

**SITUATION DE LA
FILIERE AUTOMOBILE
EN BOURGOGNE
FRANCHE-COMTE
Novembre 2021**

I - LE POIDS IMPORTANT DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

La filière automobile est bien ancrée en Bourgogne-Franche-Comté : la filière automobile compte plus de 350 établissements et près de 45 000 salariés, hors intérim, soit **5,1 % de l'emploi salarié régional et près du tiers de l'emploi industriel**. Elle emploie par exemple davantage de salariés que la filière bois (2 % de l'emploi régional), ou encore le tourisme (3 %).

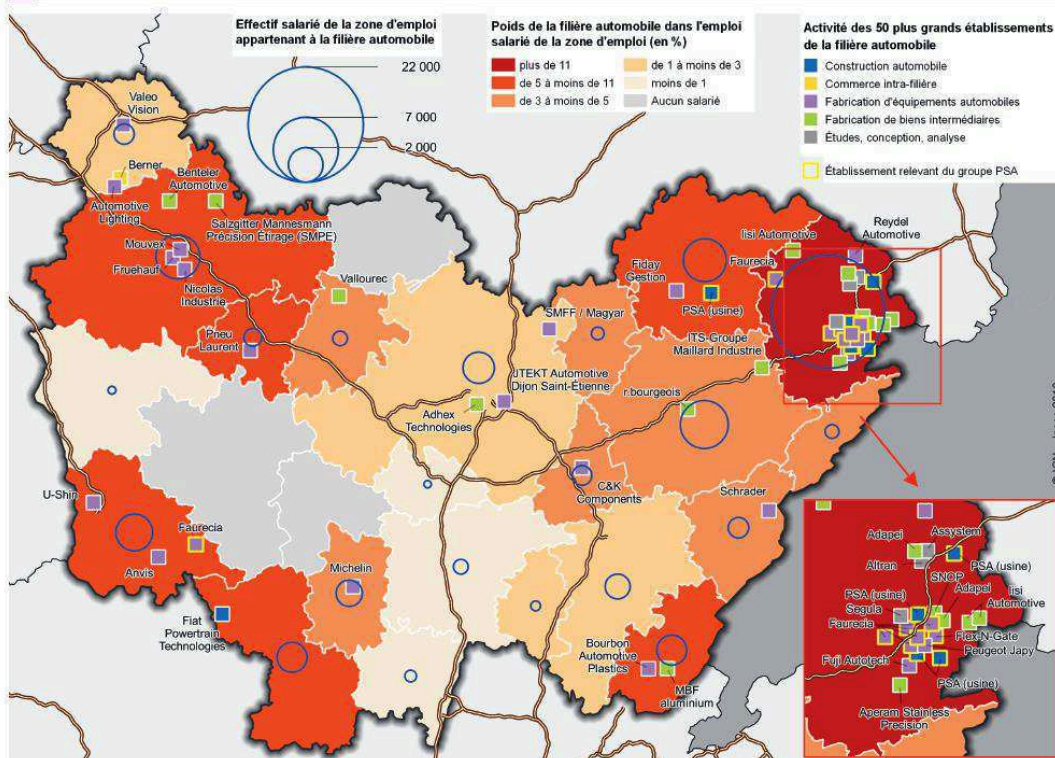
De plus, les trois quarts des établissements recourent aussi à l'intérim qui représentait environ 9 300 emplois en 2017.

La filière régionale représente plus de 10% de la filière nationale.

L'activité de la filière automobile est surtout située dans l'est de la région mais est présente sur toute la région, notamment dans les zones d'emploi suivantes :

- La zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt concentre 50% de la filière régionale autour du centre historique de Peugeot implanté depuis 1912. La filière automobile y représente 20% de l'emploi salarié et 2/3 de l'emploi industriel de la zone.
- Saint-Claude : la filière auto représentait 1/10 de l'emploi salarié de la zone, dans la plasturgie principalement), la zone a connu en 2021 la fermeture de MBF aluminium.
- En Saône et Loire, Fiat Power Train à Bourbon-Lancy est un acteur industriel majeur de la zone.
- Dans la Nièvre, le circuit de Magny-Cours créé en 1960 a favorisé l'implantation d'entreprises liée au sport automobile.
- L'Yonne présente de nombreux équipementiers avec les entreprises Pneu Laurent, filiale du groupe Michelin, près d'Avallon et Valeo Vision à Sens, spécialisée dans les feux arrière. La filière automobile représente la moitié des emplois industriels de cette zone.
- La filière est également présente sur les bassins d'emploi de Besançon, Vesoul, Le Creusot, Dijon, Pontarlier, Lons le Saunier...

2 La zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt concentre près de la moitié des effectifs de la filière



Les établissements de la filière peuvent s'appuyer sur un pôle de compétitivité, le Pôle véhicule du Futur – PerfoEst, représentant régional de la filière nationale « PFA » (Plateforme de Filière Automobile & Mobilités). Le Pôle Véhicule du Futur, dont l'activité s'étend aussi sur la région Grand Est, assure l'animation de la filière et accompagne les entreprises notamment sur les sujets de la performance industrielle, des nouveaux marchés ou de l'innovation.

La région Bourgogne-Franche-Comté dispose également d'une offre de formation qui répond aux besoins de la filière dans des lycées, des écoles d'ingénieur et instituts (ISAT, UTBM, ENSMM), les universités et les organismes de formations continue (UIMM, Pole véhicule du futur...). Le Campus des Métiers et des Qualifications de l'Automobile et des Mobilités du Futur (Mobicampus), labellisé campus d'excellence, fédère 15 établissements de formation initiale et continue, des acteurs économiques et institutionnels dans l'objectif répondre aux besoins de qualifications et de montées en compétences dans le secteur de l'automobile et des mobilités du futur.

II - SITUATION ET ENJEUX DE LA FILIERE AUTOMOBILE

La filière automobile est aujourd'hui confrontée à des difficultés multiples. Depuis plusieurs années, la filière devait faire face à un double enjeu de compétitivité et de mutation profonde liés notamment aux réponses à apporter aux enjeux environnementaux, dans un contexte de hausse des volumes. Avec la crise du Covid les volumes se sont effondrés et la crise des approvisionnements perturbe fortement la production. La création de Stellantis, fusion de PSA et Fiat-Chrysler, crée un acteur mondial dont la France n'est plus l'épicentre et met en concurrence le panel des fournisseurs de PSA avec le panel des fournisseurs de Fiat-Chrysler. Enfin la filière doit assurer dès maintenant sa mutation vers l'électrique dans une conjoncture de sortie de crise qui lui est peu favorable.

A. Une filière mondialisée, un marché très concurrentiel

Les constructeurs automobiles sont des groupes mondiaux qui agissent sur un marché mondialisé dans une vigoureuse et impitoyable logique de rentabilité.

1. Des délocalisations et une diminution de l'emploi depuis vingt ans

Depuis les années 2000, dans un contexte de marché mondialisé, les constructeurs français ont délocalisé leur production, dont leurs usines d'assemblage, majoritairement vers l'Europe de l'Est et l'Afrique du nord. La part de production des constructeurs français réalisée sur le territoire national a continuellement diminué passant de 60% en 2000 à 24% en 2017. En 2005, le secteur automobile français dégagait encore 9 milliards d'excédent. En 2019, le déficit commercial est de 15,3 milliards d'euros.

L'impact sur l'emploi a été important, la diminution de l'emploi dans l'industrie automobile¹ a été deux fois plus intense depuis 2008 que celle de l'emploi de l'ensemble de l'industrie. De 2008 à 2019, l'industrie automobile a perdu 29 % de ses emplois en France et 32% en Bourgogne-Franche-Comté soit près de 9 000 emplois.

Les délocalisations continuent vers Europe de l'Est pour la plupart des modèles, la production française étant majoritairement orientée vers des véhicules haut de gamme. A cet égard la décision de Stellantis de produire son modèle haut de gamme en Chine est préoccupante.

¹L'usage statistique définit l'industrie automobile selon les activités de construction de véhicules automobiles, fabrication de carrosseries et remorques, fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles et fabrications d'autres équipements automobiles (code NAF 2910Z,2920Z,2931Z,2932Z). Ce périmètre représente environ 45% de la filière en région qui inclut également des sous-traitants et équipementiers relevant d'autres secteurs d'activité (ex pneumatique ou décolletage).

2. Une pression très forte sur les coûts

Les constructeurs exercent une pression très forte sur les coûts auprès des sous-traitants. Les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants automobiles ont eu une tendance forte à se détériorer au fil des années, avec la généralisation de pratiques visant à faire supporter le maximum de la flexibilité et des coûts aux fournisseurs dans le cadre de rapports de force très asymétriques².

Pour répondre à ces exigences et rester compétitives, les entreprises françaises doivent se moderniser (robotisation, usine 4.0, lean...) et investir fortement en R&D. Cependant ces efforts ne compensent pas totalement les pertes de volumes, la fin du moteur thermique et l'effet de concurrence avec le panel de Fiat Chrysler et les pertes de marchés sont importantes.

3. Une surcapacité de production

L'industrie automobile européenne présente depuis quelques années une surcapacité de production, qui pénalise la rentabilité attendue par les constructeurs. Cela aboutit à des fermetures d'usines (ex : annonces de Renault en 2020), des redimensionnements (ex : PSA Sochaux 2022) ou de la ré-internalisation de productions jusqu'alors sous-traitées (ex. : Sochaux ré-internalise une production sous-traitée à Benteler, usine de l'Yonne, qui voit sa survie menacée).

4. La concurrence des constructeurs chinois

Un autre facteur potentiel de déstabilisation est la montée en puissance des constructeurs chinois, qui peuvent dorénavant amortir leurs coûts de développement sur un marché intérieur qui pèse déjà plus du quart du marché mondial, ce qui leur permet ensuite d'avoir des prix très agressifs à l'export.

B. Une situation conjoncturelle difficile en sortie de crise sanitaire accentuée par la concentration des acteurs

1. La crise de l'approvisionnement

La crise des semi-conducteurs : le marché mondial a comme l'ensemble de l'activité industrielle brutalement décroché à l'occasion de la crise de la covid-19. Mais, alors que le reste de l'économie a pu l'industrie automobile reste dans la crise des semi-conducteurs qui en a résulté, et qui devrait se faire ressentir encore jusqu'en 2023, causant des pertes massives de production qui désorganisent complètement la filière, mettant en danger les fournisseurs du fait des surcoûts engendrés par la succession des arrêts et redémarrages non anticipés.

Les arrêts des usines automobiles, décidées parfois au jour le jour, conduit les constructeurs fonctionnant en juste-à-temps à des annulations de commandes, parfois sans préavis, auprès de leurs sous-traitants. Les stocks de pièces sur les fournisseurs et ils sont souvent contraints de mettre également à l'arrêt leur production. Selon le cabinet IHS Markit, cette pénurie amputerait la production mondiale de 10,6 millions de véhicules en 2021.

Ainsi François Liotard, directeur général de Lisi Automotive (90) alerte dans la presse sur le manque de solidarité de la filière. « Pour notre entreprise, c'est 25% de nos camets de commandes que les constructeurs ne veulent pas réceptionner, ce qui met notre trésorerie en difficulté. Je vais finir par être aussi contraint de couper mes approvisionnements si la situation ne se règle pas rapidement. Et si tous les équipementiers font la même chose, cela va créer des pénuries sur d'autres pièces. Il est nécessaire que les constructeurs communiquent avec nous, soient davantage transparents, pour que la sortie de crise des semi-conducteurs se passe bien et ne crée pas d'autres pénuries de pièces. ».

² Cf. le « Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission des affaires économiques, en conclusion des travaux d'une mission d'information sur les relations entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants dans les filières industrielles », n° 2076, déposé(e) le mercredi 26 juin 2019, dont M Denis SOMMER est le co-rapporteur.

De plus, la filière est également confrontée à des hausses des prix et pénuries. Les coûts de l'ensemble des matières premières, dans un contexte de rareté, connaissent une croissance fulgurante, de même que le coût de l'énergie, entraînant des coûts supplémentaires que les fournisseurs ont le plus grand mal à répercuter à leurs clients, ce qui fragilise encore un peu plus la filière automobile.

Une autre pénurie pourrait prochainement toucher la filière : celle du magnésium, une matière première et un métal nécessaire à la fabrication d'alliages d'acier et d'aluminium utilisés dans l'automobile.

Beaucoup d'entreprises sont en train de mobiliser leur trésorerie pour faire face aux arrêts de production de la construction automobile et aux hausses des prix.

2. La fusion FIAT-PSA et la création de STELLANTIS :

Stellantis, le groupe issu de la fusion de PSA et FCA opérée en janvier 2021 devient un des principaux constructeurs automobiles sur le plan des volumes.

Les choix de rationalisation et de compactage du groupe Stellantis pourraient impacter la présence du groupe en France. Ainsi, par exemple dès mars 2021, Stellantis annonçait une réduction des effectifs en France avec 1 300 départs en 2021-2022, dont 261 à Sochaux, quand bien même la R&D pourrait être renforcée sur le site avec la création de 140 postes d'ici 2024.

L'impact sur les sous-traitants est à ce stade mal connu, mais devrait logiquement se traduire par une mise en concurrence accrue et une pression supplémentaire.

C. La mutation vers l'électrification et le véhicule autonome : des impacts à long terme, sensibles dès aujourd'hui

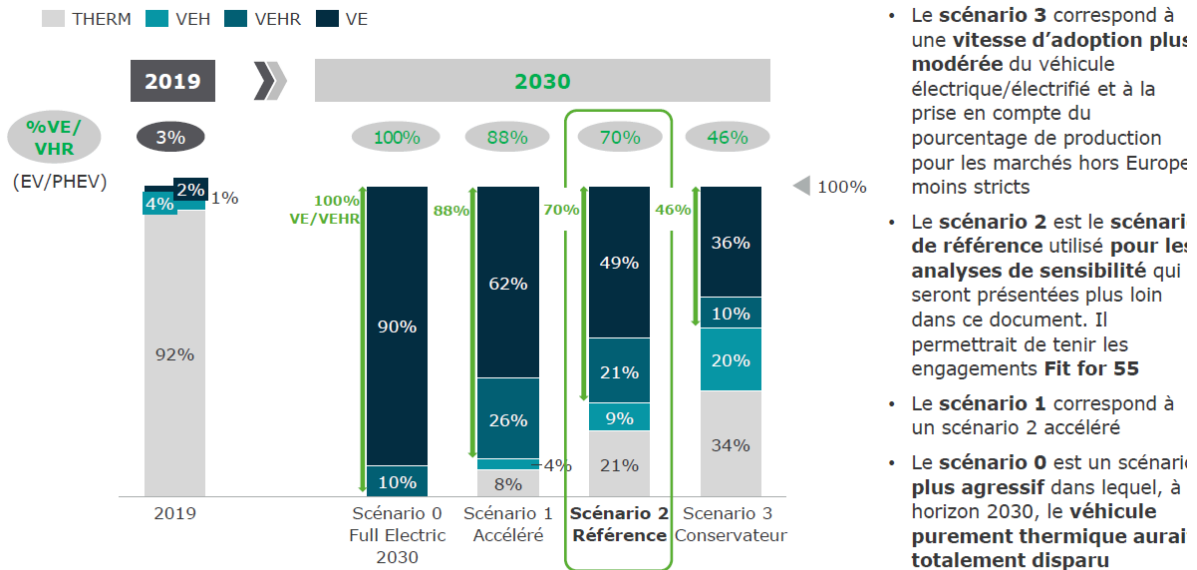
1. L'accélération de la mutation vers l'électrique

Une accélération de l'électrification : Afin de répondre aux nouvelles mesures réglementaires, l'industrie automobile était déjà engagée dans l'arrêt des motorisations diesel et l'électrification des véhicules. Suite à l'adoption en juillet 2021 du plan « Fit for 55 » de la Commission Européenne et à l'annonce d'un objectif européen de 0 émission de CO2 pour les véhicules neufs en 2035, l'industrie automobile est en train d'opérer une transition vers l'électrification totale de la chaîne de traction (électrique à batterie ou pile à combustible hydrogène) pour atteindre 100% d'électrique en 2035, même si des tentatives se font jour pour explorer des technologies alternatives.

En moins de deux ans, les projections sur les motorisations des véhicules ont été totalement revues : les hypothèses les moins probables en 2019 constituent aujourd'hui le scénario de référence. Début 2021, la majorité des constructeurs ont annoncé l'accélération de leur développement vers l'électrique et le ralentissement voire l'arrêt des motorisations thermiques.

4 scénarios pour l'adoption du véhicule électrique en 2030 Tous anticipent un changement majeur de mix à cet horizon

Scénarios d'évolution attendue du mix VL/VUL en Europe par type de groupe motopropulseur (% des ventes)



- Le **scénario 3** correspond à une **vitesse d'adoption plus modérée** du véhicule électrique/électrifié et à la prise en compte du pourcentage de production pour les marchés hors Europe moins stricts
- Le **scénario 2** est le **scénario de référence** utilisé pour les **analyses de sensibilité** qui seront présentées plus loin dans ce document. Il permettrait de tenir les engagements **Fit for 55**
- Le **scénario 1** correspond à un scénario 2 accéléré
- Le **scénario 0** est un scénario **plus agressif** dans lequel, à horizon 2030, le **véhicule purement thermique aura totalement disparu**

Notes :

- ICE = THERM - Véhicules à moteur thermique; BEV = VE - Véhicules électriques à batterie; PHEV = VEHR - Véhicules électriques hybrides rechargeables; HEV = VEH Véhicules électriques hybrides sur base moteur thermique
 - Les scénarios 1 et 2 supposent une répartition 70:30 de la combinaison de volumes "Thermique" entre les moteurs à combustion interne et les véhicules électriques hybrides d'après les données de la PFA
- Source: IHS, AlixPartners Research & Analysis

L'impact de l'électrification sur les activités : Certaines activités sont particulièrement menacées dans ce contexte de l'arrêt de la motorisation diesel et de transition du véhicule thermique vers le véhicule électrique comme les fonderies et forges d'acier, le décolletage, l'emboutissage, l'usinage acier et certaines fabrications mécaniques.

Pour les entreprises ayant engagé des projets de développement vers l'électrification, la situation pourrait être plus favorable. Il y a néanmoins un nécessaire besoin de soutien public pour le déploiement des véhicules électriques à batteries, la situation encore plus marquée pour les propulsions pile à hydrogène, dont les prix baisseront vite mais pourraient rester structurellement non compétitives sur le coût total d'usage jusqu'en 2030....

L'impact de l'électrification sur les volumes de production et l'emploi industriel

De plus, la construction de voitures électriques nécessite 6 à 7 fois moins de pièces et deux fois moins de main-d'œuvre que celle de voitures thermiques, 100 000 emplois seraient directement menacés en France d'ici 2035 du fait de l'électrification.

2. Véhicules autonomes et connectés et nouveaux usages de la mobilité

La constitution d'un écosystème de véhicules autonomes, les véhicules connectés, les nouveaux usages de la mobilité sont les autres enjeux de la filière automobile.

De nouveaux acteurs du numérique et des télécoms (par exemple les GAFA) se positionnent sur le marché des véhicules autonomes en concurrence des constructeurs traditionnels, ces derniers mettent par ailleurs de nouveaux type de partenariat pour assurer leur position sur ce marché. L'organisation actuelle de la filière automobile pourrait être déstabilisée.

Ces transformations sont dans une évolution a priori beaucoup plus lente que l'électrification, même si le renchérissement du coût des véhicules pourrait renforcer la tendance vers les nouveaux usages.

Cependant même si l'autonomie des véhicules n'est pas aussi rapide qu'on pouvait l'imaginer, leur connectivité et l'électronique embarquée ne cesse d'augmenter. Aussi une part de plus en plus importante de la valeur ajoutée d'un véhicule est désormais créée par de l'électronique et du code (des radars de recul avec caméras aux ordinateurs de bord en passant par les systèmes de guidage et d'alertes divers...).

Ceci entraîne également des évolutions dans les achats des constructeurs, et donc sur les sous-traitants et les compétences dont ils ont besoin.

3. Des opportunités créatrices d'emploi

La transformation de la filière pourra créer de nouvelles opportunités qui pourraient en partie compenser les pertes d'emploi.

Batteries : Les besoins en batterie vont fortement augmenter. L'enjeu partagé au niveau européen est de sortir de la dépendance de l'Asie et d'atteindre une souveraineté économique dans le domaine des batteries, qui fait l'objet d'un « projet européen important d'intérêt commun - PIIEC ».

Electronique de puissance : L'électronique de puissance est l'électronique de conversion et de contrôle de l'énergie électrique. Elle présente un marché important du fait de la généralisation des motorisations électriques à venir. Mi 2020, les deux filières automobile et électronique ont décidé conjointement de pousser une initiative forte pour un leadership Français sur l'électronique de puissance.

Economie circulaire, Recyclage Refabrique : La filière travaille actuellement à définir sa trajectoire avec pour objectif 100% du marché français recyclé en 2030. Ces prochaines années, le recyclage des batteries et de l'électronique, et du véhicule dans son ensemble va devenir également un enjeu fort, sources d'opportunités de développement. Le périmètre des acteurs impliqués reste à définir.

Hydrogène : La montée en puissance de la filière hydrogène devrait être rapide en ce qui concerne les véhicules lourds, pour lesquels la traction batterie est moins adaptée. Cette option technologique devrait se concrétiser après 2030 pour la mobilité individuelle mais concernera alors un plus grand nombre d'unités.

Connectivité, logiciels et service associés : Les nouveaux usages de mobilité, les véhicules connectés et autonome vont permettre le développement d'activité dans les domaines de l'électronique, de la communication, des données, du développement logiciel et des services associés.

Infrastructures et électricité : Le déploiement du véhicule électrique va nécessiter le déploiement de nouvelles sources d'électricités vertes, d'infrastructures de charges et de solutions nouvelles pour la gestion des réseaux.

Conclusion :

Les problèmes conjoncturels viennent se conjuguer à une mutation structurelle de l'offre liée aux exigences environnementales qui renchérissent le coût des véhicules et déstabilisent la demande côté consommateurs, au point de remettre en cause les perspectives de croissance de l'industrie automobile sur le long terme. Dans le contexte actuel, la filière considère une hypothèse de baisse de volume de -10% par rapport à 2019 en Europe d'ici 2030.

La situation actuelle liée aux mutations et aux difficultés conjoncturelles tend à amplifier les problèmes préexistants. Elle a des conséquences sur la viabilité des sites des constructeurs et des sous-traitants et renforce les risques de voir s'accélérer le phénomène de délocalisation low-cost des productions.

Elle fait également peser le risque que les donneurs d'ordre ré-internalisent des productions sous-traitées afin de conserver le niveau de charge de leurs propres usines, ceci de manière précipitée avec un très faible préavis et sans compensation des pertes.

Plusieurs facteurs, parfois combinés, font peser sur les sous-traitants de la filière automobile des risques de diminution des carnets de commande. Alix Partners estime que la valeur accessible aux sous-traitants français en moyenne sur un véhicule, de 93% en 2019, serait en 2030 comprise entre 63% à 80% selon les scénarios.

III - UNE SITUATION A RISQUE POUR LA FILIERE AUTOMOBILE DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

La région Bourgogne-Franche-Comté est fortement exposée car elle présente **un tissu industriel composé principalement d'activités mécaniques ou métallurgiques** qui seront impactées par le passage de la motorisation du thermique à l'électrique.

S'il existe un potentiel de réorientation de certaines activités industrielles du thermique vers l'hydrogène, **la position de la région est plutôt faible au vu des opportunités de développement que présentent la mécatronique, l'électronique de puissance et les batteries.**

Les sous-traitants automobiles doivent répondre à la double problématique :

- de survivre à la situation actuelle : avec des trésoreries souvent affectées par la crise COVID, ils doivent faire face à des coûts supplémentaires et une pression sur les prix
- de préparer l'avenir en se positionnant et en investissant sur des marchés porteurs à moyens termes et en anticipant parfois des pertes de commandes sur leur production historique.

La réalité des risques qui pèsent sur les sous-traitants de la filière automobile a été vérifiée à travers ces deux exemples qui sont publics :

MBF Aluminium (Saint-Claude 39, 260 CDI) : Cette fonderie qui fournissait des pièces pour les moteurs diesel s'est retrouvée privée de commandes de constructeurs. L'entreprise n'a pu se maintenir malgré un plan d'investissement et une diversification vers l'électrique. L'entreprise, placée en redressement judiciaire en novembre 2020, fait l'objet d'une liquidation judiciaire en juin 2021 (appel en cours). La Région Bourgogne-Franche-Comté a apporté un soutien à l'entreprise en recherchant une solution de reprise.

Benteler Automotive (Migennes- 89, 337 CDI, 80 intérimaires) : Depuis juin 2021, le groupe allemand Benteler cherche un repreneur pour le site icaunais et évoque un manque des problèmes de compétitivité du site et une réduction des commandes notamment de châssis en partie car certains constructeurs automobiles, notamment Stellantis, choisissent de les fabriquer eux-mêmes.

Pour autant, le constat doit être nuancé car **un certain nombre d'entreprises régionales réalisent déjà des investissements** pour, d'une part, intégrer ou se développer sur les mutations de la filière ou, d'autre part, opérer une diversification vers d'autres activités. A titre d'exemple, les sociétés ITW Rivex (25), Antolin (25) ou MS Innov (90) investissent déjà dans de nouvelles usines pour se moderniser et développer leurs activités.

Les outils d'accompagnement de relance de la région et de l'Etat ont ainsi permis d'accompagner un certain nombre de projets.

Ainsi à titre d'exemple le Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée du plan d'Accélération de l'Investissement Régional (PAIR) a permis de soutenir l'implantation à Etupes de COFA-EST (25) société de robotique et de cobotique à proposant son savoir-faire aux constructeurs et grands équipementiers de l'automobile, et la reprise et la modernisation de F2J JAPY à Valentigney qui fabrique notamment des composants de boîtes de vitesses pour l'automobile.

Le bilan de juillet 2021 du Fonds de modernisation automobile de l'Etat plaçait la région Bourgogne-Franche-Comté en deuxième région en termes par :

- le nombre de dossiers sélectionnés avec 53 dossiers, soit 15% des dossiers nationaux
- les montants d'aides avec plus de 43M€ d'aides (soit 13.8% du montant national) pour les dossiers régionaux représentant 150M€ d'investissements.

A titre d'exemple, ci-dessus deux projets soutenus par le Fonds de modernisation automobile :

R. BOURGEOIS – ETI

Besançon (25) – Région Bourgogne-Franche-Comté

L'entreprise R. BOURGEOIS est spécialisée dans la production de circuits magnétiques pour générateurs et moteurs électriques. Elle emploie 400 personnes sur son site de Besançon. Depuis 2008, elle est précurseur dans la production de rotor et stator de véhicules hybrides et électriques.

Le projet R.BOURGEOIS1 a pour ambition d'accélérer l'acquisition des meilleurs instruments mondiaux de recherche, de développement et de production pour élargir la place de l'entreprise sur le marché de l'électromobilité. L'objectif est de capter 2 à 3 nouveaux véhicules par an. Il vise notamment à renforcer la capacité de production de circuits magnétiques et à transformer l'entreprise vers l'industrie 4.0 et à améliorer l'impact environnemental du site.

AMTE

Thise – Région Bourgogne-Franche-Comté

Le projet s'inscrit dans la stratégie de l'entreprise de moderniser ses outils de production tout en améliorant la performance énergétique de son site de production. Les investissements prévus sont destinés à produire des ensembles de pièces découpées et surmoulées pour les alterno-démarrateurs pour le marché des véhicules hybrides. Ces investissements matériels permettront une optimisation des performances industrielles et donc d'assurer la compétitivité du site face à ses concurrents. Enfin, ces investissements viseront à sécuriser la fabrication des produits stratégiques et d'éviter les ruptures d'approvisionnement des clients.

A noter : ces évolutions tendanciennes (baisse des volumes, l'électrification des véhicules) ne seront pas sans impact non plus sur **les services automobiles (garagiste, concessionnaire, ...)**. Dans ces secteurs, des baisses d'activités et des besoins de compétences nouvelles sont à prévoir.

IV - LES CONSEQUENCES SUR L'EMPLOI, L'EVOLUTION DES COMPETENCES ET L'ATTRACTIVITE DE LA FILIERE AUTOMOBILE

Le contexte présente pour les entreprises de la filière automobile des risques de défaillance et de réduction d'activité qui pourraient avoir des conséquences désastreuses sur l'emploi de notre région. Ces risques visent fortement la fabrication des moteurs thermiques et leurs pièces mécaniques mais également l'ensemble de la filière qui est fragilisée par la situation conjoncturelle.

1. Des pertes d'emplois attendues

Beaucoup d'entreprises de la filière vont devoir réduire leurs effectifs et certaines ne survivront pas. Les conséquences en termes d'emploi pour la région sont difficiles à chiffrer, mais certaines. Des estimations à 6-7 ans qui devront être approfondies présagent d'une menace sur 1500 emplois directement liés à la motorisation thermiques, 4 000 emplois sur le périmètre plus large du cœur de la filière, et de l'ordre de 6 000 emplois sur l'ensemble de la filière de la Bourgogne-Franche-Comté.

Les créations d'emplois liés aux nouvelles opportunités au sein de la filière automobile sont également à stade incertaines et ne pourront couvrir que partiellement les pertes. L'enjeu du maintien de l'emploi est donc à traiter au-delà du périmètre de la seule filière automobile par l'identification et la construction de passerelles vers des filières plus porteuses.

Pour illustrer, voici un extrait de l'étude des passerelles professionnelles réalisées par l'Observatoire de la Métallurgie en octobre 2021 complétant l'étude Les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences.

En gras : métiers industriels ; souligné : métiers de la construction automobile

Métier d'origine	Métier de destination	Taux de proximité
<u>Contrôleur qualité en fonderie (H/F)</u>	<u>Contrôleur qualité caoutchouc (H/F)</u>	65%
	<u>Contrôleur qualité mécanique (H/F)</u>	65%
	Technicien contrôle-qualité mécanique (H/F)	55%
<u>Opérateur de contrôle visuel en fonderie (H/F)</u>	<u>Opérateur sur presse plasturgie ou machine d'extrusion (H/F)</u>	45%
	Surveillant de machines IAA (H/F)	42%
<u>Opérateur de fonderie polyvalent</u>	<u>Opérateur sur presse plasturgie ou machine d'extrusion (H/F)</u>	73%
	<u>Polisseur sur métaux (H/F)</u>	62%
	<u>Ajusteur-monteur (H/F)</u>	61%
	<u>Chaudronnier plastique (H/F)</u>	58%
	<u>Opérateur de traitement thermique des surfaces</u>	57%
	Opérateur de fabrication de panneaux en bois (H/F)	55%

2. L'évolution des besoins en compétences

Les mutations technico-économiques auront également un impact sur les métiers et les compétences avec le déclin de certains métiers (tels que l'usinage de précision, le montage mécanique, le traitement de surface des métaux ou la fonte d'acier) et des risques de manque de compétences sur d'autres (tels que ceux de l'électronique, de l'électrochimie, data analyst, mécatronicien, sécurité informatique, ingénieur système...).

Dans un contexte où l'industrie automobile comme l'ensemble de l'industrie rencontrent actuellement des difficultés de recrutement, le changement des métiers de cette industrie amplifie l'enjeu des compétences et de l'attractivité des métiers de l'industrie.

CONCLUSION

La situation de la filière économique présente des enjeux importants en termes d'emploi et de développement économique qui justifient une mobilisation de la Région.

Les bases identifiées d'une mobilisation régionale sont les suivantes :

- Pour que les mesures prises soient efficaces et soient en réelle adéquation avec les besoins des entreprises, une connaissance fine et rapide des sous-traitants impactés et de la nature des impacts semble nécessaire. Au vu de l'urgence de la situation, il est nécessaire de s'assurer que les sous-traitants disposent d'ores et déjà de plans stratégiques.
- La sensibilité des territoires aux mutations de la filière étant hétérogène, l'analyse de la situation devra comporter une vision territorialisée.

- La coordination avec les autres pouvoirs publics, les représentants de filières et autres partenaires doit être confortée.

L'action régionale devra répondre aux enjeux de maintien de l'emploi dans les territoires et de l'adaptation des compétences : les baisses d'emplois et les mutations des métiers attendues doivent être anticipées au niveau des bassins d'emploi afin de répondre aux enjeux de maintien de l'emploi.

Elle devra également accompagner les entreprises pour répondre au double enjeu des difficultés conjoncturelles et d'anticipation des technologies et marchés d'avenir : les entreprises doivent aujourd'hui passer le cap de difficultés conjoncturelles qui deviennent de plus en plus préoccupantes à mesure que la crise des semi-conducteurs et l'augmentation du prix des matières premières se prolongent et, dans le même temps, préparer l'avenir en se positionnant sur les nouveaux marchés et en anticipant les baisses de volume.

La région proposera à l'Assemblée plénière de janvier 2022 un plan d'actions dans l'objectif de soutenir la filière automobile et d'assurer le maintien de l'emploi sur le territoire régional.

Sources :

La filière automobile bien implantée depuis longtemps aux quatre coins de la Bourgogne-Franche-Comté -Insee Analyses N° 33 - mai 2018

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3547291>

L'industrie automobile Bourgogne-Franche-Comté Etat des lieux –Emfor-novembre 2019

<https://www.emfor-bfc.org/article-7712/industrie-automobile-etat-de-lieux-du-secteur-en-bourgogne-franche-comte>

Les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences –Observatoire de Métallurgie – Mise à jour de l'étude- Avril 2021 et Octobre 2021 <https://www.observatoire-metallurgie.fr/analyses-previsions/impacts-mutations-construction-automobile>

Electrification de l'automobile et emploi en France Etude Syndex pour la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme - juin 2021

<https://www.syndex.fr/actualites/etude/electrification-de-lautomobile-et-emploi-en-france>

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**



4, square Castan
CS 51857
25031 Besançon

0 970 289 000
www.bourgognefranche-comte.fr

