

Le quatre-pages du pôle filière automobile

N°10 - Février 2018

EDITO

L'embellie ne profite pas à l'emploi

Quel portrait dessiner de l'automobile en 2017 ? Comme il y a deux ans, Syndex a enquêté auprès d'équipementiers et sous-traitants, au plus près de vos réalités. Voici les principales conclusions que nous retenons de l'évolution de la filière.

L'ÉCHANTILLON

L'analyse porte sur une quarantaine d'entreprises et d'établissements de l'automobile. Équipementiers ou sous-traitants, ces acteurs emploient quelque 27 000 personnes et couvrent une large gamme de produits et de métiers.

LES INDICATEURS ÉCONOMIQUES SONT AU VERT.

Le chiffre d'affaires global de notre échantillon équipementier atteint 4,7 Md€ en 2016 (montant il se maintiendrait selon les budgets 2017). L'augmentation a ainsi été de plus de 10% par an, hormis pour les acteurs du groupe motopulseur dont les ventes ont stagné dans cette phase de forte reprise de l'industrie automobile européenne. La croissance a nettement bénéficié aux résultats, qui représentent en moyenne 7,3% du chiffre d'affaires en 2017, contre 4,3% en 2015. L'amélioration de la profitabilité (3 points) se vérifie pour quasiment tous les acteurs du panel.

LES EFFECTIFS CONTINUENT DE RECULER.

Cette très forte reprise,

avec des budgets souvent dépassés, a mis bon nombre d'acteurs sous tension et s'est parfois accompagnée d'une désorganisation industrielle qui a pesé sur les salariés. D'autant plus que l'emploi a significativement baissé dans les entreprises de notre échantillon : les effectifs ont perdu 10% en deux ans (-2 700 salariés). Le recours croissant à l'intérim¹ (+50%, soit +1000 personnes) est loin de compenser ce mouvement et, surtout, est souvent à l'origine d'une surcharge de travail pour les salariés restants.

Cette évolution n'a rien de surprenant, dans un secteur qui cherche toujours à gagner en productivité, reste très prudent dès qu'il s'agit d'embaucher en France... et apprécie d'avoir des marges de flexibilité. Mais cette prudence dans les embauches ne récompense pas les efforts consentis par les salariés au titre de la compétitivité (des accords dans une moitié des sites), ou ceux de la Nation (CICE, pacte de responsabilité).

En outre, l'effort d'investissement reste autour de 4% du chiffre d'affaires.

1. En 2016, l'intérim représente 20% de l'effectif de production et 30 à 50% de l'effectif direct inscrit.

SOMMAIRE

- Edito : L'embellie ne profite pas à l'emploi
- La filière automobile en France condamnée au renouvellement ou au rétrécissement
- Des leviers à saisir

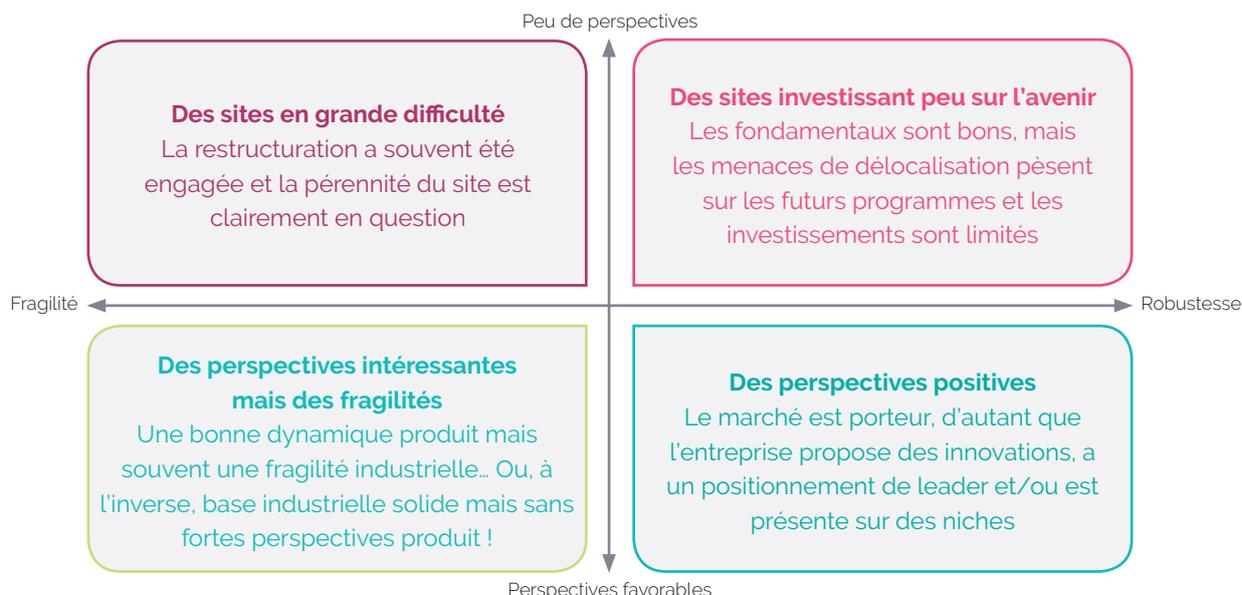
faibles, mais nous semble davantage s'orienter vers la recherche de productivité, ce qui pèsera également sur l'emploi.

FRAGILITÉS. Malgré un contexte favorable, bon nombre de sites restent

fragilisés. Derrière cette tendance générale à la reprise de l'activité et à l'amélioration des marges, sans effet bénéfique sur l'emploi, nous observons toujours une forte diversité de situations, qu'il est possible de regrouper en quatre profils types (voir

ci-dessous). Il n'y a effectivement pas de fatalité, mais des trajectoires qui se construisent selon des stratégies qui peuvent miser sur la richesse des savoir-faire... ou privilégier plutôt des approches gestionnaires et prudentes.

Les quatre profils types de sites

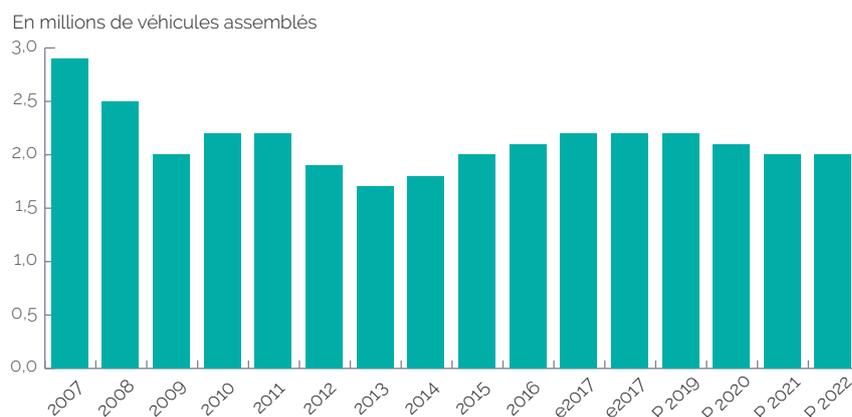


La filière automobile en France, condamnée au renouvellement ou au rétrécissement !

Après l'embellie des années 2014 à 2017, les constructeurs présents en France choisissent soit d'investir soit de mesurer leurs ambitions. En effet, les mutations en cours portent des risques et des opportunités, particulièrement pour la filière moteurs. Néanmoins, le territoire n'est pas dépourvu d'atouts.

PERSPECTIVES DE LA FILIÈRE : ENTRE INVESTISSEMENTS ET MESURE. Forts du dynamisme des dernières années et des efforts déployés, les sites implantés en France disposent d'atouts certains (comme évoqué dans les résultats de notre enquête synthétisée ci-dessus). Certains donneurs d'ordre misent sur ces atouts. C'est le cas de Toyota, par exemple. Le constructeur japonais vient en effet d'investir sur son site de Valenciennes pour élargir ses capacités à 300 000 véhicules par an

Véhicules légers : Toyota soutiendrait l'assemblage en France d'ici à 2022



(contre 230 000 jusque-là) et d'y produire plusieurs silhouettes de véhicules de segment B.

Les perspectives semblent plus mesurées chez les constructeurs français. Côté Renault, les prévisions que nous avons retenues tablent sur une stabilisation de la production autour de 800 000 véhicules par an. Côté PSA, le compactage des lignes et le passage en monoflux limiterait les capacités autour de 1 million de véhicules produits. Au mieux, PSA maintiendrait ses volumes de production. La forte hausse de la compétitivité de ses sites français devrait toutefois permettre d'attirer plus d'activités sur des établissements devenus « usines excellentes ». Ce scénario sera-t-il l'ambition portée par le groupe ?

Au global, la production de véhicules légers en France pourrait s'établir autour de 2 millions.

LA MUTATION DU MOTEUR : DES RISQUES ET DES OPPORTUNITÉS. À ces tendances à la diminution relative du nombre de véhicules assemblés s'ajoutent des problématiques liées à la baisse accélérée du diesel (dont les Français sont des champions), et à l'électrification du véhicule (allant de l'hybridation au véhicule 100% électrique), jouant sur l'ensemble du groupe motopropulseur.

Chez PSA, ce mouvement est encore accentué par l'internationalisation de sa production de moteurs, jusque-là 100% française : une nouvelle usine de moteurs démarrera au Maroc en 2019 et approvisionnera l'usine de montage localisée à proximité et dédiée à des véhicules de segment B et C. PSA doit également compter sur les nouvelles capacités de production, d'essai et de conception d'Opel/Vauxhall... avec à la clé d'inévitables changements dans la mobilisation

des compétences et des capacités autour des systèmes de propulsion en France.

La motorisation électrique devrait générer des activités nouvelles. Les constructeurs font le choix d'internationaliser la production de moteurs pour les véhicules électriques : à Cléon chez Renault depuis plusieurs années (avec une nouvelle vague d'investissement programmée) ; à Trémery pour PSA, dans le cadre d'une joint-venture avec le japonais Nidec annoncée en décembre dernier. Cela ne compensera pas la baisse du nombre d'emplois liés aux motorisations thermiques au sein de la filière... ni le fait de ne pas avoir d'acteurs leaders sur les batteries, équipement stratégique dans les véhicules électrifiés de demain. Toutefois, ces choix montrent que l'on peut saisir, sur notre territoire, les opportunités liées aux évolutions des véhicules.

Des leviers à saisir

Face à ces évolutions, plusieurs sujets seront, selon nous, déterminants pour l'avenir de la filière automobile en France.

LE DEGRÉ D'INTÉGRATION LOCALE.

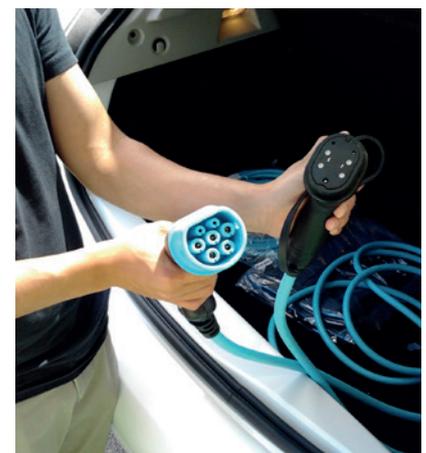
Lorsque les constructeurs s'implantent dans de nouvelles régions, ils cherchent à mettre en place une filière et s'engagent à s'approvisionner largement auprès des sites locaux de leurs fournisseurs. Ces taux d'intégration locale sont généralement compris entre 60% à 90%.

Rien de tel en France où l'intégration de la filière semble aller dans le sens inverse! Nombre de dirigeants témoignent des pressions qu'exercent sur eux leurs clients afin qu'ils confient la production à un site européen à bas coût, quand bien même des conditions de coûts équivalentes sont proposées pour une fabrication en France. Ces témoignages corroborent

la tendance baissière communiquée par PSA, qui envisage de descendre à 50% la part de ses approvisionnements sur le territoire national, tandis que Renault reste discret sur ses chiffres.

Pourtant, la généralisation d'une production en flux synchronisés, promue par les constructeurs, plaide en faveur d'une proximité renforcée entre sites clients et sites fournisseurs. Cette évolution pourrait logiquement conduire au renforcement du taux d'intégration locale des sites d'assemblage. Il s'agit d'un levier pour ancrer durablement les entreprises de la filière.

DES POLITIQUES D'ACHAT RESPONSABLES. Fort des alliances nouées par



La mutation des systèmes de propulsion bouscule la filière automobile.

PSA (avec Opel/Vauxhall) et Renault (qui avec Nissan et Mitsubishi, a pris la première place mondiale en 2017), les politiques d'achat se concentrent sur

des acteurs de taille importante, agissant au niveau international.

Les perspectives des fournisseurs indépendants et/ou de petite taille, localisés en France, s'en trouvent fragilisées... Pourtant, ces entreprises recèlent de trésors de savoir-faire qu'il s'agirait de ne pas balayer au motif d'un modèle d'organisation qui ne soit pas standard !

Face à la complexité de telles situations, l'intelligence collective de la filière va être mise à l'épreuve. Sera-t-elle capable de construire des solutions de consolidation et de diversification des activités et des sources de financement pour renforcer le potentiel de pépites esseulées ?

LES STRATÉGIES D'INTERNALISATION. La mutation des systèmes de propulsion, leur hybridation, la connectivité et l'autonomisation des véhicules sont désormais au centre des préoccupations en R&D et le deviendront en production. Ces sujets mobiliseront une part importante des moyens d'investissement et de développement des grands

acteurs de la filière. Toutefois, s'ils ne les considèrent pas suffisamment stratégiques, ils pourront éventuellement les confier à des fournisseurs et partenaires (venus parfois d'autres horizons). Or, il existe un enjeu fort d'intégration et de valeur attaché à ces composants et sous-ensembles, et donc sur l'opportunité qu'ils soient produits en France.

Si PSA a décidé d'internaliser les moteurs électriques, pour les boîtes de vitesses automatiques en plein essor (au détriment des boîtes manuelles) il ferait le choix de confier leur production au japonais Aisin... qui ne fabriquera pas nécessairement en France.

Par ailleurs, si les usines venaient à moins produire, les constructeurs pourraient, dans une phase de regain de productivité, être tentés de réintégrer des productions qui, jusqu'ici, faisaient vivre certains sous-traitants et leur territoire.

CONSTRUIRE LES COMPÉTENCES DU VÉHICULE DE DEMAIN : UN ENJEU DE FILIÈRE. En tout état de cause, les entreprises de la filière

doivent se positionner au regard de ces enjeux. Ils savent identifier leurs besoins en compétences, même s'ils restent prudents sur le nombre d'emplois. L'étude de l'Observatoire de la Métallurgie sur les métiers d'avenir dans la filière mérite d'être discutée, avec des enjeux sur les formations et les conditions de travail qui justifient d'y associer étroitement les organisations syndicales.

La filière automobile en France est aujourd'hui sur une trajectoire de rétrécissement. Elle dispose toutefois des atouts pour se positionner sur une trajectoire de redressement, qui sache mobiliser les différents acteurs de la filière. Cela suppose d'investir non seulement dans plus de productivité, mais aussi dans des activités nouvelles, de miser sur un renforcement des liens entre les parties prenantes, et de contribuer à développer les compétences d'avenir, facteur majeur de différenciation et de compétitivité pour aujourd'hui et pour demain.

LE PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE SYNDEX

Une vingtaine de consultants, à Paris et dans toutes les régions, spécialisés et engagés au service des représentants des salariés et de leurs organisations

AUVERGNE-LIMOUSIN

> l.gonzales@syndex.fr

BFC

> m.jeannenez@syndex.fr

BRETAGNE

> p.motte@syndex.fr

GRAND-EST

> c.iung@syndex.fr

NORD

> po.schmidt@syndex.fr

NORMANDIE

> jf.delplanque@syndex.fr

OCCITANIE MÉDITERRANÉE

> n.chantagrel@syndex.fr

OCCITANIE PYRÉNÉES

> h.souteyrand@syndex.fr

ILE-DE-FRANCE

> ag.lefeuvre@syndex.fr

> e.palliet@syndex.fr

> f.bergua@syndex.fr

> s.bernard@syndex.fr

> n.weinstein@syndex.fr

PAYS-DE-LOIRE

> m.sonzogni@syndex.fr

> f.bezier@syndex.fr

> s.bouchet@syndex.fr

RHÔNE-ALPES

> m.sapina@syndex.fr

> jp.neollier@syndex.fr

ESPAGNE

> j.serrano@syndex.es

POLOGNE

> darteyre@syndex.pl

ROUMANIE

> s.guga@syndex.ro

LE QUATRE-PAGES DU PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE

Syndex, 22, rue Pajol - 75876 Paris Cedex 18 / www.syndex.fr

Directeur de publication : Olivier Laviolette / Coordination : Service communication/documentation

Crédits photos : William Beaucardet / GNO ; VisualHunt

Ont contribué à ce numéro : Anne-Gaëlle Lefeuvre, Michel Sonzogni / Contact : Michel Sonzogni (02 41 68 97 81)