

## Université d'été PGE des 11, 12, 13 juillet 2025

### **Masterclass « Industrie automobile, voiture électrique : enjeux économiques et géostratégiques »**

**Fabien Gâche** : Ancien délégué syndical central CGT du Groupe Renault

---

**Avant toute chose et pour imaginer ce que pourrait être une autre industrie automobile française et européenne, il est nécessaire d'apporter quelques éléments de compréhension sur le modèle économique toujours en cours dans cette industrie.**

L'industrie automobile européenne est confrontée depuis plusieurs décennies à un déclin structurel, lié à plusieurs facteurs :

- Des pressions continues sur les coûts et les marges avec une mise en concurrence accrue des travailleurs des différents pays européens, mais aussi à l'échelle mondiale, qui a mené à des politiques de délocalisation, d'externalisation et de précarisation du travail.
- Une montée en gammes de véhicules toujours plus gros, plus puissants, plus chers et toujours plus inaccessibles pour une part croissante des populations.
- Un affaiblissement du marché du neuf où le marché de l'occasion est de loin le plus gros marché automobile.
- Concurrence mondiale croissante, notamment de l'Asie (Chine, Corée, Japon).
- Faible niveau d'innovation radicale, en comparaison avec les États-Unis ou la Chine dans le domaine des véhicules électriques et connectés.

Outre la mise en concurrence des travailleurs, c'est aussi une mise en concurrence des États, des régions et des institutions locales pour obtenir toujours plus de subventions publiques.

Avec l'électrification du parc automobile, nous assistons à une mutation systémique qui déplace les dépendances (du pétrole vers les minerais) et qui recompose les rapports de force industriels et géopolitiques, et qui devrait conduire à repenser les modèles de mobilité dans leur ensemble.

### **Renforcement du pouvoir patronal**

Mais avant de détailler davantage chacun de ces points, je pense qu'il est utile de dire quelques mots sur la stratégie politique patronale mise en œuvre dans les entreprises visant au renforcement du pouvoir du capital, nécessaire pour atteindre ses objectifs.

Il faut mesurer que les formes d'organisation du travail qu'on connaît aujourd'hui ne sont pas neutres. Ce sont des choix politiques, construits méthodiquement par les

directions d'entreprise depuis les années 80, dans le sillage des élites économiques américaines.

L'objectif est de casser les collectifs de travail, d'isoler les salariés et de neutraliser l'intelligence collective. Concrètement, cela veut dire : empêcher les gens de penser ensemble, de s'organiser, de débattre de leur travail. Et lorsqu'il n'y a pas de pensée individuelle et collective, il n'y a pas d'action !

Et en parallèle, on a imposé l'idée d'un marché sacré, inquestionnable, qui décide de tout : des objectifs, des méthodes, du rythme, des contrats.

Ce management du "marché roi" réduit le salarié à un simple exécutant, sans autonomie, sans créativité, privé de toute reconnaissance. Le travail devient une suite de tâches fragmentées, déshumanisées.

Résultat : perte de sens, souffrance psychique, explosion de la précarité, et au bout du compte, dépolitisation des travailleurs, désespérance qui conduit au vote d'extrême droite.

Ce n'est pas un effet secondaire. C'est une stratégie patronale assumée : affaiblir les capacités collectives à agir, à comprendre, à résister. Parce que c'est dans le dialogue, dans la coopération, que les salariés retrouvent leur pouvoir d'agir – et donc leur place dans la démocratie.

Pour qu'un citoyen puisse participer à la vie démocratique, il faut d'abord que sa parole ait du poids dans son travail, que ses valeurs puissent être prises en compte dans l'organisation même de l'entreprise.

C'est pourquoi le droit syndical, la reconstruction des collectifs, les espaces de parole sans hiérarchie ne sont pas de simples revendications sociales : ce sont des conditions de la démocratie elle-même.

Réconcilier travail et démocratie, c'est reconnecter les gens à leur pouvoir collectif. Et ça, c'est un projet profondément politique, parce que l'exercice de la démocratie dans l'entreprise est la condition de l'exercice de la démocratie politique.

**Et pour une puissance sociale à la hauteur des enjeux, d'une industrie qui permette de répondre aux besoins des populations, aux besoins de tous, il y a nécessité de considérer le développement du droit syndical comme une condition et une priorité politique.**

### **Des pressions continues sur les travailleurs, les coûts et les marges**

La mise en concurrence des travailleurs à l'échelle européenne et mondiale est un autre mécanisme puissant d'asservissement des travailleurs.

Il est possible que c'est en France où le capital a sans doute poussé le plus en avant les pressions sur les travailleurs avec, entre autres et depuis une dizaine d'années, la mise en place des accords dits de compétitivité.

Par exemple, depuis 2013, Renault impose ses *accords* visant à placer les travailleurs dans la plus grande incertitude économique.

Dans cette optique et pour espérer garder dans un temps court un emploi pour tenter de survivre, le travailleur français est amené à s'aligner progressivement sur les conditions sociales du travailleur espagnol (salaire, temps de travail...), qui lui-même est amené à s'aligner sur celles des Turcs et des Roumains, et ces derniers sur celles des Marocains.

Logique qui conduit à l'affaiblissement des conditions sociales de tous les travailleurs et à la paupérisation de chacune des nations. Ceci conduit à de nombreuses délocalisations des productions et de secteurs d'ingénierie, qui s'ajoutent aux externalisations fournisseurs, aux plateformes partagées...

**En France et entre 2007 et 2024, la production nationale est passée de 3 millions d'unités à 1,35 million. Et en seulement cinq ans, l'industrie française aura même perdu 850 000 véhicules, soit autant qu'entre 2007 et 2019.**

**Résultat, les importations d'automobiles en France ont crû de 60 % en valeur depuis 2007 !**

Sur l'emploi et depuis 2017, ce sont plus de 170 000 emplois sur les quelque 509 000 emplois initiaux qui ont été détruits sous l'effet des délocalisations, des fermetures d'usine et des restructurations industrielles (-39 000 sur la seule période 2019-2024).

**Ce processus de mise en concurrence est aussi mis en œuvre entre les États. L'installation ou le maintien d'une usine ou d'un centre d'ingénierie est conditionnée aux montants des subventions consenties par le pouvoir politique, mais aussi aux conditions sociales « *les plus attractives* » pour le capital.**

Ce qui explique le détricotage des codes du travail, des conventions collectives et du droit syndical.

Il est aussi utile de préciser, et nous le voyons en France, qu'il est difficile voire impossible de quantifier les aides publiques européennes et nationales distribuées aux plus grosses entreprises, qui selon les sources se chiffrent à plusieurs centaines de milliards (sans contrepartie), au vu de la multiplication des systèmes existants et de l'opacité des forces politiques qui gouvernent. Tant à l'échelle nationale qu'européenne.

Sur la question des marges

En trente ans, l'industrie automobile européenne est passée d'un modèle productiviste et relativement accessible à un modèle financiarisé et sélectif, où les constructeurs visent des marges toujours plus élevées. Cette évolution pose des

questions sociales et écologiques majeures, notamment en lien avec la transition vers la voiture électrique.

**Dans les années 90, les marges visées par les constructeurs européens étaient comprises entre 2 et 4 %, puis 5 à 6 % dans les années 2000, puis 6 à 8 % de 2020 à 2025 pour arriver aujourd'hui à des objectifs dépassant les 10 % pour l'après-2030 !**

La baisse des salaires (mise en concurrence), l'élévation en gamme et des prix des voitures sont autant de leviers qui ont été utilisés pour faire gonfler les marges. Vendre moins, mais beaucoup plus cher.

Une montée en gammes de véhicules toujours plus gros, plus puissants et toujours plus chers et inaccessibles pour une part croissante des populations.

Sur 20ans, le prix moyen d'une voiture neuve en Europe a doublé en termes réels (inflation ajustée). La hausse récente (+24 % en 4 ans) s'explique principalement par des choix stratégiques industriels (gamme, marges, tarifs) et non seulement par des facteurs exogènes comme la réglementation ou l'électrification.

En tenant compte des VE sur un même segment de véhicule, on peut même voir une augmentation de plus de 65 % en deux décennies. Avec un prix moyen de 17 000 € en 2001, nous sommes à 28 600 € en 2024.

**Et les normes CO<sub>2</sub> européennes ont poussé les constructeurs à aller toujours plus loin.**

En autorisant des seuils d'émission plus élevés pour les véhicules lourds, le système réglementaire a incité les constructeurs à privilégier des voitures plus imposantes et plus coûteuses, au détriment de modèles sobres et accessibles.

Le cas de Renault est particulièrement révélateur. Constructeur historiquement ancré dans la production de véhicules populaires, Renault a progressivement abandonné ses petits modèles thermiques, comme la Twingo, pour se recentrer sur des véhicules électriques plus lourds, tels que la Mégane E-Tech ou les Scénics électriques et vendus beaucoup plus chers.

Même sa filiale Dacia, autrefois symbole de voitures moins chères à l'achat, s'oriente désormais vers une gamme de SUV hybrides.

Volkswagen suit une trajectoire similaire, bien que dans un registre plus haut de gamme. Après le Dieseldate, le groupe a massivement investi dans l'électrification, tout en conservant une offre dominante de SUV (Tiguan, ID.4, etc.). Grâce à ses marques premium (Audi, Porsche), Volkswagen peut compenser ses émissions moyennes tout en poursuivant une stratégie de croissance par le haut.

Dans les deux cas, les normes européennes ont conduit à une transition technologique partielle, mais fondée sur une logique de montée en gamme. Ce « verdissement par le luxe » se traduit par une double impasse : écologique, du fait

de l'augmentation du poids et de la consommation des véhicules, et sociale, en excluant les classes moyennes et populaires de l'accès au véhicule neuf.

De fait, le parc automobile européen ne cesse de vieillir avec un âge moyen de 12,5 ans en 2023, et des pays comme la Grèce où le parc automobile atteint 17,5 ans.

Pour donner une image du vieillissement du parc, l'âge moyen du parc français était de 6,6 ans en 1995 contre 11,2 en 2023.

**Autrement dit, les gains sur les motorisations avec des moteurs plus vertueux sont en partie annulés par l'augmentation du poids, de la taille et de la consommation énergétique des véhicules, y compris avec les véhicules électriques.**

Résultat : les émissions réelles n'ont que faiblement baissé, voire augmenté dans certains cas, malgré les améliorations technologiques.

Les émissions de CO2 ont continué à croître entre 1990 et 2004, pour décroître légèrement (0,8 % par an) entre 2004 et 2023 pour la France, un pays représentatif de l'UE.

Cependant, le Parlement européen note que les transports sont le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au cours des trois dernières décennies (jusqu'en 2019), avec une hausse de 33,5 % entre 1990 et 2019.

L'Europe compte environ 250 millions de voitures particulières en circulation. Environ 6 % du parc est remplacé chaque année (soit 15 millions de véhicules neufs dont 3,75 de véhicules électriques).

Dans l'hypothèse où la part des ventes de VE resterait stable à 25 %, il faudrait environ 66 ans pour remplacer l'intégralité du parc (250 millions / 3,75 millions par an).

Avec une part à 50 % d'ici 2030, le renouvellement pourrait être plus rapide, mais dépasserait encore 30 ans.

Avec la croissance continue de l'activité de transport et notamment de marchandises à défaut de politique de développement des transports collectifs et de fret, avec le vieillissement du parc automobile européen conjugué à l'arrivée de modèles toujours plus gros, plus polluants, y compris pour le VE, les objectifs climatiques affichés ne sont pas près d'être atteints.

**Finalement, les normes européennes qui s'affichaient comme vertueuses ont favorisé un modèle de croissance par le haut : avec des véhicules plus gros, plus lourds, plus chers, où l'objectif environnemental a été détourné par les logiques financières de rentabilité, au détriment des classes populaires et de l'efficacité écologique réelle.**

En l'absence d'une véritable politique industrielle et sociale à l'échelle européenne, la transition automobile renforce les fractures sociales et ne répond pas à des objectifs écologiques.

L'électrification des véhicules n'a pas remis en cause le modèle économique visant la rentabilité sans fin. Au contraire, avec ses exigences de rentabilité à 2 chiffres, le capital en rajoute.

**Or, force est de constater qu'il n'est pas possible de résoudre les problématiques environnementales sans progrès social, sans réponse aux besoins des populations. Et pour ce qui concerne l'automobile, sans un droit à la mobilité durable pour tous !**

Ceci pose alors d'entrée la question de la finalité de ce que doit produire une entreprise.

- Au service de qui ?
- D'abord de la réponse aux besoins des populations prenant en compte les dimensions intrinsèques sociales et environnementales ?
- Ou pour l'enrichissement d'une poignée d'individus ?

Et par ailleurs, qui doit décider de ce que l'on doit produire et comment le produire, si ce n'est les meilleurs spécialistes que sont les travailleurs eux-mêmes !

La même question se pose quant à la finalité des politiques et des financements publics et, alors, du rôle des politiques.

Sans être exhaustif bien sûr et pour engager la discussion, j'évoquerai quelques pistes de réflexions ou de propositions :

- Il y a d'abord nécessité de répondre à l'urgence du moment avec un moratoire sur les plans de licenciements ou de fermeture d'usines ou de centres d'ingénierie.
- Dès à présent, il faut mettre fin au dumping social en construisant un projet politique européen et pour chaque pays visant à tirer vers le haut les conditions sociales des travailleurs (salaires, conditions de travail...) et à mettre fin à la précarité.
  - Nécessité de fabriquer au plus près d'où l'on vend avec la capacité des travailleurs à s'équiper avec ce qu'ils produisent.
  - Et, comme je l'ai évoqué plus haut, tout en développant les droits syndicaux permettant aux travailleurs d'échanger, de confronter leur point de vue pour délibérer et s'approprier ainsi les choix pour répondre aux intérêts communs.
- Substituer la coopération et la complémentarité à la mise en concurrence. Remettre en cause les traités de libre-échange et négocier des traités de maîtrise des échanges et de coopération pour le co-développement de l'emploi et des biens communs, mettant en leur cœur l'emploi de qualité et l'écologie sur l'ensemble du processus de fabrication et de vie des produits comme critères structurants.

- Responsabiliser les donneurs d'ordre et élargir leur devoir de vigilance aux risques sociaux et économiques qu'ils font peser sur les sous-traitants.
- Conditionner toute aide publique au respect de critères sociaux et environnementaux pour l'emploi, y compris chez la sous-traitance, les salaires, la formation, le respect de l'environnement.
- Créer un fonds de soutien pour les constructeurs et les équipementiers composé de prêts à taux 0 % et de participation dans le capital des entreprises et dont l'utilisation est conditionnée au maintien de l'emploi, des salaires et des conditions de travail des salariés, au développement de la recherche et à l'investissement pour la transition de l'outil industriel.
- Développer des centres de recherches nationaux travaillant en collaboration avec tous les acteurs de la filière automobile.
- Sortir du marché européen spéculatif de l'énergie et permettre aux États membres qui le souhaitent de pratiquer des tarifs régulés de l'énergie, ce qui permettra de baisser le prix de l'électricité, et notamment grâce à l'énergie nucléaire. Avec l'électrification, c'est un passage obligé.
- Constituer une filière française et européenne des batteries avec une intégration la plus complète possible de la chaîne de valeur,
- Les aides à l'achat doivent être réservées aux véhicules électriques moins lourds et moins chers et produits dans des pays aux mix énergétiques vertueux. L'électrification n'a de sens sur le plan écologique que pour des petits véhicules légers et abordables, à l'image des « kei car », petits VE populaires fabriqués au Japon.
- La recherche sur le moteur thermique et les carburants ne doit pas être abandonnée, elle est porteuse de solutions vertueuses visant un mix énergétique permettant de répondre à des besoins non couverts par le VE.

Enfin, la question de la mobilité durable pour tous doit s'inscrire dans une réflexion globale prenant en compte la nécessité de développement du ferroviaire (de personnes et de marchandises), en complémentarité avec d'autres moyens (tramway, bus, co-voiturage) et qui doit prendre en compte la question de l'aménagement des territoires nationaux.

Pour conclure :

On peut voir ici que l'électrification des véhicules n'est pas en soi une réponse technologique à la crise climatique. Derrière cette apparence se joue une transformation beaucoup plus profonde, à la fois industrielle, sociale et géopolitique.

La question n'est pas seulement celle de la propulsion électrique, mais de la restructuration complète du modèle productif automobile et des conditions sociales.

Certes, le petit véhicule électrique possède des vertus environnementales réelles, à condition de les replacer dans un cadre global et systémique.

C'est évidemment l'absence d'émissions locales de CO<sub>2</sub> et de polluants : dans les zones urbaines, cela représente un gain direct en qualité de l'air et en santé publique. C'est un atout important, surtout dans les grandes agglomérations.

Sur l'ensemble du cycle de vie, un véhicule électrique peut avoir une empreinte carbone inférieure à celle d'un véhicule thermique, si l'électricité utilisée est bas-carbone. C'est le cas dans certains pays européens, comme la France, grâce au nucléaire et aux renouvelables. Ce n'est pas toujours le cas ailleurs.

L'électrification ouvre la voie à une simplification mécanique : moins de pièces mobiles, moins d'entretien, moins de dépendance au pétrole, ce qui peut, à terme, réduire les coûts d'usage pour les usagers.

Mais ces vertus ne doivent pas masquer les zones grises : extraction massive de matériaux, pression sur les ressources, externalités géopolitiques, inégalités d'accès.

**L'électrique est une solution partielle, pas un remède universel. Il faut donc penser son déploiement dans une logique de sobriété, de transport collectif et de justice sociale, plutôt que de simple substitution du thermique par l'électrique.**

1 Le transport est le premier poste contributeur en Europe (34 % en 2023) et représente environ un cinquième des émissions totales, avec les voitures particulières qui représentent environ 53 % des émissions des transports en France en 2023 et avec 24 % pour les véhicules lourds, poids lourds, bus et cars...