



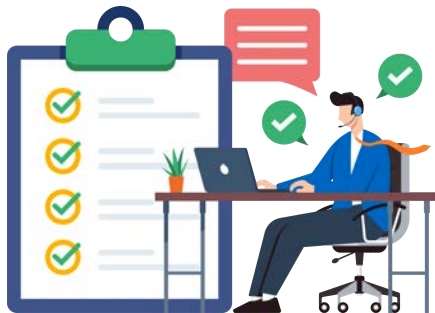
Pour l'emploi dans la filière Automobile La CFDT s'engage !



La filière automobile subit de plein fouet les stratégies bas coûts et de délocalisation des constructeurs. Les salariés des sous-traitants et des fournisseurs sont en première ligne du fait d'une absence de solidarité, d'anticipation et de coopération au sein de la filière, en France et en Europe.

Les plans sociaux et les destructions d'emplois doivent cesser !

Nous avons un besoin urgent d'emplois et de compétences pour **retrouver notre autonomie stratégique** et décarboner les transports, en particulier l'automobile. Nous ne devons pas nous y résoudre. La CFDT exige une transition juste, garantissant le développement de l'emploi dans nos territoires et la sécurisation des parcours des salariés : anticiper les créations, les évolutions et les reconversions des emplois et des compétences.



La transition écologique juste et la décarbonation des transports

La CFDT est convaincue qu'il faut maintenir le cap que l'on s'est fixé au niveau européen, sans revoir les réglementations, pour garantir la lisibilité des choix stratégiques de la filière, de ceux qui jouent le jeu, pour sécuriser les investissements industriels nécessaires et pour l'anticipation du changement au bénéfice des travailleurs.



L'objectif de commercialisation de 100 % de véhicules neufs Zéro émission (ZE) en 2035 au niveau européen pourra constituer un cap pour l'industrie française.

La sobriété ne signifie pas la fin de la voiture, qui demeurera un moyen de déplacement important, en particulier pour ceux qui n'ont pas d'autres solutions. Mais elle appelle à produire de petits véhicules Zéro émission plus abordables, plus légers et plus efficaces.

Cet objectif vise à concentrer les efforts d'investissement vers les moteurs et véhicules 100 % Zéro émission, de favoriser l'émergence d'une filière batterie intégrée et de soutenir l'effort indispensable de formation, de l'évolution et la conversion des emplois.

Pour avoir une chance de respecter les objectifs climat dans les 10 prochaines années et atteindre la décarbonation totale des transports en 2050, il est nécessaire de « combiner les solutions technologiques et la sobriété » (A. Bigo, 2020).

Elle appelle aussi à développer en parallèle et en remplacement de nouveaux modes de transport dont les transports en commun lorsque cela est possible, ainsi que le covoiturage, la voiture partagée et le multimodal qui combine voiture, train, vélo, marche et véhicules intermédiaires.

La CFDT demande que les partenaires sociaux soient associés aux réflexions et décisions sur les choix industriels, de formation, d'accompagnement, de reconversion, dans le cadre de **contrats stratégiques de filières (avec des objectifs précis et jalonnés) au niveau national et territorial**, mais également par le biais d'un dialogue social et professionnel basé sur la co-construction et l'anticipation.

Sauvegarder les emplois et anticiper les compétences de demain

Défendre les emplois industriels existants et assurer la transition

Nous appelons les gouvernements européens et les constructeurs à rapidement se mettre autour de la table avec les organisations syndicales pour mettre en place un plan de sauvegarde de l'industrie. Il est urgent d'agir à l'échelle européenne pour ne pas voir disparaître un secteur entier et avec lui, des centaines de milliers d'emplois de qualité.

Des solutions industrielles doivent être trouvées. C'est une priorité absolue, pour maintenir les emplois sur cette période charnière. Ce plan peut aller jusqu'à suspendre les procédures de licenciements tant que des solutions industrielles et négociées n'ont pas été trouvées.

Les revendications de la CFDT

- **Obliger les entreprises à mobiliser tous les outils existants** permettant d'éviter les licenciements (plans de formation, prêts de personnels entre entreprises d'un même bassin d'emploi, etc.) et à le démontrer au Comité social et économique et à l'inspection du travail/DREETS.
- **Favoriser le recours à l'activité partielle de longue durée** dans le secteur automobile, dans certaines situations et sous conditions, en rendant obligatoire un accord majoritaire d'entreprise et conditionné à des engagements en termes d'emploi et de formation. Associer ainsi le maintien du revenu et le recours à la formation, le temps de la transition partielle ou complète des sites.
- **Responsabiliser les employeurs sur les aides publiques perçues** : rendre transparente l'attribution de l'ensemble des aides publiques, suivre et évaluer leur utilisation notamment par un avis conforme du CSE. Exiger leur remboursement si l'entreprise en restructuration réalise des bénéfices. Refuser l'homologation des PSE des entreprises qui n'ont pas rendu public ce bilan et distribuent des dividendes à leurs actionnaires ou financent des plans de rachat d'actions.
- **Suspendre les fermetures de sites ou d'établissement** sans avoir préalablement entrepris, en amont des PSE, tous les efforts nécessaires pour rechercher un repreneur et effectuer une étude d'impact d'une fermeture sur la sous-traitance et le bassin d'emploi.

Dans ce cadre, la CFDT :

- Revendique un renforcement très net de la Loi Florange[1].
- Encourage les pratiques du type CV de site[2] pour construire les alternatives économiques et rendre plus opérationnelles les lois existantes.
- Soutenir la prolongation des outils et des fonds[3] existants et financés par l'État et les grands groupes pour accompagner et reconverter les salariés licenciés de la filière automobile.

Anticiper les transformations des entreprises et accompagner les salariés

Accompagner dès maintenant tous les salariés, quel que soit leur statut, pour un accès facilité à la formation et aux dispositifs de conversion. La réduction des activités du thermique est une réalité dans la filière moteur. Mais ces salariés disposent de compétences utiles, voire indispensables à la réindustrialisation. Cette transformation des activités ne doit pas rimer avec destruction d'emplois. L'enjeu industriel est de préserver l'emploi dans les territoires et de préparer dès aujourd'hui les compétences pour la filière électromobilité de demain (tournées vers l'électrique, le numérique...). Il est impératif d'accompagner les salariés, de les former massivement aux nouvelles compétences et d'anticiper les besoins futurs.

Les entreprises, pour trouver leur place dans l'industrie automobile de demain, doivent se projeter dès aujourd'hui sur ce que pourront être leurs activités d'ici 5, 10 ou 15 ans. L'exercice n'est pas facile, notamment pour les plus petites, y compris financièrement. C'est pour cette raison que la CFDT demande un diagnostic au travers des États généraux de l'automobile.

Pour éviter les impasses économiques, nous identifions quatre pistes

- **Créer des droits sociaux universels** de reconversion pour les travailleurs et les travailleuses dont les postes sont supprimés ou menacés à court ou moyen terme, particulièrement ceux des TPE/PME (durée minimale permettant le repositionnement, rémunération pendant cette période, droit à l'accompagnement et au bénéfice d'une formation qualifiante).
- **Augmenter les budgets pour les reconversions**. Pour cela, la CFDT revendique de créer un fonds multipartite dédié à l'accompagnement des salariés des entreprises dont les activités seraient directement menacées par la fin du véhicule thermique. **Par ailleurs, ce fonds** permettrait d'anticiper le déclin d'activité, d'éviter les délocalisations d'activités avant leur fin de vie et de diversifier vers de nouvelles activités.
- **Outils à l'échelle régionale pour travailler sur le tissu économique**. Dans le cadre d'une gouvernance régionale renforcée, en dotant les acteurs régionaux d'un devoir d'alerte pour faire face aux situations locales avec les budgets associés (exemple : région Grand Est).
- **Renforcer et démultiplier le dispositif Transitions collectives à toutes les entreprises souscrivant à des GPEC** de Branche ou territoriales et faciliter la mise en place de groupements d'employeurs.

[1] La Loi Florange oblige, à rechercher un repreneur, toute entreprise ou groupe d'au moins 1000 salariés qui envisage la fermeture d'un établissement qui aurait pour conséquence un projet de licenciement collectif.

[2] Le CV de site permet une analyse collective des compétences des salariés, mais également de mettre en lumière les atouts des sites (implantation territoriale, base immobilière) et articuler de multiples leviers afin de valoriser une entreprise, en vue d'une diversification ou d'un changement d'activité.

[3] Fonds exceptionnels d'accompagnement et de reconversion des salariés licenciés de la filière automobile.

Co-construire et partager une stratégie industrielle Autour de 4 priorités

1 Partager la stratégie industrielle dans les territoires

La première étape pour engager une transition juste est essentielle : la mise en place d'États généraux de l'automobile (national et territoriaux), pour que l'ensemble des acteurs concernés par l'avenir de cette filière puissent tracer une voie d'avenir et redonner vie à la stratégie industrielle française. Le projet industriel de nos vœux repose sur des objectifs d'activités, d'emplois et de réduction des impacts environnementaux.

Pour faire émerger de nouvelles filières, il faut créer les conditions de la localisation et relocalisation : de nouvelles filières sont en développement (électronique de puissance, batteries, recyclage ...) et l'épidémie COVID a montré l'intérêt de redonner de la souveraineté par des circuits courts entre composants et sites d'assemblages.



La CFDT revendique la mise en place de conférences sociales régionales en déclinaison du Comité stratégique de filière (CSF) avec toutes les parties prenantes. Le pilotage doit être précisé pour qu'il soit concret et efficace.

2 Définir une stratégie européenne industrielle et d'innovation en recherche et développement

Le véhicule Zéro émission (ZE) léger, abordable doit être au cœur des stratégies produits des constructeurs en Europe.

Une **stratégie industrielle** globale doit permettre la transition de l'ensemble de la filière automobile et de ses sous-traitants. Les centres de recherche et de développement de pointe doivent être au cœur de la stratégie dans le but de stimuler l'innovation et de préserver les compétences et les emplois hautement qualifiés en France et en Europe. Le plan industriel du pacte vert pour l'Europe a donné lieu à l'adoption du règlement pour une industrie à Zéro émission nette et du règlement sur les matières premières critiques. Ces deux législations, qui visent à développer en Europe des chaînes d'approvisionnement essentielles à la décarbonation de l'industrie, doivent aussi bénéficier à l'industrie automobile et aux filières qui y sont liées.

La transformation ou le maintien de sites d'assemblage de véhicules zéro émission ou de sites de production de leurs composants doivent être considérés comme des projets stratégiques au titre du règlement pour une industrie « zéro net émissions » (Net Zero Industry Act).



De la même manière, les activités d'extraction, de traitement ou de recyclage des matières premières nécessaires à la fabrication des batteries, doivent être considérées comme des projets stratégiques. Au titre du règlement sur les matières premières critiques (Critical Raw Materials Act) de l'UE.

La CFDT est d'accord avec le manifeste de **industriAll Europe pour la transition juste**. Voir URL ci-dessous.

<https://news.industriall-europe.eu/p/justtransition>

3 Rendre accessibles les véhicules Zéro émission

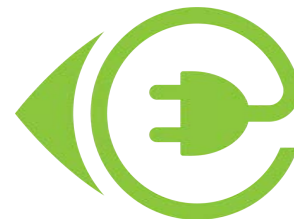
Les offres des constructeurs européens et en particulier les constructeurs Français, sont décalées par rapport à la demande des petits véhicules de la grande majorité des européens. Au-delà du débat sur le coût des véhicules Zéro émission, la réduction de la pollution sur les routes ne doit pas s'opposer à la mobilité des citoyens et des travailleurs. La mise en place progressive des Zones faibles émissions (ZFE) dans les villes, pour une meilleure santé des citoyens et des travailleurs, devrait s'accompagner d'une offre constructeur adaptée et d'autres solutions de mobilités combinées. Il est donc indispensable de proposer des solutions abordables et accessibles à tous, telles que le leasing social. La CFDT militera pour que le leasing social réponde à ces exigences et que des aides européennes complètent le dispositif via le **Fonds social climat européen [4]**.

Suite en page 4

[4] Le Fonds social européen + (FSE+) est un fonds structurel de l'Union européenne. Sa vocation principale est de contribuer à améliorer les perspectives professionnelles de l'ensemble des citoyens européens, en particulier ceux en situation de précarité ou d'exclusion.

La question de l'accessibilité aux véhicules Zéro émission, et notamment de l'accessibilité aux véhicules électriques, nécessite également de développer les solutions de rechargements.

La CFDT revendique une stratégie industrielle qui doit répondre à la demande française et européenne qui est basée en majorité sur de petits véhicules (segments A & B en priorité) et qui doit être associée au développement des bornes électriques dans les logements collectifs et les entreprises.



4 Avoir une réglementation et une fiscalité qui favorisent le maintien d'emplois industriels dans les territoires

La création de valeur et l'emploi sur les sites industriels, ainsi que des normes environnementales et sociales élevées tout au long de la chaîne d'approvisionnement, doivent être au centre de l'approche européenne. L'Europe ne peut pas construire l'avenir de sa chaîne d'approvisionnement automobile sur des « usines tournevis » qui ne réalisent qu'un nombre très limité d'opérations d'assemblage final tout en important la majorité des composants.

La fiscalité et la taxation aux frontières doivent être en cohérence avec la transition juste.

La réglementation doit inciter à la production et à l'achat en Europe de petits véhicules Zéro émission qui soient abordables, avec des mesures ciblées de soutien à l'acquisition de véhicules Zéro émission. Cela doit se faire au bénéfice des ménages modestes et de la classe moyenne. Leetrofit [5] ou le reconditionnement des véhicules, qu'ils soient à combustion interne ou Zéro émission (par exemple par le changement des batteries par des technologies avancées) sont des solutions à développer.

La CFDT soutient l'application de mesures de protection qui doivent être maintenues tant que la distorsion de concurrence existe.

La CFDT est favorable à un bonus à l'achat :

- En fonction du prix et du poids du véhicule.
- Assujetti à l'empreinte écologique.
- Favorable aux bas revenus.

Le bonus écologique doit pouvoir appuyer les démarches de labels (Made in France, Origine France Garantie...) pour soutenir les emplois dans les territoires et informer l'acheteur de la provenance des équipements et du véhicule.

Un pourcentage minimal de la valeur du véhicule doit en effet provenir des équipements et composants fabriqués en France. Produire de petits véhicules en France, adaptés aux besoins, tout en maintenant notre compétitivité est possible, comme l'atteste l'étude « Produire les citadines électriques en France » réalisée en 2024 par France nature et environnement (FNH) et par l'Institut des mobilités en transition, avec la contribution de la CFDT.



La CFDT revendique que le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières soit étendu à tous les composants et produits finis importés dont l'empreinte carbone est significative.

Il est indispensable de soumettre les aides publiques à des socio-éco-conditionnalités, afin de s'assurer de la bonne utilisation de ces aides, de favoriser le maintien de l'emploi, d'éviter certaines fermetures de sites et des délocalisations.

La commande publique au niveau européen est aussi un levier à activer. Les flottes publiques représentent entre 400 et 450 000 véhicules en France (Arval Mobility Observatory, 2017). Leur conversion constitue un premier levier stratégique pour accélérer la décarbonation du secteur. La définition de critères sociaux, environnementaux, fiscaux, de proximité, de qualité ou de durabilité permettraient d'utiliser la commande publique pour encourager des véhicules issus d'une fabrication européenne et produits en minimisant l'impact environnemental.

Au niveau national, la CFDT est favorable à des contraintes en termes d'équipement de véhicules électriques pour les collectivités et les entreprises, qui auraient aussi l'avantage d'alimenter le marché de l'occasion.

Les clauses environnementales et sociales pourraient ainsi être largement mobilisées par les collectivités.

[5] Retrofit : transformation des véhicules de motorisation thermique à l'électrique