

# La lettre du secteur auto



## Pourquoi un Groupe de Travail sur l'Automobile ?

Par Valentin RODRIGUEZ

Ces vingt dernières années, l'industrie automobile a déjà connu de profondes mutations : délocalisations, alliances entre groupes, bouleversement de la productivité. Tout cela semble pourtant presque anodin en comparaison des difficultés qui s'additionnent depuis deux ans en raison de la transition vers l'électrique, de la pandémie du Covid-19, des pénuries d'approvisionnement et désormais de la crise énergétique. Comme tous les acteurs de l'industrie automobile, les organisations syndicales ne peuvent rester passives devant les évolutions actuelles et les bouleversements qui s'annoncent.

Pour nourrir notre analyse sur ces sujets qui dépassent le cadre habituel du syndicalisme, la Fédération de la métallurgie a créé, sous l'impulsion de Jean-Yves Sabot et de Frédéric Homez en 2015, un Groupe de Travail sur l'Automobile (GTA). Cette instance réunit nos représentants nationaux des grandes entreprises du secteur, les secrétaires fédéraux en charge des branches liées à l'automobile ainsi que des experts.

### Les faits marquants

UN GROUPE DE TRAVAIL  
SUR L'AUTOMOBILE  
(GTA)

---

NOTRE EXPERT :  
BERNARD JULLIEN,  
MAÎTRE DE  
CONFÉRENCES EN  
ÉCONOMIE

---

DES ARGUMENTAIRES  
ÉTAYÉS POUR NOS  
ÉQUIPES SYNDICALES

---

DES MILLIARDS  
D'INVESTISSEMENTS  
NÉCESSAIRES POUR LE  
ZÉRO ÉMISSION DE GES  
EN 2035

---





**BERNARD JULLIEN/ECONOMISTE**

Bien plus qu'un simple lieu de débat, ce groupe a pour vocation de mettre en commun l'ensemble des informations et des données du secteur afin d'appréhender au mieux les enjeux à venir.

## Nos analyses

Dans cette perspective, la Fédération s'est attachée les conseils d'un économiste : Bernard Jullien, maître de conférences en Économie à l'Université de Bordeaux.

Avec lui, les membres du GTA peuvent confronter leurs analyses aux conséquences concrètes de la décarbonation, des délocalisations, des évolutions technologiques, des stratégies industrielles ou de la transformation des emplois.

Chiffres et études à l'appui, nos travaux permettent de fournir des argumentaires étayés à nos équipes syndicales pour leur action en entreprise et aux responsables fédéraux pour leurs interventions au niveau national. La Fédération a ainsi pu réaliser une plaquette et une animation vidéo en 2021 pour revendiquer la fabrication sur notre sol des véhicules les plus prisés des Français. Ce groupe de travail a aussi largement contribué à la rédaction en 2020 de notre livre blanc sur l'automobile, avec des propositions concrètes pour développer l'emploi dans notre secteur.

Lors de ses dernières réunions, notre groupe a évoqué les choix stratégiques de la transition énergétique (le tout électrique, l'hydrogène, les carburants de synthèse), l'avenir des véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR), l'autonomie des batteries, le réseau des bornes de recharge, la souveraineté énergétique, la capacité de la France à produire suffisamment d'électricité à des coûts compétitifs, les potentielles fusions, les alliances des entreprises du secteur ainsi que leurs politiques industrielles.

# Quelles options pour atteindre le zéro émission de GES en 2035 ?

Tous ces sujets sont liés à l'une de nos principales raisons d'être : le maintien des emplois en France. Il est de notre devoir d'opposer des arguments solides aux chantres de l'hyper-compétitivité et des délocalisations, mais aussi de ne pas nous laisser bernier par de douces promesses. Prenons un exemple : les positions du président de la République sur l'objectif de 2 millions de VEB fabriqués en France d'ici à 2030. Selon les chiffres des douanes, auxquels nous avons eu accès, seulement 94 000 véhicules électriques à batteries étaient assemblés en France en 2021. L'objectif du chef de l'Etat est-il seulement atteignable ? Une chose est certaine : il ne le sera jamais si des véhicules de petite taille, comme la Clio ou la 208, ne sont pas fabriqués en France.

Le G.T.A. a également travaillé sur les différentes options technologiques pour atteindre l'objectif de zéro émission de gaz à effet de serre (GES) en 2035. Concernant l'hydrogène, en l'état actuel de la technologie, de nombreuses questions se posent : Quel serait le coût carbone de la production d'hydrogène ? Les coûts de production ? Le prix de vente ? Comment pallier l'absence de stations de recharge ? A combien s'élèvent les investissements nécessaires pour leur déploiement ? De tels défis ne pourront être relevés qu'à deux conditions. Tout d'abord, un effort sans précédent de recherche et développement pour lever les freins techniques. Ensuite, cela nécessiterait plusieurs milliards d'investissements, mais également des incitations financières. L'industrie automobile aura-t-elle les moyens financiers, publics ou privés, pour investir suffisamment dans plusieurs options technologiques ?

Nous reviendrons dans nos futures publications sur les différentes alternatives mais si aucune option ne doit être négligée, ces questions sont posées et, désormais, il s'agira d'obtenir des réponses.

