



Propositions Auto



apsac

FORMATION

- Un organisme de formation pour les représentants des personnels
- Des formations juridiques, économiques et communication, dispensées par des professionnels.



*“Deux partenaires pour un
seul engagement :
L'excellence pour nos
militants”*



-L'agence de communication professionnelle de la Fédération FO de la Métallurgie.

-Réalisation de vidéos, affiches, animations, site Internet, photos, tracts, prospectus, film d'animation etc...

PMV

La communication syndicale

Faire de l'électrification un levier de réindustrialisation pour le site France

La fin prévue de l'immatriculation des véhicules thermiques à l'horizon 2035 est, pour de bonnes raisons, présentée comme une menace pour l'emploi dans l'automobile en France :

- Le contenu en emplois d'un véhicule électrique est d'environ 30% inférieur à celui d'un véhicule thermique équivalent.
- La France et ses deux constructeurs avaient beaucoup délaissé la France depuis 20 ans en matière d'assemblage de véhicules particuliers mais avaient maintenu une position forte en ce qui concerne les moteurs et transmissions.

Pourtant, on peut faire le pari d'un effet inverse en se saisissant de l'opportunité que représente la transition vers l'électrique pour obtenir enfin la mobilisation collective nécessaire pour inverser les tendances du passé :

- Le déclin automobile de la France ne date pas de l'électrification mais des délocalisations qui depuis vingt ans ont miné le tissu industriel et marginalisé les sites français.
- Les vecteurs de compétitivité de l'assemblage de véhicules électriques sont suffisamment différents pour que soient obtenues les relocalisations indispensables.



Renouveler la gouvernance de la filière pour qu'elle coïncide mieux avec la nouvelle chaîne de valeur à maîtriser

La Plateforme automobile (PFA) est censée rassembler l'ensemble de la filière automobile en France et se présente en ces termes :

Elle définit et met en œuvre, au nom de l'ensemble des partenaires (constructeurs, équipementiers, sous-traitants et acteurs de la mobilité), la stratégie de la filière en matière d'innovation, de compétitivité, d'emploi et compétences.

Elle porte la voix et l'expression des positions communes de la filière.

Son conseil des présidents est constitué des présidents et/ou DG des grandes entreprises de l'automobile.

Des réunions régulières sont organisées avec les parties prenantes qui n'appartiennent pas à la PFA mais siègent au Comité Stratégique de la Filière Automobile (CSFA).

Mais...

La gouvernance aujourd'hui n'est pas paritaire.

La présidence du CSF est confiée systématiquement au président de la PFA.

Les périmètres et prérogatives du CSF et de la PFA sont mal définis ou peu clairs. L'aval n'y est pas ou peu représenté.

Les Véhicules Industriels (dont les CAR et BUS) ne sont que peu représentés.

De nouvelles chaînes de valeur émergent et cela impliquerait l'intégration d'industries autrefois étrangères à la filière et jouant désormais un rôle clé dans la dynamique technologique et l'emploi.

Il est en fait curieux de voir un CSF piloté par le président de la PFA qui ne représente que les intérêts des industriels : Quid de l'aval, du VI et des autres industries ? Quid des organisations syndicales et des partenaires dans les territoires ?

FO Métaux souhaite plus de paritarisme dans la gouvernance de la filière et conditionnera sa signature du contrat de filière à un engagement ferme à ouvrir sur cette question une réflexion de fond.



Accompagner les entreprises industrielles, les salariés et les territoires sacrifiés sur l'autel de l'électrification

Les enjeux liés à la transition énergétique sont colossaux.

Transformation de la filière, des compétences, des savoir-faire.

Des besoins en formations initiale et continue immenses.

Des pans entiers de l'industrie (fonderies p. ex.) traversent des restructurations sans précédent.

- Ces enjeux peuvent, dans certains cas, être utilisés comme prétexte à des plans de restructuration pour réduire les coûts de production.
- Les parties prenantes doivent rester vigilantes et éviter que les mesures de soutien aux établissements victimes de la transition ne soient des effets d'aubaine pour les entreprises désireuses de maximiser leurs profits.
- Les fonds et aides publiques doivent accompagner tous les dispositifs collectifs.

Le travail existant, complété par celui à venir pour concevoir une véritable GPEC territoriale, doit donner lieu à de nouvelles missions pour des ARIA (Agences Régionales de l'Industrie Automobile) plus aptes à rentrer dans des fonctionnements paritaires.

FO Métaux demande qu'une GPEC auto territorialisée et paritaire soit institutionnalisée et dotée des moyens requis.



Faire de la France une terre d'excellence pour la gestion décarbonée du couple gestion de l'énergie / production automobile

L'implantation de nouvelles usines automobiles (gigafactories, usines de montage moteur, équipements et usine d'assemblages) nécessite :

- de raisonner de manière « systémique » ;
- d'agir sur tous les leviers permettant d'être compétitif.

Parmi ces leviers, la production d'électricité décarbonée à des coûts maîtrisés est devenue essentielle pour l'automobile.

C'est un vecteur que la France peut et doit utiliser en investissant dans le nucléaire et les énergies renouvelables.

Notre pays possède de nombreux atouts pour relever ces défis :

- Electricité décarbonée assise sur un mix nucléaire-renouvelable à un coût compétitif ;
- Appareil industriel performant : l'empreinte carbone d'une usine en France est largement moindre que celle d'une usine installée dans d'autres pays limitrophes à l'UE voire dans l'UE elle-même.

La production et l'usage des mobilités devront s'adapter à la demande et aux besoins pour répondre aux exigences environnementales.

FO Métaux considère que nous devons privilégier les véhicules fabriqués en France.

FO Métaux soutient les investissements dans le nucléaire qui doivent s'accroître et s'accélérer au même titre que ceux dans les énergies renouvelables ;

FO Métaux estime indispensable de coordonner les CSF (Comités Stratégiques de Filières), planifier, donner l'exemple en Europe puis conduire une diplomatie offensive.



Identifier les maillons faibles et/ou maillons forts de la France dans la nouvelle chaîne de valeur et construire des plans nationaux et/ou européens pour remonter la pente

Beaucoup de plaintes et de regrets concernant l'avance chinoise et le caractère très préparé, planifié, concerté, dirigé de l'électrification orchestrée par Pékin sont exprimées par les grands patrons des entreprises de l'auto françaises.

Ces regrets ne sont toutefois pas prolongés par l'expression d'une volonté de s'intégrer dans un système plus collectif ou un schéma plus concerté ou mieux planifié.

On en reste :

- A l'exigence de « neutralité technologique » ;
- A la revendication d'une totale liberté d'approvisionnement ou de localisation.

Sans passer à l'économie planifiée, Etat et parties prenantes ont un devoir :

- d'anticipation ;
- de préparation ;
- de formation ;
- de coordination.

Un travail est en cours à la PFA avec le cabinet de conseil en stratégie Roland Berger.

FO Métaux demande que la planification soit accélérée et « paritarisée » avec :

- **concertation ;**
- **débat public ;**
- **implication des parties prenantes ;**
- **et pourquoi pas des Etats Généraux ?**



Planifier la structuration d'une filière européenne

La performance d'un VEB (Véhicule Electrique à Batterie) est systémique et dépend :

- de la batterie, de ses composantes et de sa configuration ;
- du « soft » = Battery Management System (BMS) ;
- de l'électronique de puissance ;
- du moteur et de la transmission ;
- de la plateforme et de la caisse (légèreté ...) ;
- de la qualité des composants et de leur frugalité (chauffage, clim, éclairages p. ex.)

=> La compétitivité du site France concerne les équipementiers autant que les constructeurs.

Pour FO Métaux, les établissements équipementiers doivent être placés au cœur de la réindustrialisation. Leur rôle dans les stratégies d'adaptation à la transition électrique des entreprises équipementières doit être précisé.

Ce qui est vrai de la performance des véhicules l'est aussi pour celle des régions du monde et des sites.

Tous les maillons de la chaîne de valeur doivent être couverts.

FO Métaux affirme que, dans le cadre d'une gestion paritaire, les planifications nationale et européenne ne sont pas incompatibles.



Faire de la France le cœur européen de l'offre de VEB (Véhicules Electriques à Batteries) écologiquement raisonnables , abordables économiquement et socialement soutenables

L'industrie automobile française a toujours su faire preuve d'innovation et d'ingéniosité dans la fabrication de voitures populaires et abordables : R5, 205 ...

Elle a pâti de la montée en puissance dans les années 2000 d'un discours prétendant que le segment B ne serait pas pertinent dans les pays à hauts salaires et en France en particulier.

Question : Comment ont fait Toyota dans le Nord de la France ou Ford à Cologne ?

Aujourd'hui, le succès de DACIA démontre que le marché français accueille très favorablement cette offre de véhicules abordables.

La prise en compte de ce volet social est essentiel à la réussite de l'électrification.

Il n'est pas viable de penser que seule la fabrication de SUV ou de berlines bourrées de technologies à plus de 45 000 voire 50 000 € fera les beaux jours des constructeurs et de l'industrie automobile française.

Les constructeurs français s'escriment en vain à courir derrière une montée en gamme que les allemands (+ les suédois et les anglais) réussissent systématiquement bien mieux qu'eux.

En outre, ces véhicules des segments C et D nécessitent d'embarquer de très grosses batteries ce qui est un non-sens pour des utilisations quotidiennes et n'est guère favorable pour les émissions de carbone.

=> Contre cette évolution contre-productive écologiquement, socialement et industriellement, il faut construire un paysage fiscal et réglementaire hostile à ces produits et satisfaire la demande ainsi créée, avec des produits conçus et assemblés en France.

Pour FO Métaux, la France doit être le cœur d'une offre de véhicule électrique d'entrée de gamme centrée sur le segment B à des prix abordables. Trois objectifs pourraient concrétiser cette ambition à l'horizon 2030 :

- **1 million de véhicules de segment B fabriqués en France;**
- **un véhicule de segment B à moins de 20 000 €;**
- **un contenu local à plus de 60%.**

Structurer une diplomatie européenne et internationale de l'automobile raisonnable et abordable

Il faut trouver des alliés pour réussir un virage électrique centré sur le segment B dans les pays qui ont besoin :

- de VEB moins chers pour décarboner leurs parcs ;
- d'importants volumes produits en Europe pour survivre dans l'automobile.

A priori, valoriser industriellement l'Union européenne, qui est le territoire pertinent pour raisonner automobile s'impose, mais :

- les délocalisations dont la France a pâti depuis 2000 ont été d'abord intra-européennes ;
- il faudrait «aménager le territoire industriel automobile européen» et répartir raisonnablement les charges et volumes entre les membres de l'Union ;
- il faut prendre en compte nos divergences avec d'autres grands pays producteurs.

FO Métaux estime qu'il faut imaginer systématiquement pour nos options stratégiques deux versions :

- **une nationale (la fiscalité est du ressort des Etats membres et est un puissant outil d'orientation de la demande) ;**
- **l'autre européenne.**



Définir une fiscalité française apte à soutenir le développement de l'automobile électrique raisonnable et abordable

La fiscalité française doit avoir pour but de privilégier les véhicules produits sur le sol national.

Il faut donc développer une véritable stratégie fiscale en lien avec la planification écologique.

Les aides publiques doivent être fléchées, ciblées et planifiées :

- limitées à certains véhicules ? A- B- C ?
- poids ? Taille ?
- puissance des batteries ? Consommation d'électricité ?
- Autour de l'empreinte carbone des véhicules et de la fiscalité?
- de la fabrication ?
- de l'assemblage ?

Pour FO Métaux il est indispensable d'obtenir des contreparties en termes d'engagements d'industrialisation : deal avec les constructeurs à échéances fixées.

Il convient de limiter :

- les importations de voitures, de batteries, de composants et de matières premières de Chine ;
- les parts de marché des Mercedes, BMW, Volvo, Tesla...



Investir massivement dans la recherche publique au service de l'écosystème d'innovation de la batterie

Il existe une grande variété des savoirs et compétences à activer et développer :

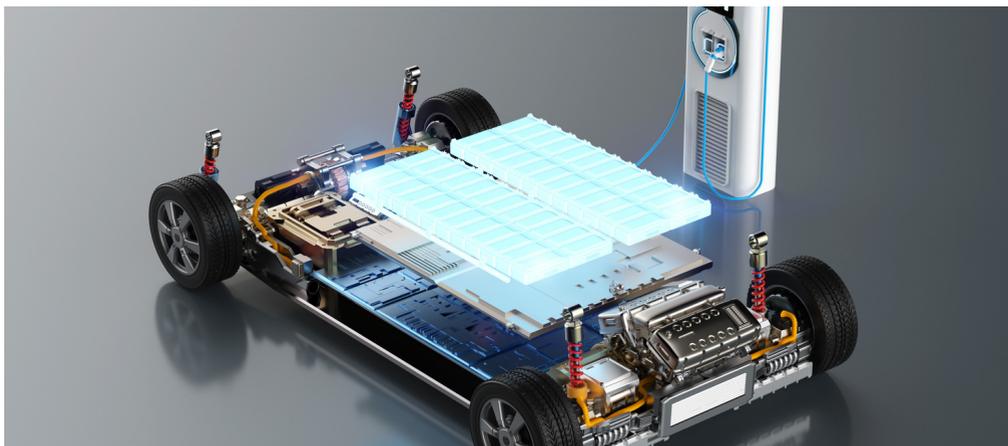
- électrochimie;
- génie des procédés d'extraction, de production et de recyclage;
- architecture véhicule, allègement, thermique;
- BMS et informatique dédiée ...

La recherche et le développement sont une des conditions de réussite du passage à l'électrique :

- nous devons rattraper notre retard face à l'Asie et à la Chine ;
- nous devons éviter que les Etats-Unis ne le fassent avant nous.

FO Métaux estime :

- **qu'il faut prioriser les « technologies clés » et le faire en fonction des desiderata de la société exprimée démocratiquement et non pas seulement de ceux des industriels ;**
- **qu'il faut faire de la recherche et du soutien public aux entreprises en la matière une pièce maîtresse de la planification négociée du « New Deal Automobile ».**



Mieux intégrer les VI (Véhicules Industriels), cars et bus à la filière, en ne se limitant pas aux VP (véhicules particuliers) et VUL (véhicules utilitaires légers)

Promouvoir l'émergence d'un écosystème français d'offre de cycles, de véhicules intermédiaires, de cars, de bus, de VI et de nouveaux engins de mobilités.

La transition énergétique incite à l'investissement de champs nouveaux tels la conception de vélos électriques, de vélos cargos électriques, d'engins agricoles (y compris tondeuses autoportées).

Des acteurs comme Valéo se sont déjà positionnés sur ces domaines et ont essayé.

La diversification en ce sens est indispensable.

Prendre appui sur l'électrification pour remonter la pente dans le domaine :

- des VI (véhicules industriels) ;
- des cars et bus.

Souligner l'importance des achats publics.

- Tenir compte des contraintes réglementaires et légales :
- nationales ;
- locales.

Pour FO Métaux, les leviers à activer existent pour revigorer l'industrie française des véhicules lourds.



Ne pas s'en tenir à l'amont

La transition énergétique doit aussi entraîner l'AVAL de la filière qui représente aujourd'hui plus de 400 000 emplois salariés non délocalisables, avec une forte valeur ajoutée et de solides connaissances techniques.

C'est une filière qui a déjà connu d'importantes évolutions technologiques (fin des diesel alimentées par les pompes à injection, avènement des injections directes, électroniques embarquées, électroniques et diagnostics par ordinateur...).

La filière aval a la capacité de s'adapter, de former les futurs techniciens et d'être, comme aujourd'hui, fortement pourvoyeuse d'emplois pérennes, salariés ou non.

Elle dispose d'un système très avancé traitant des mesures de santé et de sécurité.

L'arrivée progressive d'un parc électrifié et la professionnalisation du VO (véhicules d'occasion) devra permettre une transformation du secteur.

L'aval sera in fine le garant de l'atteinte de deux objectifs clés de la transition électrique française.

Il devra éviter que l'exigence écologique n'exclut de la mobilité des pans entiers de la population.

Il devra s'assurer que les usages et la vie entière des véhicules intègre l'objectif de minimisation des émissions et que l'électrification est soutenable "from the cradle to the grave" (de la conception à la fin de vie).



Accompagner les entreprises et les salariés de l'aval en termes de qualifications et d'évolution des compétences, au regard des évolutions des métiers, en lien avec les transitions numériques, énergétiques et technologiques

- Les entreprises de l'aval présentent des spécificités qui demandent à être prises en compte.
- Les défis sont tout aussi importants et fondamentaux que pour l'amont industriel.
- Le fait que les 400 000 emplois sont réputés non délocalisables ne doit pas nous faire oublier qu'ils sont malgré tout fragiles et susceptibles de disparaître.
- Le marché de la vente, après-vente et services est particulièrement concurrentiel et aigüise les appétits.
- Les entreprises et les salariés ont besoin d'être soutenus dans ce qui contribue à consolider leur place.

Pour FO Métaux, les dispositifs de formation professionnelle, d'accompagnement des salariés et d'acquisition de compétences propres à l'aval doivent être soutenus, en complémentarité des initiatives à développer pour l'amont industriel.



Structurer un observatoire paritaire national et des observatoires locaux des parcs, de leurs usages, des valeurs résiduelles et des métiers qui œuvrent à leur service

Pour alimenter la planification écologique, économique, sociale et territoriale de la transition des parcs, ...

... il faut savoir ce que l'on veut changer pour connaître à la fois l'état de départ du système et les évolutions que l'on obtient ou non en prenant des mesures concertées ...

La gestion des parcs peut être un exemple de gestion paritaire (impliquant les territoires) de la transition écologique.

Pour FO Métaux, l'observatoire paritaire existant déjà dans l'aval pourrait être un point d'appui à la mise en place d'un observatoire paritaire de filière.



Construire une planification écologique évolutive et territorialisée du verdissement des parcs

Sont concernés les parcs :

- de VP;
- de VUL;
- de VI;
- de cars et bus;
- des autres véhicules (vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, motos, scooters, trottinettes, gyropodes ...).

Pour FO Métaux, toutes les parties prenantes doivent être impliquées :

- **constructeurs ;**
- **réseaux ;**
- **garagistes indépendants ;**
- **centres auto ;**
- **acteurs de la formation initiale et permanente (ANFA-GNFA, CFA dédiés, lycées professionnels...) dédiés à l'aval de la filière;**
- **autorités organisatrices des mobilités...**

FO Métaux considère qu'il faut :

- **discuter et préparer des politiques publiques locales en fonction de hiérarchies d'objectifs environnementaux et sociaux différenciés;**
- **s'assurer que les dispositifs proposés permettent à l'ensemble des populations d'inscrire leurs pratiques dans l'objectif de décarbonation sans renoncer à leur mobilité ;**
- **planifier la transition ;**
- **en contrôler le déroulement ;**
- **se doter d'une gouvernance pour cela.**



Concevoir des plans locaux et nationaux de promotion et de structuration de l'économie circulaire (EC) de l'automobile

Trois mots d'ordre de l'EC :

- réparabilité ;
- durabilité ;
- recyclabilité.

Progresser encore avec les véhicules thermiques :

- PRE/PIEC (Pièces de Réemploi/Pièces Issues de l'Economie Circulaire) ;
- remanufacturing (Echange Standard) ;
- remarketing VO (Recommercialisation de véhicules de Sociétés) ;
- démontage et récupération matière ;
- coopérations pour préparer la REP (Responsabilité Elargie des Producteurs).

Pour FO Métaux, il est indispensable d'inscrire d'emblée conception, production et usages des VEB dans l'EC :

- pour gérer les première, seconde, troisième et quatrième vie ;
- chez soi et avec les partenaires ;
- pour rendre réparables, durables et recyclables les VEB ;
- développer la filière professionnelle du VO et s'en donner les moyens ;
- pour proposer une seconde vie à des prix encore plus abordables et dès aujourd'hui, avec la ZOE par exemple.



NOTES



NOTES



Contact



FEDERATION
FO METAUX

www.fo-metaux.fr
contact@fo-metaux.fr
01 53 94 54 00

