

LES IMPACTS DES MUTATIONS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE SUR L'EMPLOI ET LES COMPÉTENCES

Avril 2021



MBJ

Retrouvez l'ensemble
de nos publications sur le site
www.observatoire-metallurgie.fr


Observatoire partenaire, prospectif et analytique
des métiers et qualifications de la Métallurgie


COMPÉTENCES
INDUSTRIES

UNE BAISSÉ CONTINUE DE L'EMPLOI DEPUIS 2008

Les effectifs de la construction automobile se sont réduits chaque année depuis le début de la crise dite des « *subprimes* », à l'exception d'un bref palier en 2011. Au total, 76 500 emplois ont ainsi été perdus au cours de cette décennie 2010, soit une diminution de 28,7 % entre 2008 et 2019. Ce déclin ne lui est pas propre : toute l'industrie a vu une contraction des effectifs et la moitié des 306 zones d'emploi françaises n'avait pas recouvré, fin 2019, le nombre d'emplois de fin 2008. Toutefois, la construction automobile a connu une baisse deux fois plus forte que l'industrie nationale. Les gains de productivité (progression de la valeur ajoutée par salarié) n'ont joué un rôle dans cette évolution négative qu'entre 2015 et 2018 et ce beaucoup plus parmi les constructeurs que parmi les équipementiers ; la construction automobile a détruit des emplois parce que des sites industriels ont fermé ou drastiquement réduit leur effectif et les volumes produits.

UNE FILIÈRE QUI SE RECOMPOSE PROGRESSIVEMENT

La compétition technologique et notamment les efforts en faveur de l'électromobilité (véhicules électriques et hybrides) et de l'autonomie des véhicules (aides à la conduite – ADAS) donnent de plus en plus d'importance aux fournisseurs de composants électroniques et électriques. L'électronique et le numérique pèsent désormais davantage dans les approvisionnements en valeur de la filière que les fournisseurs traditionnels tels que la plasturgie et le caoutchouc.

DES SITUATIONS RÉGIONALES ET LOCALES TRÈS DIFFÉRENCIÉES

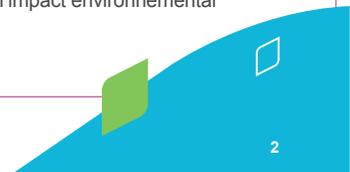
Dans le contexte de difficultés économiques et de fragilisation des constructeurs et donc de leurs fournisseurs, les territoires ne connaissent pas tous les mêmes trajectoires. La Bretagne, Centre-Val de Loire, Grand Est et Nouvelle-Aquitaine sont les régions les plus affectées par les pertes d'emplois, tandis que Pays de la Loire (-8 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (-20 %) résistent mieux. Les zones d'emploi leaders historiques de l'automobile ont largement pâti de cette crise, y compris celles qui se distinguaient par des fonctions de siège et de recherche-développement : Paris, Montbéliard, Rennes, Mulhouse, etc. On compte 150 zones d'emploi ayant perdu 10 emplois ou plus, parmi celles qui en recensaient au moins 200 dans la construction automobile en 2008.

L'IMPACT DE L'ANNÉE 2020

Le ralentissement économique dès fin 2019, la pression environnementale en défaveur des motorisations thermiques mais aussi les rapprochements d'entreprises ont conduit, depuis janvier 2020, à une succession d'annonces négatives. Au total et sur la base de la seule veille presse et internet, on recense 13 000 suppressions nettes de postes dans la filière (en incluant les pneumaticiens), malgré des projets d'implantations ou de développement d'entreprises (ACC à Douvrin, projet d'usine de batteries de Renault, développement de Toyota etc).

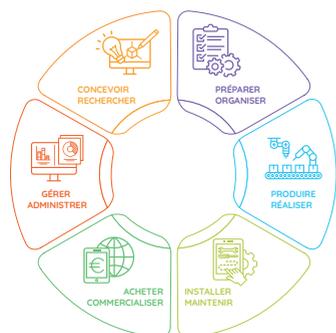
UNE TRANSFORMATION DES MÉTIERS DE LA FILIÈRE

L'étude a permis d'identifier et de décrire les compétences les plus nécessaires, aujourd'hui et à moyen terme, aux industriels. Elles sont largement liées au développement numérique (logiciels, intelligence artificielle, sécurité informatique etc) mais aussi à l'électrification (électronique de puissance, électronique embarquée, électrochimie, technologies de production) et à la réduction de l'impact environnemental de la filière (dépollution, filtration, fixation du CO₂, économie circulaire).



Les perspectives d'évolution des métiers évoluent et se précisent par rapport aux études précédentes. En particulier, la remise en cause des motorisations thermiques conduit à d'importantes réductions d'effectifs en ingénierie mécanique ; au contraire, l'accélération de l'investissement dans les motorisations électriques et la volonté de localiser la production de batteries accroissent le besoin d'ingénieurs en électrochimie ou en thermodynamique par exemple.

Métiers en tension et en développement à horizon 2020 – 2025



► Concevoir – rechercher

Ingénieur électrochimie, Ingénieur thermo-dynamicien, Formulateur matériaux, Ingénieur intelligence artificielle, Mécatronicien, Ingénieur sûreté de fonctionnement, Ingénieur plastronique, Ingénieur automaticien, Architecte logiciel et Ingénieur développement, Ingénieur UX/UI, Expert simulation, calcul, Data analyst, Data scientist, Expert marketing data, Ingénieur électronique de puissance, Ingénieur électronique embarquée, Ingénieur systèmes

► Préparer – Organiser

Ingénieur métrologie, Technicien méthodes

► Produire – Réaliser

Monteur-câbleur, Retoucheurs électriques, Électriciens haute-tension, Pilote de système de production automatisée, Agent logistique (interne)

► Installer – Maintenir

Technicien maintenance

► Gérer – Administrer

Responsable sécurité informatique

► Métiers transverses

Chef de projet industriel, Ingénieur supply chain

DES CHOIX STRATÉGIQUES POUR DÉTERMINER L'AVENIR D'UNE FILIÈRE-CLÉ DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

Les évolutions récentes ne peuvent plus être poursuivies longtemps. La construction automobile et son empreinte sur l'économie nationale se réduisent pour des raisons qui dépassent la seule politique de compétences, raison d'être des branches professionnelles. Ces raisons sont multiples : positionnement stratégique fragile, faible coopération inter-entreprises, difficulté d'accès aux ressources technologiques malgré les pôles de compétitivité, pression fiscale et sociale. Le désavantage du territoire national se constate au déséquilibre considérable entre la France et l'Allemagne dans les projets d'implantation d'usines de batteries des véhicules électrifiés.

L'étude a distingué deux scénarios : la poursuite des tendances récentes, sans correction profonde de ces handicaps, et la mise en place très rapide d'une stratégie ambitieuse de mobilisation et de reconquête. Cette stratégie viserait à relocaliser des volumes de production dans le territoire national et accroître le flux d'investissements productifs dans la filière vers la France. Dans le premier scénario, 32 000 emplois seraient perdus entre 2020 et 2025 ; dans le second, cette baisse serait réduite à 25 000 postes, les effectifs se stabiliseraient et la France pourrait envisager des investissements créateurs d'emplois (non comptabilisés par ce scénario).

L'enjeu de l'écart entre ces deux scénarios est l'existence à long terme de la construction automobile, en France, comme filière structurante de l'économie industrielle nationale. C'est aussi, plus largement l'avenir technologique, la compétitivité et la pérennité des autres grandes filières industrielles qui partagent avec elle des compétences critiques.



RECOMMANDATIONS

L'étude confirme les préconisations des éditions de 2017 et 2018 et élargit le champ des mobilités professionnelles à promouvoir.

L'ensemble des analyses et des conclusions met en évidence un risque élevé que la filière automobile française soit aujourd'hui à un point de bascule. En conséquence, les recommandations qu'elle avance relèvent davantage de la stratégie collective (état, entreprises, partenaires sociaux et branches, ressources scientifiques et technologiques) que des politiques de branche.

► Appui au développement de l'électromobilité

- Développement, organisation et promotion européenne de la capacité française de R&D en électrochimie, industrialisation de la production des cellules de batteries lithium-ion ;
- Contractualisation entre la filière et les producteurs français et européens de composants électroniques ;
- Soutien cohérent au développement d'une filière hydrogène (de la production d'hydrogène vert à sa valorisation dans la construction automobile et au-delà), avec une ambition de leadership européen.

► Renforcement du potentiel de compétences à moyen terme

- Promotion efficace des formations et des métiers de l'industrie automobile, notamment en lien avec les métiers d'ingénierie ;
- Renforcement à grande échelle de l'enseignement des mathématiques dès l'école primaire pour développer le futur vivier de cadres techniques.

► Consolidation et développement de la base industrielle de la filière

- Montée en puissance et prospection ciblée par les centres de recherche en direction des PME dans une logique d'offre de services ;
- Mobilisation anticipée et à long terme, par les équipementiers et les constructeurs, des PME maîtrisant les compétences et les technologies répondant aux besoins de l'électromobilité ;
- Prospection ciblée d'investissements nationaux et étrangers dans le territoire national, pour accroître la part de la France dans la production des composants spécifiques de l'électromobilité (batteries, composants d'électronique de puissance, semi-conducteurs) ;
- Réduction de la pression fiscale et sociale sur la filière à niveau de protection égal, pour réduire la pression sur la compétitivité des entreprises et sur l'emploi.