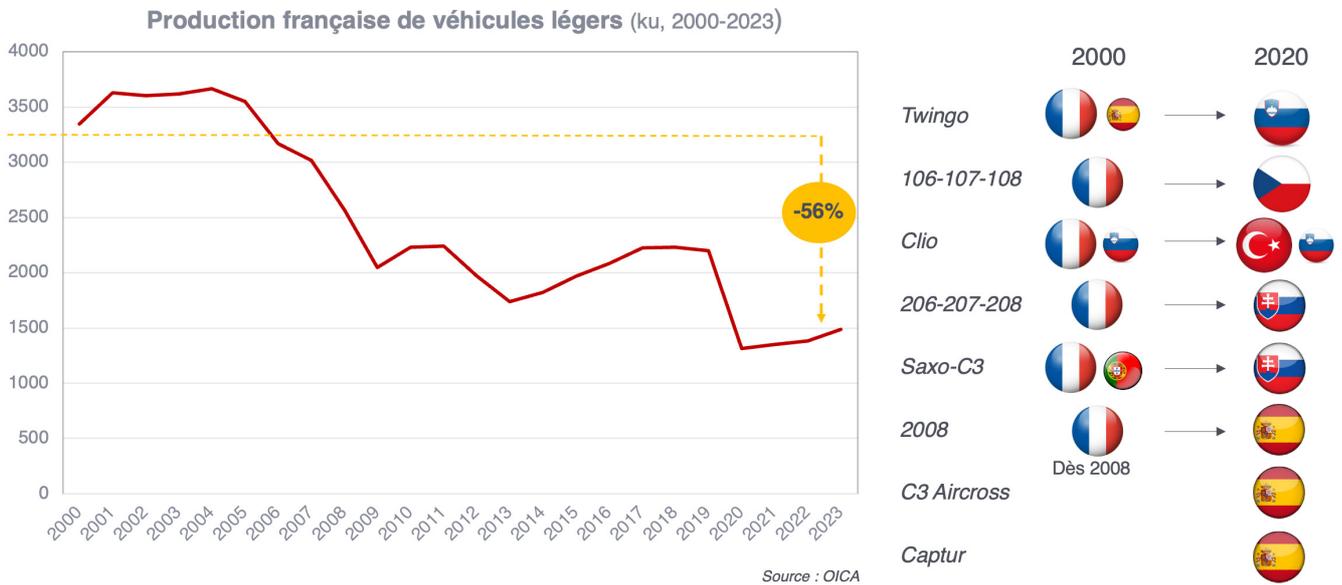
6 • Fondation pour la nature et l'Homme et CFDT-FGMM, [Notre scénario pour une transition juste](#), 29 juin 2021.

7 • cf. [Feuille de route de la filière automobile](#), juin 2023.

8 • cf. [article de L'Usine nouvelle](#), 18 septembre 2024



Les 22 dernières années ont vu une baisse de près de 60 % de la production auto française, notamment due aux délocalisations des segments A/B



LES BESOINS DE MOBILITÉ ET LE DÉFI CLIMATIQUE

Le constat

Le prix moyen d'un véhicule neuf est passé de 20 000 euros en 2010 à 35 000 euros en 2023. Dans le même temps, entre 2017 et 2022, le coût de possession d'une voiture est passé de 3 680 euros à 4 210 euros et pourrait atteindre 4 750 euros en 2027, soit une augmentation de près de 1 000 euros en 10 ans. Cette hausse du coût de possession est principalement due à une tendance de fond de hausse du prix des carburants, premier poste de dépense lié à la possession d'un véhicule⁹.

Résultat, les Français achètent de moins en moins de voitures neuves et notre parc roulant est de plus en plus vieillissant, avec une moyenne d'âge de 10,8 ans en 2023.

Combinés à une forte dépendance à la voiture (45 % des Français déclarent ne pas avoir le choix de leur transport), ces facteurs participent à l'augmentation de la précarité liée à la mobilité. En France, ce sont 15 millions de personnes qui sont dans une situation de précarité liée à la mobilité. Cette précarité touche toutes les générations, en ville, en banlieue, à la campagne, les actifs comme les inactifs. Parmi eux, émerge maintenant une « grande précarité mobilité », qui se traduit par des renoncements de déplacements ou sur d'autres postes essentiels de la vie quotidienne (alimentation, chauffage, énergie...)¹⁰.

9 • Réseau action climat, [Comment transformer la mobilité du quotidien ?](#)

10 • Wimoov, [Baromètre des mobilités du quotidien 2024](#)

Notre analyse : une stratégie de montée en gamme, au détriment du pouvoir d'achat et du climat.

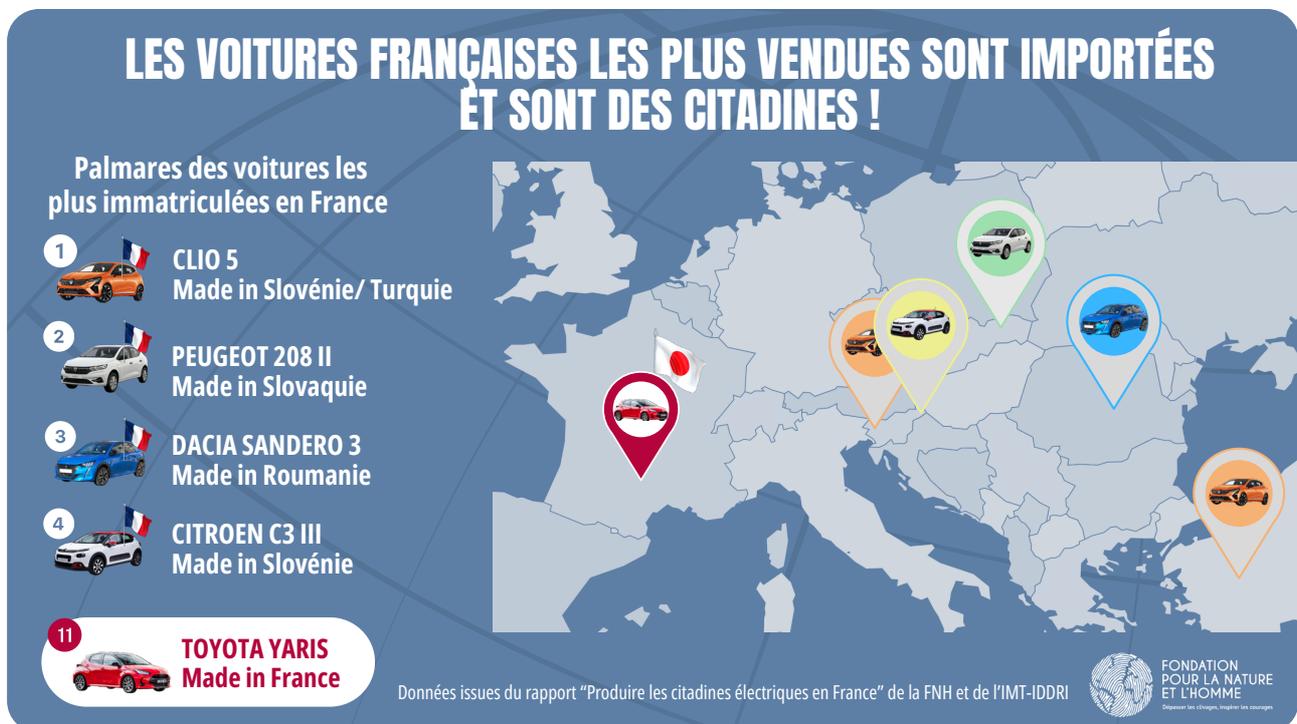
En 2023, 46 % des ventes de véhicules thermiques et 41 % des ventes de véhicules électriques sont des SUV. Ils ne pesaient que 12 % des ventes en 2010. Si rien n'est fait pour inverser cette tendance, les SUV pourraient représenter $\frac{2}{3}$ des ventes en 2030¹¹. Cette tendance en forte hausse est le résultat d'un choix stratégique des constructeurs, notamment français, qui se caractérise par une montée en gamme de leur offre, avec une réduction des volumes de ventes mais une augmentation des marges.

Si cette stratégie leur a permis pendant un temps de réaliser des chiffres d'affaires records, cela s'est fait au détriment du reste de la filière automobile, avec une réduction des volumes de production, du savoir-faire des travailleurs, spécialistes des segments A et B, du pouvoir d'achat des Français et du climat.

En effet, un SUV thermique consomme en moyenne 15 % de carburant de plus qu'une voiture standard et coûte plus cher à l'achat (40 % - source WWF), en assurance et en entretien. Excluant de plus en plus de Français du marché du neuf, cette stratégie des constructeurs structure aussi le marché de l'occasion autour de véhicules qui restent chers à l'achat et à l'usage.

Les constructeurs français prolongent cette stratégie du thermique à l'électrique, avec des conséquences similaires : les prix des véhicules électriques ont augmenté de 30 % sur les deux dernières années¹².

Pourtant, la demande pour un véhicule électrique abordable, de segment A ou B, est forte. En atteste le succès du leasing social dont la plateforme a enregistré plus de 90 000 demandes en 6 semaines, ou le succès de la Dacia Spring, en tête des ventes en 2023.



Cette stratégie des constructeurs déconnecte l'offre de véhicules des besoins de mobilités des Français, ralentit fortement l'électrification du parc automobile en réservant ce marché aux plus aisés et empêche le secteur automobile d'atteindre ses objectifs climatiques.

11 • WWF, SUV : à contresens de l'histoire

12 • Analyse T&E 2024

COMMENT SORTIR DE L'IMPASSE ?

Le déclin du secteur automobile et son incapacité à répondre aux besoins de mobilités des Français et au défi climatique sont donc principalement les conséquences de choix stratégiques des constructeurs. Cela signifie que d'autres choix sont possibles, à même d'enrayer ce déclin et de sortir de l'impasse.

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES PETITS ET ABORDABLES

Alors que le statu quo et le maintien d'une production axée sur le thermique engendrerait une diminution de 50 % des emplois à l'horizon 2050¹³, le véhicule électrique peut permettre d'enrayer la chute du secteur automobile. La conversion vers l'électrique attire déjà les investissements favorables à la relocalisation de la chaîne de valeur en Europe : 150 milliards d'investissement ont été cumulés en Europe en 2023 pour les batteries et les véhicules électriques, soit 6 fois plus qu'en 2021. Ces investissements sont réalisés à 80 % par des constructeurs européens¹⁴.

Dans l'hexagone, au moins 31 000 emplois industriels¹⁵ sont déjà directement liés à la transition vers l'électrique. La filière de la batterie compte déjà près de 2 000 emplois, portés par 4 projets de gigafactories. Les Hauts de France attirent une grande partie de cette renaissance industrielle, 6 600 de plus y sont attendus d'ici 2026.

Pour confirmer l'essai, la filière doit être à l'écoute du marché : les automobilistes attendent des modèles accessibles. Alors que les ventes de véhicules électriques stagnent en France et en Europe, en raison de prix d'achat qui restent structurellement trop hauts, une offre de véhicules abordables doit permettre de démocratiser l'électrique, de faire progresser les volumes de production et de capitaliser à nouveau sur le savoir-faire des travailleurs français, spécialistes de la conception et de la production des véhicules de segments A et B. En s'entêtant sur une offre de véhicules électriques haut de gamme, les constructeurs automobiles menacent leurs objectifs d'électrification.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, les petits véhicules électriques cumulent deux avantages. D'une part, un véhicule électrique émet 3 à 5 fois moins de CO₂ que son équivalent thermique sur l'ensemble de son cycle de vie. D'autre part, une petite citadine électrique émet deux fois moins de CO₂ qu'un gros SUV électrique et consomme 3 fois moins de cuivre et d'aluminium et 5 fois moins de lithium.

LOCALISER LA PRODUCTION DE CES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN FRANCE

Si la production de véhicules électriques est moins intensive en emplois que la production de véhicules thermiques, c'est bien la baisse des volumes et la fin des modèles « populaires » qui est la principale responsable des disparitions d'emplois en France.

La conception et la production de véhicules électriques doit être une opportunité pour la réindustrialisation du secteur automobile en France. C'est pourquoi la FNH et l'IMT-IDDR ont pris aux mots le président Emmanuel Macron avec un scénario de relocalisation en France de 700 000 petits véhicules électriques pour atteindre « 2 millions de véhicules électriques produits en France en 2030 ». Ce scénario générerait théoriquement 25 800 emplois directs, permettant de gagner plus de 7 000 emplois en compensant les disparitions d'emplois liés à la transition à l'électrique des chaînes d'assemblage des véhicules thermiques¹⁶.

13 • FNH, [Automobile : notre scénario pour une transition juste](#), 2021

14 • T&E, [Carmakers' EV investments: Is Europe falling behind?](#), Juin 2024.

15 • Neil Makaroff, Fondation Jean Jaurès, [Arrivée du RN à Matignon : le risque d'un grand plan social dans l'industrie verte](#), juillet 2024.

16 • FNH et IMT, [Produire les citadines électriques en France](#), 2024

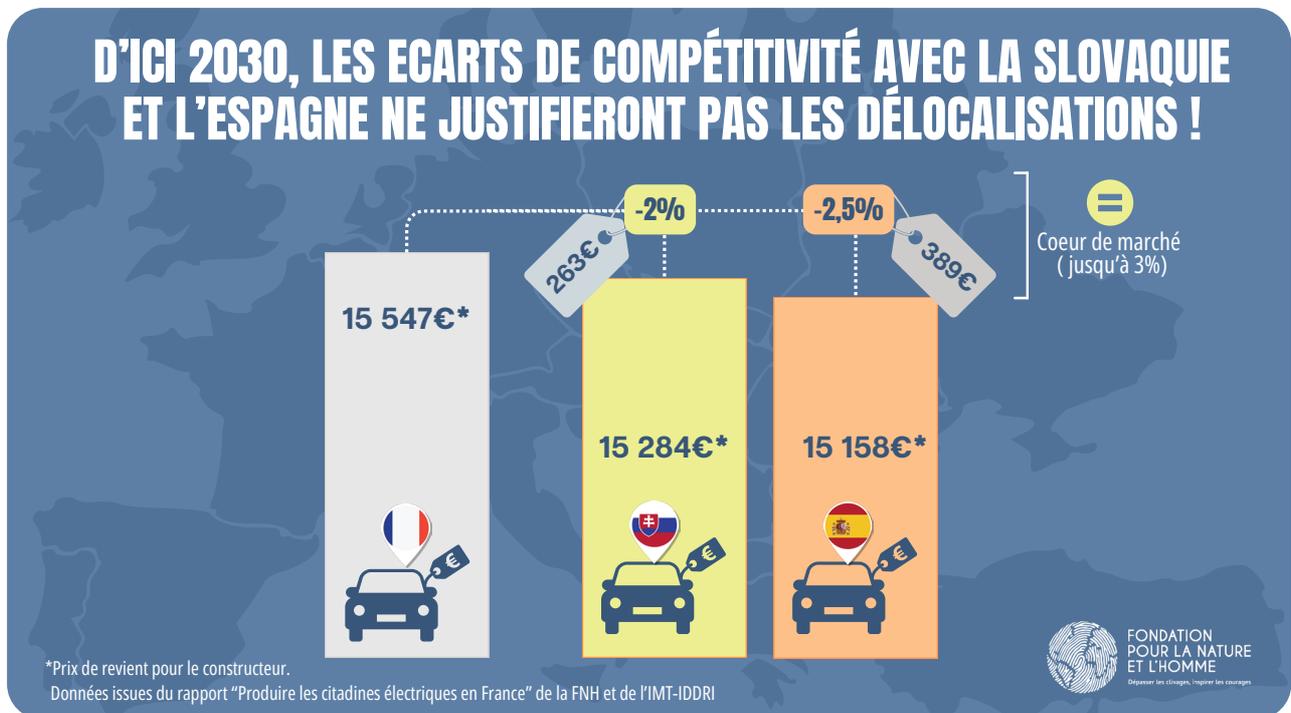


C'est également le meilleur scénario pour la lutte contre le changement climatique, grâce à une énergie décarbonée en France et à la relocalisation des circuits de production. En effet, la fabrication d'une citadine en France émet en moyenne 7 tonnes de CO₂, contre 12 tonnes pour son équivalent fabriqué en Chine.

C'est l'occasion pour les constructeurs et équipementiers de respecter les orientations du contrat de filière 2024 - 2027 en termes de production en France, de solidarité et de responsabilité sociale et environnementale.

De plus, l'assemblage de petits véhicules en France permettra de créer un écosystème de proximité en lien avec la réutilisation des pièces et des matériaux et le recyclage.

En plus d'être souhaitable, cette localisation d'une production de petites citadines électriques peut-être largement compétitive avec les autres producteurs européens, mais aussi avec la Chine.



L'action de l'Etat doit reposer sur quatre axes :

Favoriser la production vers les petits véhicules

Pour cela, l'Etat peut utiliser le levier de la demande publique et doit surtout maintenir un niveau d'aide conséquent en faveur des ménages pour les aider à acquérir un véhicule moins polluant, moins cher à l'usage et moins vulnérable aux aléas du prix du carburant. Ces aides doivent également être mieux ciblées, en particulier dans un contexte budgétaire contraint. C'est le cas pour le bonus écologique, la prime à la conversion ainsi que le leasing social, qui doit être renouvelé mais dont l'efficacité doit être sensiblement améliorée.

Décourager la production et l'achat de véhicules lourds

Pour y parvenir, l'Etat a au moins deux leviers :

1. Le conditionnement des aides accordées aux constructeurs automobiles. Les 5,8 milliards d'euros d'aides accordés aux deux constructeurs français depuis 2021 n'ont fait l'objet d'aucune garantie. L'Etat doit impérativement conditionner ses aides à des garanties sociales et écologiques, reposant sur le maintien de l'emploi et la production de petits véhicules, compatibles avec le pouvoir d'achat des Français et nos objectifs de décarbonation.
2. Un malus poids ambitieux, sur le thermique et sur l'électrique, afin d'envoyer un signal fort aux constructeurs pour les inciter à faire évoluer leur offre plus rapidement. Cela constituerait par ailleurs une source de financements conséquente pour les dispositifs d'aides aux ménages, nécessaires à la transition.

Accélérer le verdissement des flottes d'entreprises

Les entreprises sont les principaux clients du marché automobile. En France, un peu plus de 50 % des véhicules neufs immatriculés chaque année le sont par les entreprises, pour renouveler leurs flottes (véhicules de services, véhicules de fonction et loueurs). Ces véhicules sont revendus en seconde main, au bout de 4-5 ans en moyenne, alimentant le marché de l'occasion. Si les entreprises sont soumises à des obligations de verdissement - d'achat de véhicules à « faibles émissions »-, elles ne les respectent que partiellement et ont aujourd'hui un taux de verdissement plus lent que le marché des particuliers. Dans ce contexte, un renforcement des obligations, par une loi sur les flottes, et des garanties d'application de la loi est un des leviers essentiels pour accélérer l'électrification du marché.

Développer les alternatives à la voiture individuelle

Si une évolution de l'offre des constructeurs vers des voitures électriques de segment A et B, à des prix raisonnables, et produites en France ou en Europe est un prérequis indispensable pour une transition réussie du secteur automobile, ce ne sera pas suffisant. En effet, dans les meilleurs scénarios, il faudra encore plusieurs années pour que le prix moyen d'un véhicule électrique soit inférieur à celui de son équivalent thermique. Et encore quelques années supplémentaires pour que ces modèles gagnent le marché d'occasion, sur lequel se fournissent 85 % des Français.

Pendant ce temps, les alternatives à la voiture, comme les transports collectifs et le vélo, ou la mutualisation des trajets en voiture (covoiturage, voiture partagée..) doivent impérativement être développées, pour redonner le choix de leur mobilité aux Français.