

# FEUILLE DE ROUTE

## FILIERE AUTOMOBILE EN BOURGOGNE- FRANCHE-COMTE

2022-2024



## INTRODUCTION

La filière automobile est historiquement présente en région Bourgogne-Franche-Comté depuis plus d'un siècle. Elle est aujourd'hui confrontée à une conjonction de difficultés de court terme et de moyen terme qui font peser une sérieuse menace sur l'emploi industriel.

La filière automobile représente un poids important dans l'emploi industriel régional avec plus de 350 établissements et près de 45 000 salariés, soit 5,1 % de l'emploi salarié régional et près du tiers de l'emploi industriel, auxquels il faut ajouter jusqu'à 9 300 intérimaires.

Sur le plan industriel depuis plusieurs années la filière devait faire face à un double enjeu de compétitivité et de mutations liées notamment aux réponses à apporter aux enjeux environnementaux et sociétaux. Avec la crise du Covid les volumes ont chuté et la crise des approvisionnements perturbe encore fortement la production. Début 2021 le groupe Stellantis est né de la fusion de PSA, qui avait acquis Opel en 2017, et de Fiat Chrysler Automobiles, décentrant les préoccupations d'un groupe dont on ne peut plus dire qu'il est né à Hérimoncourt dans le Doubs, Peugeot n'étant qu'une des quatorze marques de ce géant mondialisé.

En plus de ce contexte difficile de chute des ventes et de crise des approvisionnements sur un secteur traditionnellement compétitif, l'Europe a décidé une mutation vers la propulsion électrique qui provoque une accélération des mutations : la filière doit changer de technologie, augmenter ses gains de productivité et transformer son outil industriel dans une conjoncture de sortie de crise qui lui est peu favorable.

La situation de la filière automobile a été présentée en assemblée plénière du Conseil régional le 17 décembre 2021 et figure en annexe. Si cette situation est très préoccupante pour nombre d'entreprises, de territoires et de salariés, elle présente également des opportunités pour l'économie régionale, certains secteurs industriels étant en tension de recrutement et des technologies comme l'hydrogène se développant en avance sur notre territoire.

Sur le plan de l'emploi, la Région Bourgogne-Franche-Comté entend répondre aux enjeux de maintien de l'emploi dans les territoires et à l'adaptation des compétences, en cohérence avec ses engagements en matière de transition écologique et énergétique. Il s'agit d'apporter un appui pour passer le cap des difficultés conjoncturelles, d'aider les entreprises et les salariés de la filière automobile à saisir les opportunités liées aux mutations et de préserver la valeur ajoutée et les compétences clés présentes en région. La Bourgogne-Franche-Comté est et restera une grande région industrielle.

L'Etat s'engage lui aussi fortement pour accompagner les sous-traitants, les salariés et les territoires dans la transition de la filière automobile et a annoncé le 16 décembre un nouveau plan de soutien. La région Bourgogne-Franche-Comté travaillera en étroite collaboration avec l'Etat. Poursuivant sa méthode, la région travaillera également dans le cadre du dialogue social territorial.

Ces constats amènent la Bourgogne-Franche-Comté à s'investir au-delà de sa politique économique générale de soutien aux filières historiques et de son soutien, déjà conséquent et substantiel, aux entreprises et aux salariés de l'automobile. Ce budget en moyenne sur ces trois dernières années était de **21,4 M€ par an**. La région Bourgogne-Franche-Comté va augmenter son effort financier pour le porter à **36 M€ dès 2022**. A ces budgets de la région Bourgogne-Franche-Comté il faut ajouter les moyens de l'Etat, existants et nouveaux et ceux de la nouvelle programmation du FEDER.

Pour soutenir la croissance régionale de demain et l'emploi industriel, la stratégie régionale agira pour :

- **Faire face aux difficultés conjoncturelles** et maintenir la compétitivité
- **Accompagner les entreprises vers les marchés d'avenir**, dans ou bien en-dehors de la filière automobile (investissement, innovation, diversification)
- **Accompagner les évolutions de compétences** (par entreprises, par territoire, par filière)

La Région souhaite ainsi s'engager pour les trois prochaines années, en déployant la présente feuille de route déclinée ainsi :

**I. Agir et coopérer**

- A. Mettre en place une « force d'intervention pour les mutations automobile » pour proposer un accompagnement adapté à chaque sous-traitant
- B. Anticiper et accompagner les mutations de l'emploi sur les territoires
- C. Coopérer avec les acteurs publics et privés et par le dialogue social

**II. Proposer des outils aux entreprises, aux actifs et aux territoires**

- A. Accompagner actifs et territoires par l'orientation, la reconversion et la formation
- B. Consolider les entreprises : dépasser les crises et rester compétitifs
- C. Accompagner les entreprises pour se positionner sur les marchés d'avenir

**L'usine Stellantis de Sochaux**



*Chaine de montage de l'usine Peugeot, créée en 1912.*

Le site de Sochaux a produit près de 30 millions de véhicules depuis sa création en 1912. En 2019 le site a battu son record avec près de 515 000 véhicules produits, principalement des 3008. A l'assemblage proprement dit il faut ajouter le centre technique de Belchamp et les équipes de développement. En tout près 9000 salariés travaillent pour Stellantis dans le Nord-Franche-Comté, et jusqu'à 1000 intérimaires. Sochaux est un des plus grands sites industriels français.

Le projet Sochaux 2022 constitue une nouvelle étape de la vie du site avec le compactage foncier et la mise en place d'une nouvelle ligne de production.

La présence de ce site d'assemblage majeur du groupe Stellantis est une opportunité pour notre territoire. En effet malgré la pression sur les coûts et les délocalisations qui s'ensuivent, les besoins de performance, de logistique, de délai, de qualité et d'innovation sont des opportunités pour les sous-traitants du groupe.

## I – AGIR ET COOPERER

La mobilisation de la Région pour répondre aux enjeux posés par la situation de la filière automobile se fonde sur 3 piliers :

- Une « **Force d'Intervention Mutations Automobiles** » qui s'assure que chaque sous-traitant dispose d'un plan stratégique et se voit proposer des outils adaptés à sa situation.
- Une **vision territorialisée** de l'analyse de de l'emploi, de la sensibilité des territoires aux mutations de la filière. Là aussi, des outils doivent leur être proposés.
- La **coordination** avec les autres pouvoirs publics (Etat et collectivités), avec les représentants de la filière, les acteurs économiques et les partenaires sociaux.

### A. Mettre en place une « Force d'Intervention Mutations Automobiles » pour proposer un accompagnement adapté à chaque sous-traitant

Les entreprises ont été fragilisées par la chute du marché en 2020 et l'arrêt des productions en 2021 et peuvent souffrir d'un certain déficit de compétitivité dans la concurrence européenne et mondiale. Elles doivent également s'adapter à un contexte hyper évolutif dans lequel les mutations profondes de l'industrie se sont accélérées. Afin d'assurer la pérennité de l'industrie automobile régionale, il convient d'agir au plus vite.

**Cependant la situation des entreprises est hétérogène.** Elles agissent avec des compétences industrielles différentes (métallurgie, plasturgie, électronique...). Elles n'ont pas le même degré de maturité par rapport aux évolutions de la filière : certaines ont de plans de moyen terme, d'autres seulement de court terme. Par ailleurs, entre des PME avec un centre de décision local ou une « business unit » (un établissement d'un groupe d'envergure mondiale), la capacité de décision et d'orientation des projets stratégiques n'est pas la même et la capacité de la Région et de l'Etat d'agir est significativement différente. Il est important de prendre en compte les situations particulières pour proposer les bons outils.

La Région et l'Etat souhaitent disposer d'une **connaissance fine de l'impact sur les sous-traitants** implantés en région. Dans cet objectif, la Région et l'Etat mettent en place une **Force d'Intervention Mutations Automobiles (FIMA)** en mobilisant fortement leurs équipes et moyens **pour rencontrer chaque entreprise de la filière**. La FIMA s'appuie sur une quinzaine d'agents des services de l'Etat, de la Région et son agence économique régionale (AER). Il est à noter que deux agents des services de la région seront dédiés à 100% à l'automobile, un par redéploiement, un par création de poste.

#### DSI Plastics, un exemple de diversification

L'entreprise DSI-Plastics compte 25 salariés à Viry, dans le Jura. Très axée sur la production de pièces destinées à l'automobile (planches de bord, pare-chocs, habillages intérieurs de portes) elle a connu des difficultés et même un incendie en 2019.

Grâce à son savoir-faire elle a développé un nouveau projet, BacP, pour mettre en place une solution alternative à l'utilisation des bacs en polystyrène expansé (PSE) pour le transport du poisson et fruits de mer avec des bacs en polypropylène copolymère, isotherme, réutilisable et recyclable. Ce bac plastique peut remplacer 1 500 bacs à usage unique et les déchets et coûts de traitements associés.

En fin de vie du BacP, DSI-Plastics s'engage à le recycler, soit dans la fabrication de nouveau BacP, soit dans d'autres produits. A cet effet DSI-Plastics a investi dans une unité de déchiquetage et de broyage. Par la suite plusieurs productions se font avec le produit du recyclage : poubelle 75 litres avec couvercle, pots de fleurs, caillebotis pour élevage, etc.

La région Bourgogne-Franche-Comté a apporté en 2021 une aide de 346 590 € en subvention d'investissement via son Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée (FRTED).

Il s'agit de s'assurer auprès de chaque sous-traitant qu'il dispose d'un **plan stratégique** pour s'adapter aux changements et d'**orienter rapidement les entreprises** vers l'outil adapté à leur situation. Si beaucoup d'entreprises sont déjà accompagnées par l'Etat et la Région, d'autres visites seront réalisées par la Région et l'Etat visant à couvrir l'ensemble des sous-traitants de notre région.

Des consultants seront mobilisés via des marchés publics pour apporter des appuis complémentaires aux entreprises. Il existe déjà de multiples possibilités **d'accompagnement techniques**, via le dispositif Industrie du futur, avec le Pôle véhicule du futur, Bpifrance ou de la Plateforme automobile (PFA). Cependant les entreprises sont aujourd'hui confrontées à la nécessité d'opérer des changements stratégiques alors que leurs ressources financières sont asséchées, en particulier par la crise des approvisionnements et la hausse des matières premières qui réduit les volumes et augmente les prix, souvent sans compensation financière de la part des constructeurs. La Région proposera de nouveaux **diagnostics financiers** via des consultants spécialisés et des prestations de **planification des ressources financières nécessaires** pour financer le financement à moyen terme vers la diversification ou l'innovation.

L'action sera de manière concertée avec les **intercommunalités** concernées avec lesquelles des cellules de suivi seront mises en place. En effet de nombreuses intercommunalités disposent de connaissances sur les sous-traitants présents sur le territoire. Par ailleurs les intercommunalités sont également en relation avec d'autres entreprises qui peuvent connaître des difficultés de recrutement. La coopération avec les territoires doit s'effectuer sur les deux volets de l'accompagnement des entreprises et de l'emploi.

Cette action, au plus près des besoins et de la réalité des entreprises, pourra amener à adapter si besoin les dispositifs, voire à réviser la présente feuille de route.

#### **En résumé**

La mobilisation de la région va se déployer par **la mise en place d'une FIMA** (Force d'intervention mutations automobiles) :

- Une **cellule commune entre l'Etat et la Région** qui s'attachera à visiter l'ensemble des sous-traitants de la filière automobile,
- Des **cellules de suivi avec les intercommunalités** les plus concernées,
- A échéance régulière, les besoins identifiés par la FIMA seront confrontés aux dispositifs déployés et à la présente feuille de route qui pourront être adaptés si besoin.

Son objectif : s'assurer que chaque sous-traitant dispose d'un plan stratégique et se voit proposer des outils adaptés.

## B. Anticiper et accompagner les mutations de l'emploi sur les territoires

Compte tenu de la faible mobilité géographique des salariés, les mutations de l'emploi et des compétences doivent être accompagnés au niveau de chaque territoire. Si la région Bourgogne-Franche-Comté est volontariste et affiche de fortes ambitions et de nouveaux moyens, **il faut être clair que ce volet ne fonctionnera pas sans une forte implication de l'Etat et des territoires**. La réussite ne pourra être que collective.

La sensibilité des territoires aux mutations de la filière automobile est hétérogène, certains territoires ruraux étant plus exposés aux chocs que d'autres territoires métropolitains plus susceptibles de résilience. Ainsi les territoires les plus exposés pourront être accompagnés par le dispositif « **choc industriel** » de l'Etat qui vient d'être redoté de 100 millions d'euros. Comme cela a pu se faire sur le territoire d'industrie du Haut-Jura suite à la liquidation de MBF, la Région Bourgogne-Franche-Comté a proposé à l'Etat d'engager une démarche similaire sur les territoires d'industrie les plus impactés par ces mutations socio-économiques.

Par ailleurs certaines filières hors de la filière automobile sont en déficit de compétences, en tension de recrutement. Cependant l'adaptation d'un savoir-faire automobile pour répondre aux besoins des autres filières peut relever d'un temps long.

### Les dynamiques de l'emploi industriel de 2016 à 2019

Le 3 décembre 2021 lors du lancement de la concertation de la nouvelle stratégie économique régionale le professeur Davezies a montré que pendant trois ans de 2016 (fin des effets de la crise de 2008) à 2019 (avant la crise du Covid), la Bourgogne-Franche-Comté a perdu 16 077 emplois industriels mais en a créé 12 252. De prime abord la région a perdu 3 825 d'emplois industriels. Mais **la performance qu'il relève c'est d'avoir su créer 12 252 emplois industriels**. L'enjeu est de freiner les pertes d'emploi et d'augmenter les créations.

Dans un objectif de préserver l'emploi et l'adaptation des compétences, il est nécessaire de mener une démarche en amont permettant de :

- accompagner les territoires dans la mise en place d'une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences **territorialisée**.
- mettre en regard les gestions prévisionnelles des emplois et des compétences des différentes **filières**,

#### 1. Accompagner les territoires dans la mise en place d'une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territorialisées

**La GPECT (Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale)** est une démarche prévisionnelle coordonnée d'entreprises et d'acteurs locaux destinée à anticiper et à accompagner les mutations économiques d'un territoire. Elle permet de mieux accompagner les initiatives territoriales pour s'adapter aux réalités locales et anticiper les besoins de compétences nécessaires au développement économique.

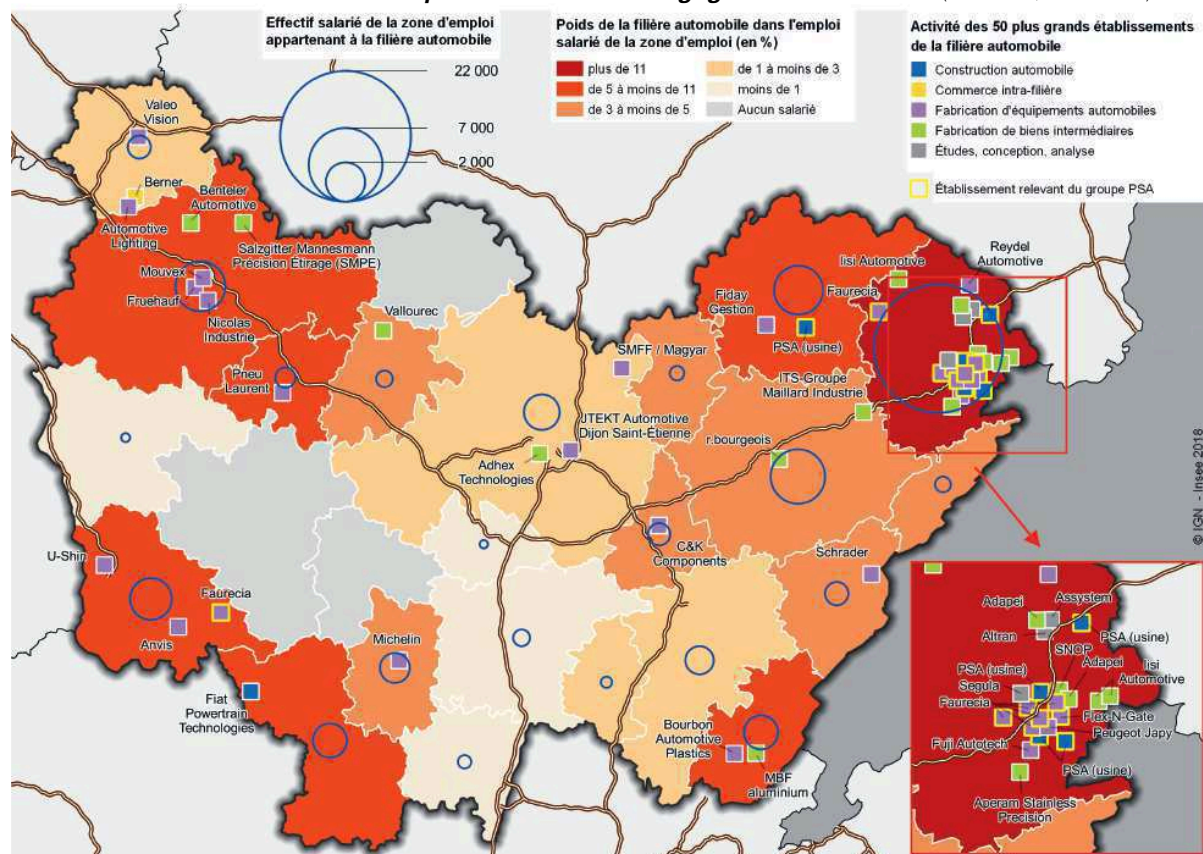
La GPECT permet à un territoire de travailler sa résilience et de construire ses réponses face à un choc économique. Une démarche de GPECT est construite autour des étapes suivantes :

1. un diagnostic en amont pour approfondir et analyser les données locales,
2. une identification d'actions à mettre en place qui répondent au diagnostic,
3. la mise en œuvre d'actions le plus souvent transverses au sein des territoires.

D'ores et déjà opérationnel, le soutien de la Région aux démarches de GPECT/F **sera renforcé**. Une feuille de route Etat/Région permettant de mobiliser des moyens coordonnés a été votée en novembre 2021 et sa mise en œuvre permettra d'accentuer cet accompagnement.

Pour amener les territoires à s'emparer collectivement de cet outil, la Région proposera **une information générale et ciblée, auprès des territoires** pouvant potentiellement subir le choc de la crise automobile, portant sur la définition et le cadre d'une démarche de GPECT. Ces interventions pourront être programmées dans chaque département, au sein des réseaux économiques territoriaux (RET), dès 2022, en commençant par les territoires les plus impactés (cf. carte).

### Les effectifs de la filière automobile par territoires en Bourgogne-Franche-Comté (INSEE 2018, données 2015)



Au-delà de l'information ciblée auprès des territoires les plus impactés, la Région s'attachera à **accompagner les territoires** pour s'emparer collectivement de ces enjeux et leviers en termes d'emplois et de compétences par la **diffusion de bonnes pratiques de GPECT**, pour en faciliter la mise en œuvre dans des territoires qui en sont encore dépourvus :

- Animation de groupes de travail auprès des porteurs de démarches passées et actuelles
- Organisation d'un événement régional de diffusion et promotion en 2022

#### Le Charolais Brionnais, un exemple réussi de GPECT

A la suite de la fermeture du site de Digoïn de l'entreprise Allia (céramique sanitaire), les acteurs du Charolais Brionnais se sont mobilisés et ont sollicité dès fin 2017 le soutien de la Région et de l'Etat afin de pouvoir s'engager dans une démarche de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences sur leur Territoire (GPECT).

Cette démarche est bien implantée sur le territoire et a l'adhésion des acteurs locaux.

Après des travaux de préfiguration menés en 2017, cette GPECT s'est d'abord organisée autour de 3 axes comprenant chacun plusieurs actions :

- l'appui au recrutement des postes difficiles à pourvoir dans les secteurs prégnants du territoire
- l'apport de solutions aux problématiques d'hébergement et de mobilité rencontrés par les formés, notamment les jeunes et les apprentis ;
- la dynamisation de l'attractivité du territoire en créant des événements et en mettant en place des réseaux d'acteurs.

Forts des résultats de cette première démarche, deux autres contractualisations de deux ans ont été engagées avec de nouveaux objectifs.

## **2. Mettre en cohérence les potentielles diminutions de l'emploi dans l'automobile et les métiers en tension**

Dans le cadre de sa forte compétence sur **la formation des demandeurs d'emploi**, la Région réalise de manière permanente et partenariale, une identification des besoins en compétences des secteurs, des territoires et des publics, sur l'ensemble de la Bourgogne-Franche-Comté, afin de pouvoir proposer aux demandeurs d'emploi une offre de formation adaptée.

Ainsi, la Région fonde son intervention dans le champ de la formation des demandeurs d'emploi, sur **une analyse croisée des besoins de recrutement et de compétences**, basées sur toutes les études emploi-formation existantes (*réalisées par EMFOR, INSEE, Observatoires de branche, Campus des métiers et des qualifications, BMO-Rebondir Pôle emploi, diagnostics flash territoriaux partenariaux, démarche GPECT gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales etc.*). Cette analyse fait l'objet d'une concertation en démarche permanente, partagée en réunions avec tous les acteurs des secteurs et des territoires, dont les branches/OPCO, Consulaires/institutionnels, Pôle emploi, Missions Locales, Cap emploi, Conseils départementaux Départements/EPCI... **Cette concertation permet de disposer d'une vision partagée, actualisée, adaptée des besoins des entreprises et des territoires.**

Depuis 2020, la Région a priorisé son action pour renforcer les places de formations sur les **secteurs en tension**, dont font partie l'industrie, mais également le BTP, la santé et les services à la personne, le transport et la logistique, le numérique, l'hôtellerie-restauration... Ainsi, en 2021, plus de 71% des entrées en formation du SPRF (service public régional de la formations) ont concerné ces 5 secteurs prioritaires ; et 20% des entrées en formation qui ont été réalisées en particulier dans le domaine de l'industrie-sécurité.

Ainsi, si le secteur de la production automobile se transforme pour répondre aux mutations écologiques et technologiques actuelles, alors les salariés issus de ces entreprises en difficulté pourront apporter leurs fortes connaissances et compétences professionnelles, dans les entreprises des autres industries qui connaissent aujourd'hui de grandes difficultés de recrutement (telles que la maroquinerie, plasturgie, agro-alimentaire...), notamment sur des fonctions très recherchées telles que le soudage, la maintenance etc... ou sur des métiers émergents et d'avenir, tels que l'hydrogène.

C'est pourquoi **l'effort fourni par la Région en matière de formation des demandeurs d'emploi va se poursuivre**, dans les prochaines années, **en portant une attention particulière aux besoins de postes/missions/métiers de demain** sur le domaine de l'industrie, **par un travail important d'ingénierie** avec les branches et les entreprises.

### **En résumé**

La Région renforcera **son effort d'ingénierie** avec les branches et les formations afin **d'identifier en permanence les besoins des entreprises et des territoires** dans le domaine industriel.

La Région renforcera sa mobilisation pour amener les territoires à s'emparer de démarche de **Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale** par une **information ciblée**, auprès des territoires où l'industrie automobile est fortement présente, portant sur la définition et le cadre d'une démarche de GPECT et **par un accompagnement** de ces territoires.

Les territoires frappés par une fermeture pourront avoir recours au dispositif national « **choc industriel** », qui vient d'être redoté. La Région est prête à s'engager aux côtés de l'Etat pour déployer les accompagnements des territoires affectés par les mutations de la filière automobile.

**Les acteurs territoriaux doivent s'emparer de ces outils. Sans volontarisme ces démarches ambitieuses ne fonctionnent pas.**



## C. Coopérer avec les acteurs publics et privés et par le dialogue social

Dans un souci de cohérence de l'action publique et de partage de vision, la Région agira en concertation et en complémentarité avec l'Etat et autres acteurs publics dont les chambres consulaires et les intercommunalités. Afin d'assurer l'adéquation de l'action régionale ainsi que sa diffusion, il est prévu une association étroite des partenaires privés notamment ceux représentant et travaillant de manière privilégiée avec la filière.

Ainsi la Région accompagnera les mutations et défendra les emplois et les compétences dans le cadre d'un **partenariat renouvelé avec l'Etat**. Cette coopération se traduira de manière stratégique et opérationnelle, via par exemple la FIMA et la mobilisation de manière concertée de dispositifs de l'Etat et de dispositifs de la Région quand ils sont complémentaires. Cela se vérifie dans le champ de compétence de l'emploi et de la formation, comme dans le champ de la compétence économique.

L'Etat a annoncé le 16 décembre 2021 de nouveaux moyens pour la filière automobile, intégrés dans la présente feuille de route. En effet, dans le cadre de « France 2030 », l'Etat prévoit d'accompagner les transitions du secteur de l'automobile, secteur d'excellence national, et l'émergence de futurs champions technologique avec un objectif de produire près de 2 millions de véhicules électriques et hybrides d'ici 2030. Ainsi, un fonds de soutien à la diversification des sous-traitants de la filière automobile est doté de 300 millions d'euros et 100 millions d'euros sont consacrés à l'accompagnement des territoires affectés par les mutations de la filière. Le soutien est complété par les dispositifs d'accompagnement des entreprises, par des outils pour la transition et la reconversion des salariés et par de prochains dispositifs de France 2030.

La Région mettra également en place des **espaces d'échanges et de concertation avec les intercommunalités** sur le territoire desquelles la filière automobile est particulièrement présente. Cela permettra d'articuler au mieux les dispositifs régionaux avec ceux des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), notamment sur l'immobilier d'entreprise. La mobilisation des EPCI sera nécessaire, de par leur rôle d'interlocuteurs de proximité, leur contribution à l'émergence d'activités et dans le traitement des problématiques d'emploi.

La **coordination avec les autres régions** passera notamment par la poursuite de la participation au groupe de travail filière Automobile lancé début 2021 entre Régions de France et la PFA (Plateforme automobile rassemblant la filière automobile en France). Une coordination plus spécifique sera envisagée avec les régions voisines, notamment avec le Grand-Est, le Pôle véhicule du Futur œuvrant sur les deux régions.

La Région va également poursuivre les **consultations et les relations** qu'elle a déjà engagées auprès des **acteurs privés représentants de la filière** : PFA, FIEV (Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules), et autres **organisations professionnelles et syndicales** et les chambres consulaires. Ces organismes connaissent les besoins et peuvent être force de proposition, ils sont également des relais d'informations.

Enfin les **partenaires sociaux** seront associés au suivi de cette feuille de route en s'appuyant d'une part sur les instances de dialogue existantes notamment dans le domaine de l'emploi et de la formation (CREFOP), et d'autre part sur une instance dédiée qui les réunira avec les acteurs de l'automobile (PVF, PFA, FIEV, etc.).

Pour le déploiement de cette feuille de route, la Région s'appuiera sur les instances existantes qu'elle anime ou bien auxquelles elle participe, telles que :

- La cellule automobile régionale, copilotée par l'Etat et la Région. La cellule automobile régionale a été mise en place en 2018, elle associe également Bpifrance, l'AER, le Pôle véhicule du Futur, l'UIMM, la CCIR, et des acteurs "signaux faibles" : Banque de France, URSSAF, DRFIP. Elle permet de partager des diagnostics et des informations et d'assurer la coordination entre les différents acteurs.

- Les Réseaux Economiques Territoriaux (RET) qui se réunissent à l'échelle départementale environ tous les deux mois seront également mobilisés. Ils réunissent tout l'écosystème départemental ainsi que les EPCI. Les RET seront des relais d'information pour le déploiement de cette feuille de route, ils peuvent également constituer des relais d'alerte pour des entreprises du secteur de l'automobile en difficulté sur ces territoires.
- Les instances de coordination sur les entreprises à enjeux telles que la cellule de veille régionale animée par l'Etat ou la plateforme appui PME animée par la région. Ces deux instances permettent à l'Etat et à la Région, et les autres partenaires de croiser les informations pour les entreprises en difficulté pour la première, et pour les entreprises en mutation ou en développement pour la deuxième.
- Les instances de coordination sur l'orientation et la formation permettent la concertation et la coordination autour des enjeux d'emplois et de formations : les RAT (réseaux d'animation territoriale), l'IDEFOP (instance départementale emploi formation orientation professionnelle), les comités de mise en œuvre de la feuille de route conjointe Etat-Région sur la GPEC, le CREFOP instance qui réunit les partenaires sociaux, les groupes d'animation territoriales du SPRO, ainsi que les réunions de suivi spécifiques (au soutien à la formation des salariés, aux formations du Service Public régional de formation par exemple)

#### En résumé

L'action de la Région s'inscrit dans **une démarche collaborative avec les acteurs publics (Etat, intercommunalités, autres régions) et les partenaires privés** qui comprendra :

- des actions communes ou concertées avec l'Etat et les autres acteurs publics
- la mobilisation des instances de coordination existantes sur les problématiques liées à l'industrie automobile et pour le déploiement de cette feuille de route
- la consultation des organismes représentant la filière, des acteurs économiques et des partenaires sociaux

**La Plateforme automobile (PFA)** rassemble et représente la filière automobile et mobilités en France (constructeurs, équipementiers, sous-traitants et acteurs de la mobilité). Elle définit la stratégie de la filière en matière d'innovation, de compétitivité, d'emploi et compétences. En Bourgogne-Franche-Comté, la PFA est représentée par le Pôle Véhicule du Futur.

La PFA a mis en place en 2020 un dispositif d'accompagnement individuel, à la fois de nature stratégique (identifier les marchés de diversification) et opérationnelle (plans d'actions et mise en œuvre). Ce dispositif, soutenu financièrement par l'Etat, a d'ores et déjà permis d'accompagner plus de 70 entreprises de la filière. Dès janvier 2022, ce programme d'accompagnement sera renforcé pour bénéficier à plus de 200 nouvelles entreprises industrielles.

De plus sur l'année 2022, la PFA a confié une mission d'accompagnement de la transition à deux personnalités issues de la filière automobile : Didier Sepulchre de Condé et Patrick Thollin. Cette mission se déroulera sur l'année 2022 et visera à mobiliser les dirigeants de PME et d'ETI pour anticiper les évolutions à venir et les aider à activer les différents outils mis à leur disposition par l'Etat et les régions pour s'orienter vers les marchés d'avenir.

**Le Pôle Véhicule du Futur** fédère un écosystème de 500 membres sur les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est : entreprises, structures de recherche publique, organismes de formation et territoires. Pôle de compétitivité, il initie et accompagne l'innovation pour les véhicules, les solutions de mobilité et les services associés. Représentant en région de la PFA, il soutient au quotidien les entreprises de la filière, met en œuvre des programmes d'amélioration de la performance industrielle et dispense des formations. En Bourgogne-Franche-Comté, l'action du Pôle couvre désormais l'ensemble du territoire de la Région, que ce soit à partir de ses établissements d'Etupes et de Nevers Magny-Cours ou via son salarié en Saône-et-Loire.

En 2022, au-delà des actions de la PFA, le Pôle prévoit d'intensifier ses actions au service des entreprises de la filière pour les écouter, les éclairer sur les enjeux de la filière, et les aider à mettre en place les plans d'action nécessaires à leur adaptation pour survivre aux révolutions en cours.

La Région soutient le Pôle Véhicule du Futur pour son activité de pôle de compétitivité à hauteur de 340 000 € par an, pour sa mission de structuration de la filière hydrogène en région et ses accompagnements Industrie du Futur.

## II – PROPOSER DES OUTILS AUX ENTREPRISES, AUX ACTIFS ET AUX TERRITOIRES

L'offre de service de la Région, en adéquation avec les dispositifs de l'Etat, doit permettre de répondre aux enjeux de **maintien de l'emploi** dans les territoires et de **l'adaptation des compétences** ainsi qu'au **double enjeu des difficultés conjoncturelles** et de **l'adaptation aux mutations** des entreprises.

Il s'agit d'aider les entreprises, les actifs et les territoires à dépasser la crise et à saisir les opportunités.

Les aides aux entreprises cibleront **prioritairement** les PME et les ETI exerçant des activités de sous-traitance automobile et de service à l'industrie automobile, comprenant les activités de recyclage et de refabrication.

Les pertes d'effectifs de la filière automobile et les mutations des métiers attendues doivent être anticipées, et cela au niveau des bassins d'emploi. Les outils de planification, de formation et d'orientation peuvent répondre à l'enjeu du maintien de l'emploi.

### A. Accompagner actifs et territoires par l'orientation, la reconversion et la formation

#### 1. L'orientation des publics en reconversion ou non vers les métiers pourvoyeurs d'emploi

La Région pilote les acteurs du service public régional de l'orientation, agit en faveur de l'information sur les métiers qui recrutent ou les nouveaux métiers de l'industrie automobile.

Plus précisément :

- Elle mobilisera les acteurs du service public régional de l'orientation (**SPRO**) présents sur les territoires pour accompagner les publics en transition professionnelle, particulièrement ceux issus de l'industrie automobile
- Elle informera sur les métiers qui recrutent et particulièrement les métiers de l'industrie, de manière à mettre en avant les compétences « transférables » des salariés en transition.

#### 2. Prospective sur les compétences de la filière automobile et adaptation des formations

Dans le contexte actuel de mutation, la prospective sur les évolutions des compétences de la filière automobile est nécessaire. Ce sujet est traité par des travaux à l'échelle nationale comme l'étude sur les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences réalisée par l'Observatoire de la métallurgie. Cette prospective, devra être déclinée au niveau régional en l'adaptant au tissu industriel de la Bourgogne-Franche-Comté.

L'offre régionale de formation à destination de la filière automobile est conséquente comme l'illustre Mobicampus réunissant 15 établissements du lycée à l'université, en passant par le CFAI proposant 60 formations pour 45 métiers de la mobilité. Il sera nécessaire que les acteurs régionaux de la **formation initiale et continue** se saisissent de cette vision prospective afin **d'adapter leur offre de formation**.

La Région apportera son soutien à des actions portant sur la filière automobile régionale contribuant à une vision prospective partagée et à l'adaptation des formations comme des démarches prévisionnelles coordonnées destinées à anticiper et à accompagner les mutations économiques de la filière (GPECF : Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences de filière). De cette vision découlera des besoins d'adaptation de la carte des formations, l'ingénierie pédagogique pourra bénéficier de financements via le PIA4 régionalisé volet Formation par exemple.

## Et les garagistes ?

Les évolutions de l'électrification du parc automobile auront également des conséquences, en Bourgogne-Franche-Comté comme partout en France, sur les métiers des garagistes, des concessionnaires et des stations-services. Mais cette évolution sera plus lente et décalée par rapport à la production.

En effet si les industriels anticipent jusqu'à 70% de ventes d'hydrures et d'électriques en 2030, le parc automobile français sera encore composé à cette date, en fonction du taux de renouvellement du parc automobile, de 80% de véhicules thermiques ou hybrides. L'anticipation des évolutions est nécessaire – et a largement commencé avec l'importance prise par l'électronique dans les véhicules – mais ne relève pas du même degré d'urgence que celui de la production.

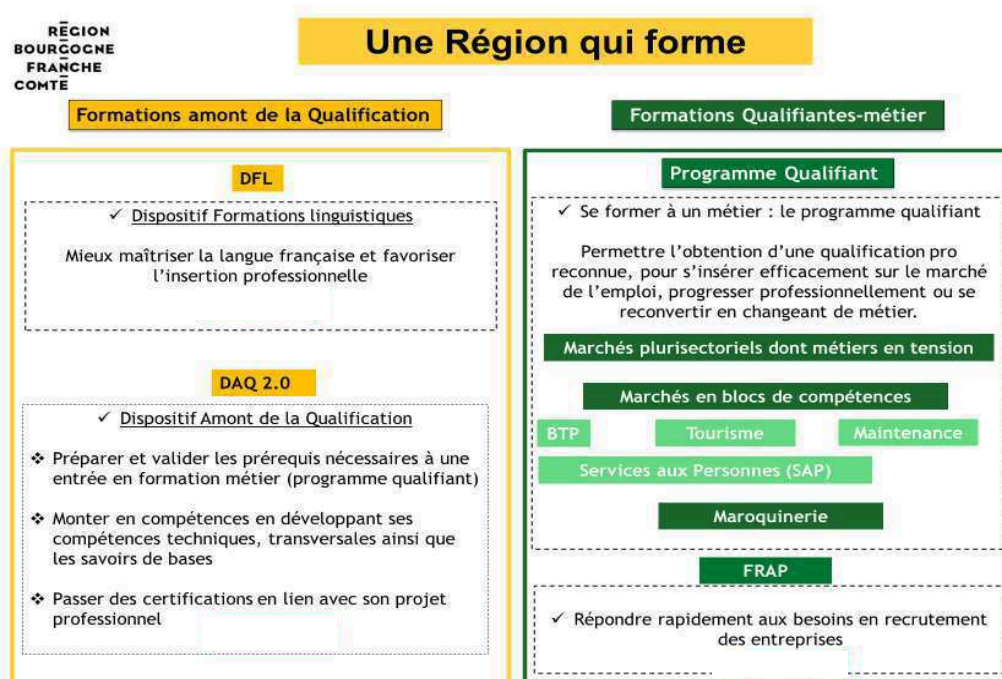
Le Région suivra avec attention les professions des services à l'automobile en aval de la filière (concessionnaires, garagistes, casses...) qui sont également soumis à plusieurs mutations (électrification, numérisation, baisse des ventes, crise de l'approvisionnement, recyclage...).

### 3. La formation des demandeurs d'emploi

Fort de son analyse des besoins de recrutement et de compétences présentée au chapitre I-B-1, la Région s'attachera à répondre aux problématiques de reconversion ou de renforcement des compétences pour les salariés licenciés issus de la filière automobile.

La mobilisation en premier lieu des **plans de sauvegarde d'entreprises** (PSE), et notamment du **contrat de sécurisation professionnelle** (CSP) est essentielle, pour sécuriser au mieux leurs projets/parcours professionnels, en lien avec tous les acteurs emploi-formation du territoire.

C'est pourquoi, au-delà du dispositif PSE-CSP, la Région met à disposition de ces salariés licenciés, futurs demandeurs d'emploi, l'ensemble des formations de son **Service public régional de formation** (SPRF), en **prenant en charge l'intégralité des coûts pédagogiques de ces formations**. Ainsi, ces salariés licenciés qu'ils cherchent à se perfectionner sur leurs métiers industriels ou à se convertir sur d'autres secteurs d'activité, pourront trouver dans le SPRF, 2 typologies de formation répondant aux objectifs suivants :



Dans ce cadre, il est important de souligner que les formations qualifiantes proposées par la Région, **répondent toutes à un besoin de recrutement et de compétences identifié** dans le cadre de l'analyse présentée dans le chapitre I-B « Anticiper et accompagner les mutations de l'emploi par territoire ».

Dans cette perspective, la Région mettra notamment à disposition de ces salariés en difficulté, dès 2022, **l'expérimentation de plateformes de formations modulaires, pour des parcours à la carte sur la « maintenance »**, issue d'un travail de diagnostic partagé et de concertations avec les partenaires régionaux. Il s'agit ici de permettre à des demandeurs d'emploi ayant une expérience dans l'industrie, de pouvoir bénéficier d'une formation individualisée, avec un socle de compétences « maintenance » de niveau 4 et un parcours modulaire à la carte, afin de s'adapter aux offres du territoire.

Au-delà de cette offre de formations collectives, la Région peut également déployer des dispositifs plus individuels, permettant de financer des formations à destination des demandeurs d'emploi pour **répondre à des besoins spécifiques de compétences provenant d'entreprises**. Ces dispositifs impliquent un engagement de recrutement à l'issue. Ils s'appuient sur les Programme opérationnel à l'emploi (POE) - Action de formation préalable au recrutement (AFPR), et sur le Fonds régional d'appui à la professionnalisation (FRAP) - revisité en lien avec les Opérateurs de compétences (OPCO).

Dans la même optique, dans le cadre d'un accord avec la Caisse des Dépôts relatif à « **l'Abondement CPF – Compte personnel de formation** », la Région finance toutes les demandes de formations supérieures déposées par des demandeurs d'emploi dans les secteurs en tension, dont l'industrie.

#### **4. La formation au sein des entreprises**

Un accord AREFE (appui régional à l'effort de formation des entreprises collectif) dédié **aux sous-traitants de l'industrie automobile** en Bourgogne-Franche-Comté a été signé en 2019 avec l'Etat et l'opérateur de compétences interindustriel (OPCO2I). Il permet de favoriser et d'accompagner le développement d'actions structurantes visant le maintien, le développement de l'emploi, des compétences et des qualifications ainsi que la sécurisation des parcours.

Les objectifs suivants sont poursuivis :

- anticiper l'emploi pour sécuriser les parcours professionnels des salariés fragilisés dans l'emploi, notamment du fait de leur faible qualification et/ou de leur âge;
- confirmer l'emploi qualifié au sein de la filière ;
- faciliter l'adaptation des compétences et des qualifications des salariés aux évolutions engendrées par des mutations industrielles, technologiques, organisationnelles et par le positionnement vers de nouveaux marchés ;
- anticiper et former aux métiers de demain et, à la transition numérique et écologique.

Cet accord permet d'ores et déjà à travers un cofinancement Etat-Région de soutenir les projets de développement de compétences des entreprises de la filière automobile jusqu'au 31 décembre 2022. Une prolongation et évolution de cet accord seront envisagées au-delà de ce terme.

#### **5. Faciliter le déploiement des démarches d'accompagnement de la reconversion de salariés, qu'elles soient individuelles ou collectives**

##### Un soutien aux projets de transition professionnelle individuels

Tout salarié qui souhaite se reconvertir dans un autre métier que celui qu'il occupe, peut aujourd'hui mobiliser son compte personnel de formation et, sous réserve de l'accord de son employeur, solliciter un appui financier complémentaire auprès de l'association Transitions pro BFC.

La Région, via une subvention annuelle, permet de financer des parcours de formation plus longs et/ou plus nombreux. Elle peut cibler une part de cette subvention sur des projets de transition professionnelle de salariés de l'industrie automobile.

### Une facilitation régionale dans le déploiement des démarches collectives de reconversion TRANSCO

Ce dispositif de l'Etat « transitions collectives », baptisé TRANSCO, a pour objet d'assurer la reconversion des salariés dont l'emploi est menacé à moyen ou long terme en les accompagnant vers des métiers porteurs à l'échelle de leur territoire. Il vise à penser les restructurations d'entreprise différemment, avec une forte dimension d'anticipation et une place importante redonnée au dialogue social. Dans le cadre de ses politiques de soutien du développement des compétences des salariés les plus fragiles, de sécurisation des parcours professionnels, de gestion des emplois et compétences et de développement économique, la Région rejoint pleinement les objectifs de TRANSCO. La formalisation d'un protocole d'accord Etat/Région TRANSCO fin 2021 répond à cet objectif d'union des forces de chacun pour en faciliter la mise en œuvre.

**Enfin, la Région mobilisera les outils au service de l'évolution professionnelle des actifs** de ce secteur dont l'accompagnement à la validation des acquis de l'expérience (VAE, VAE collective).

### Une région où l'emploi industriel résiste mieux

Sur le long terme la Bourgogne-Franche-Comté subit comme les autres régions du quart nord-est de la France une nette érosion de l'emploi industriel, mais elle est aujourd'hui **la première région pour la part d'emploi industriel en France** et sa résilience industrielle est avérée sur le long terme. A l'instar de l'Allemagne et de la Suisse, quand la Bourgogne-Franche-Comté se positionne sur des industries à haute-valeur ajoutée, elle démontre sa capacité à créer de fortes dynamiques industrielles.

#### Dans le quart Nord-Est de la France, la part des emplois industriels divisée par deux en 40 ans



#### Évolution de la part de l'industrie dans l'emploi régional parmi les 25-54 ans entre 1975 et 2014



Source : Insee RP, données harmonisées 1975-2014  
Réalisation : CGET 2018

## **6. Déployer les outils de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territorialisés et des démarches d'accompagnement renforcé**

La Région favorisera la mise en œuvre de démarches de Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale (GPECT) en application du principe de différenciation territoriale.

La GPECT peut être **particulièrement pertinente dans l'anticipation** et peut naturellement se révéler un outil d'aide pour un territoire qui subit un choc économique. Les acteurs territoriaux (EPCI, service public de l'emploi, entreprises et représentants des secteurs professionnels) y partagent des difficultés et construisent ensemble la résilience de leur territoire. À ce titre la GPECT, en favorisant une action partenariale à l'échelle d'un territoire, est un outil tout à fait adapté pour anticiper et amortir des chocs économiques. Cet outil est très intéressant pour des territoires dépendants d'une industrie confrontée à un enjeu de mutations comme l'automobile.

En outre, l'Etat a annoncé le 16 décembre que **100 millions seront consacrés à l'accompagnement des territoires** affectés par les mutations de la filière, dans la suite du dispositif « **Choc industriel** ». Ce dispositif favorise localement l'émergence d'industries en collaboration avec les acteurs locaux, comme cela a été expérimenté ces derniers mois sur 11 territoires (dont Saint-Claude à la suite de la fermeture de MBF). Cette enveloppe permettra d'accompagner une trentaine de territoires au niveau national, avec un double objectif : élaborer une stratégie de retournement pour le territoire d'une part, identifier et accélérer des projets porteurs d'autre part.

Les accompagnements proposés par l'Etat aux territoires fragilisés associeront deux leviers :

- Un appui auprès des territoires pour les aider à identifier de nouveaux projets industriels pouvant se développer sur leur bassin d'emploi.
- Des soutiens subventionnels pour les projets industriels qui auront été ainsi détectés.

### **En résumé**

La Région s'engage aux côtés de l'Etat à **soutenir les territoires** dans la recherche de solutions territoriales aux problématiques d'emploi et de compétences, avec un accompagnement au niveau de l'ingénierie et de l'investissement.

Les démarches de **prospective**, par filière ou par territoire, sont soutenues.

La Région soutient l'**orientation** des publics et les informe sur les métiers, soutient la **formation** individuelle et collective des actifs liée aux mutations de la filière automobile (formation des **demandeurs d'emploi**, dans certains cas formation au sein des entreprises). La Région accompagne les **transitions professionnelles**.

Par ailleurs, **l'Etat est prêt à accompagner les territoires et les entreprises** qui subissent un choc industriel avec des moyens nouveaux pour identifier les projets et soutenir les entreprises susceptibles d'embaucher les demandeurs d'emploi du territoire concerné.



## B. Consolider les entreprises : dépasser les crises et rester compétitifs

Les sous-traitants automobiles ont été fragilisés par la chute du marché en 2020 et l'arrêt des productions en 2021 et peuvent souffrir d'un certain déficit de compétitivité dans la concurrence européenne et mondiale. Il faut les aider à se consolider pour envisager des plans stratégiques de moyen terme.

### 1. Soutenir les entreprises fragilisées

Les entreprises doivent aujourd'hui passer le cap de difficultés conjoncturelles qui deviennent de plus en plus préoccupantes à mesure que la crise des semi-conducteurs et l'augmentation du prix des matières premières se poursuivent. Les reports ou annulations de commandes et des charges plus importantes ont pu fragiliser certaines entreprises.

L'Etat et la Région agissent au plus vite afin d'assurer la pérennité de l'industrie automobile régionale : c'est l'objectif de la **Force d'Intervention** Mutations Automobiles mise en place. En termes d'outils, la Région et l'Etat mobiliseront leurs dispositifs existants pour permettre à ces entreprises de passer le cap de ces difficultés.

#### Le soutien au conseil

- Le **conseil pour les PME en pré-difficulté**, la Région passe un marché avec un consultant spécialisé pour accompagner les entreprises identifiées en pré-difficulté pour une expertise financière. L'audit, financé à 100 % par la Région, se déroule au maximum sur 12 jours (8 pour le diagnostic et 4 pour les préconisations) pour un montant maximum de 12 000 €.
- Les **aides au conseil** (stratégique ou ciblé) : ces subventions permettent d'accompagner les entreprises sur des missions de conseil portant sur l'ensemble des fonctions stratégiques de l'entreprise.
- Les dispositifs proposés par l'Etat via Bpifrance seront également mobilisés, tel que le **module « cash »** visant à améliorer la trésorerie.

#### L'accompagnement à la trésorerie

- Les nouveaux **prêts pour l'industrie** mis en œuvre par l'Etat et les Prêts Garantis par l'Etat (PGE) apportent de la trésorerie aux entreprises.
- Le **prêt rebond** Bpifrance (financé par du FEDER « REACT ») : accompagner la trésorerie des PME à concurrence de 200 K€ maximum sur de la consolidation de trésorerie.
- **L'avance remboursable consolidation de trésorerie** PME : la Région peut intervenir en consolidation de trésorerie pour un montant maximum de 200 K€ à condition d'une intervention équivalente des financeurs privés (banques ou actionnaires).
- La **subvention pour la reprise de PME en difficulté** : il s'agit d'encourager la reprise d'entreprises à la barre du tribunal avec un montant maximum de 400 K€ plafonné à concurrence des fonds supplémentaires apportés par les actionnaires dans le cadre de cette opération de reprise.

#### Expérimentation d'un nouveau dispositif

Les entreprises sont aujourd'hui confrontées à la nécessité d'opérer et de financer des changements stratégiques alors que leurs ressources financières sont asséchées. La Région proposera de nouveaux **diagnostics financiers** via des consultants spécialisés et des prestations de **planification des ressources financières nécessaires** pour mesurer le besoin de financement à moyen terme vers la diversification ou l'innovation.

#### Le soutien à la formation des salariés dans les entreprises en difficulté : former pour rebondir

- **L'AREFE sécurisation**, permet d'intervenir et soutenir jusqu'à 50% des coûts pédagogiques engagés, sur demande de l'entreprise fragilisée, via son opérateur de compétences. Il s'agit de

sécuriser le salarié, via une acquisition de compétences supplémentaires, une certification, dont il pourra se prévaloir au sein de son entreprise actuelle ou en dehors.

## **2. Aider les entreprises à rester compétitives**

Il est capital que la filière automobile régionale soit compétitive dans un contexte de concurrence forte et mondialisée. Le Pôle Véhicule du Futur, dans le cadre de sa mission PerfoEst, association Régionale des Industriels de l'Automobile (ARIA), déploie depuis plusieurs années, des actions pour renforcer la performance industrielle et économique des entreprises en assurant la diffusion des meilleures pratiques humaines et industrielles.

En complément, la Région aide les entreprises à saisir les leviers d'amélioration de leur **performance industrielle** qui intègre les enjeux de **l'industrie du futur, du numérique et de la transition écologique et énergétique** par le soutien :

- d'actions collectives visant à informer et sensibiliser les entreprises sur les thématiques
- d'accompagnements individuels permettant aux entreprises d'établir un diagnostic de leur situation ou visant à définir les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre.
- des investissements nécessaires à la mise en œuvre de projets de modernisation.

Ce soutien se fera en cohérence avec l'ambition régionale de faire de la **transition numérique** un moteur de la dynamique économique régionale (cf. politique des usages numériques votée en octobre 2020).

### Information et aide au conseil :

- Les accompagnements vers **l'industrie du futur** : le volet spécifique à l'industrie automobile du programme régional d'accompagnement vers l'industrie du futur 2020-2022 sera poursuivi et adapté si nécessaire.
- Le soutien aux actions relatives à la **transition énergétique et environnementale** se fera de manière coordonnée avec l'ADEME qui accompagne déjà une action pour la filière.
- Les accompagnements déployés au niveau national visant à améliorer la **compétitivité** seront également mobilisés (accompagnements Bpifrance et PFA). L'Etat a annoncé le 16 décembre que son dispositif individuel d'accompagnement serait renforcé, puisque doté pour 70 entreprises jusqu'ici, il permettra d'en accompagner 200 supplémentaires en 2022 et 2023.

### Soutien à l'investissement :

- **Aides à la modernisation de l'Etat** dans le cadre du Plan France 2030 et du fonds Territoire, redoté de 6 M€ pour 2022.
- **Subvention investissement** matériel dans le cadre du Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée (FRTED) : il s'agit d'accompagner des projets d'investissement industriels, dans le cadre notamment d'une relocalisation offensive ou défensive sous forme de subvention. 6 M€ sont placés en contrepartie des 6 M€ de l'Etat.
- **Subvention des investissements** du FEDER pour les investissements immatériels et matériels productifs des PME.
- **L'avance remboursable croissance investissement** : la Région peut intervenir pour accompagner le financement d'investissement matériel à concurrence de 20 ou 30 % (zone AFR) du montant HT jusqu'à maximum 250 K€

## **3. Soutenir la coopération au sein de la filière**

La dimension partenariale des relations entre des acteurs de la chaîne de valeur, la coopération et la relation de confiance sont des leviers importants pour augmenter la compétitivité et la capacité d'innovation. Dans ce contexte particulier de mutations profondes et de crise, la filière a d'autant plus besoin de visibilité et de solidarité. Ainsi, les sous-traitants ont besoin de connaître les besoins des

donneurs d'ordres qu'ils soient de court terme ou de long terme afin d'orienter leurs choix qui s'inscrivent dans la durée.

La filière nationale a engagé des travaux dans le cadre d'une charte d'engagement de mai 2020 sur les relations clients fournisseurs et adopté en novembre 2020 un nouveau code de performance et de bonnes pratiques, en lien avec la médiation des entreprises. La filière souhaite ainsi répondre à une situation dégradée des relations donneurs d'ordre et leurs sous-traitants, mais également créer une dynamique positive pour accélérer l'innovation et conforter la compétitivité de la filière.

La proximité des acteurs pouvant être un atout dans ces démarches collaboratives, la Région **soutiendra les actions visant à améliorer le dialogue et la coopération entre donneurs d'ordre et sous-traitants** de la Région.

#### En résumé

Afin d'aider les entreprises à dépasser la crise la Région mobilisera et renforcera ses dispositifs d'aides en cohérence avec ceux proposés par l'Etat :

- Les **aides aux entreprises fragilisées** : conseils, aides à l'investissement, consolidation de fonds propres, aide à la formation,
- Les **aides à la modernisation et à l'amélioration de la compétitivité des entreprises** (industrie du futur, numérique, transition énergétique et écologique) : informations, aide au conseil, aides à l'investissement,
- le soutien **d'actions collectives visant la coopération entre donneurs d'ordre et sous-traitants**.

**La FIEV (Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules)** est de syndicat professionnel des équipementiers automobile. Ces missions et actions s'articule autour de trois axes : la représentation des intérêts des adhérents, l'organisation d'évènements et l'animation d'échanges, l'information et l'analyse sur les enjeux impactant le secteur de l'automobile. La FIEV vient renforcer son activité avec une nouvelle offre d'accompagnement/conseil autour de cinq thèmes majeurs : la Recherche développement et Innovation, la transition digitale, la transition environnementale la diversification Business, le diagnostic flash pour les PME.

## C. Accompagner les entreprises pour se positionner sur les marchés d'avenir

Au-delà des difficultés conjoncturelles, la mutation des mobilités présente des opportunités de développement pouvant s'appuyer sur la richesse des compétences régionales.

Les marchés d'avenir dans les mobilités sont notamment la motorisation électrique, les batteries, l'électronique de puissance, les infrastructures de charges et de gestion de réseau, le développement de logiciels, les nouveaux services de mobilités, l'hydrogène, l'économie circulaire, le recyclage et la refabrication des véhicules. Certaines entreprises pourront également s'engager dans une diversification vers d'autres secteurs porteurs hors mobilité.

Sur ce volet, la présente feuille de route est en cohérence par des objectifs partagés avec la feuille de route Hydrogène votée en 2019, avec la Feuille de Route Régionale Économie Circulaire (FREC 2020-2025), la politique publique des usages numériques et avec la stratégie régionale d'innovation (RIS3 - Stratégie Régionale d'Innovation vers la Spécialisation Intelligente 2021-2027).

### **1. Partager la prospective des nouveaux marchés en lien avec l'automobile**

Il est important que les entreprises anticipent d'éventuelles baisses de volume sur leur production actuelle et se projettent dans des marchés d'avenir. Certaines petites et moyennes entreprises n'ont pas nécessairement les moyens en interne de mener des analyses prospectives.

La Plateforme automobile (PFA) et la Direction Générale des Entreprises (DGE) ont lancé mi-2021 une **étude détaillant l'évolution des besoins en pièces d'ici 2030**, composant par composant, qui donnera une certaine visibilité aux PME et ETI au vu des transformations à venir. Il sera nécessaire d'aider les entreprises à s'approprier les résultats de cette étude. La nomination par la PFA de deux personnalités qualifiées assurera un travail de sensibilisation à la transition industrielle vers les marchés d'avenir et à la transformation des modèles économiques auprès des chefs d'entreprise.

La Région soutient de manière récurrente l'action du Pôle Véhicule du Futur qui partage l'information prospective sur les nouveaux marchés de l'automobile ainsi que la mission spécifique du pôle sur l'hydrogène.

Le soutien régional pourra être renforcé sur des actions sur d'autres marchés d'avenir relatives aux mobilités tels que l'électronique, le recyclage et le rétrofit. Si cela est pertinent, les actions vers d'autres filières pourront également être soutenues.

### **2. Structurer les nouvelles activités pour en faire un facteur d'attractivité du territoire**

La constitution d'écosystèmes autour d'activités à forte valeur ajoutée s'appuyant sur les forces présentes en Région crée des synergies et est sources d'innovation et de compétitivité. De plus, le collectif renforce la visibilité au niveau national et international, facilitant l'accès à l'export ainsi que l'attractivité du territoire et les investissements en se faisant connaître auprès d'entreprises qui peuvent rejoindre ces écosystèmes.

Les laboratoires de recherche régionaux reconnus d'excellence dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la mobilité, des matériaux ou les systèmes complexes par exemple, ont toute leur place dans ces nouveaux écosystèmes et sont des atouts pour le territoire. De même, la présence sur le territoire régional de Mobicampus, Automobile et Mobilités du Futur labellisé Campus des métiers et des qualifications « excellence » est un outil contribuant à l'attractivité de la filière et du territoire.

**La constitution d'une filière hydrogène** en Bourgogne-Franche-Comté est portée par une forte volonté politique régionale forte (concrétisée à travers le vote de la feuille de route hydrogène en novembre 2019). Cette volonté politique porte déjà ses fruits avec des résultats probants en termes d'attractivité.

#### **L'attractivité régionale sur l'hydrogène**

En 2019, le groupe **Faurecia** a décidé d'installer son centre d'expertise mondial dédié au développement de système de stockage à hydrogène sur son centre de R&D de Bavans. Ce centre présente une activité de R&D pour le développement de réservoirs à haute pression de nouvelle génération, plus performants et légers, ainsi que dans un centre d'essai de caractérisation de ces réservoirs. Ce centre d'expertise représente un investissement total d'environ 25 millions d'euros, dont 4,5 millions d'euros de subventions accordées par la Région Bourgogne-Franche-Comté. Cet investissement a permis la création de 50 emplois à haute valeur ajoutée sur le site de Bavans dédiés à l'hydrogène.

En 2020, le groupe Faurecia a décidé d'investir 165 M€ pour créer une unité de production de réservoirs hydrogène à Allenjoie, à une dizaine de kilomètres de Bavans. 80 à 100 000 réservoirs seront produits par an dès fin 2023. 300 emplois sont prévus.

En 2021, l'entreprise **Mincatec Energy** basée à Neuilly-sur-Seine a décidé d'implanter un bureau d'études et un centre d'essai à Belfort pour les réservoirs à hydrogène solide, qui s'appuie sur les capacités de recherche de l'UTBM. L'action réalisée conjointement consiste à développer un pack de réservoirs de stockage solide de l'hydrogène (hydrures métalliques) et d'en tester la version intégrée dans un véhicule (prolongation d'autonomie). Les entités implantées à Belfort emploieront 34 personnes.

**Mc Phy** est un groupe industriel pionnier dans le déploiement des solutions H2 zéro carbone. Concepteur, fabricant et intégrateur d'équipements de production et distribution d'H2 renouvelable depuis 2008. Le groupe, dont le siège est à Grenoble, a décidé d'installer sa future gigafactory d'électrolyseurs à Belfort. Le site de Belfort, orienté sur l'industrie « haute technologie », a été présélectionné pour sa capacité à répondre aux problématiques clés posées par le passage à l'échelle industrielle des électrolyseurs, par un écosystème fait de laboratoires de recherche, de main-d'œuvre qualifiée et de la culture industrielle locale. La construction de cette nouvelle infrastructure industrielle représenterait un investissement de 30 à 40 millions d'euros et la production débuterait au cours du 1er semestre 2024 avec une montée en charge progressive jusqu'à atteindre une capacité de 1 GW par an. Ce projet allie le développement d'électrolyseurs de nouvelle génération et le déploiement industriel de leur production en série.

L'option technologique de l'hydrogène qui trouve notamment des applications dans les véhicules devrait se concrétiser pour la mobilité individuelle au-delà de 2030. Mais elle est d'ores et déjà pertinente pour les transports (de marchandise, en commun, routier, marin ferroviaire). La continuité des engagements dans le cadre de la feuille de route hydrogène de la Région reste donc un enjeu fort de développement.

A l'instar de la constitution de la filière hydrogène en région, **il sera nécessaire d'accompagner la structuration d'écosystèmes autour des nouvelles opportunités** (motorisation électrique, refabrique, recyclage, logiciel de mobilité...).

### **Economie circulaire**

L'économie circulaire constitue un élément majeur de la transformation de la filière. Elle propose le développement de nouvelles activités et de nouvelles sources d'approvisionnement :

- des processus industriels de reconditionnement (appelé également **refabrique** ou remarketing).
- le rétrofit : reconversion des véhicules en véhicules électriques à batterie ou hydrogène
- l'écoconception et les matériaux biosourcés
- le recyclage des matières premières

L'allongement de la durée de vie des véhicules et de leurs pièces répond à la nécessité de réduire le bilan carbone de la filière et également au besoin des consommateurs dans un contexte de hausse de prix des véhicules neufs. Par ailleurs, les problèmes d'approvisionnement rendent cette filière de refabrique encore plus nécessaire et stratégique.

Quelques exemples d'initiatives régionales :

- Le groupe **Nedey Automobiles** exerce depuis 60 ans une activité de distribution automobile dans l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard. En 2021, le groupe a investi dans une usine de reconditionnement de véhicules d'occasion en rachetant l'usine Poclair à Etupes rebaptisée Nedey Frères.
- **Stock Cass 70** est un centre de déconstruction et de recyclage automobile qui projette d'investir à Héricourt dans la création d'une usine éco-conçue de régénération technique de véhicules hors d'usage. Le projet est soutenu par une aide de 800 000 € par le Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée dans le cadre du plan d'accélération régional.
- La société **REGOM** basée à Digoin a été créée en 2020 par le groupe Cassier avec pour objectif de développer le réemploi des pneus usagés en développant des systèmes de tri automatisé et intelligent de pneus. Le Fonds Régional pour l'Innovation a soutenu le projet de développement d'une solution novatrice de tri et de contrôle fiable. Le fonds d'accélération des investissements industriels dans les territoires (Etat) a aidé l'entreprise à développer une chaîne semi-automatisée de tri de pneumatiques usagés.

La Région continuera de promouvoir dans sa communication les atouts de la Bourgogne-Franche-Comté sur les mobilités de demain pour valoriser les compétences régionales et attirer de nouveaux acteurs susceptibles de renforcer l'écosystème régional.

Il appartiendra à l'agence économique régionale (**AER**), dans le cadre de **sa mission générale sur l'attractivité** et la recherche d'investisseurs, de contribuer au rayonnement de l'excellence de la filière automobile régionale et d'attirer des projets en Bourgogne-Franche-Comté.

### **3. Accompagner et financer les stratégies de diversification, de croissance et d'innovation sur les marchés d'avenir**

Pour se positionner sur les marchés d'avenir ou se diversifier sur des marchés existants, les entreprises devront élaborer de nouveaux plans stratégiques et définir les moyens pour les déployer. Ces phases préparatoires primordiales nécessitent souvent des **expertises et conseils externes**.

La Région et l'Etat soutiennent les entreprises de la filière automobile dans l'élaboration de stratégies de diversification qu'elle soit dans ou hors du secteur de la mobilité, et les accompagnent dans leur projet de croissance et d'innovation sur des marchés porteurs. **La Région renforcera son effort par le déploiement d'accompagnements dédiés à la diversification des entreprises de l'automobile.**

### Le soutien au conseil

- Les accompagnements déployés au niveau national visant à diversifier les activités des sous-traitants automobile seront également mobilisés (accompagnements Bpifrance et PFA qui viennent d'être renforcés pour identifier les marchés de diversification).
- Le conseil pour la diversification : la Région va proposer de nouveaux accompagnements notamment pour assurer le montage financier des projets de diversification
- Les aides au conseil (stratégique ou ciblé) : ces subventions permettent d'accompagner les entreprises sur des missions de conseil portant sur l'ensemble des fonctions stratégiques de l'entreprise.

### L'accompagnement à l'investissement

- L'Etat a annoncé le 16 décembre un **fonds de soutien à la diversification des sous-traitants doté de 300 millions d'euros**. Ce fonds a vocation à soutenir des projets de diversification visant à développer ou industrialiser de nouveaux produits et procédés de fabrication, en lien avec le véhicule électrifié et ses composants, ou vers des segments porteurs en dehors de l'automobile. Cette nouvelle enveloppe de 300 millions d'euros pourra être complétée par les prochains dispositifs de soutien de France 2030, visant à soutenir la R&D et la production des composants nécessaires à la fabrication des prochaines générations de véhicules.
- La subvention **FEDER des investissements immatériels et matériels productifs** des PME.
- **Subvention investissement** matériel dans le cadre du Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée (FRTED), lorsque les fonds d'Etat ou le FEDER ne peuvent être mobilisés.
- **L'avance remboursable consolidation de trésorerie PME** : la Région peut intervenir en consolidation de trésorerie pour un montant maximum de 200 K€ à condition d'une intervention équivalente des financeurs privés (banques ou actionnaires).

### Le soutien à la formation des salariés dans les entreprises en développement

En accompagnement de l'ensemble des opportunités détaillées ci-dessous, l'outil d'appui régional à l'effort de formation des entreprises (**AREFE)- développement** permet de soutenir la formation des salariés d'une entreprise dont la stratégie de développement (nouvelle implantation, nouveau marché, nouvelle activité, nouveau process/innovation) nécessite d'être accompagnée par un développement ou une adaptation des compétences de ses salariés. L'AREFE développement, déjà opérationnel, permet d'intervenir et soutenir jusqu'à 50% des coûts pédagogiques engagés, sur demande de l'entreprise en développement, via son opérateur de compétences.

## **4. Renforcer les fonds propres**

Le **besoin d'investissement** des sous-traitants automobiles pour se diversifier dans ou hors de la filière nécessitera des plans de financement ambitieux que la question des aides publiques seules ne suffira pas à traiter. Ils auront besoin d'emprunter. Pour cela il sera nécessaire également de renforcer leurs fonds propres afin de conserver un ratio dette sur fonds propres satisfaisant au regard des exigences des banques.

La Région a financé le fonds de **capital-risque** « Défis 3 » qui est approprié pour la filière automobile, dont le dimensionnement déjà significatif de 18 M€ permettra de répondre aux premiers besoins de la filière. **La création d'un fonds d'investissement pour la filière automobile** est en cours de travail avec les professionnels du secteur. Au-delà de la volumétrie financière se pose la question du type d'intervention, soit en renforcement d'une équipe existante dans le cadre d'un projet de diversification, soit en reprise de site avec un nouveau projet, ce qui est plus exigeant en termes de pilotage et de volume financier.

Les projets nécessitant des tickets importants pourront être orientés vers le **Fonds Avenir Automobile 2 (FAA 2)** créé en 2020 et géré par Bpifrance a pour objectif d'accélérer la croissance et la capacité d'innovation d'une quinzaine de groupe sous-traitants automobiles.

Enfin le **FEDER** via le Fonds Européen d'Investissement dotera un fonds de co-investissement dédié à de jeunes PME innovantes ayant un fort potentiel de développement.

## 5. Financer l'innovation

L'**innovation** doit permettre aux entreprises de maintenir une offre à haute valeur ajoutée, tout en répondant aux besoins des marchés européens et internationaux. La Région soutient de longue date les innovations de la filière automobile. La Région conforte cet engagement à travers sa stratégie d'innovation (RIS3 -Stratégie Régionale d'Innovation vers la Spécialisation Intelligente 2021-2027) en ciblant prioritairement 6 domaines stratégiques dont 3 concernent la filière automobile :

- Mobilité durable, intelligente et connectée : véhicules, infrastructures, et services innovants,
- Hydrogène,
- Matériaux et procédés avancés.

L'année 2022 étant l'année de mise en place à la fois du PO Feder BFC et du PIA 4 régionalisé, cela permettra de disposer de fonds substantiels pour soutenir l'innovation en particulier dans le cadre de la RIS 3.

### Le soutien à l'innovation

- **Fonds Régional d'Innovation (FRI)**: de la presta'Inno permettant de valider un projet d'innovation d'un primo-innovant, l'étude de faisabilité jusqu'à la pré-industrialisation,
- **FEDER**, intervenant à la fois dans le cadre des projets collaboratifs impliquant des entreprises à partir du TRL 4, et en soutien de PME innovantes
- **PIA régionalisé** : dans le cadre du PIA 4 régionalisé, ce fonds géré à parité par la Région et l'Etat permettra à la fois de soutenir des PME et ETIS innovantes, des projets de filières et des projets collaboratifs régionaux ou inter-régionaux.

Ces trois fonds permettent d'accompagner du plus petit projet aux projets d'envergure, en particulier ceux impliquant les laboratoires de recherche. La mobilisation de ces outils sera articulée avec les appels à projet dans le cadre de France 2030 comme l'AAP CORAM.

### **En résumé**

Afin d'aider les entreprises à se positionner sur les marchés d'avenir, la Région s'engage à soutenir :

- les démarches de **partage d'information** sur les marchés d'avenir
- la **structuration d'écosystèmes** autour de ces marchés d'avenir (hydrogène, motorisation électrique, retrofit par exemple)
- les **aides à la diversification** avec notamment le déploiement de nouveaux accompagnements
- les **aides de soutien à la croissance et à l'innovation**



## IV – MISE A JOUR DE LA FEUILLE DE ROUTE

Au-delà des instances de coopération citées plus haut, une **instance politique** de suivi de l'évolution de la filière automobile sera mise en place sous l'égide de l'Etat et de la Région. Elle aura pour objet de :

- Partager les éléments de conjoncture, en mettant en perspective la situation de la filière régionale au regard des enjeux nationaux,
- Présenter le bilan des actions engagées par les pouvoirs publics et les parties prenantes, dont les partenaires sociaux,
- Témoigner des exemples de diversification ou transformation engagés,
- Ajuster les objectifs et les dispositifs inscrits dans l'étape 1 de la présente feuille de route.

Par ailleurs **cette feuille de route pourra être mise à jour** en fonction des remontées de terrain. A titre d'exemple les acteurs pensaient initialement que les principaux secteurs impactés seraient ceux liés au bloc moteur thermique, à l'instar de l'entreprise de fonderie MBF. Cependant le cas de l'entreprise Benteler, qui produit des châssis, nous enseigne d'une part que Stellantis est susceptible de réinternaliser certaines de ses productions, d'autre part que le mouvement de délocalisation vers des pays à bas coût de main-d'œuvre se poursuit.

Plus positivement, certaines entreprises de la région Bourgogne-Franche-Comté comme R. Bourgeois ont gagné de nouveaux marchés pour produire des pièces de moteur électrique. Sur l'hydrogène le territoire dispose d'une avance qu'il faut consolider grâce aux investissements soutenus de Faurecia Clean Mobility entre autres.

Les défis à relever sont nombreux et le contexte est instable : ceci justifie que **la région Bourgogne-Franche-Comté témoigne de sa propre agilité** pour adapter sa feuille de route.

## V – MOYENS BUDGETAIRES DE LA REGION

La région Bourgogne-Franche-Comté va augmenter son effort financier. A ces budgets il faut ajouter les budgets de l'Etat et du FEDER.

### Les moyens de l'Etat

L'Etat a annoncé des moyens supplémentaires et notamment un fonds de soutien à la diversification des sous-traitants de la filière automobile doté de 300 millions d'euros sur 6 ans, soit 50 millions par an, qui apportera via des appels à projet des financements pour les financements de sous-traitants automobiles.

A titre d'exemple le précédent fonds de l'Etat a permis de mi 2020 à fin 2021 d'apporter 42,8 millions d'euros à 54 sous-traitants automobiles lauréats de Bourgogne-Franche-Comté.

L'Etat a également doté 100 millions d'euros qui seront consacrés à l'accompagnement des territoires affectés par les mutations de la filière. Ce dispositif « choc industriel » a déjà accompagné le territoire de Saint-Claude. Il permet élaborer une stratégie de retournement pour le territoire d'une part, identifier et de financer des projets porteurs d'autre part.

### Les moyens du FEDER

La nouvelle programmation 21-27 permettra d'apporter des financements aux PME industrielles et notamment :

- Subvention de projets de recherche collaboratifs avec un laboratoire : ouvert aux entreprises de toute taille (dès lors qu'une PME est dans le consortium) (35,7 millions d'euros)
- Subvention de projets individuels de recherche et innovation : ouvert aux PME et PETI (petites entreprises de taille intermédiaire entre 250 et 500 salariés) (8 millions d'euros)
- Un instrument de prêt à taux bonifié pourrait être mis en place également pour soutenir les projets individuels de recherche et innovation (PFI Bpifrance) (5 millions d'euros)
- Subvention des investissements immatériels et matériels productifs des PME (27,5 millions d'euros)
- Fonds Européen d'Investissement = Instrument financier pour PME. 2 instruments préconisés :
  - o Soutien en capital (fonds propres) de jeunes PME innovantes / fort potentiel de développement en phase de création/amorçage / croissance-développement 15 millions d'euros
  - o Outil de garantie permettant de faciliter l'accès au crédit pour les PME 30 millions d'euros
- En complément, du FEDER pourrait également cofinancer le pôle d'innovation numérique européen porté par le pôle véhicule du futur (3,5 millions d'euros)

### La Force d'Intervention Mutations Automobiles

Cette feuille de route présente une forte mobilisation des équipes de l'Etat, des services de développement économique de la région Bourgogne-Franche-Comté et de son Agence économique régionale. **Cette ingénierie n'est pas décomptée dans les moyens budgétaires présentés ci-dessous.**

Il est à noter que deux agents des services de la région seront dédiés à 100% à l'automobile, un par redéploiement, un par création de poste.

Budgets de la région Bourgogne-Franche-Comté pour la filière automobile :

	Budget réalisé 2019-2021, par an	Prévisionnel budget 2022
<b>Innovation</b> (Fonds régional d'innovation, contribution régionale au PIA3, aides directes)	3 861 770 €	4 000 000 €
<b>Aides individuelles aux entreprises</b> (subventions et avances remboursables aux PME, Fonds régional de transition et de relocalisation)	2 215 333 €	4 500 000 €
<b>Ingénierie financière</b> (fonds de garantie, prêt Rebond, intervention haut de bilan)	1 641 555 €	3 200 000 €
<b>Actions collectives</b> (pôle véhicule du futur, actions industrie du futur)	469 333 €	820 000 €
<b>Immobilier d'entreprise</b> (part affectée à l'automobile dans les SEM et Batifranc)	2 000 000 €	2 000 000 €
<b>Transitions professionnelles et orientation</b> (GPEC, AREFE)	131 667 €	930 000 €
<b>Formation</b> des demandeurs d'emploi	11 076 072 €	20 600 000 €
<b>Total</b>	<b>21 395 730 €</b>	<b>36 050 000 €</b>

# SITUATION DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

(présentée en Assemblée plénière le 17 décembre 2021)

## I - LE POIDS IMPORTANT DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

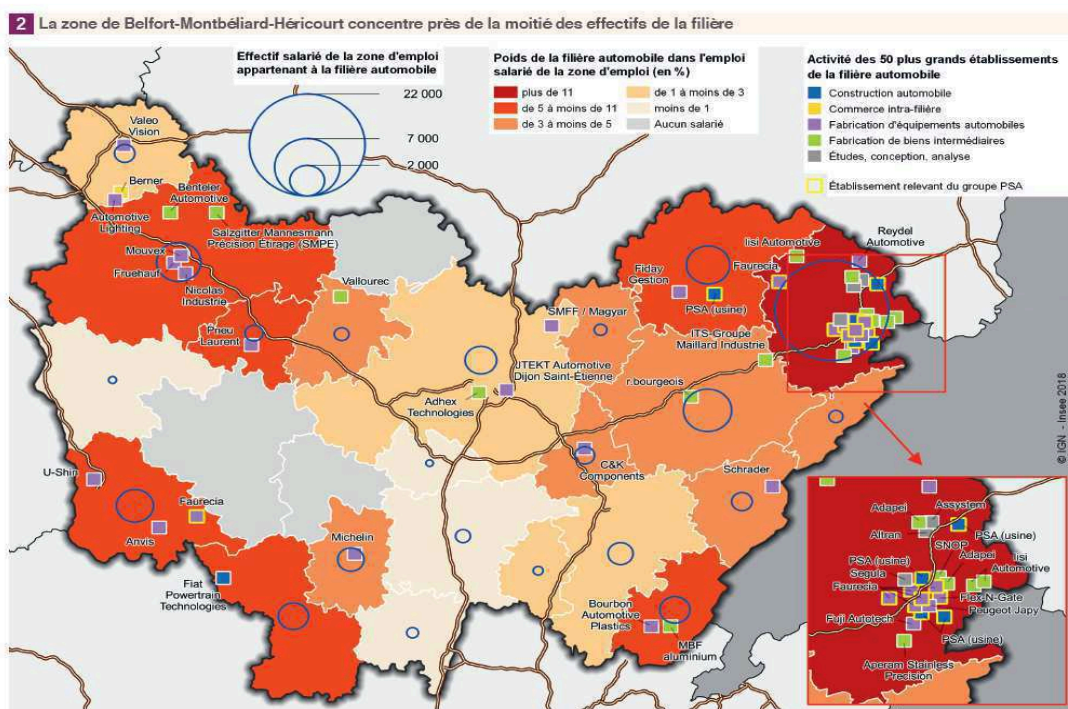
La filière automobile est bien ancrée en Bourgogne-Franche-Comté : la filière automobile compte plus de 350 établissements et près de 45 000 salariés, hors intérim, soit **5,1 % de l'emploi salarié régional et près du tiers de l'emploi industriel**. Elle emploie par exemple davantage de salariés que la filière bois (2 % de l'emploi régional), ou encore le tourisme (3 %).

De plus, les trois quarts des établissements recourent aussi à l'intérim qui représentait environ 9 300 emplois en 2017.

**La filière régionale représente plus de 10% de la filière nationale.**

L'activité de la filière automobile est surtout située dans l'est de la région mais est présente sur toute la région, notamment dans les zones d'emploi suivantes :

- La zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt concentre 50% de la filière régionale autour du centre historique de Peugeot implanté depuis 1912. La filière automobile y représente 20% de l'emploi salarié et 2/3 de l'emploi industriel de la zone.
- Saint-Claude : la filière auto représentait 1/10 de l'emploi salarié de la zone, dans la plasturgie principalement), la zone a connu en 2021 la fermeture de MBF aluminium.
- En Saône et Loire, Fiat Power Train à Bourbon-Lancy est un acteur industriel majeur de la zone.
- Dans la Nièvre, le circuit de Magny-Cours créé en 1960 a favorisé l'implantation d'entreprises liée au sport automobile.
- L'Yonne présente de nombreux équipementiers avec les entreprises Pneu Laurent, filiale du groupe Michelin, près d'Avallon et Valeo Vision à Sens, spécialisée dans les feux arrière. La filière automobile représente la moitié des emplois industriels de cette zone.
- La filière est également présente sur les bassins d'emploi de Besançon, Vesoul, Le Creusot, Dijon, Pontarlier, Lons le Saunier...



Les établissements de la filière peuvent s'appuyer sur un pôle de compétitivité, le Pôle véhicule du Futur – PerfoEst, représentant régional de la filière nationale « PFA » (Plateforme de Filière Automobile & Mobilités). Le Pôle Véhicule du Futur, dont l'activité s'étend aussi sur la région Grand Est, assure l'animation de la filière et accompagne les entreprises notamment sur les sujets de la performance industrielle, des nouveaux marchés ou de l'innovation.

La région Bourgogne-Franche-Comté dispose également d'une offre de formation qui répond aux besoins de la filière dans des lycées, des écoles d'ingénieur et instituts (ISAT, UTBM, ENSMM), les universités et les organismes de formations continue (UIMM, Pole véhicule du futur...). Le Campus des Métiers et des Qualifications de l'Automobile et des Mobilités du Futur (Mobicampus), labellisé campus d'excellence, fédère 15 établissements de formation initiale et continue, des acteurs économiques et institutionnels dans l'objectif répondre aux besoins de qualifications et de montées en compétences dans le secteur de l'automobile et des mobilités du futur.

## II - SITUATION ET ENJEUX DE LA FILIERE AUTOMOBILE

La filière automobile est aujourd'hui confrontée à des difficultés multiples. Depuis plusieurs années, la filière devait faire face à un double enjeu de compétitivité et de mutation profonde liés notamment aux réponses à apporter aux enjeux environnementaux, dans un contexte de hausse des volumes. Avec la crise du Covid les volumes se sont effondrés et la crise des approvisionnements perturbe fortement la production. La création de Stellantis, fusion de PSA et Fiat-Chrysler, crée un acteur mondial dont la France n'est plus l'épicentre et met en concurrence le panel des fournisseurs de PSA avec le panel des fournisseurs de Fiat-Chrysler. Enfin la filière doit assurer dès maintenant sa mutation vers l'électrique dans une conjoncture de sortie de crise qui lui est peu favorable.

### A. Une filière mondialisée, un marché très concurrentiel

Les constructeurs automobiles sont des groupes mondiaux qui agissent sur un marché mondialisé dans une vigoureuse et impitoyable logique de rentabilité.

#### 1. Des délocalisations et une diminution de l'emploi depuis vingt ans

Depuis les années 2000, dans un contexte de marché mondialisé, les constructeurs français ont délocalisé leur production, dont leurs usines d'assemblage, majoritairement vers l'Europe de l'Est et l'Afrique du nord. La part de production des constructeurs français réalisée sur le territoire national a continuellement diminué passant de 60% en 2000 à 24% en 2017. En 2005, le secteur automobile français dégagait encore 9 milliards d'excédent. En 2019, le déficit commercial est de 15,3 milliards d'euros.

L'impact sur l'emploi a été important, la diminution de l'emploi dans l'industrie automobile<sup>1</sup> a été deux fois plus intense depuis 2008 que celle de l'emploi de l'ensemble de l'industrie. De 2008 à 2019, l'industrie automobile a perdu 29 % de ses emplois en France et 32% en Bourgogne-Franche-Comté soit près de 9 000 emplois.

Les délocalisations continuent vers Europe de l'Est pour la plupart des modèles, la production française étant majoritairement orientée vers des véhicules haut de gamme. A cet égard la décision de Stellantis de produire son modèle haut de gamme en Chine est préoccupante.

---

<sup>1</sup>L'usage statistique définit l'industrie automobile selon les activités de construction de véhicules automobiles, fabrication de carrosseries et remorques, fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles et fabrications d'autres équipements automobiles (code NAF 2910Z,2920Z,2931Z,2932Z). Ce périmètre représente environ 45% de la filière en région qui inclut également des sous-traitants et équipementiers relevant d'autres secteurs d'activité (ex pneumatique ou décolletage).

## **2. Une pression très forte sur les coûts**

Les constructeurs exercent une pression très forte sur les coûts auprès des sous-traitants. Les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants automobiles ont eu une tendance forte à se détériorer au fil des années, avec la généralisation de pratiques visant à faire supporter le maximum de la flexibilité et des coûts aux fournisseurs dans le cadre de rapports de force très asymétriques<sup>2</sup>. Pour répondre à ces exigences et rester compétitives, les entreprises françaises doivent se moderniser (robotisation, usine 4.0, lean...) et investir fortement en R&D. Cependant ces efforts ne compensent pas totalement les pertes de volumes, la fin du moteur thermique et l'effet de concurrence avec le panel de Fiat Chrysler et les pertes de marchés sont importantes.

## **3. Une surcapacité de production**

L'industrie automobile européenne présente depuis quelques années une surcapacité de production, qui pénalise la rentabilité attendue par les constructeurs. Cela aboutit à des fermetures d'usines (ex : annonces de Renault en 2020), des redimensionnements (ex : PSA Sochaux 2022) ou de la ré-internalisation de productions jusqu'alors sous-traitées (ex. : Sochaux ré-internalise une production sous-traitée à Benteler, usine de l'Yonne, qui voit sa survie menacée).

## **4. La concurrence des constructeurs chinois**

Un autre facteur potentiel de déstabilisation est la montée en puissance des constructeurs chinois, qui peuvent dorénavant amortir leurs coûts de développement sur un marché intérieur qui pèse déjà plus du quart du marché mondial, ce qui leur permet ensuite d'avoir des prix très agressifs à l'export.

# **B. Une situation conjoncturelle difficile en sortie de crise sanitaire accentuée par la concentration des acteurs**

## **1. La crise de l'approvisionnement**

La crise des semi-conducteurs : le marché mondial a comme l'ensemble de l'activité industrielle brutalement décroché à l'occasion de la crise de la covid-19. Mais, alors que le reste de l'économie a pu redémarrer, l'industrie automobile reste dans la crise des semi-conducteurs qui en a résulté, et qui devrait se faire ressentir encore jusqu'en 2023, causant des pertes massives de production qui désorganisent complètement la filière, mettant en danger les fournisseurs du fait des surcoûts engendrés par la succession des arrêts et redémarrages non anticipés.

Les arrêts des usines automobiles, décidées parfois au jour le jour, conduit les constructeurs fonctionnant en juste-à-temps à des annulations de commandes, parfois sans préavis, auprès de leurs sous-traitants. Les stocks de pièces sur les fournisseurs et ils sont souvent contraints de mettre également à l'arrêt leur production. Selon le cabinet IHS Markit, cette pénurie amputerait la production mondiale de 10,6 millions de véhicules en 2021.

Ainsi François Liotard, directeur général de Lisi Automotive (90) alerte dans la presse sur le manque de solidarité de la filière. «Pour notre entreprise, c'est 25% de nos carnets de commandes que les constructeurs ne veulent pas réceptionner, ce qui met notre trésorerie en difficulté. Je vais finir par être aussi contraint de couper mes approvisionnements si la situation ne se règle pas rapidement. Et si tous les équipementiers font la même chose, cela va créer des pénuries sur d'autres pièces. Il est nécessaire que les constructeurs communiquent avec nous, soient davantage transparents, pour que la sortie de crise des semi-conducteurs se passe bien et ne crée pas d'autres pénuries de pièces. ».

De plus, la filière est également confrontée à des hausses des prix et pénuries. Les coûts de l'ensemble des matières premières, dans un contexte de rareté, connaissent une croissance fulgurante, de même que le coût de l'énergie, entraînant des coûts supplémentaires que les

<sup>2</sup> Cf. le « Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission des affaires économiques, en conclusion des travaux d'une mission d'information sur les relations entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants dans les filières industrielles », n° 2076, déposé(e) le mercredi 26 juin 2019, dont M Denis SOMMER est le co-rapporteur.

fournisseurs ont le plus grand mal à répercuter à leurs clients, ce qui fragilise encore un peu plus la filière automobile.

Une autre pénurie pourrait prochainement toucher la filière : celle du magnésium, une matière première et un métal nécessaire à la fabrication d'alliages d'acier et d'aluminium utilisés dans l'automobile.

Beaucoup d'entreprises sont en train de mobiliser leur trésorerie pour faire face aux arrêts de production de la construction automobile et aux hausses des prix.

## **2. La fusion FIAT-PSA et la création de STELLANTIS :**

Stellantis, le groupe issu de la fusion de PSA et FCA opérée en janvier 2021 devient un des principaux constructeurs automobiles sur le plan des volumes.

Les choix de rationalisation et de compactage du groupe Stellantis pourraient impacter la présence du groupe en France. Ainsi, par exemple dès mars 2021, Stellantis annonçait une réduction des effectifs en France avec 1 300 départs en 2021-2022, dont 261 à Sochaux, quand bien même la R&D pourrait être renforcée sur le site avec la création de 140 postes d'ici 2024.

L'impact sur les sous-traitants est à ce stade mal connu, mais devrait logiquement se traduire par une mise en concurrence accrue et une pression supplémentaire.

## **C. La mutation vers l'électrification et le véhicule autonome : des impacts à long terme, sensibles dès aujourd'hui**

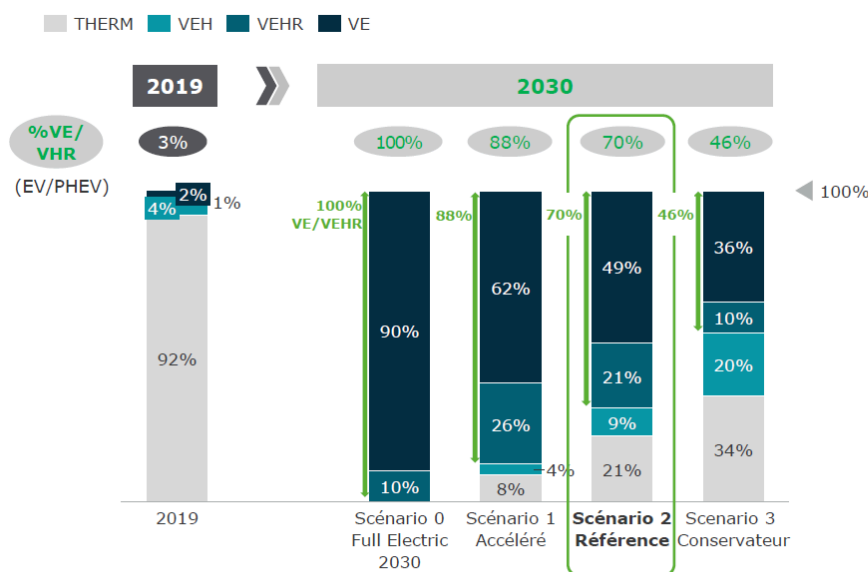
### **1. L'accélération de la mutation vers l'électrique**

Une accélération de l'électrification : Afin de répondre aux nouvelles mesures réglementaires, l'industrie automobile était déjà engagée dans l'arrêt des motorisations diesel et l'électrification des véhicules. Suite à l'adoption en juillet 2021 du plan « Fit for 55 » de la Commission Européenne et à l'annonce d'un objectif européen de 0 émission de CO2 pour les véhicules neufs en 2035, l'industrie automobile est en train d'opérer une transition vers l'électrification totale de la chaîne de traction (électrique à batterie ou pile à combustible hydrogène) pour atteindre 100% d'électrique en 2035, même si des tentatives se font jour pour explorer des technologies alternatives.

En moins de deux ans, les projections sur les motorisations des véhicules ont été totalement revues : les hypothèses les moins probables en 2019 constituent aujourd'hui le scénario de référence. Début 2021, la majorité des constructeurs ont annoncé l'accélération de leur développement vers l'électrique et le ralentissement voire l'arrêt des motorisations thermiques.

## 4 scénarios pour l'adoption du véhicule électrique en 2030 Tous anticipent un changement majeur de mix à cet horizon

Scénarios d'évolution attendue du mix VL/VUL en Europe par type de groupe motopropulseur (% des ventes)



- Le **scénario 3** correspond à une **vitesse d'adoption plus modérée** du véhicule électrique/électrifié et à la prise en compte du pourcentage de production pour les marchés hors Europe moins stricts
- Le **scénario 2** est le **scénario de référence** utilisé pour les **analyses de sensibilité** qui seront présentées plus loin dans ce document. Il permettrait de tenir les engagements **Fit for 55**
- Le **scénario 1** correspond à un scénario 2 accéléré
- Le **scénario 0** est un scénario **plus agressif** dans lequel, à horizon 2030, le **véhicule purement thermique aura totalement disparu**

### Notes :

- ICE = THERM - Véhicules à moteur thermique; BEV = VE - Véhicules électriques à batterie ; PHEV = VEHR - Véhicules électriques hybrides rechargeables ; HEV = VEH Véhicules électriques hybrides sur base moteur thermique
- Les scénarios 1 et 2 supposent une répartition 70:30 de la combinaison de volumes "Thermique" entre les moteurs à combustion interne et les véhicules électriques hybrides d'après les données de la PFA

Source: IHS, AlixPartners Research & Analysis

AlixPartners 9

L'impact de l'électrification sur les activités : Certaines activités sont particulièrement menacées dans ce contexte de l'arrêt de la motorisation diesel et de transition du véhicule thermique vers le véhicule électrique comme les fonderies et forges d'acier, le décolletage, l'emboutissage, l'usinage acier et certaines fabrications mécaniques.

Pour les entreprises ayant engagé des projets de développement vers l'électrification, la situation pourrait être plus favorable. Il y a néanmoins un nécessaire besoin de soutien public pour le déploiement des véhicules électriques à batteries, la situation encore plus marquée pour les propulsions pile à hydrogène, dont les prix baisseront vite mais pourraient rester structurellement non compétitives sur le coût total d'usage jusqu'en 2030....

### L'impact de l'électrification sur les volumes de production et l'emploi industriel

De plus, la construction de voitures électriques nécessite 6 à 7 fois moins de pièces et deux fois moins de main-d'œuvre que celle de voitures thermiques, 100 000 emplois seraient directement menacés en France d'ici 2035 du fait de l'électrification.

## 2. Véhicules autonomes et connectés et nouveaux usages de la mobilité

La constitution d'un écosystème de véhicules autonomes, les véhicules connectés, les nouveaux usages de la mobilité sont les autres enjeux de la filière automobile.

De nouveaux acteurs du numérique et des télécoms (par exemple les GAFAs) se positionnent sur le marché des véhicules autonomes en concurrence des constructeurs traditionnels, ces derniers mettent par ailleurs de nouveaux type de partenariat pour assurer leur position sur ce marché. L'organisation actuelle de la filière automobile pourrait être déstabilisée.

Ces transformations sont dans une évolution a priori beaucoup plus lente que l'électrification, même si le renchérissement du coût des véhicules pourrait renforcer la tendance vers les nouveaux usages. Cependant même si l'autonomie des véhicules n'est pas aussi rapide qu'on pouvait l'imaginer, leur connectivité et l'électronique embarquée ne cesse d'augmenter. Aussi une part de plus en plus importante de la valeur ajoutée d'un véhicule est désormais créée par de l'électronique et du code (des radars de recul avec caméras aux ordinateurs de bord en passant par les systèmes de guidage et d'alertes divers...).

Ceci entraîne également des évolutions dans les achats des constructeurs, et donc sur les sous-traitants et les compétences dont ils ont besoin.



### 3. Des opportunités créatrices d'emploi

La transformation de la filière pourra créer de nouvelles opportunités qui pourraient en partie compenser les pertes d'emploi.

Batteries : Les besoins en batterie vont fortement augmenter. L'enjeu partagé au niveau européen est de sortir de la dépendance de l'Asie et d'atteindre une souveraineté économique dans le domaine des batteries, qui fait l'objet d'un « projet européen important d'intérêt commun - PIIEC ».

Electronique de puissance : L'électronique de puissance est l'électronique de conversion et de contrôle de l'énergie électrique. Elle présente un marché important du fait de la généralisation des motorisations électriques à venir. Mi 2020, les deux filières automobile et électronique ont décidé conjointement de pousser une initiative forte pour un leadership Français sur l'électronique de puissance.

Economie circulaire, Recyclage Refabrique : La filière travaille actuellement à définir sa trajectoire avec pour objectif 100% du marché français recyclé en 2030. Ces prochaines années, le recyclage des batteries et de l'électronique, et du véhicule dans son ensemble va devenir également un enjeu fort, sources d'opportunités de développement. Le périmètre des acteurs impliqués reste à définir.

Hydrogène : La montée en puissance de la filière hydrogène devrait être rapide en ce qui concerne les véhicules lourds, pour lesquels la traction batterie est moins adaptée. Cette option technologique devrait se concrétiser après 2030 pour la mobilité individuelle mais concernera alors un plus grand nombre d'unités.

Connectivité, logiciels et service associés : Les nouveaux usages de mobilité, les véhicules connectés et autonome vont permettre le développement d'activité dans les domaines de l'électronique, de la communication, des données, du développement logiciel et des services associés.

Infrastructures et électricité : Le déploiement du véhicule électrique va nécessiter le déploiement de nouvelles sources d'électricités vertes, d'infrastructures de charges et de solutions nouvelles pour la gestion des réseaux.

#### Conclusion :

Les problèmes conjoncturels viennent se conjuguer à une mutation structurelle de l'offre liée aux exigences environnementales qui renchérissent le coût des véhicules et déstabilisent la demande côté consommateurs, au point de remettre en cause les perspectives de croissance de l'industrie automobile sur le long terme. Dans le contexte actuel, la filière considère une hypothèse de baisse de volume de -10% par rapport à 2019 en Europe d'ici 2030.

La situation actuelle liée aux mutations et aux difficultés conjoncturelles tend à amplifier les problèmes préexistants. Elle a des conséquences sur la viabilité des sites des constructeurs et des sous-traitants et renforce les risques de voir s'accélérer le phénomène de délocalisation low-cost des productions.

Elle fait également peser le risque que les donneurs d'ordre ré-internalisent des productions sous-traitées afin de conserver le niveau de charge de leurs propres usines, ceci de manière précipitée avec un très faible préavis et sans compensation des pertes.

Plusieurs facteurs, parfois combinés, font peser sur les sous-traitants de la filière automobile des risques de diminution des carnets de commande. Alix Partners estime que la valeur accessible aux sous-traitants français en moyenne sur un véhicule, de 93% en 2019, serait en 2030 comprise entre 63% à 80% selon les scénarios.

### III - UNE SITUATION A RISQUE POUR LA FILIERE AUTOMOBILE DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

La région Bourgogne-Franche-Comté est fortement exposée car elle présente **un tissu industriel composé principalement d'activités mécaniques ou métallurgiques** qui seront impactées par le passage de la motorisation du thermique à l'électrique.

S'il existe un potentiel de réorientation de certaines activités industrielles du thermique vers l'hydrogène, **la position de la région est plutôt faible au vu des opportunités de développement que présentent la mécatronique, l'électronique de puissance et les batteries.**

Les sous-traitants automobiles doivent répondre à la double problématique :

- de survivre à la situation actuelle : avec des trésoreries souvent affectées par la crise COVID, ils doivent faire face à des coûts supplémentaires et une pression sur les prix
- de préparer l'avenir en se positionnant et en investissant sur des marchés porteurs à moyens termes et en anticipant parfois des pertes de commandes sur leur production historique.

La réalité des risques qui pèsent sur les sous-traitants de la filière automobile a été vérifiée à travers ces deux exemples qui sont publics :

MBF Aluminium (Saint-Claude 39, 260 CDI) : Cette fonderie qui fournissait des pièces pour les moteurs diesel s'est retrouvée privée de commandes de constructeurs. L'entreprise n'a pu se maintenir malgré un plan d'investissement et une diversification vers l'électrique. L'entreprise, placée en redressement judiciaire en novembre 2020, fait l'objet d'une liquidation judiciaire en juin 2021 (appel en cours). La Région Bourgogne-Franche-Comté a apporté un soutien à l'entreprise en recherchant une solution de reprise.

Benteler Automotive (Migennes- 89, 337 CDI, 80 intérimaires) : Depuis juin 2021, le groupe allemand Benteler cherche un repreneur pour le site icaunais et évoque un manque des problèmes de compétitivité du site et une réduction des commandes notamment de châssis en partie car certains constructeurs automobiles, notamment Stellantis, choisissent de les fabriquer eux-mêmes.

Pour autant, le constat doit être nuancé car **un certain nombre d'entreprises régionales réalisent déjà des investissements** pour, d'une part, intégrer ou se développer sur les mutations de la filière ou, d'autre part, opérer une diversification vers d'autres activités. A titre d'exemple, les sociétés ITW Rivex (25), Antolin (25) ou MS Innov (90) investissent déjà dans de nouvelles usines pour se moderniser et développer leurs activités.

Les outils d'accompagnement de relance de la région et de l'Etat ont ainsi permis d'accompagner un certain nombre de projets.

Ainsi à titre d'exemple le Fonds de relocalisation et de transition vers une économie décarbonée du plan d'Accélération de l'Investissement Régional (PAIR) a permis de soutenir l'implantation à Etupes de COFA-EST (25) société de robotique et de cobotique à proposant son savoir-faire aux constructeurs et grands équipementiers de l'automobile, et la reprise et la modernisation de F2J JAPY à Valentigney qui fabrique notamment des composants de boîtes de vitesse pour l'automobile.

Le bilan de juillet 2021 du Fonds de modernisation automobile de l'Etat plaçait la région Bourgogne-Franche-Comté en deuxième région en termes par :

- le nombre de dossiers sélectionnés avec 53 dossiers, soit 15% des dossiers nationaux
- les montants d'aides avec plus de 43M€ d'aides (soit 13.8% du montant national) pour les dossiers régionaux représentant 150M€ d'investissements.

A titre d'exemple, ci-dessus deux projets soutenus par le Fonds de modernisation automobile :

## R. BOURGEOIS – ETI

Besançon (25) – Région Bourgogne-Franche-Comté

---

L'entreprise R. BOURGEOIS est spécialisée dans la production de circuits magnétiques pour générateurs et moteurs électriques. Elle emploie 400 personnes sur son site de Besançon. Depuis 2008, elle est précurseur dans la production de rotor et stator de véhicules hybrides et électriques.

Le projet R.BOURGEOIS1 a pour ambition d'accélérer l'acquisition des meilleurs instruments mondiaux de recherche, de développement et de production pour élargir la place de l'entreprise sur le marché de l'électromobilité. L'objectif est de capter 2 à 3 nouveaux véhicules par an. Il vise notamment à renforcer la capacité de production de circuits magnétiques et à transformer l'entreprise vers l'industrie 4.0 et à améliorer l'impact environnemental du site.

## AMTE

**Thise – Région Bourgogne-Franche-Comté**

---

Le projet s'inscrit dans la stratégie de l'entreprise de moderniser ses outils de production tout en améliorant la performance énergétique de son site de production. Les investissements prévus sont destinés à produire des ensembles de pièces découpées et surmoulées pour les alerno-démarrateurs pour le marché des véhicules hybrides. Ces investissements matériels permettront une optimisation des performances industrielles et donc d'assurer la compétitivité du site face à ses concurrents. Enfin, ces investissements viseront à sécuriser la fabrication des produits stratégiques et d'éviter les ruptures d'approvisionnement des clients.

A noter : ces évolutions tendanciennes (baisse des volumes, l'électrification des véhicules) ne seront pas sans impact non plus sur **les services automobiles (garagiste, concessionnaire, ...)**. Dans ces secteurs, des baisses d'activités et des besoins de compétences nouvelles sont à prévoir.

## IV - LES CONSEQUENCES SUR L'EMPLOI, L'EVOLUTION DES COMPETENCES ET L'ATTRACTIVITE DE LA FILIERE AUTOMOBILE

Le contexte présente pour les entreprises de la filière automobile des risques de défaillance et de réduction d'activité qui pourraient avoir des conséquences désastreuses sur l'emploi de notre région. Ces risques visent fortement la fabrication des moteurs thermiques et leurs pièces mécaniques mais également l'ensemble de la filière qui est fragilisée par la situation conjoncturelle.

### 1. Des pertes d'emplois attendues

Beaucoup d'entreprises de la filière vont devoir réduire leurs effectifs et certaines ne survivront pas. Les conséquences en termes d'emploi pour la région sont difficiles à chiffrer, mais certaines. Des estimations à 6-7 ans qui devront être approfondies présagent d'une menace sur 1500 emplois directement liés à la motorisation thermiques, 4 000 emplois sur le périmètre plus large du cœur de la filière, et de l'ordre de 6 000 emplois sur l'ensemble de la filière de la Bourgogne-Franche-Comté.

Les créations d'emplois liés aux nouvelles opportunités au sein de la filière automobile sont également à stade incertaines et ne pourront couvrir que partiellement les pertes. L'enjeu du

maintien de l'emploi est donc à traiter au-delà du périmètre de la seule filière automobile par l'identification et la construction de passerelles vers des filières plus porteuses.

Pour illustrer, voici un extrait de l'étude des passerelles professionnelles réalisées par l'Observatoire de la Métallurgie en octobre 2021 complétant l'étude Les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences.

**En gras : métiers industriels ; souligné : métiers de la construction automobile**

Métier d'origine	Métier de destination	Taux de proximité
<b>Contrôleur qualité en fonderie (H/F)</b>	<u>Contrôleur qualité caoutchouc (H/F)</u>	65%
	<u>Contrôleur qualité mécanique (H/F)</u>	65%
	Technicien contrôle-qualité mécanique (H/F)	55%
<b>Opérateur de contrôle visuel en fonderie (H/F)</b>	<u>Opérateur sur presse plasturgie ou machine d'extrusion (H/F)</u>	45%
	Surveillant de machines IAA (H/F)	42%
<b>Opérateur de fonderie polyvalent</b>	<u>Opérateur sur presse plasturgie ou machine d'extrusion (H/F)</u>	73%
	<u>Polisseur sur métaux (H/F)</u>	62%
	<u>Ajusteur-monteur (H/F)</u>	61%
	<u>Chaudronnier plastique (H/F)</u>	58%
	<u>Opérateur de traitement thermique des surfaces</u>	57%
	Opérateur de fabrication de panneaux en bois (H/F)	55%

## 2. L'évolution des besoins en compétences

Les mutations technico-économiques auront également un impact sur les métiers et les compétences avec le déclin de certains métiers (tels que l'usinage de précision, le montage mécanique, le traitement de surface des métaux ou la fonte d'acier) et des risques de manque de compétences sur d'autres (tels que ceux de l'électronique, de l'électrochimie, data analyst, mécatronicien, sécurité informatique, ingénieur système...).

Dans un contexte où l'industrie automobile comme l'ensemble de l'industrie rencontrent actuellement des difficultés de recrutement, le changement des métiers de cette industrie amplifie l'enjeu des compétences et de l'attractivité des métiers de l'industrie.

## CONCLUSION

La situation de la filière économique présente des enjeux importants en termes d'emploi et de développement économique qui justifient une mobilisation de la Région.

Les bases identifiées d'une mobilisation régionale sont les suivantes :

- Pour que les mesures prises soient efficaces et soient en réelle adéquation avec les besoins des entreprises, une connaissance fine et rapide des sous-traitants impactés et de la nature des impacts semble nécessaire. Au vu de l'urgence de la situation, il est nécessaire de s'assurer que les sous-traitants disposent d'ores et déjà de plans stratégiques.
- La sensibilité des territoires aux mutations de la filière étant hétérogène, l'analyse de la situation devra comporter une vision territorialisée.
- La coordination avec les autres pouvoirs publics, les représentants de filières et autres partenaires doit être confortée.

L'action régionale devra répondre aux enjeux de maintien de l'emploi dans les territoires et de l'adaptation des compétences : les baisses d'emplois et les mutations des métiers attendues doivent être anticipées au niveau des bassins d'emploi afin de répondre aux enjeux de maintien de l'emploi.

Elle devra également accompagner les entreprises pour répondre au double enjeu des difficultés conjoncturelles et d'anticipation des technologies et marchés d'avenir : les entreprises doivent aujourd'hui passer le cap de difficultés conjoncturelles qui deviennent de plus en plus préoccupantes à mesure que la crise des semi-conducteurs et l'augmentation du prix des matières premières se prolongent et, dans le même temps, préparer l'avenir en se positionnant sur les nouveaux marchés et en anticipant les baisses de volume.

La région proposera à l'Assemblée plénière de janvier 2022 un plan d'actions dans l'objectif de soutenir la filière automobile et d'assurer le maintien de l'emploi sur le territoire régional.

Sources :


La filière automobile bien implantée depuis longtemps aux quatre coins de la Bourgogne-Franche-Comté -Insee Analyses N° 33 - mai 2018  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3547291>

L'industrie automobile Bourgogne-Franche-Comté Etat des lieux –Emfor-novembre 2019  
<https://www.emfor-bfc.org/article-7712/industrie-automobile-etat-de-lieux-du-secteur-en-bourgogne-franche-comte>

Les impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences –Observatoire de Métallurgie – Mise à jour de l'étude- Avril 2021 et Octobre 2021 <https://www.observatoire-metallurgie.fr/analyses-previsions/impacts-mutations-construction-automobile>

Electrification de l'automobile et emploi en France Etude Syndex pour la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme - juin 2021  
<https://www.syndex.fr/actualites/etude/electrification-de-lautomobile-et-emploi-en-france>

**RÉGION  
BOURGOGNE  
FRANCHE  
COMTÉ**



4, square Castan  
CS 51857  
25031 Besançon

0 970 289 000  
[www.bourgognefranche-comte.fr](http://www.bourgognefranche-comte.fr)

