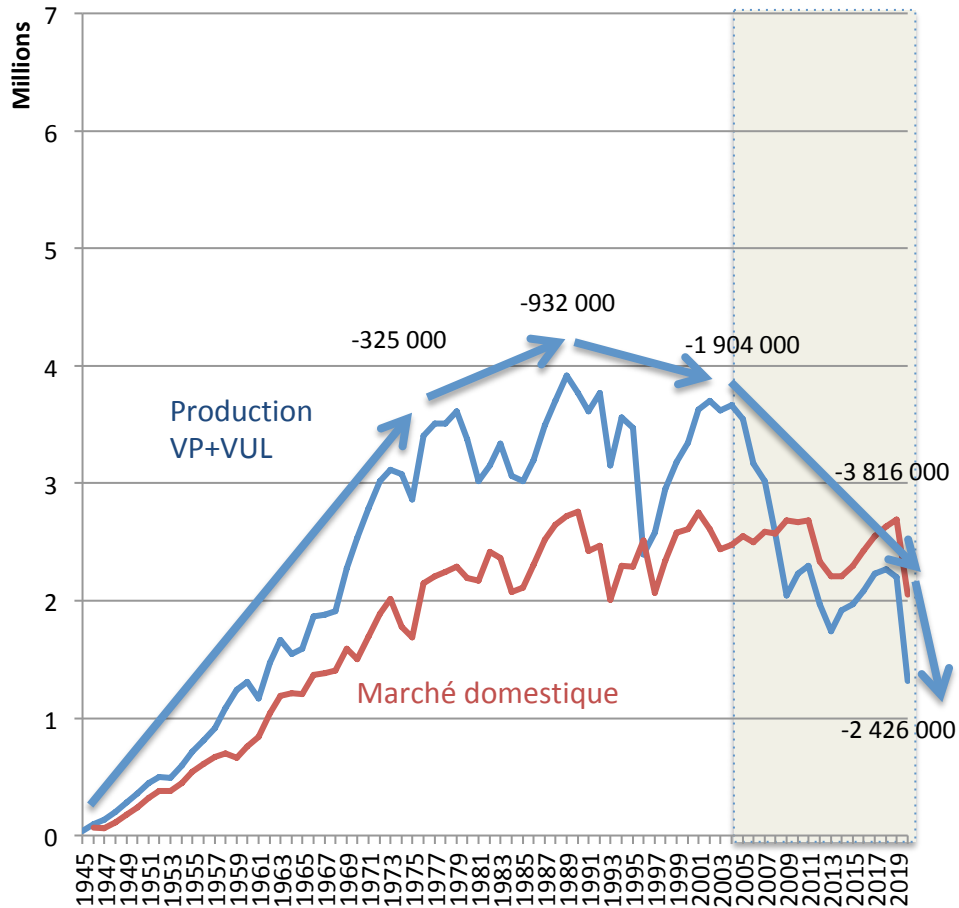


Séminaire international de l'IRES
265ème journée du Gerpisa

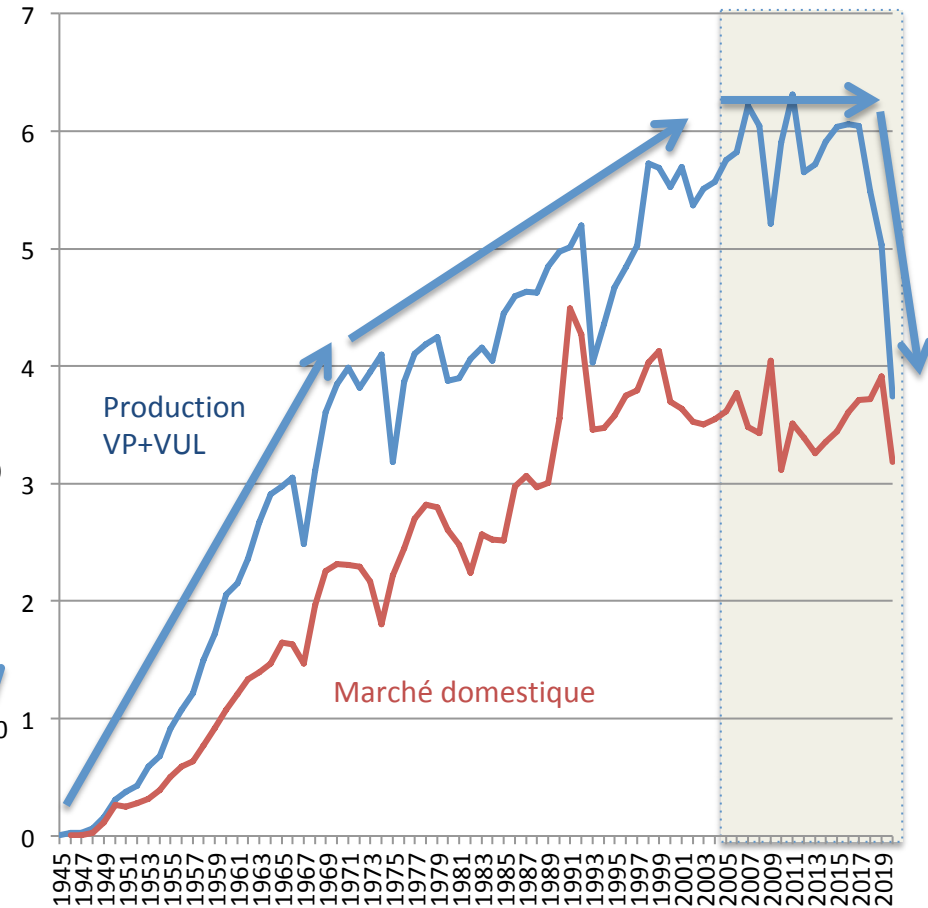
Face au déclin de l'industrie automobile française et
à la crise sanitaire et environnementale quelles
stratégies pour les organisations syndicales ?

Tommaso Pardi
(CNRS – Gerpisa – ENS Paris-Saclay)

Production automobile (VP+VUL) en France



et en Allemagne : la grande divergence

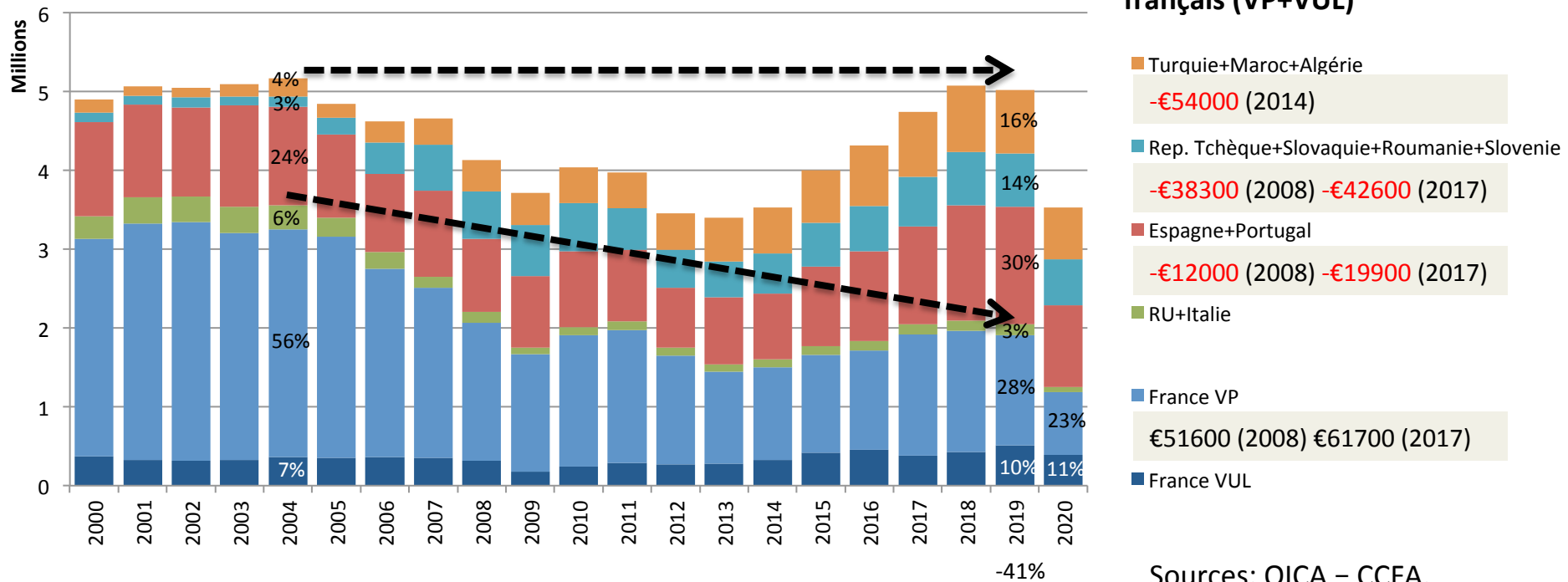


Sources: WMVD, CCFA, OICA, ACEA

Élaboration: GERPISA JJ Chanaron 1985, Freyssenet 2007 et mises à jour, Pardi 2018-2020

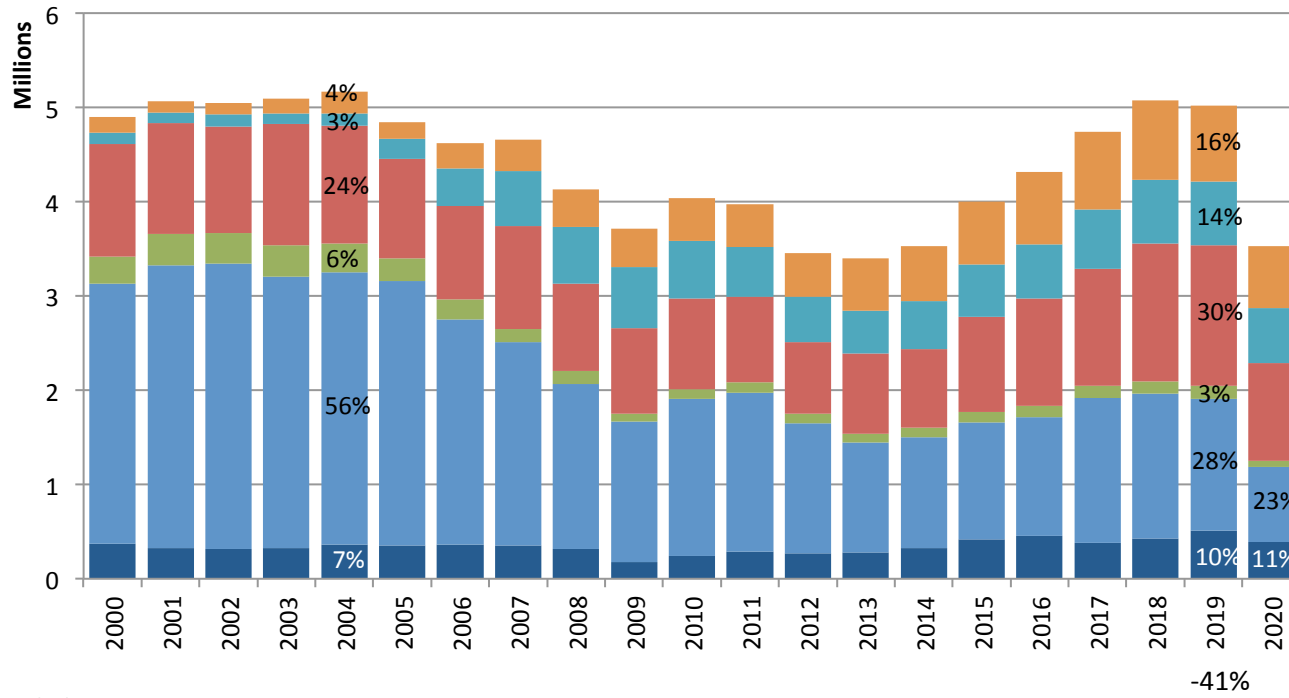
- Quelles sont les causes de cette divergence dans la trajectoire des industries automobiles française et allemande après 1991 et 2004?
- Est-ce que la crise du Covid et l'impact de la transition écologique renforceront ou renverseront ces tendances?

Production des constructeurs français (VP+VUL)



La réduction par deux de la production de VP par les constructeurs français entre 2004 et 2019 est due presque exclusivement aux délocalisations.

Production des constructeurs français (VP+VUL)



Turquie+Maroc+Algérie

Rep. Tchèque+Slovaquie+Roumanie+Slovenie

-€38300 (2008) -€42600 (2017)

Espagne+Portugal

-€12000 (2008) -€19900 (2017)

RU+Italie

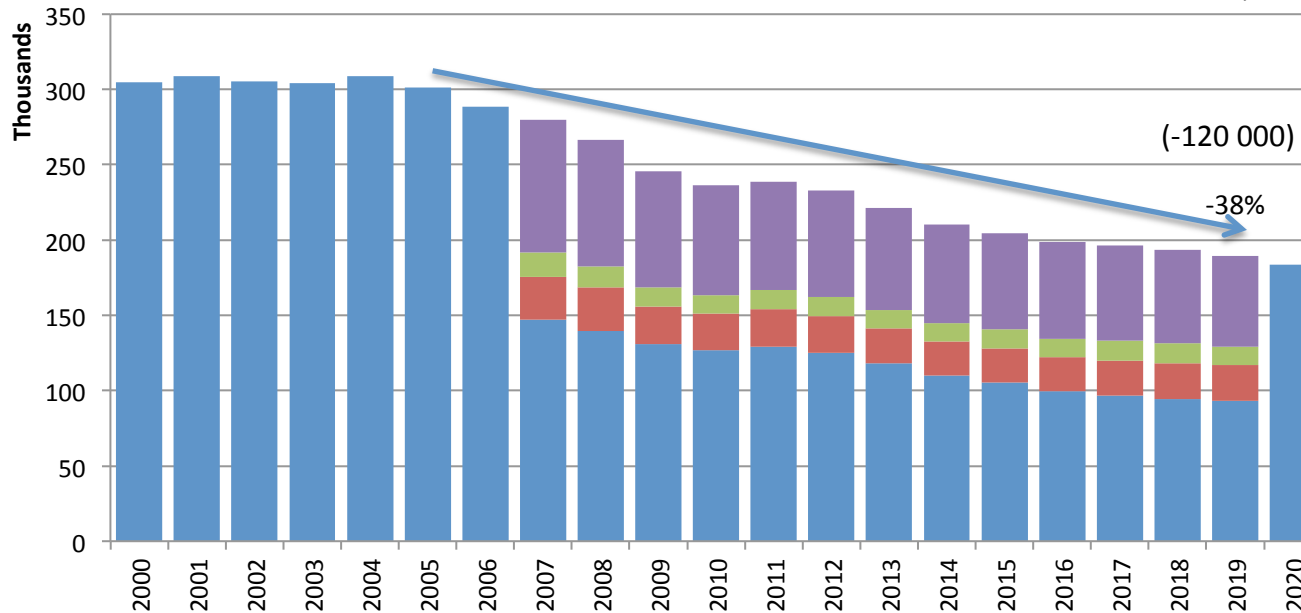
France VP

€51600 (2008) €61700 (2017)

France VUL

-41%

Emploi filière automobile française



(-120 000)

-38%

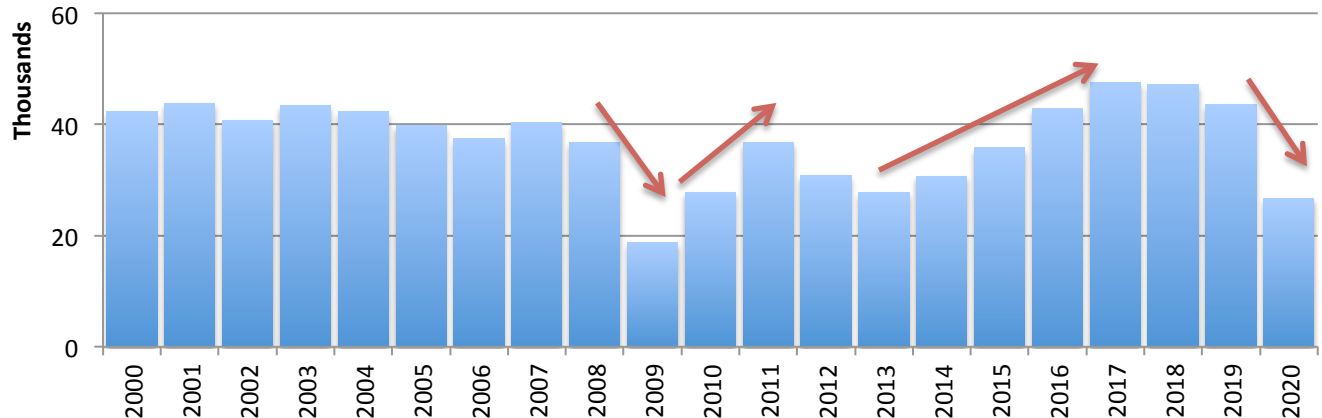
29.32 Fabrication d'autres équipements automobiles

29.31 Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles

29.20 Fabrication de carrosseries et remorques

industrie automobile 2000-2006 / 29.10 Construction de véhicules automobiles

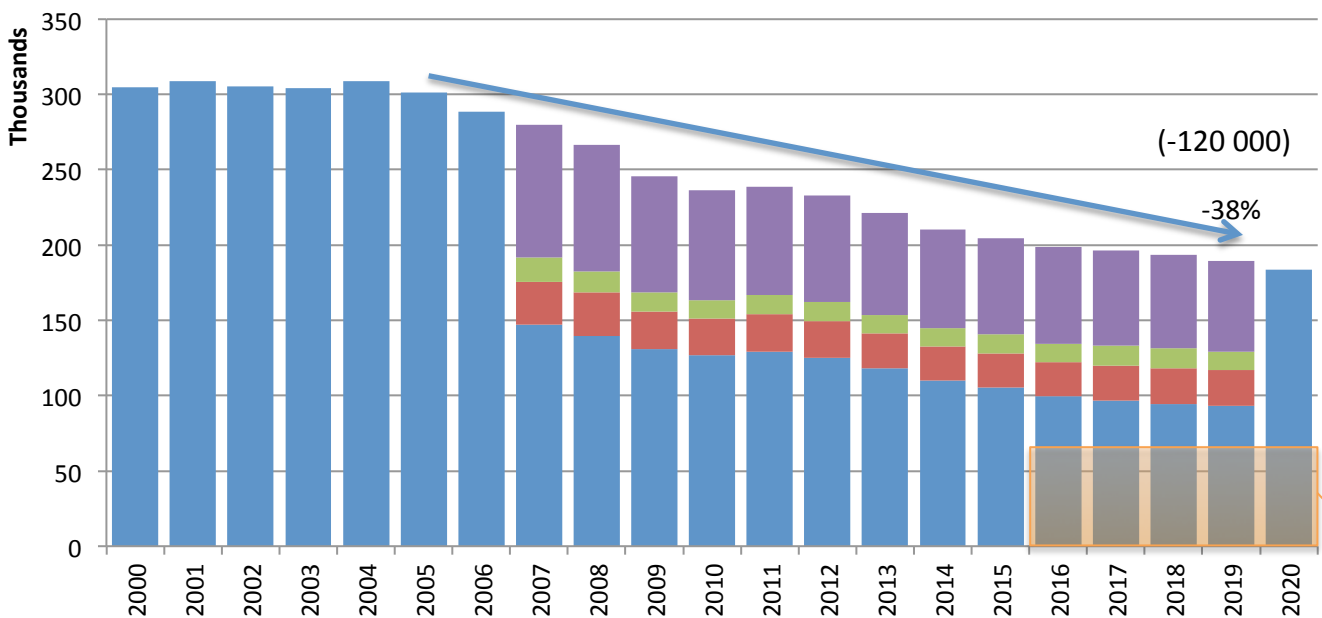
Source: ACOSS



15-20% de l'emploi total
(OPCO2i / Observatoire de la
Métallurgie, 2021)

■ Interimaires dans la fabrication de
matériels de transport

Sources: DARES

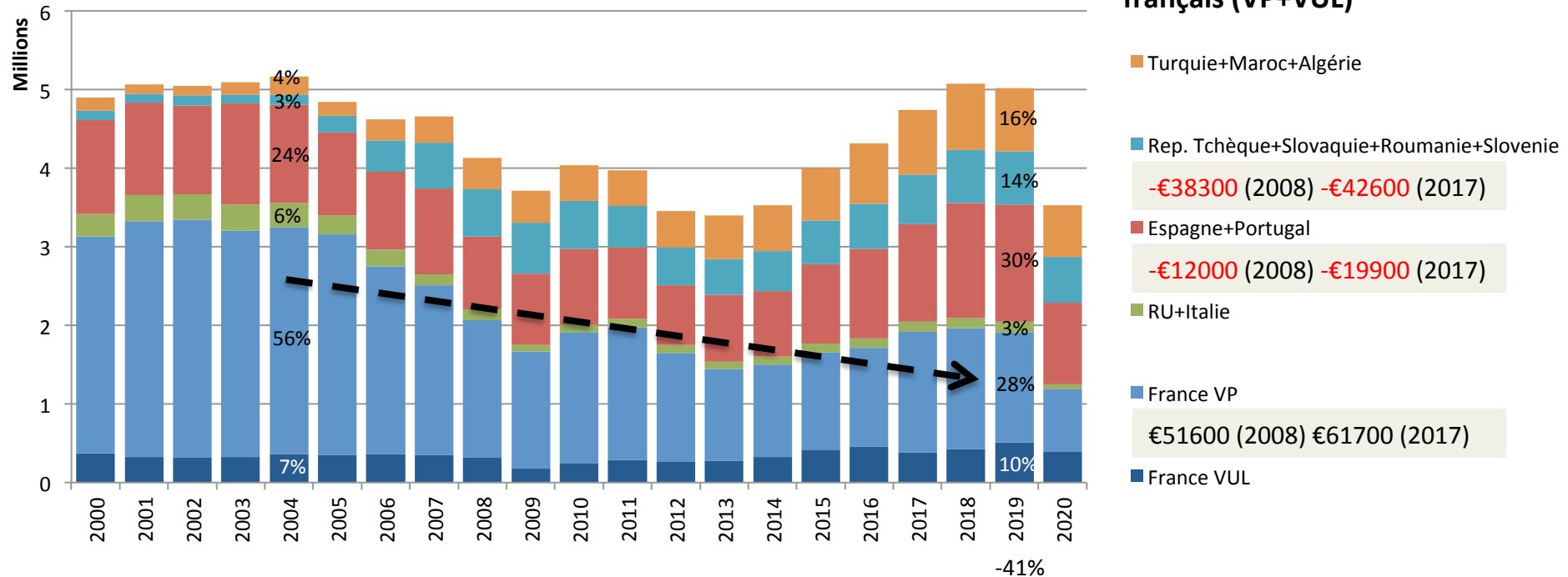


Emploi filière automobile française

- 29.32 Fabrication d'autres équipements automobiles
- 29.31 Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles
- 29.20 Fabrication de carrosseries et remorques
- industrie automobile 2000-2006 / 29.10 Construction de véhicules automobiles

Salariés engagés dans la production de moteurs (source Syndex 2019)

Production des constructeurs français (VP+VUL)



Les causes “externes”

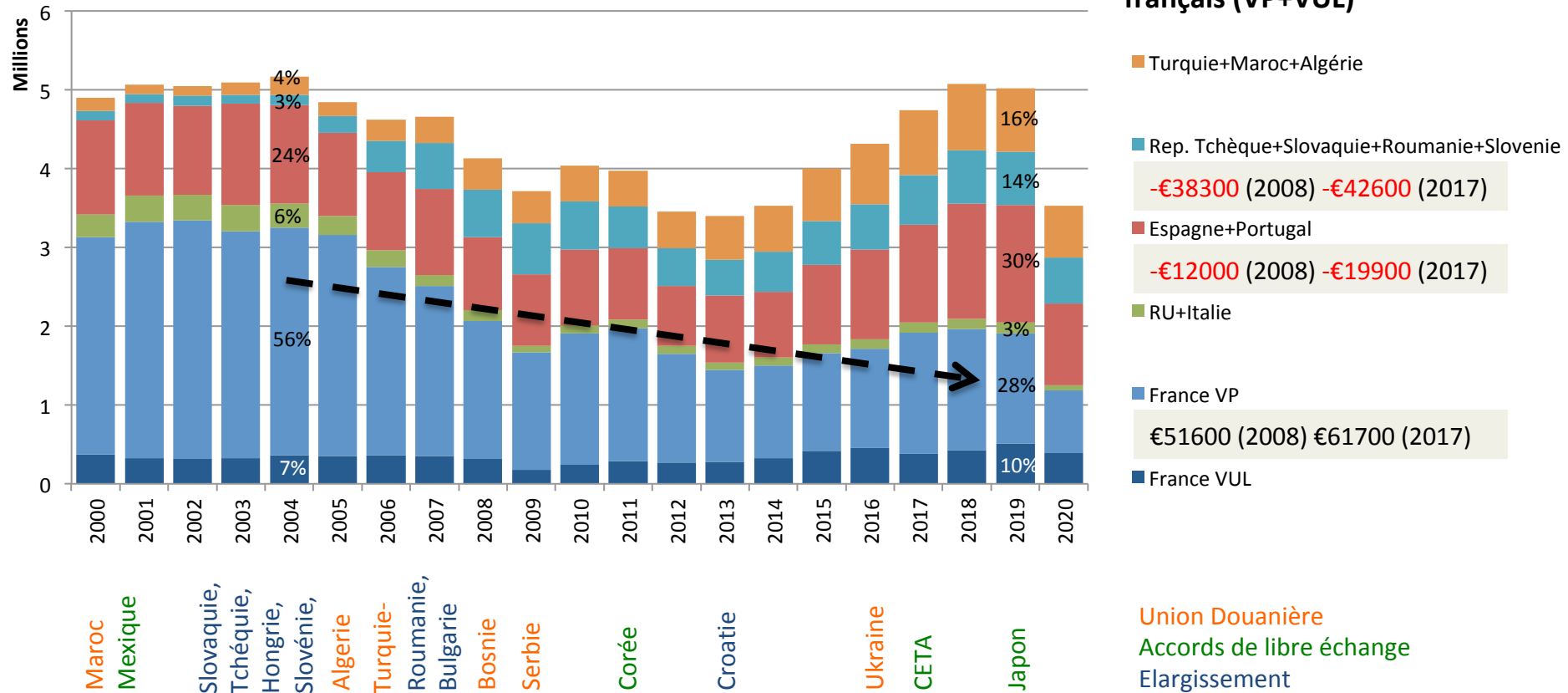
1. La conception “allemande” du Marché Unique à Bruxelles

« Nous devons affronter la concurrence mondiale et en prendre les commandes – pour être en tête, trouver les **meilleures solutions, la meilleure technologie, la norme la plus élevée, dans tous les domaines.** [...] Nous aurons encore besoin dans l’avenir d’une industrie forte en Europe, avec des entreprises leaders dans le monde – nous avons besoin non pas de champions d’Europe mais de **leaders du marché mondial**, car il s’agit d’un championnat du monde. **Aucun État ne peut remplir cette mission, c’est aux entreprises elles-mêmes qu’elle incombe.** Nous pouvons cependant les épauler »

Günter Verheugen « La compétitivité – la réponse à la restructuration et la concurrence »

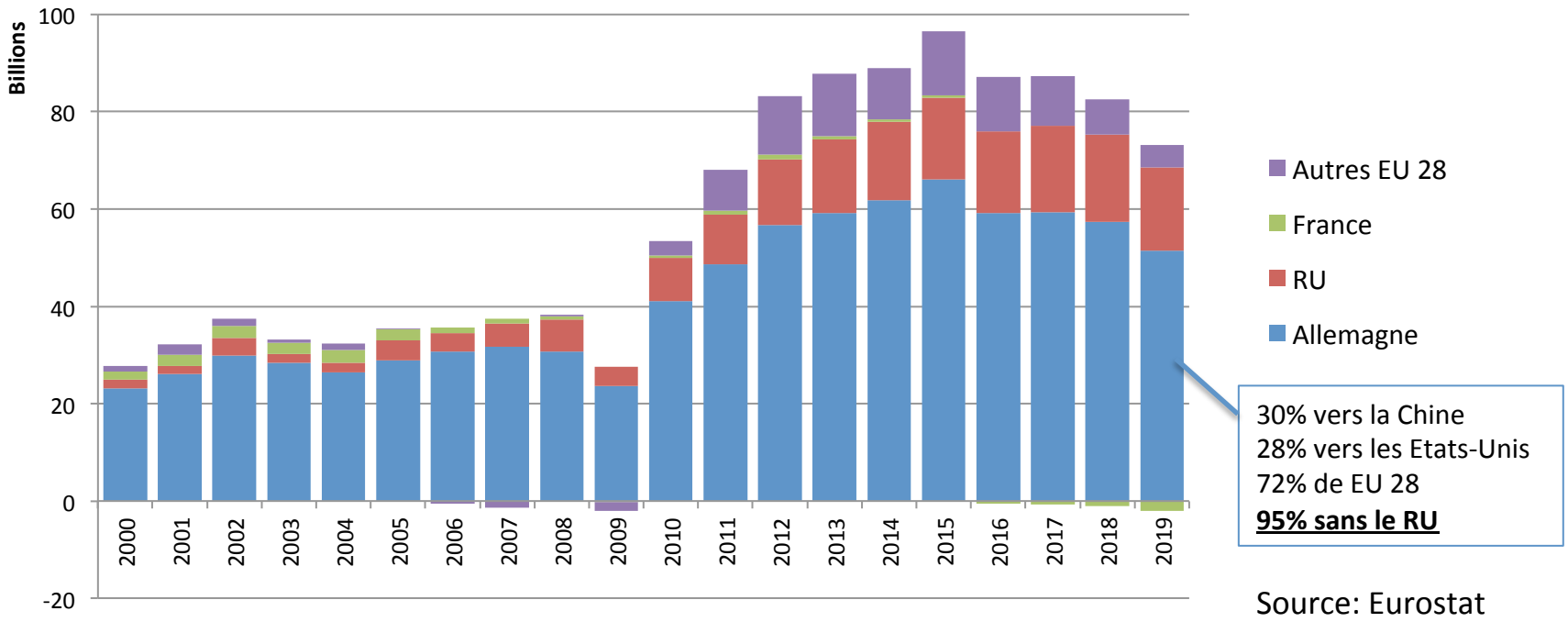
Débat au Parlement européen sur la restructuration de l’industrie de l’Union européenne, Bruxelles, 4 juillet 2006 cité par H. Houben (2016).

Production des constructeurs français (VP+VUL)



La conception "allemande" du Marché Unique à Bruxelles A. Elargissement et ouverture du Marché Unique

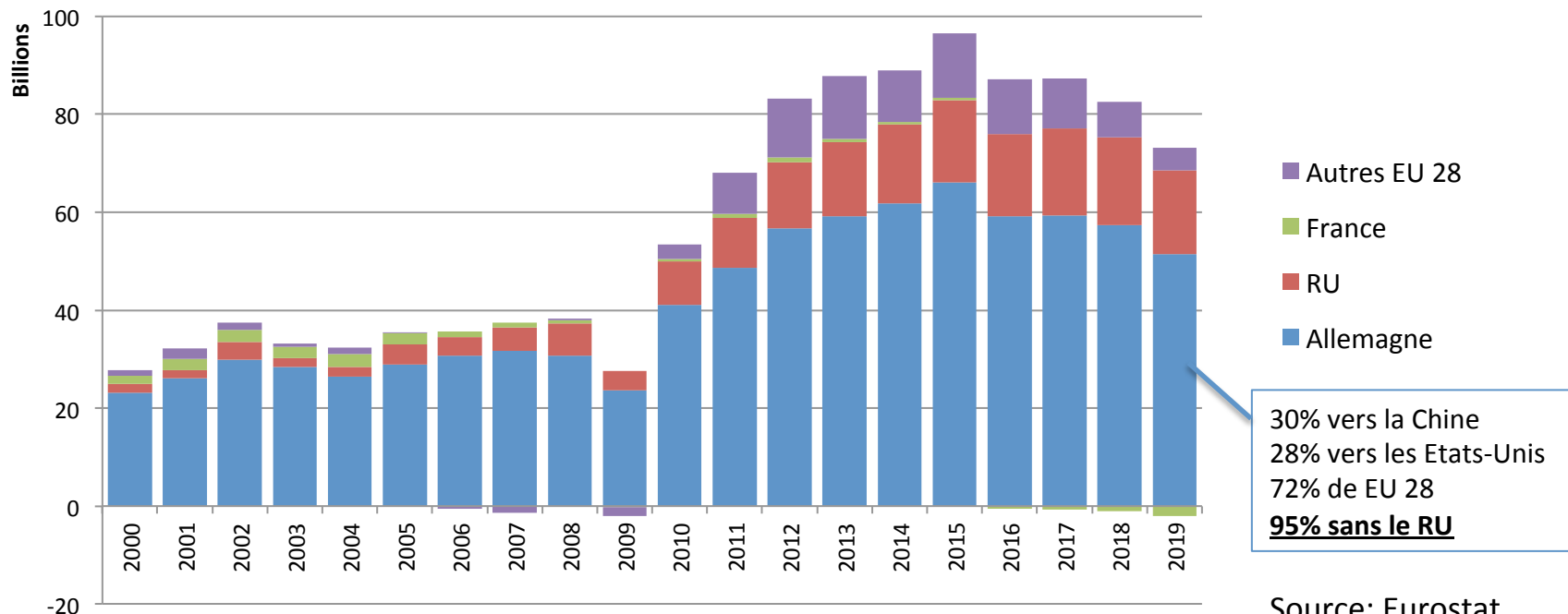
Solde commercial de l'UE par pays – véhicules automobiles (en milliards d'euros)



La conception “allemande” du Marché Unique à Bruxelles

A. Elargissement et ouverture du Marché Unique

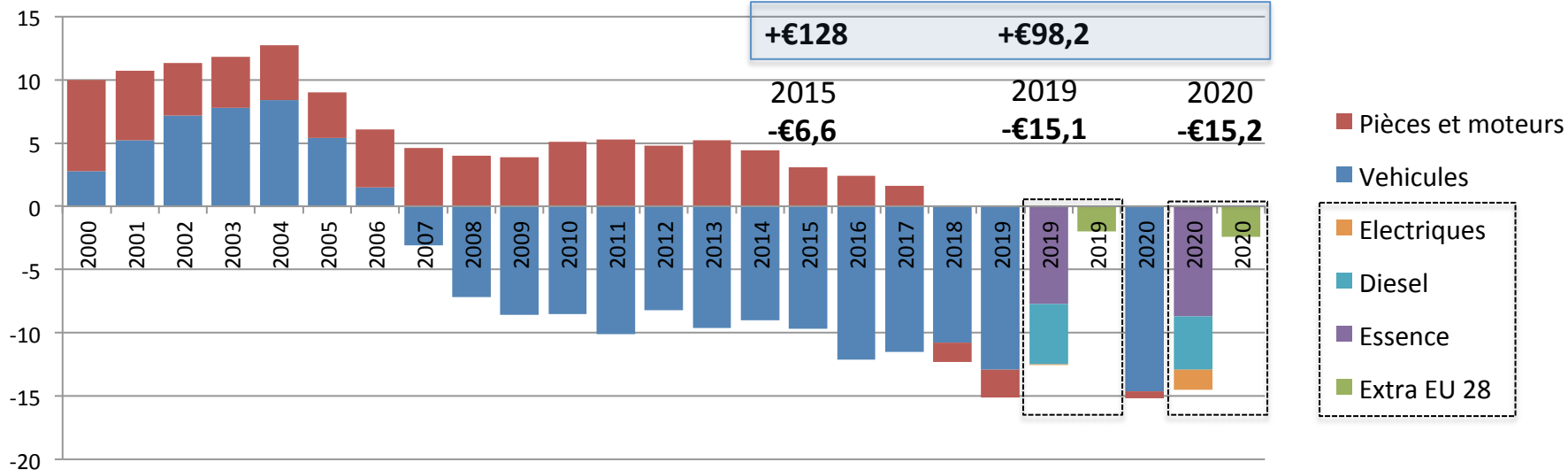
Solde commercial de l'UE par pays – véhicules automobiles (en milliards d'euros)



Source: Eurostat

Solde commercial de la France

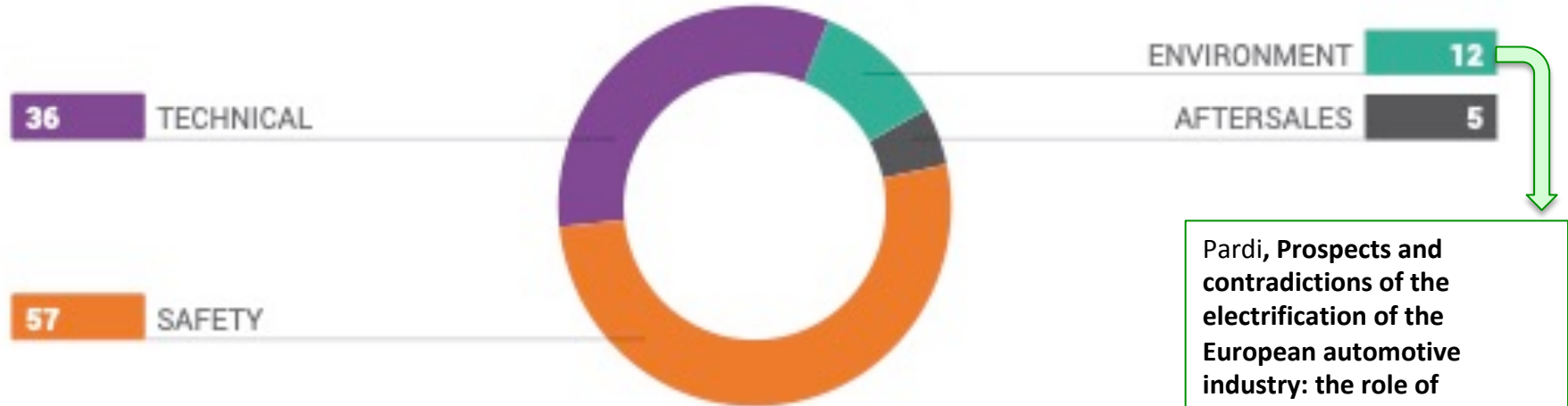
Allemagne



Source: CCFA, Douanes

DISTRIBUTION OF REGULATIONS PER ITEM 2000-2019

SOURCE: ACEA



Rapport D. Batho (2016)

- Constructeurs allemands: 57 lobbyistes à Bruxelles (€7 millions par an)
+ 3 fonctionnaires & 1 expert
- Constructeurs français: 8 lobbyistes (€0,9 millions par an)
+ 1 fonctionnaire et 1 expert

Pardi, **Prospects and contradictions of the electrification of the European automotive industry: the role of European Union policy**, IJATM 2021

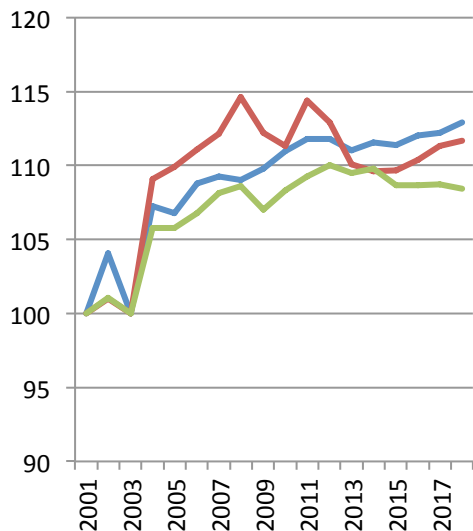
Le rôle structurant des normes CO2 et en particulier des objectifs CO2 proportionnels au poids

La conception “allemande” du Marché Unique à Bruxelles

A. Elargissement et ouverture du Marché Unique

B. Harmonisation des standards et réglementation axées sur la montée en gamme

Masse en ordre de marche (kg)



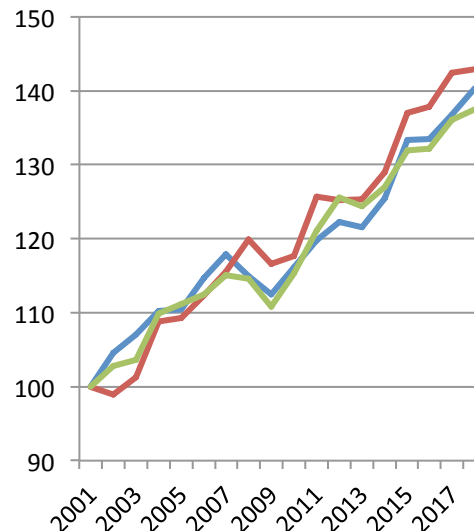
— Premium
(Mercedes, BMW,
Audi, Volvo)
+ kg192 = kg1679

— VW
+ kg148 = kg1419

— Generalist
(Renault, Peugeot,
Citroën, Fiat, Ford,
Opel)

+ kg100 = kg1291

Prix [EUR, tax incl.]



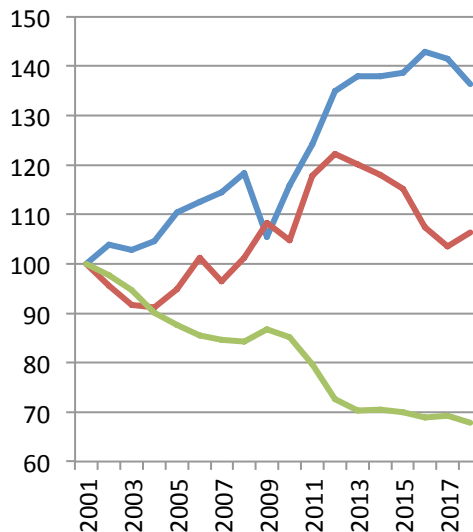
— Premium
(Mercedes, BMW,
Audi, Volvo)
+ €13 235 = €46 091

— VW
+ €8 768 = € 29 227

— Generalist
(Renault, Peugeot,
Citroën, Fiat, Ford,
Opel)

+ €6 156 = € 22 604

Part de marché (UE 28)

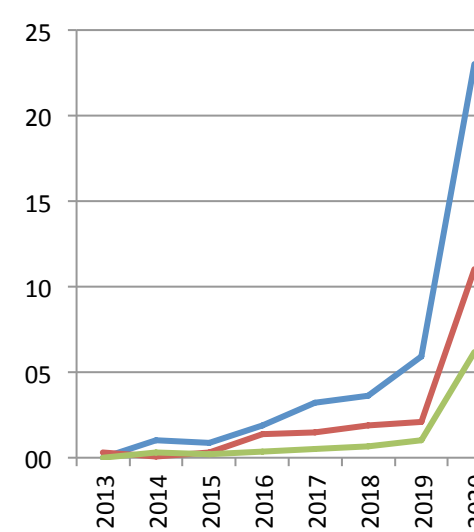


— Premium
(Mercedes, BMW,
Audi, Volvo)

— VW

— Generalist
(Renault, Peugeot,
Citroën, Fiat, Ford,
Opel)

VE %



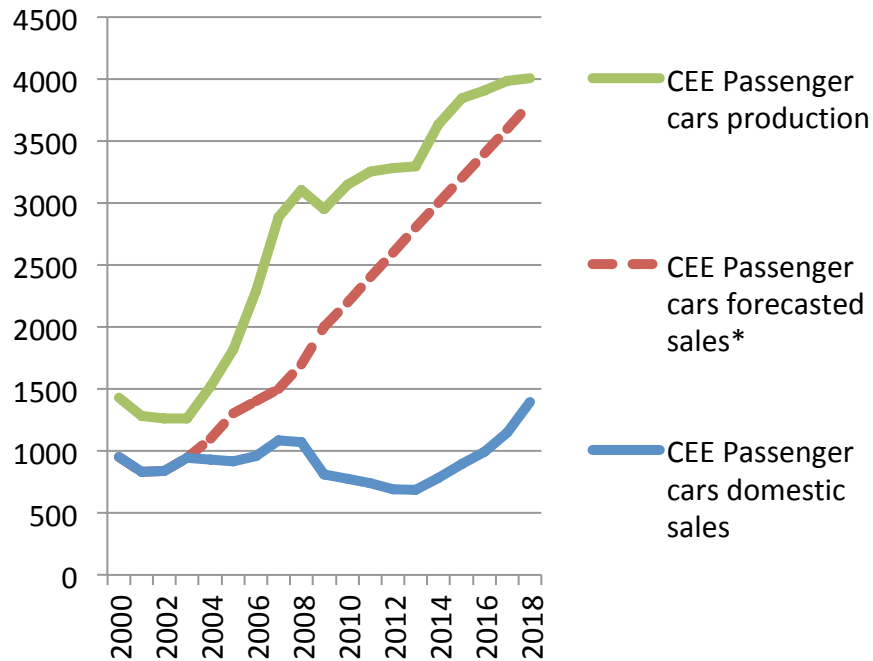
— Premium
(Mercedes, BMW,
Audi, Volvo)

— VW

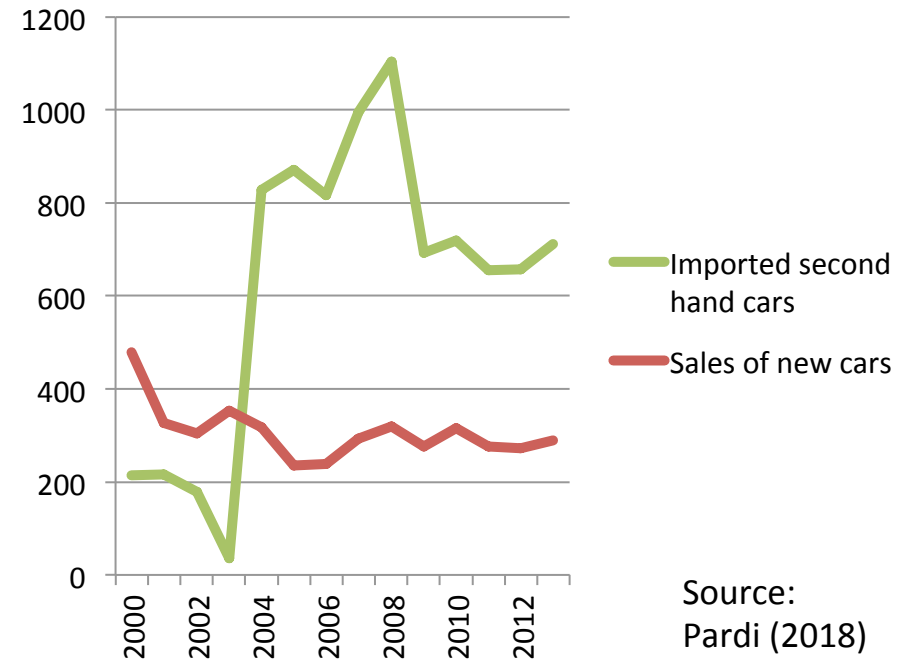
— Generalist (Renault,
Peugeot, Citroën,
Fiat, Ford, Opel)

Source: Pardi
2021

Des marchés émergents asphyxiés...



... par les importations de VO (Pologne)



Source:
Pardi (2018)

La conception "allemande" du Marché Unique à Bruxelles

A. Elargissement et ouverture du Marché Unique

B. Harmonisation des standards et réglementation axées sur la montée en gamme

C. Doctrine de la concurrence vs convergence économique et sociale

- Exemple Rover en 2005: €75 millions (Rover) + €1 412 millions (West Midlands)
- CARS 2020 (2006) → Forum restructurations (2007)
- L'automobile est l'un des trois secteurs clés avec le textile et la fabrication navale
- Spieser C., « Les fonds structurels européens : quels outils pour faire face aux restructurations ? Expériences et réalisations passées », *Revue internationale de droit économique*, 2008/2 (t. XXII, 2), p. 213-230.
- Jullien B., Pardi T., Ramirez S., *The EU's government of automobiles: from 'harmonization' to deep incompleteness*, in *The EU's Government of Industries: Markets, Institutions and Politics*, eds. B. Jullien, A. Smith, Routledge 2014.

La conception "allemande" du Marché Unique à Bruxelles

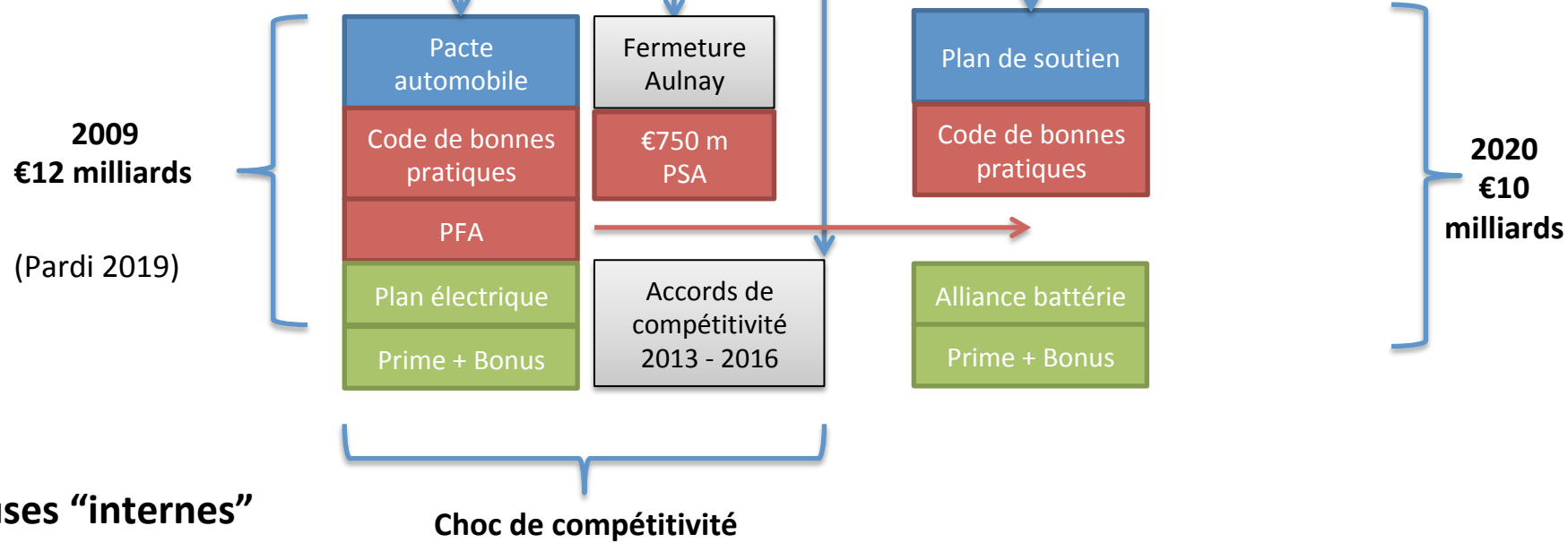
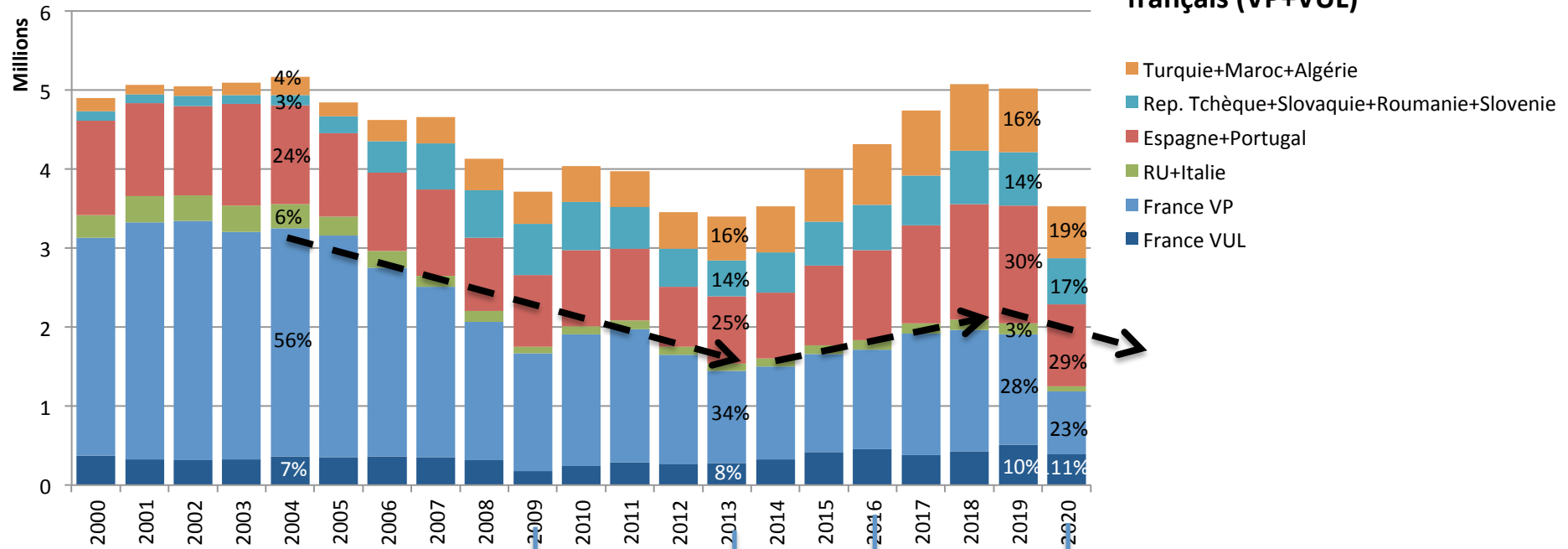
A. Elargissement et ouverture du Marché Unique

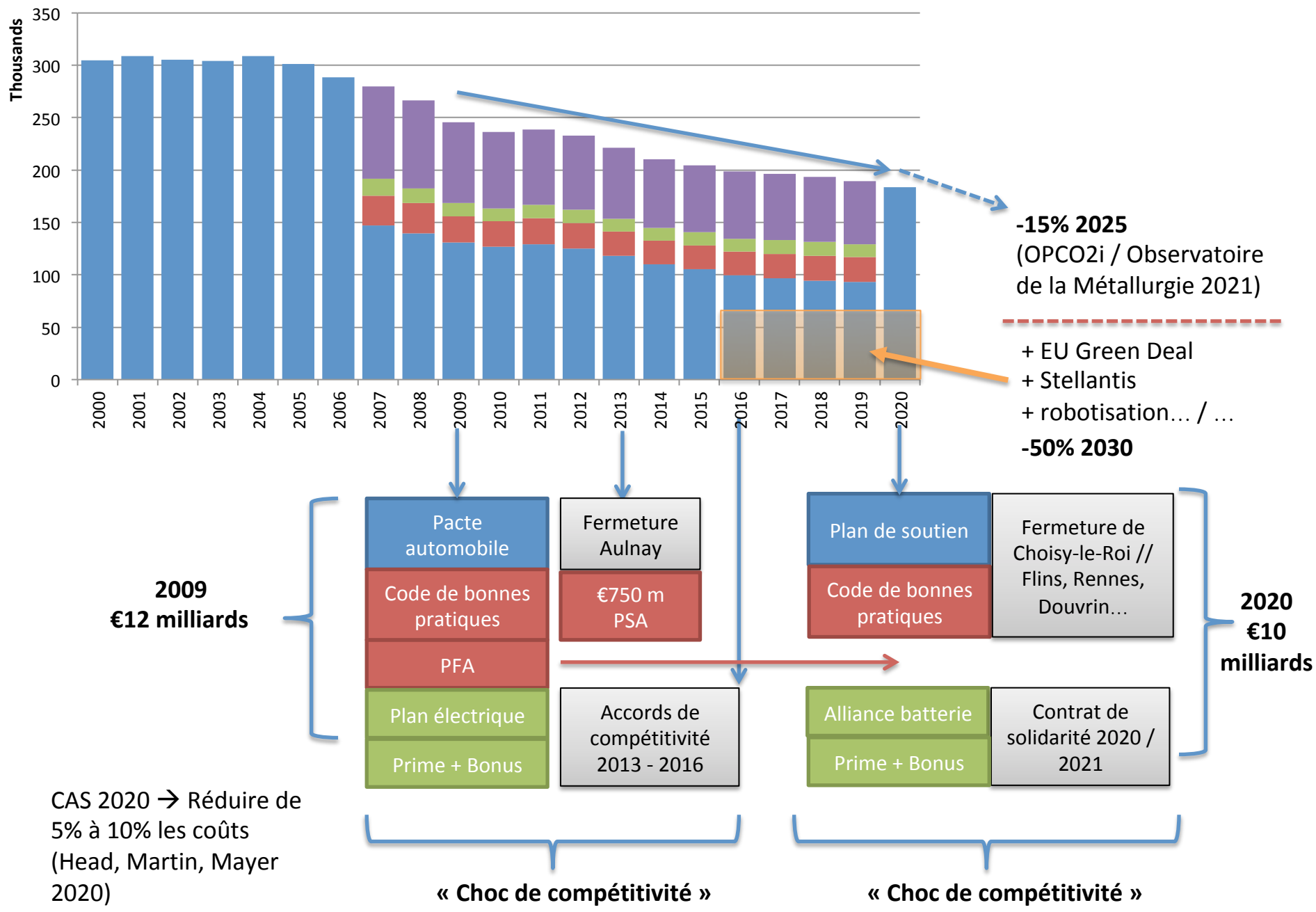
B. Harmonisation des standards et réglementation axées sur la montée en gamme

C. Doctrine de la concurrence vs convergence économique et sociale

**D. Fonds structurels et BEI pour la promotion/gestion des délocalisation/
restructurations**

Production des constructeurs français (VP+VUL)





Conclusions

- Pour comprendre le déclin de l'industrie automobile française depuis 2004 **le niveau européen est décisif**
- Mais il est “subi”, “ignoré” ou “incorporé” par les politiques nationales et les stratégies syndicales
- Sans une **remise en cause stratégique** de la conception “allemande” de la régulation européenne le déclin se poursuivra amplifié par l'effet conjoint de la crise sanitaire et environnementale
- **Pistes de réflexion:**
 - Verdissement par la descente en gamme via un changement de la régulation européenne
 - Recentrage sur le marché unique et les marchés “émergents” internes
 - Néoprotectionnisme pour la filière batterie / régulations CO2 basées sur le cycle de vie des véhicules y incluant les batteries
 - Et le thermique?