

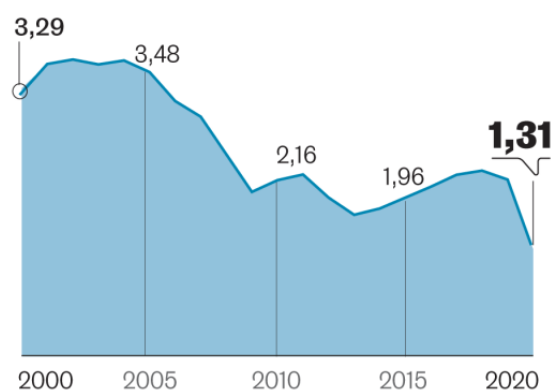
Europe de l'Est, Turquie, Maghreb... La production française de voitures s'exile de plus en plus

Un véhicule sur cinq est fabriqué en France aujourd'hui, contre un sur deux au début des années 2000. Plus de la moitié des emplois industriels automobiles pourraient disparaître d'ici à 2035.

Par [Marianne Pasquier](#), [Romain Imbach](#), [Eric Béziat](#) et [Aline Leclerc](#)

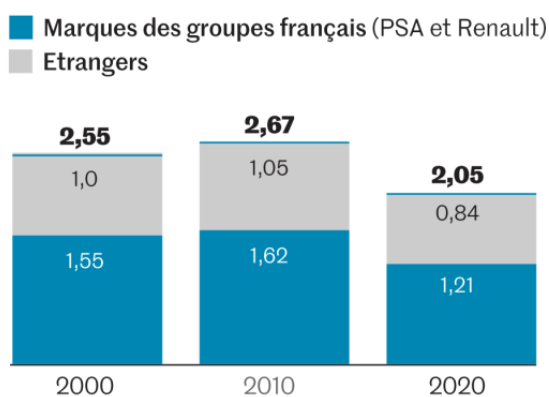
Une chute de la production nationale

Production de véhicules légers en France, en millions (constructeurs français et étrangers)



Un recul des ventes, malgré une résistance tricolore

Immatriculations de véhicules légers neufs en France, en millions, selon l'origine du constructeur



Sources : CCFA, IHS Markit ; *Le Monde*

Avis de gros temps sur les sites automobiles... A Renault Flins (Yvelines), qui n'assemblera plus de véhicules d'ici à la fin de vie de la Renault Zoe ; à Onet-le-Château (Aveyron), où l'usine Bosch aura perdu 1 300 emplois en moins de cinq ans ; à l'usine Stellantis de Rennes, qui, contrairement à la tradition, ne produira pas les nouvelles grandes DS9 et Citroën C5X ; à Caudan (Morbihan), où Renault vend la Fonderie de Bretagne.

D'autres fonderies, Alvanca dans la Vienne et l'Indre, MBF Aluminium dans le Jura, sont en difficulté. Celle de Villers-la-Montagne (Meurthe-et-Moselle) vient d'être liquidée. Tandis que chez BorgWarner, à Eyrein (Corrèze), des ouvriers hongrois se forment sur les lignes d'assemblage de pièces pour boîtes de vitesse qui seront déménagées en Hongrie. Les 360 salariés du site français sont licenciés. Des cas parmi d'autres...

Article réservé à nos abonnés Lire aussi [La crise du diesel décime l'usine Bosch de Rodez](#)

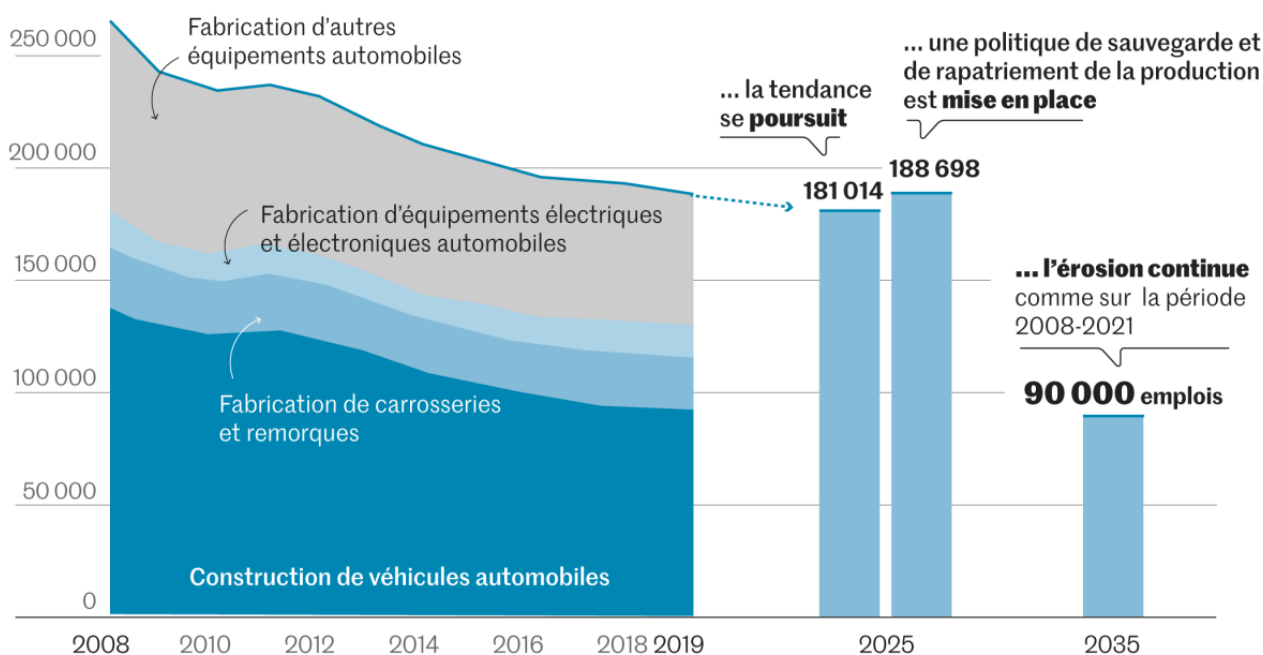
A l'heure du Covid-19 et de ses bouleversements économiques, c'est comme si une tornade s'abattait sur l'industrie automobile française et ses emplois. L'Union des industries métallurgiques et minières (UIMM), la branche du Medef englobant l'automobile, le dit elle-même dans une étude publiée mercredi 21 avril, où elle évoque une « *dégradation considérable de la situation* » depuis 2008.

« Le phénomène n'a rien de nouveau »

L'emploi salarié pourrait être divisé par deux d'ici à 2035

Evolution de l'emploi salarié dans la filière automobile, en nombre d'emplois

Prévisions du nombre d'emplois salariés restant dans la filière automobile si...



• Source : OPCO 2i / Observatoire de la métallurgie

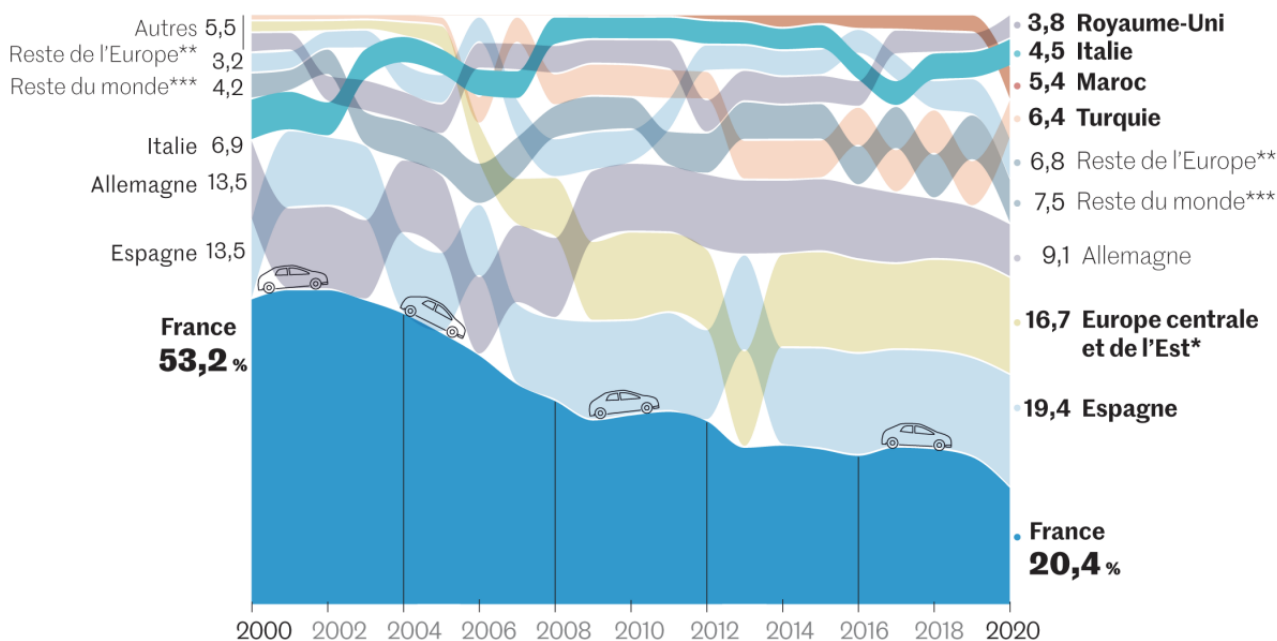
Les dirigeants du secteur craignent, si la dynamique négative demeure, de voir disparaître, d'ici à 2035, plus de 50 % des emplois industriels automobiles ; seuls 90 000 actifs demeureront dans le secteur, contre un peu moins de 200 000 aujourd'hui. « *Ce scénario ferait sortir la France des grandes nations de la construction automobile, y compris au seul niveau européen* », assèment les auteurs.

Le Monde a cherché à dresser un tableau détaillé de cette crise. Nous avons compilé des données de la société d'études internationales IHS Markit, du Comité des constructeurs français d'automobiles et des industriels pour établir un historique de la production française de voitures. Sur l'évolution de l'emploi, outre des chiffres extraits de l'étude de l'UIMM, nous avons fait appel aux ressources du cabinet Trendeo, spécialiste de la veille en matière d'évolution de l'emploi dans l'industrie.

Les données révèlent un problème majeur. Les voitures vendues en France sont de moins en moins fabriquées dans l'Hexagone : une sur cinq aujourd'hui, contre une sur deux au début des années 2000. « *Le phénomène n'a rien de nouveau*, fait remarquer Denis Schemoul, directeur associé chez IHS Markit. *Le gros de cette migration s'est produit au début des années 2000, avec une première vague importante de localisations en Espagne. Puis, il y a eu une période de stabilisation, avec même une hausse des volumes dans certaines usines françaises, entre 2016 et 2018. A partir de 2019, on retrouve cette tendance baissière et des destinations de production plus lointaines : Europe de l'Est, Turquie, Maghreb.* »

Le déclin progressif de l'industrie automobile française

Pays de production des véhicules personnels et véhicules utilitaires légers vendus en France, en %, depuis 2000



* Slovaquie, Rép. tchèque, Roumanie, Pologne, Hongrie, Autriche et Serbie ** Slovénie, Portugal, Belgique, Pays-Bas, Suède et Finlande

*** Japon, Corée du Sud, Etats-Unis, Afrique du Sud, Mexique, Thaïlande et Inde

« On est à un tiers de ce qu'on pourrait produire »

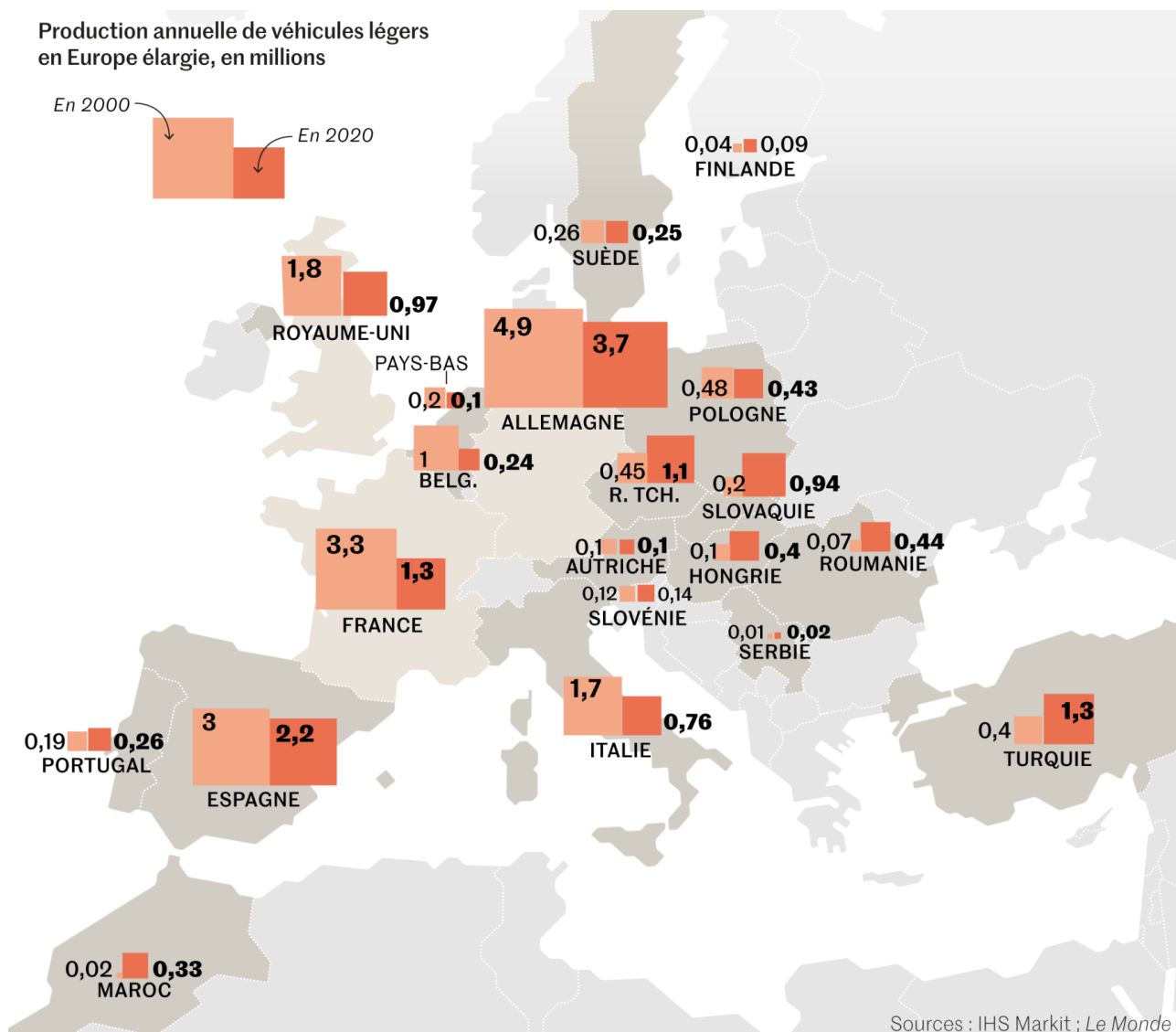
« *Tout cela finit par se refléter dans les statistiques du commerce extérieur français, constate Bernard Jullien, maître de conférences à l'université de Bordeaux. En 2020, l'automobile a constitué le troisième poste le plus déficitaire. Or, jusqu'en 2008, le secteur était excédentaire. Depuis la crise financière, le trou n'a cessé de se creuser, accentué par le fait qu'après l'assemblage, c'est la pièce auto qui est devenue déficitaire. A mesure que la fabrication finale est délocalisée, le "sourcing" l'est aussi et, finalement, ce sont les nouveaux sites des équipementiers qui alimentent les usines terminales françaises survivantes.* » Le résultat, c'est un déficit commercial automobile de 15,4 milliards d'euros, dans lequel les équipements comptent pour 3,4 milliards (20 %).

« En 2020, l'automobile a constitué le troisième poste le plus déficitaire dans le commerce extérieur », Bernard Jullien, maître de conférences

Cette analyse macroéconomique est validée par les représentants des salariés. « *PSA et Renault ne veulent plus travailler avec nous* », résume Nail Yalcin, délégué CGT chez MBF Aluminium. « *On est à un tiers de ce qu'on pourrait produire*, souligne Christophe Bouvet, délégué CFDT d'Alvance Wheels, à Diors (Indre), placée en redressement judiciaire vendredi 23 avril. *Où sont les volumes ? En Chine, au Maroc, en Turquie ? Ce qui est sûr, c'est qu'ils ne sont pas en France, car nous sommes les derniers fabricants de jantes en aluminium.* »

« Malheureusement, notre industrie s'en va vers les pays de l'Est pour toujours plus de rentabilité », déplore Joël Petit, secrétaire CFDT de l'usine Stellantis de Douvrin (Pas-de-Calais). Le géant mondial issu de la fusion entre PSA et Fiat-Chrysler a décidé d'attribuer la fabrication du moteur de dernière génération EP « Gen3 » à son usine de Szentgotthard dans l'ouest de la Hongrie. « C'est un moteur qui a été créé et développé ici à grands coups de subventions publiques, dont 5 millions d'euros de la région, s'indigne M. Petit. Il sera produit en Hongrie, mais pour des voitures qui rouleront en France ! »

Une migration de la production vers la périphérie de l'Europe



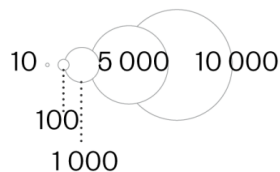
Pesanteurs françaises

« La crise liée au Covid-19 et l'évolution de la motorisation servent d'alibi aux constructeurs pour aller vers les pays à bas coûts. On continue de construire des voitures essence, mais ailleurs ! », dénonce Denis Bréant, de la fédération CGT de la métallurgie.

Plus de 32 000 postes perdus depuis 2010

Evolution de l'emploi dans la filière automobile, entre 2010 et fin mars 2021

Annonces de : ● créations d'emplois ● suppressions d'emplois



Effectifs Ile-de-France

Renault

Boulogne-Billancourt
2010 : - 2 830
2013 : - 7 500
2020 : - 2 885

PSA

Aulnay-sous-Bois
2012 : - 3 300
Paris
2012 : - 1 500
2015 : - 1 900
2016 : - 1 000
La Garenne-Colombes
2017 : - 1 650

Chez les constructeurs (emplois liés aux véhicules thermiques)

PSA
Chartres-de-Bretagne
2012 : - 1 400

Ford
Blanquefort
2018 : - 930

Renault

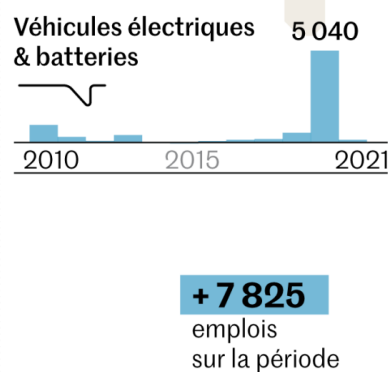
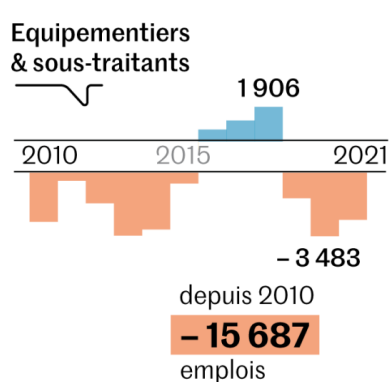
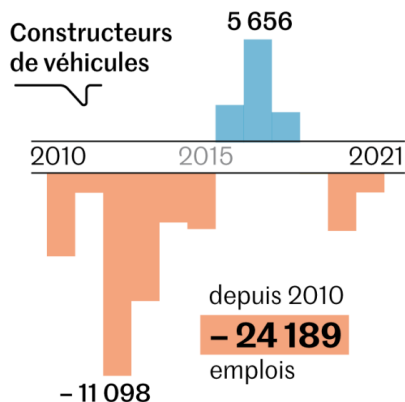
Douai
2010 : - 1 500
Cléon
2021 : - 875

PSA

Sausheim
2019 : - 960
Sochaux
2013 : - 800
2015 : - 800

Volvo

Saint-Priest
2016 : - 1 507



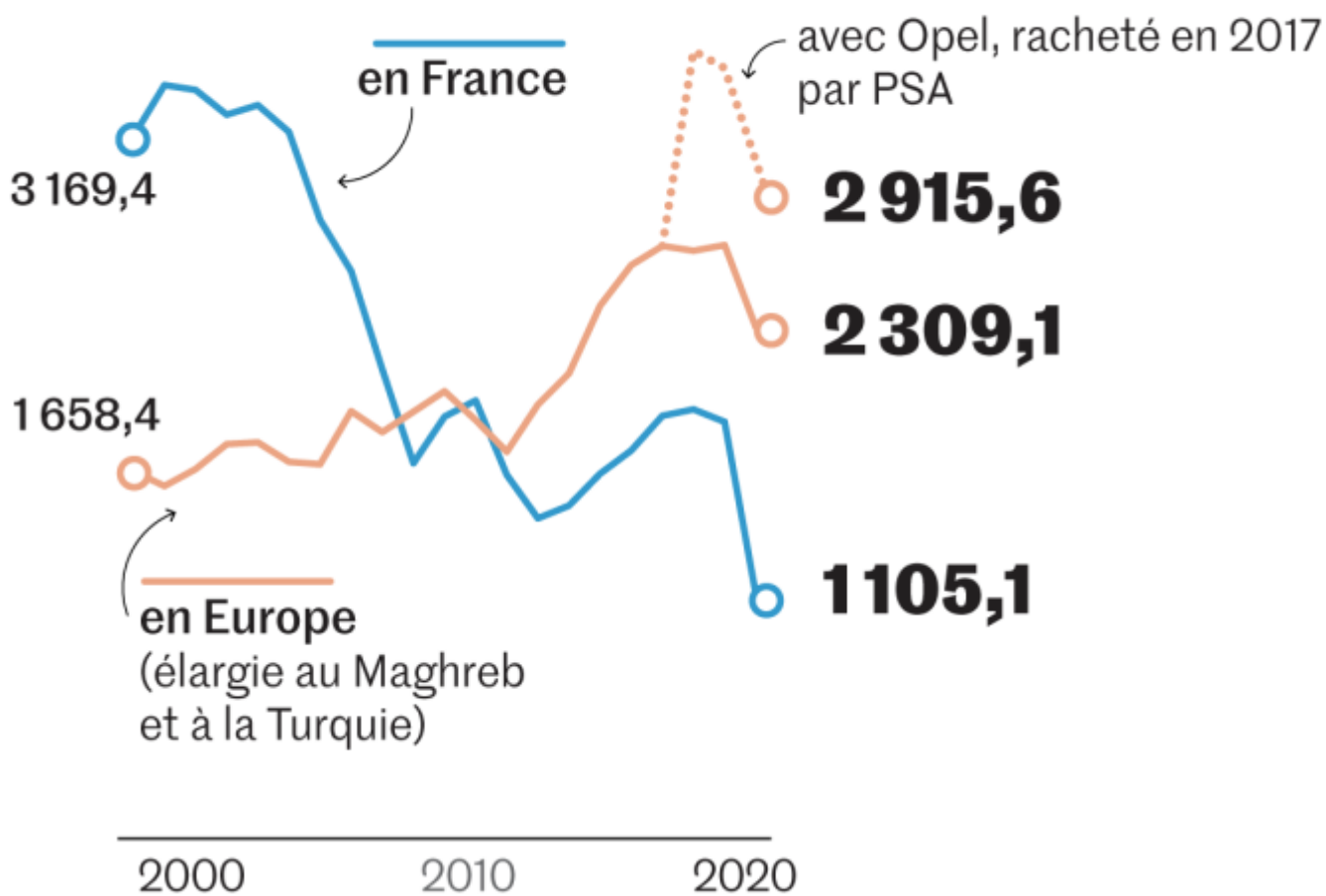
Source : Trendeo

Face à la mobilisation des salariés et des élus, Stellantis a annoncé, le 13 avril, que la production d'un autre moteur, l'EB « Gen3 », serait bien attribuée à Douvrin, ce qui n'a rassuré les salariés qu'à moitié. Selon Joël Petit, « le moteur EB n'occupera qu'un seul atelier sur trois et ne fera travailler, au mieux, que 500 des 1 500 salariés sur le site aujourd'hui ».

« Malheureusement, notre industrie s'en va vers les pays de l'Est pour toujours plus de rentabilité », Joël Petit, secrétaire CFDT de l'usine Stellantis de Douvrin

Les représentants des industriels mettent en avant deux faits majeurs qui guideraient les décisions des entreprises : les pesanteurs françaises (fiscales, réglementaires) bridant la compétitivité, et surtout la décarbonation imposée dans toute l'Europe. « La forte accélération vers l'électrique pousse les donneurs d'ordre à mettre une pression extrêmement forte sur les coûts, au risque d'amplifier les pertes d'emploi », argumente Marc Mortureux, directeur général de la Plateforme automobile (PFA), qui représente les acteurs de la filière.

Production de véhicules légers par les constructeurs français, en milliers



« Les normes environnementales évoluent trop vite »

Valentin Rodriguez, secrétaire fédéral métallurgie FO, souligne « les normes environnementales européennes » qui changent « trop vite ». « Nous voulons accompagner cette transition, pour que les salariés puissent évoluer vers les sites du futur. Mais on a besoin de temps pour cela. » « La

transition vers l'électrique peut être une chance, renchérit M. Mortureux. Mais le risque, c'est la désynchronisation entre les pertes d'emploi qui vont vite arriver et la montée en puissance des métiers de l'électrique. »

Il y a presque un an, lors de la présentation du plan de relance automobile, Emmanuel Macron disait vouloir, grâce à l'électrification, refaire de la France un « *champion européen* » dans ce domaine. La localisation de la future R5 et de la Mégane E à Douai (Nord) et la création d'une « *gigafactory* » de batteries à Douvrin lui donneront-ils raison ? « *Espérons*, dit Bernard Jullien. *Avec ce comportement du moins-disant permanent, les industriels finiront par rendre insolubles leurs propres marchés. On pourrait rêver que les constructeurs redeviennent un peu fordien.* »

En attendant, des nouvelles voitures électriques arrivées sur le marché français – les Peugeot e-208 et e-2008, la Dacia Spring et la Renault Twingo –, aucune n'est produite en France.