

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2023

Nouveau contrat stratégique de filière 2023-2027

Au cours des quinze dernières années, la filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2008-2009 qui a durement affecté les marchés européens et la production en France. L'indice de production industrielle (IPI) pour l'automobile publié par l'INSEE avait baissé de 25 % en moyenne annuelle au cours de l'année 2009 (-12% pour l'ensemble de l'industrie). Après un redressement, il a de nouveau reculé en 2013, pour enfin croître régulièrement jusqu'en 2018. Cette croissance s'est interrompue en 2020 avec la crise sanitaire, qui s'est traduite par une baisse de l'IPI de l'automobile de 28 % en moyenne annuelle, contre 10 % pour l'ensemble de l'industrie. Après un rebond post-covid au second semestre 2020, la production automobile a de nouveau reculé avec la crise des semi-conducteurs et les tensions sur les matières premières, et ne s'est redressée qu'au second semestre 2022. En 2023, dans la marche vers l'électrification, l'activité se redresse (+11 %). En 2024, la demande, notamment pour les véhicules électriques, ralentit, dans un contexte de faiblesse du pouvoir d'achat et d'incertitudes

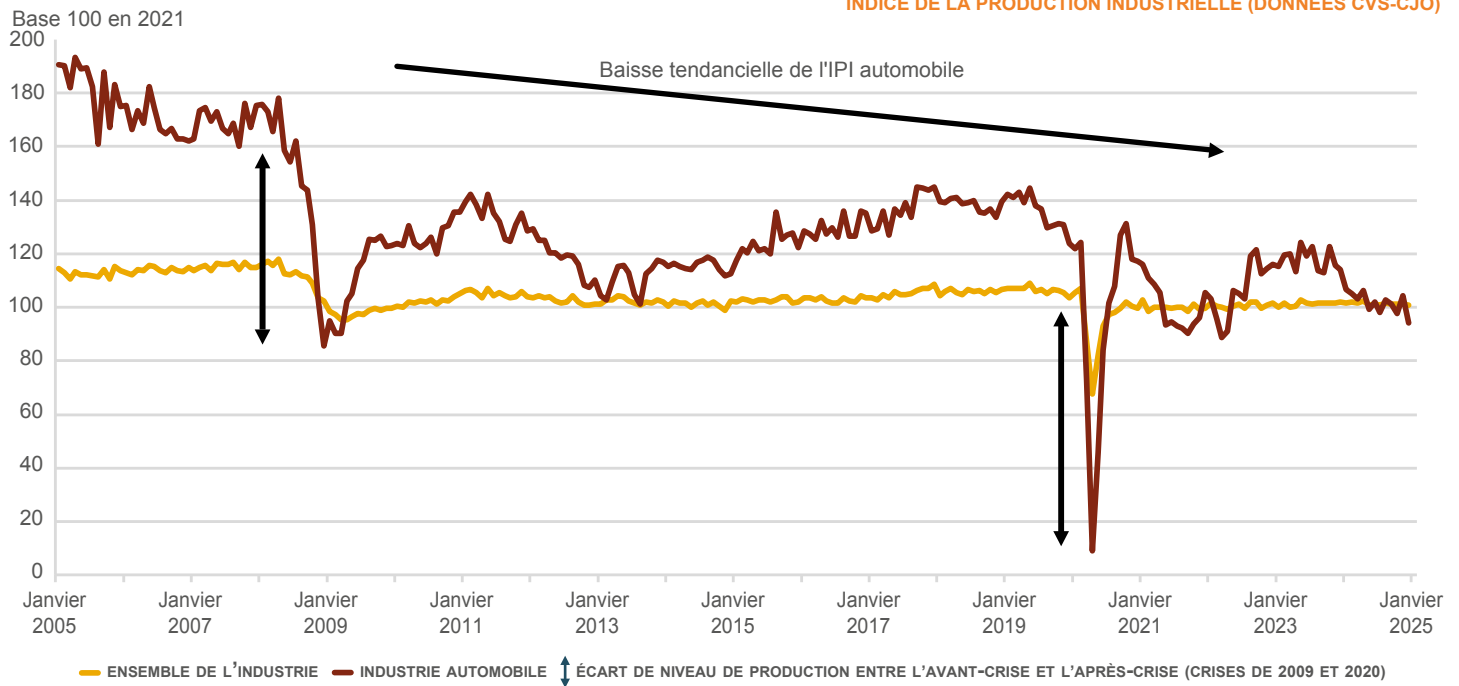
réglementaires et fiscales. L'indice de production de l'industrie automobile en France recule de 14 % en moyenne annuelle (contre -0,1 % pour l'ensemble de l'industrie).

Dans ce contexte conjoncturel difficile, la filière doit également faire face à des disruptions majeures (technologique, numérique et sociétale) qui entraînent une recomposition profonde de la chaîne de valeur (batterie, électronique de puissance, hydrogène, services de mobilité...). Les entreprises doivent s'adapter à la réduction de leurs débouchés traditionnels liés aux véhicules thermiques et investir vers de nouveaux produits, en formant la main d'œuvre aux futures technologies, dans un horizon relativement court (objectif européen de réduction de 100 % de CO₂ à l'échappement en 2035). Elles doivent également faire face à l'arrivée de nouveaux entrants (chinois) sur les marchés français et européens qui bénéficient d'avantages comparatifs majeurs au sein de cette nouvelle chaîne de valeur.

Dès 2009, la filière automobile s'est structurée autour de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), instaurée par les groupes français d'automobiles et leurs fournisseurs (FIEV, FFC, FIM, GPA, FFF, Elanova), rassemblés au sein du Comité de Liaison des

Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA). Depuis 2010, la PFA s'appuie au niveau régional sur onze Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), mais également sur les pôles de compétitivité. Elle s'est consolidée en 2012 autour du Comité Technique Automobile (CTA) et de ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA) et a défini cinq programmes de recherche.

Dans le cadre du Conseil National de l'Industrie (CNI), le Comité Stratégique de Filière (CSF) Automobile a été mis en place. Il réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés, ainsi que les grands organismes de recherche. Après une première feuille de route signée pour la période 2018-2022, un nouveau contrat stratégique de filière (CSF Auto) a été signé pour la période 2023-2027. Il reprend les objectifs ambitieux fixés par la réglementation européenne, mais aussi par le gouvernement (planification du SGPE), pour la transition énergétique du transport routier, avec des cibles de mix énergétique à 2027 concernant aussi bien les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires et les véhicules industriels (camions, bus et cars).



La crise financière et économique de 2009 a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile de l'amont à l'aval (contraction de l'activité, perte de compétitivité, fragilisation du tissu industriel) qui l'a conduit à se structurer, autour de la PFA, afin de renforcer les synergies. Les crises successives de ces dernières années (COVID, semi-conducteurs, guerre en Ukraine) et l'accélération de la transition énergétique et digitale du secteur créent de nouveaux défis pour la filière (objectifs de réduction de l'empreinte carbone, concurrence de nouveaux entrants, maîtrise des chaînes de valeur, coût de l'énergie et des matières premières).

Dans ce contexte, un nouveau contrat de filière

a été signé pour la période 2023-2027. Il identifie un certain nombre de projets structurants sur lesquels se sont engagés les acteurs de la filière, l'État et les régions, afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. Ces projets s'articulent autour d'enjeux majeurs tels que l'augmentation de la compétitivité et de l'innovation pour créer de la valeur en France. Ils visent aussi à renforcer l'attractivité de la filière, développer les compétences et anticiper les reconversions de salariés dans les territoires. Les questions de souveraineté énergétique, de matériaux critiques et de semi-conducteurs sont aussi au cœur de la compétitivité du site France et de l'Europe face à la concurrence asiatique. Enfin, le développement de l'économie circulaire et la décarbonation du parc

sont également des leviers majeurs pour l'atteinte des objectifs de réduction de l'empreinte carbone du transport.

Ces projets structurants inscrits dans le nouveau contrat de filière ont vocation à être déclinés dans les régions, avec la mobilisation des pôles de compétitivité automobile et mobilités et des ARIA, en lien étroit avec les conseils régionaux et les services de l'État. Ils s'inscrivent notamment dans la dynamique de la phase V des pôles de compétitivité qui accompagnent les entreprises et salariés de la filière dans la profonde transformation en cours.