



Avis sur le rapport 2-2 de l'Exécutif régional

**Situation filière automobile  
en Bourgogne-Franche-Comté - Rapport d'étape**

Rapporteur : Hubert Belz

### Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

Après avoir rappelé le poids de la filière en Bourgogne-Franche-Comté (350 établissements, 45 000 salariés, soit 5,1 % de l'emploi salarié régional), le rapport présente la situation et les enjeux de la filière. Il ressort des analyses que celle-ci est fortement exposée car elle présente un tissu industriel composé surtout d'activités mécaniques ou métallurgiques qui seront impactées par le passage de la motorisation du thermique à l'électrique.

Sur le plan de l'emploi, de nombreuses entreprises de la filière vont devoir réduire leurs effectifs et certaines ne survivront pas. Des estimations à 6-7 ans présagent d'une menace sur 1 500 emplois directement liés à la motorisation thermique, 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 par ailleurs encore incertaines et ne pourront couvrir que partiellement les pertes.

L'assemblée régionale est invitée à prendre acte de la situation de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté et de la nécessité de préparer un plan d'actions pour l'accompagner sur la période 2022-2024.

### Avis du CESER

Le CESER prend acte de ce rapport de situation très complet.

Dans la perspective du plan d'actions annoncé en 2022, le CESER rappelle que la filière automobile ne se limite pas aux seuls constructeurs. Certes, l'usage statistique, comme le précise la note 1 du document, 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 fabrication d'autres équipements automobiles." Cependant, la filière concerne de nombreux autres secteurs : concessionnaires, garagistes, stations-services, services à l'industrie... Même si leur code NAF ne les relie pas directement à l'industrie automobile, ils sont des maillons importants du tissu économique de proximité, aussi touchés par les mutations en cours. À ce titre, leur situation doit être considérée, et des solutions d'accompagnement devront leur être apportées.

Le CESER attire l'attention du Conseil régional sur la nécessité d'apporter des réponses aux difficultés rencontrées (financières et organisationnelles) par l'ensemble des sous-traitants et leurs salariés.

Le futur de l'automobile passe certainement aussi par l'évolution des matériaux. Par exemple, le recours à des matériaux composites et/ou biosourcés constitue un volet à part entière parmi les technologies d'allègement. Ces matériaux, développés à partir de fibres d'origine végétale, présentent plusieurs avantages : une masse plus faible bien qu'offrant une performance égale à celle des matériaux habituels et un impact environnemental réduit. Des startups sont en capacité de produire de telles solutions. Encore faut-il qu'elles rencontrent sur le territoire des acteurs industriels en capacité de produire ces matériaux. Le rapport n'aborde pas ce sujet, qui offre pourtant des opportunités créatrices d'emploi.

Le CESER rappelle que le volet formation relève désormais essentiellement des branches professionnelles. Toutefois, forte de son expérience, la Région se doit de mobiliser les acteurs autour de dispositifs du type "mieux vaut former que licencier ou chômer", sans omettre la responsabilité sociétale des parties prenantes.

Plus globalement, le CESER attend que la Région joue pleinement un rôle organisationnel dans les évolutions en cours et à venir de la filière.

Toutefois, cette filière étant stratégique pour notre Nation, il nous semble opportun de solliciter l'État et l'Europe à la hauteur des enjeux pour accompagner celle-ci à franchir cette double crise, structurelle (passage à l'électrique) et conjoncturelle, voire géopolitique (semi-conducteurs).

**Vote du CESER sur l'avis :** adopté à l'unanimité des suffrages exprimés - 1 abstention.

### **Joseph Battault**, au nom de la CFDT

La CFDT votera cet avis, nous en partageons les recommandations et la volonté de préparer les mutations de cette filière majeure dans notre région.

Nous devons aborder cette question en la replaçant dans le contexte de transition énergétique et donc de mutation des mobilités. Aujourd'hui aucune énergie ne remplacera à elle seule les énergies fossiles. C'est dans le mix énergétique qu'il faut rechercher des solutions. Il est nécessaire de prendre en compte aussi les coûts énergétiques de fabrication pour établir un bilan complet.

C'est la mutation des mobilités qui construira l'avenir. L'énergie la plus propre c'est celle qu'on ne dépense pas. L'avenir se jouera principalement autour du développement des transports collectifs, covoiturage compris. Au final il faudra moins de véhicules individuels. Il ne s'agit pas tant d'être moins mobiles que de développer des mobilités de qualité.

Regarder l'avenir de la filière automobile avec cette analyse nous oblige donc à ne pas penser l'avenir de l'emploi des salariés seulement dans l'entreprise et dans la filière qui ne peuvent pas s'exonérer de leur responsabilité pour autant. C'est un travail territorial à mener au niveau régional et local.

Le CESER peut et doit prendre toute sa place dans ce travail spécifique. Il peut s'appuyer sur les travaux en cours et récents des commissions mobilités énergie, économie emploi, formation recherche. Ces travaux doivent nous permettre de construire une parole collective du CESER sur cette filière industrielle majeure dans notre région.

Avant de recommander la mise en place de formations, il est nécessaire d'établir un diagnostic partagé. La CFDT demande l'ouverture d'une concertation et d'un dialogue social sous la responsabilité du Conseil régional. Pour cela on peut s'appuyer sur l'avis "Le dialogue social territorial" adopté en 2013. Il reste d'actualité.

### **Guy Zima**, au nom de la CGT

La CGT partage les questionnements de la commission sur l'extension de la réflexion au-delà des seuls constructeurs mais bien sur l'ensemble des sous-traitants de la filière. Les choix opérés par les groupes ne sauraient les dégager de responsabilités en tant que donneurs d'ordre. Les collectivités ne peuvent être l'accompagnant social d'objectifs financiers.

Bénéficiaires de subventions publiques à des titres divers, ils doivent être amenés à rendre compte et les collectivités doivent conditionner les aides à des objectifs concrets et envisager des clauses de remboursements le cas échéant.

Sous la réserve de ces compléments la CGT votera l'avis