LES **AVIS**
DU CONSEIL
ÉCONOMIQUE,
SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL

La filière automobile : comment relever les défis d'une transition réussie ?

Patrick Bailly

octobre 2012

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Les éditions des
JOURNAUX OFFICIELS

2012-19
NOR : CESL1100019X
Mercredi 31 octobre 2012

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Mandature 2010-2015 - Séance du 23 octobre 2012

LA FILIÈRE AUTOMOBILE : COMMENT RELEVER LES DÉFIS D'UNE TRANSITION RÉUSSIE ?

Avis du Conseil économique, social et environnemental

présenté par
M. Patrick Bailly, rapporteur

au nom de la
section des activités économiques

Question dont le Conseil économique, social et environnemental a été saisi par décision de son bureau en date du 8 mars 2011 en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au Conseil économique, social et environnemental. Le bureau a confié à la section des activités économiques la préparation d'un avis sur *La filière automobile : comment relever les défis d'une transition réussie ?*. La section des activités économiques, présidée par M. Jean-Louis Schilansky, a désigné M. Patrick Bailly comme rapporteur.

Sommaire

Synthèse de l'avis 4

Avis 8

Introduction 8

- **Un constat et quelques interrogations** 11
- **Nouveau regard sociétal sur l'automobile** 11
  - Un outil de liberté mais de nouvelles formes de mobilités et de nouveaux usages de l'automobile pour les consommateurs « prescripteurs » 11
  - L'automobile à la veille d'une nouvelle révolution ? 12
- **L'état du marché automobile dans le monde** 14
  - Le basculement de la demande vers les pays émergents 14
  - Une nouvelle géographie mondiale pour l'offre 15
  - L'évolution du paysage industriel 15
  - La segmentation accrue des modèles 16
  - Nouvelles motorisations, nouveaux services 17
- **Forces et faiblesses de la filière automobile française** 19
  - La France pays toujours « constructeur » 19
  - La France a tous les ingrédients d'une filière 22
- **Propositions** 25
- **Répondre aux défis techniques** 26
  - Recherche-développement et innovation 26
  - Le véhicule du futur 28
- **Répondre aux défis de la concurrence mondiale et maintenir la compétitivité de la filière française** 30
  - Le maintien d'un marché socle et d'une production nationale 31
  - Savoir travailler ensemble ; vers une véritable filière 34

- **Relever le défi de l'emploi** 38
  - Prendre en compte l'emploi dans toutes ses dimensions 38
  - Maintenir une formation professionnelle initiale et continue de haut niveau 39
  - Construire une image moderne et attractive des métiers de l'automobile et de la mobilité 40

Conclusion 41

Déclaration des groupes 42

Scrutin 61

Annexes 63

Annexe n° 1 : liste des personnes auditionnées 63

Annexe n° 2 : liste des références bibliographiques 65

Annexe n° 3 : table des sigles 69

LA FILIÈRE AUTOMOBILE : COMMENT RELEVER LES DÉFIS D'UNE TRANSITION RÉUSSIE ?

Synthèse de l'avis[1]

La technologie, la géographie, l'environnement, la démographie constituent autant d'éléments déterminants le futur de l'industrie automobile.

Cette industrie vivrait les prémices d'une révolution tenant au profond changement dans le regard porté sur le concept de mobilité, aux défis technologiques à relever dans la conception des nouveaux véhicules « décarbonés », à l'affirmation d'une concurrence internationale toujours plus dynamique.

La convergence de ces éléments implique un travail de prospective hors les schémas traditionnels.

La « filière » française est questionnée par le nouveau paysage qui se dessine. Elle manifeste des signes de vulnérabilités, illustrées par une baisse de la production et la dégradation de ses marges.

L'automobile doit repenser sa conception traditionnelle et linéaire, ordonnée selon l'axe constructeur/sous-traitants ; amont/aval, pour adopter une logique incluant, en sus de la production/commercialisation, la problématique des matières, des usages et du recyclage. L'emploi et son évolution vers de meilleures qualifications sont autant de marqueurs d'une transition réussie.

Le CESE formule ses propositions articulées selon différentes échéances temporelles car il s'agit d'envisager parallèlement le moyen/long terme et de traiter les urgences. Elles ne sauraient se substituer au développement d'un nouveau modèle économique passant de la production du seul véhicule individuel et intermodal de masse au déploiement de l'usage du véhicule partagé, à très faible consommation.

Préparer le futur automobile en répondant aux proccupations environnementales et aux défis techniques.

En consolidant l'effort de R&D et d'innovation

L'innovation est le moteur de la compétitivité mondiale de la filière. Le développement de la « voiture verte » jusqu'au « véhicule 2.0 » est un sujet central. Le CESE encourage à l'accroissement de l'effort de R&D de la filière en :

- pérennisant les pôles de compétitivité dédiés à la mobilité et en évitant la dispersion des projets et des moyens ;
- préservant les acquis du crédit d'impôt recherche après évaluation du dispositif.

1 **L'ensemble du projet d'avis a été adopté au scrutin public par 95 voix contre 41 et 34 abstentions** (voir le résultat du scrutin en annexe).

En préparant le véhicule du futur

À cette fin, il convient :

- d'accélérer l'émergence d'un marché du véhicule décarboné ;
- d'encourager les progrès dans le domaine des véhicules électriques et hybrides mais aussi le développement du « carburant vert » ;
- de favoriser le développement d'une économie circulaire pour les matières premières tirées du recyclage.

Répondre aux défis de la concurrence mondiale et maintenir la compétitivité de la filière française

En maintenant un marché socle et une production nationale

- l'Union européenne doit se doter d'une stratégie de soutien à sa production industrielle, réviser son cadre règlementaire et rétablir l'équilibre en matière de commerce international face aux obstacles tarifaires ou non, élevés par certains pays concurrents ;
- les facteurs de compétitivité sont nombreux. Concernant les coûts, le prix des biens utilisés en constituent la plus large part. Le coût du travail pèse pour environ 20 % dans la filière. Le CESE, dans son avis sur la compétitivité, proposait de trouver une autre assiette que celle du travail pour financer le maintien de notre protection sociale. Ces réflexions restent d'actualité. Les facteurs hors coût sont tout aussi déterminants dès lors qu'il s'agit de la qualité et l'image des produits, l'effort de R&D, la formation ;
- les problèmes posés sont d'une telle ampleur et complexité, sur les plans industriels et commerciaux, économiques et sociaux, qu'ils doivent amener l'Union européenne à déterminer une véritable stratégie industrielle communautaire. Les aides communautaires doivent être renégociées : les sites les plus anciens et les plus complexes doivent avoir accès à ces fonds dans des conditions comparables aux sites les plus performants ;
- enfin, la question des surcapacités actuelles ne peut se traiter qu'avec des engagements à terme et durables en matière de capacités industrielles.

En sachant travailler ensemble : vers une véritable filière

S'il revient à un État « stratège » d'impulser la mise en cohérence des atouts de la filière par la refondation d'une politique industrielle, la mobilisation et l'implication des acteurs sont des prérequis. Le CESE engage à :

- créer enfin une véritable « filière » via un pacte automobile de seconde génération, ce qui suppose de provoquer une réflexion de fond sur les modalités de coopération afin d'améliorer la qualité des relations clients/fournisseurs tout autant que la prise en compte des impératifs économiques des fournisseurs de rangs 2 et 3 et des services. Il s'agit de promouvoir la « co-traitance » en lieu et place de la sous-traitance traditionnelle ;

- faire émerger une nouvelle Plateforme automobile (PFA) et dépasser la gestion trop unilatérale et hiérarchisée qui prédomine dans les relations entre les acteurs de la filière. Pour rendre plus perfectible la gouvernance, il conviendrait de « jouer » l'effet filière par la capacité des échelons à maintenir une différenciation par la valeur ajoutée et d'intégrer la distribution et les services au sein de la filière ;
- encourager l'essor des entreprises de taille intermédiaire afin qu'elles atteignent une taille critique sur le plan mondial.

En développant une approche territoriale

La mobilité durable doit être mise au centre d'une nouvelle conception des politiques publiques locales en :

- substituant à la concurrence classique « voiture/transport collectif » une politique de complémentarité afin d'adapter l'offre de déplacement en fonction des territoires et des espaces - temps ;
- articulant toujours mieux politiques des transports et urbanisme ;
- tirant parti des TIC pour que chacun puisse définir une « stratégie » personnelle de mobilité.

Relever le défi de l'emploi et de la formation

La filière doit relever les défis de rupture et d'évolutions technologiques, de formation et d'élévation des qualifications, de renouvellement de la pyramide des âges de la main d'œuvre.

En prenant en compte l'emploi dans toutes ses dimensions

Pour le CESE :

- les conditions de soutenabilité du maintien d'un niveau significatif de conception et de production en France sont au centre d'un véritable dialogue social qui doit impérativement intégrer la problématique de redressement de notre compétitivité ;
- un sujet clé sera de conduire les entreprises et les salariés à se préparer aux mobilités professionnelles prioritairement dans la filière : la GPEC se révélera alors indispensable.

En maintenant une formation initiale et continue de haut niveau et en améliorant l'image de la filière

La formation est un facteur déterminant et la filière y consacre en moyenne plus du double de l'obligation légale.

- Il reviendra aux partenaires, dans le cadre d'un observatoire paritaire des métiers et des qualifications, de déterminer les gisements d'emplois et les qualifications nouvelles générés par les mutations à accomplir par la filière. Compte tenu des fortes évolutions, que ce soit sur des fonctions transverses ou spécialisées comme en « mécatronique » ou bien encore sur les « emplois verts » et ceux liés aux nouveaux usages, il s'agit d'un impératif ;

- les formations en alternance et l'apprentissage doivent bénéficier du même intérêt qu'outre-Rhin, compte tenu de leur efficacité pour l'accès à l'emploi ;
- enfin, la filière doit retrouver une capacité à se projeter dans l'avenir passant par la clarification d'un projet sociétal autant qu'industriel et commercial. Si une action nationale de communication visant à une restauration durable de l'attractivité des métiers doit être mise en œuvre, son succès dépendra de la crédibilité des perspectives de la filière française affichées à cette occasion.

*
* *

Le CESE appelle, dans la continuité des premiers États généraux de l'automobile en 2009 et des travaux menés par le comité stratégique de filière, à l'organisation d'une Conférence tripartite gouvernement, patronat, syndicats. Afin de confronter les différentes analyses et propositions, son objectif doit être de sauvegarder l'existence de la filière automobile nationale et de la production sur le site France.

Avis

Introduction

Le carbone, l'Asie, la ville et le vieillissement de la population sont quatre éléments susceptibles de proposer une vision structurée d'un futur automobile inscrit dans une perspective mondiale. La technologie, la géographie, le cadre de vie et la démographie, auxquels on peut ajouter les matières premières et la sécurité, caractérisent en effet **la hauteur et la complexité des défis à relever** dans ce secteur mondialisé extrêmement concurrentiel.

Élément essentiel de la structuration de l'industrie et de la société au cours du siècle précédent, la question est de discerner comment l'automobile - et notamment la filière française - s'insérera dans la construction de la civilisation du XXIe siècle. Ses aptitudes à réussir dépendront de la capacité de ses acteurs et des pays dits « constructeurs » à s'adapter à un monde nouveau et à un futur automobile en pleine gestation compte tenu des puissantes aspirations de la société en termes, précisément, de « mobilité durable », c'est-à-dire responsable d'un point de vue économique, social et environnemental. Le champ des questions et partant des possibles est particulièrement large. Il suppose de développer une vision à long terme des choix de société et par conséquent des choix politiques, industriels, économiques, sociaux et environnementaux qu'ils peuvent impliquer.

Entre l'hypothèse d'un *peak-oil* et l'idée d'un *peak-car,* tout au moins dans les sociétés avancées, une série de travaux tendrait à démontrer que pour la filière et l'automobile elle-même, un stade est atteint. Cette industrie vivrait les prémices d'une deuxième révolution dont on peut d'ailleurs souligner que les causes géopolitiques et économiques renforceraient celles d'origine environnementale.

Ce premier défi, qui est celui d'un profond changement dans le regard que la société européenne porte à la mobilité, en vient à remettre en cause sinon l'automobile du moins sa quasi omniprésence notamment dans les zones urbaines. Le questionnement s'est en quelque sorte radicalisé dans les sociétés avancées y compris, à des degrés divers, de la part des classes d'âge les plus jeunes. Cependant, le désir d'automobile - symbole de liberté et de réussite - est très fort dans les économies émergentes, de la même façon que bien des occidentaux convoitent toujours ce bien de consommation dont le degré de sophistication est élevé. À titre d'illustration un récent sondage (Ipsos, juin 2012) concluait que, pour 86 % de français, posséder une automobile restait d'actualité. Il s'agit également d'un objet d'usage rationnel pour une grande majorité de personnes, avec un coût d'utilisation qui pose aujourd'hui problème.

Le lien entre développement de l'automobile et accroissement tendanciel du prix du pétrole et des matières premières conduit à l'impossibilité de poursuivre la croissance du parc sur les mêmes bases sauf à engendrer des tensions géopolitiques difficilement soutenables. En outre, les effets du changement climatique et l'augmentation des gaz à effet de serre amènent à s'interroger sur le type de véhicule à produire au même titre que la relation entre consommation en énergies fossiles et croissance du parc dans les pays émergents. **Avec le défi technologique** du véhicule « décarboné » s'ouvre un changement essentiel dans le mode de motorisation et les choix énergétiques au niveau mondial.

Cette transition, qu'il importe impérativement de « réussir », se caractérise ainsi par des ruptures systémiques. Le contexte mondial connaît des modifications profondes et rapides. La crise de 2008 a, en ce sens, agi autant comme un révélateur qu'un accélérateur de puissants processus structuraux : accentuation des surcapacités de production et de la concurrence en Europe, émergence simultanée du *low cost* et du *premium*, ambitions naissantes des « BRIC » (Brésil, Russie, Inde, Chine). Les capacités de fabrication - en véhicules mais aussi en composants, prépondérants en termes d'emplois industriels - et d'ingénierie de l'Asie et de l'Europe de l'Est bénéficient de niveaux de coûts sans comparaison avec l'Occident. En France comme en Europe, l'automobile, système complexe basé sur des volumes élevés, doit relever **le défi d'une concurrence mondiale très pressante** et donc pérenniser sa compétitivité pour maintenir ses parts de marché.

Nul doute que certains pays émergents poussent déjà leur avantage pour occuper une place éminente en développant des industries complètes sous leurs propres marques et non plus seulement des unités d'assemblage ou des centres de production.

Les marchés de « renouvellement » - particulièrement une Europe très ouverte à la concurrence - maintenus à des niveaux parfois artificiels, minés par une guerre des prix et la dégradation des marges, ne sont plus à même de se reposer sur la dynamique de croissance de l'après-guerre. Ce contexte lance à l'automobile **le défi de l'adaptation**. La transition en cours impose aujourd'hui un rythme et un niveau d'anticipation, profondément différents des cycles précédents en termes de maîtrise technologique, de propension à capter les mobilités de demain et de mobilisation de compétences très qualifiées.

C'est ainsi que l'automobile française, dont l'apport à la collectivité reste considérable, est mise en difficulté voire remise en question. Il ne s'agit plus de savoir si on a besoin de relancer une industrie qui fonctionnait de manière globalement satisfaisante et qui se serait grippée avec la conjoncture mais de conduire le redressement d'une « filière » manifestant des difficultés structurelles qui ne disparaîtront pas avec la crise financière. Ce défi de l'adaptation constitue une forte contrainte politique mais aussi une occasion pour notre industrie et nos services de réussir un saut qualitatif.

De même, existe-t-il **plusieurs conceptions possibles sur la manière dont on peut relever les défis « d'une transition réussie »**. L'automobile est emblématique des questions posées à la société française. En l'état actuel des projections pour 2015, la France représentera environ 2 % de la production automobile mondiale, contre 6 % pour l'Allemagne. Le contraste entre les deux rives du Rhin trouve ici tout son sens : la compétitivité ne se résume pas au seul coût de production même s'il en est une composante importante, encore moins au seul coût du travail. L'avenir ne se limite pas aux services et la production sur le sol national est un objectif possible et réalisable. La réussite de l'Allemagne montre la capacité d'une « vieille » nation industrielle à occuper les tous premiers rangs de la hiérarchie mondiale. Grâce à une stratégie collective robuste et continue, la part de l'industrie dans la valeur ajoutée allemande est de 26 %, contre 13 % en France (source : Eurostat, données 2011). Notre excédent commercial dans le domaine automobile, sorte de constante depuis l'après Guerre, s'est en partie effacé depuis 2008 même si les groupes français restent exportateurs nets à un niveau élevé.

Ces tendances menacent la capacité des groupes français à développer leur activité tant en France qu'au niveau mondial, et l'intérêt pour la collectivité de se mobiliser en faveur d'une industrie qui n'apparaît plus porteuse d'excédents et d'emplois mais synonyme de déficits et de reconversions.

L'emploi, fil conducteur de ces multiples défis, constitue l'un des signes les plus évidents d'une « transition réussie ». Au-delà de la diversité des problématiques, c'est bien l'emploi qui est questionné tant sur le plan de ses possibles développements que des évolutions de son contenu sur le sol national. Le défi de l'emploi à relever implique une dynamique de croissance autour d'une véritable filière automobile tout en mobilisant en amont un dialogue social renforcé et une formation professionnelle d'excellence. Cet objectif doit être considéré comme central : toutes les solutions possibles pour l'atteindre sont à envisager dès lors que l'État et les acteurs de la filière portent, dans leur ensemble, l'ambition d'une automobile puissante et ancrée dans les territoires. **La vitesse d'action est à ce titre un défi primordial**, dans la mesure où cette transition appelle des choix politiques immédiats autant qu'à long terme.

C'est le défi du « travailler ensemble » qu'il s'agit de relever entre l'État et les territoires, les donneurs d'ordres et les sous-traitants, l'industrie et les services.

Enfin, la convergence de ces défis implique un travail considérable de prospective, souvent hors des schémas habituels. De manière corollaire, ils interrogent le concept même de « filière » : la conception industrielle ordonnée selon un axe constructeurs/sous-traitants doit évoluer vers une vision en « 3D » mettant en relief les dimensions du commerce – le développement de la « **marque France** » - et les attentes du consommateur, et couvrant dans une même logique la problématique des matières, de l'usage et du recyclage. C'est toute une « filière » qui appelle un questionnement global en associant l'industrie et la sous-traitance, le commerce et le service, les nouveaux prestataires en énergie et en mobilité.

On peut observer que si la puissance publique est traditionnellement très présente dans l'automobile, la crise a rendu plus déterminante encore la solidarité entre les pays et « leurs » constructeurs comme l'ont illustré les États-Unis, la Corée, le Japon ou la Chine. Plus près de nous, une part du succès allemand tient à sa capacité à organiser au niveau le plus approprié (*Länder* ou État fédéral) une vision collective et à la mettre en œuvre.

L'après-crise ne ressemblera pas à la période antérieure. Une réflexion stratégique de fond doit permettre, dans le cadre d'une concertation des plus larges, **la vision du meilleur futur automobile possible et la manière dont la transition peut être conduite pour l'atteindre, notamment à l'échelle européenne**. La stratégie de l'automobile française est à réviser en vue de fonder une véritable « politique de filière » au sens large du terme. Son modèle actuel peine à exploiter pleinement les opportunités de développement du marché. Son positionnement, à situer par rapport aux équilibres géopolitiques et aux tendances sociétales, est à analyser en termes de forces et faiblesses, de risques et de chances, pour tracer une perspective possible de sortie positive.

Une réflexion sur le moyen et long terme ne saurait éluder l'urgence à laquelle est exposée la filière. La situation d'une part importante de la filière, illustrée par les difficultés d'un acteur dont l'activité aura marqué historiquement le secteur, a conduit le gouvernement à mettre en place un plan d'action en juillet 2012. Si l'existant s'avère préoccupant et suppose vitesse et cohérence dans les décisions, l'objet du présent avis est de formuler des propositions de fond à la hauteur de la mutation en cours et permettant à tous les acteurs de retrouver les marges de manœuvres nécessaires à leur pérennité.

Un constat et quelques interrogations

Nouveau regard sociétal sur l'automobile

Un outil de liberté mais de nouvelles formes de mobilités et de nouveaux usages de l'automobile pour les consommateurs « prescripteurs »

L'automobile, outil de liberté et d'autonomie a conquis, en un siècle, une place essentielle dans la société. Son développement a contribué à façonner nos territoires et particulièrement l'espace urbain. Elle a répondu au besoin de mobilité individuelle des hommes.

La question de la mobilité du futur recouvre de multiples enjeux : la congestion urbaine, le changement climatique, les considérations liées à l'équité sociale et le renchérissement des prix de l'énergie qui pèse sur le budget de ceux qui sont en situation de « *mobilité subie* » selon M. Bruno Marzloff.

Si le besoin de mobilité continuera de s'amplifier, son éventail serait en train de s'ouvrir dans les pays occidentaux et sur les marchés arrivés à maturité.

Une part des consommateurs/prescripteurs ne paraît plus forcément demandeur des technologies les plus avancées mais plutôt de changements en termes de simplicité tout en satisfaisant les impératifs réglementaires de sécurité et d'écologie ; une autre part souhaite toujours plus de « sophistication » des véhicules, devenus des lieux de vie connectés à leur environnement.

Ces évolutions contraignent concepteurs et fabricants à gérer une dualité constante entre le coût et les variables du poids, de la taille, de la sécurité et de la fiabilité mais, aussi, entre les différents canaux commerciaux et les stratégies marketing. L'essor de ces nouveaux concepts induit des impacts structurels profonds sur l'ensemble de la filière, y compris dans ses composantes du commerce et des services.

Les besoins impératifs d'accès à la mobilité des pays émergents entraînent une augmentation constante du nombre de véhicules. De plus de 800 millions en 2011, le parc mondial pourrait atteindre près de 3 milliards de véhicules en 2050 pour une population d'environ 9 milliards. Avec 1,4 milliard d'habitants en Chine, on aboutirait potentiellement à un parc de 700 millions de voitures. Si son taux d'équipement atteignait celui des États-Unis, la Chine consommerait à elle seule davantage que la production mondiale actuelle de pétrole. On imagine bien ce qu'un tel scénario comporte d'interrogations quant à sa soutenabilité pour la planète.

Dans ces pays, la concentration urbaine à travers l'apparition de mégalopoles a fait émerger des laboratoires de mobilité à grande échelle. À l'évidence, cette perspective encourage ces États à effectuer un saut qualitatif au niveau technologique par rapport aux économies occidentales pour des raisons autant écologiques que stratégiques.

L'automobile à la veille d'une nouvelle révolution ?

L'automobile connaît une seconde révolution industrielle, par la combinaison de défis de différentes natures : géopolitiques et énergétiques, technologiques et industriels, économiques et financiers, sociétaux et humains. Ces mutations sont aujourd'hui en pleine interaction, obligeant à aborder la question sous des angles radicalement nouveaux pour appréhender le futur.

❒ *Changement climatique, prix et disponibilité du pétrole et des autres matières premières ; vers un véhicule décarboné ?*

Le changement climatique, le prix et la disponibilité du pétrole comme des autres matières premières constituent autant d'éléments à même de questionner le devenir de l'automobile, tout au moins celle que nous connaissons aujourd'hui.

Afin de répondre au premier de ces éléments, la nécessité de concentrer les efforts sur la compatibilité avec l'environnement devient le principal moteur du développement des technologies de l'avenir.

Une convergence des réglementations sur le CO_2 s'est dégagée sur le plan mondial. Elle implique que les constructeurs et sous-traitants poursuivent leurs efforts dans le développement de concepts écologiques qui porteront sur toutes les phases de la vie d'une automobile, depuis la conception en passant par la production, l'utilisation et le recyclage.

Parallèlement, un mode de vie induit par un pétrole bon marché dont la production progressait au rythme des besoins pourrait rapidement appartenir au passé. Dans ce contexte, le développement de nouveaux types de véhicules décarbonés et parmi eux tout électriques devrait sinon s'imposer du moins s'intensifier dans les prochaines années.

Différents chiffres sont avancés sur le volume d'un parc « électrifié » à l'horizon 2020. L'essentiel, cependant, réside moins dans des projections assez changeantes que dans la complexité des choix à opérer et de leur coût. Les enjeux couvrent en effet une gamme de questions autour d'une « mobilité choisie », tout en dessinant de nouveaux modèles économiques et les chaînes de valeur associées.

Ces enjeux sont indissociables d'une volonté politique forte. Elle est à l'évidence indispensable à l'essor de ce type de véhicules, lesquels seront à la base d'un secteur à forte valeur ajoutée et de nouveaux métiers. Cette filière est porteuse de répercussions importantes sur les politiques énergétiques, l'environnement et l'emploi tout en représentant une capacité de conquête sur des créneaux nouveaux et de maîtrises technologiques décisives.

La clef du défi environnemental, sociétal et technologique ouvert par la perspective d'une recomposition du parc automobile est celle d'un positionnement français sur les problématiques de la mobilité et de l'énergie dans le long terme.

C'est donc, dès aujourd'hui, que les défis clefs de la vitesse des progrès techniques et de l'acceptabilité sociale et économique des offres commenceront à trouver des réponses.

Il semble que l'automobile bénéficie, selon M. Jean-Louis Legrand, d'une « *fenêtre de tir de 15 ans dans laquelle les technologies développées ne seront peut-être pas suffisamment matures ou économiques pour être sur le marché* ». Il est donc nécessaire d'évoluer vers une offre industrielle autour de l'hybride, du tout électrique, d'extenseur d'autonomie, d'hybrides rechargeables, de piles à combustible, de recours au GNV, au biométhane carburant, voire à l'hydrogène, sans oublier l'optimisation du moteur thermique conventionnel qui restera encore prédominant sur plusieurs décennies et qui recèle d'importants gisements de

progrès : d'une génération à la suivante, ses gains en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre atteignent des taux compris entre 20 à 25 %.

Il paraît ainsi peu pertinent d'opposer ces différents systèmes entre eux : un « bouquet » technologique très varié va apparaître, en fonction duquel la mobilité globale et le marché devraient se recomposer et se segmenter. Enfin, ces mutations posent la question des politiques publiques, de Shanghai à Paris : si l'on doit redéfinir le rôle et la place de l'automobile, notamment en ville, c'est tout un champ de questionnements qui est ouvert comme la fiscalité sur le produit et ses énergies. Il conduit à repenser l'organisation du triptyque consommateurs/professionnels/gestionnaires des infrastructures et des externalités. Ces interrogations constituent l'arrière-plan de la transition à résoudre sur les plans privés et publics.

Au-delà des évolutions d'ordre technique qui requièrent naturellement la poursuite des efforts de recherches pluridisciplinaires, on ne saurait trop insister sur le rôle de la normalisation comme aiguillon du progrès mais aussi sur l'importance de la cohérence de l'action publique en la matière.

❒ *Urbanisation : vers un découplage propriété/usages de l'automobile ?*

L'urbanisation de nos sociétés ne cesse de se poursuivre et de s'intensifier, notamment dans les pays émergents.

« *L'automobile a été le moteur de l'étalement urbain* » (M. Bruno Marzloff). Entre 1960 et 2000, en France, le parcours moyen domicile/travail d'un salarié est passé de 3 à 26 km même si le temps de trajet reste quasiment équivalent. Cet écartèlement est la conséquence de l'étalement urbain et d'une pratique résidentielle étendue du territoire, rendant les populations captives du « tout automobile ». À l'inverse, l'utilisation individuelle des voitures particulières commence à décroître dans certains pays : le kilométrage moyen en France par véhicule est ainsi passé du point haut de 13 500 atteint en 2 000 à moins de 12 000 aujourd'hui, le kilométrage total effectué par le parc roulant continuant à croître.

Pour qu'émergent de nouvelles pratiques, la dynamique du changement devra impliquer les usagers dans la construction de solutions alternatives à la voiture individuelle. Elle devra s'appuyer sur des communautés d'initiatives locales, mobiliser des professionnels de l'automobile à même de proposer des offres alternatives durables, ayant économiquement du sens et susceptibles de répondre à des besoins de masse. Vendra-t-on une automobile ou un système global de mobilité, parfois partagé à plusieurs ?

À plus long terme, la limitation de cette « dépendance » doit être recherchée : les décisions d'une telle transition portent sur une autre vision de l'urbanisme, comprenant l'implantation des habitations mais aussi des emplois et des services à l'origine des déplacements en voiture et en transports collectifs.

Ce constat marque une évolution fondamentale du rapport à la voiture et préfigure la fin d'un cycle de près de 70 ans. Il confirme l'urgence de repenser les systèmes de mobilité dans les grandes villes, y compris la place et l'usage de l'automobile dans les sociétés caractérisées par des marchés arrivés à maturité. Il ne manquera pas également d'interroger les pays émergents.

L'état du marché automobile dans le monde

Le basculement de la demande vers les pays émergents

78 millions de véhicules dont 58 millions de voitures particulières ont été immatriculés (vendus) en 2011 dans le monde :

- 17 millions de ces voitures particulières (30 % du total mondial) ont été vendues en Europe ;
- 12 millions (20 %) en Amérique dont près de 7 millions pour les États-Unis et le Canada ;
- 29 millions (50 %) dans le reste du monde, essentiellement en Asie dont 5 millions pour le Japon et la Corée du Sud.

Au total, avec un peu plus de 29 millions de voitures particulières, la part des pays les plus développés (Europe, Amérique du Nord, Japon et Corée), ne représente plus aujourd'hui que la moitié de la demande mondiale. L'autre moitié est désormais à chercher du côté des économies émergentes et notamment en Asie : la Chine compte ainsi, à elle seule, pour 25 % de la demande mondiale avec 15 millions de voitures particulières immatriculées en 2011. Quant au Brésil, avec près de 3 millions d'unités soit 5 % de la demande mondiale, il se situe désormais pratiquement au même niveau que l'Allemagne, le premier marché européen.

L'évolution constatée depuis dix ans est en effet spectaculaire. En 2000, près de 39 millions de voitures particulières avaient été vendues dans le monde. Avec un peu plus de 17 millions d'unités cette année là, soit à peine plus qu'aujourd'hui, l'Europe pesait pour près de 45 % de la demande mondiale. La stagnation globalement constatée depuis cette date confirme que le marché sur notre continent est désormais largement un marché de remplacement. Les données pour l'Union européenne à 27 montrent plus précisément que les immatriculations connaissent ces dernières années un recul régulier (13,1 millions de véhicules en 2011 soit 2 millions de moins par rapport au point haut de 2007). C'est tout aussi net en Amérique du Nord qui représentait encore 25 % de cette demande en 2000 (près de 10 millions de véhicules) avec toutefois, aux États-Unis, un transfert vers les véhicules utilitaires légers.

En y ajoutant le Japon et la Corée du Sud (soit, ensemble, plus de 5 millions de voitures particulières et près de 14 % de la demande mondiale), les principales économies développées représentaient, en 2000, 84 % de la demande mondiale (32 millions d'unités) contre 16 % seulement pour l'ensemble des pays en développement.

Cette évolution pourrait être encore assez loin de son terme si l'on se réfère aux écarts encore très significatifs en terme de nombre de voitures particulières et de véhicules utilitaires pour 1 000 habitants dans les différentes régions du monde. En 2005, cet indicateur de « densité » était le plus élevé aux États-Unis (819), loin devant le Japon (586) et l'UE 27 (525) mais sans commune mesure avec le Brésil (121), la Chine (21) ou l'Inde (13). Évidemment, les conséquences des évolutions du comportement des consommateurs, y compris dans les pays émergents, sont très difficiles à appréhender.

Une nouvelle géographie mondiale pour l'offre

Cette nouvelle structuration de la demande incite les industriels à chercher de nouvelles localisations pour des raisons de coût (salaires plus bas, économies de frais de transport et coût du foncier) mais, plus fondamentalement, pour mieux s'adapter aux demandes spécifiques des nouveaux marchés. Parallèlement, de nouveaux concurrents issus des grands pays émergents eux-mêmes commencent à apparaître.

60 millions de voitures particulières ont ainsi été produites dans le monde en 2011 (sur un total d'environ 80 millions tous véhicules confondus) contre 41 millions en 2000 :

- avec 18 millions d'unités, donnée globalement stable par rapport à 2000, la part de l'Europe est désormais de 30 % contre 42 % dix ans auparavant. La production du Japon (7 millions d'unités) ne représente plus que 12 % de la production mondiale en 2011 contre 20 % en 2000. La production de l'Amérique du Nord (États-Unis, Canada), quant à elle, été pratiquement divisée par deux au cours de la même période (4 millions soit 7 % en 2011 contre 17 % en 2000). Au total, en dépit d'une part légèrement croissante de la Corée du Sud (4 millions d'unités soit 7 % en 2010 contre 6 % en 2000), la part des régions les plus développées dans la production est passée, en seulement dix années, de 86 % à 56 % pour un total de véhicules particuliers de l'ordre de 33 millions d'unités (en recul de près de 2 millions d'unités par rapport à 2000) ;
- à l'inverse, un pays comme la Chine, qui ne produisait que 600 000 voitures particulières en 2000 (1,5 % de la production mondiale) en a construit sur son territoire plus de 14 millions en 2011 (24 % de la production mondiale). D'autres pays émergents tels que l'Inde et le Brésil (environ 3 millions d'unités et près de 5 % du total mondial chacun) sont également désormais des pays constructeurs significatifs.

L'évolution du paysage industriel

La nouvelle géographie mondiale décrite ci-dessus ne se reflète pas encore aujourd'hui dans la hiérarchie des principaux constructeurs. Si les classements peuvent varier d'une année sur l'autre et en fonction des critères retenus (chiffre d'affaires, nombre d'unités, voitures particulières ou ensemble des véhicules), les entreprises d'origine japonaise (Toyota, Nissan, Honda, Suzuki), américaine (General Motors, Ford), européenne (Volkswagen, PSA, Renault) et coréenne (Hyundai-Kia) sont encore les seules à produire actuellement plus de 2 millions d'automobiles par an. Ces dix premiers groupes (auxquels on pourrait ajouter l'ensemble Fiat-Chrysler) ont construit ensemble 44 millions de voitures particulières, en 2011, soit les trois-quarts de la production mondiale.

Les entreprises issues des pays émergents commencent néanmoins à se rapprocher du haut du classement mondial. C'est notamment le cas du constructeur indien Tata (qui a racheté Land Rover et Jaguar). Mais c'est aussi et surtout du côté de la Chine qu'apparaissent de nouveaux acteurs. Même en éliminant les « doubles comptes » dus au fait qu'une très grande partie de la production automobile dans ce pays passe par des *joint ventures* (cœntreprises) entre les grands groupes mondiaux et des constructeurs locaux, dix de ces derniers (Chana, FAW, Geely qui a fait l'acquisition de Volvo, Chery, BYD, Donfeng, Great Wall, SAIC propriétaire de MG Rover, Brilliance, Anhui Jac) figurent désormais aux trente premières places avec une production totale de 5 millions d'unités.

On peut constater, parallèlement, des obligations de plus en plus exigeantes faites aux constructeurs étrangers, notamment en matière de transfert de technologie. Pour la Chine, le développement du véhicule électrique apparaît à la fois comme une opportunité de rattrapage économique et de contestation de la domination occidentale.

Le paysage des équipementiers automobiles a également profondément évolué avec la mondialisation. Le processus d'externalisation d'une partie importante des activités en amont de l'assemblage s'est développé au cours des quinze dernières années, parallèlement à des opérations de fusion. Même si certaines demeurent filiales de constructeurs, les principales entreprises de rang 1 du secteur (y compris naturellement les fabricants de pneumatiques) fournissent aujourd'hui leurs composants à différents clients jouant à plein sur les économies d'échelle grâce à des volumes de productions très élevés et sur d'importants efforts de recherche-développement et d'innovation.

Là encore, le classement mondial varie selon les périodes et les indicateurs choisis (chiffre d'affaires, rentabilité…). Parmi les grands acteurs mondiaux du secteur figurent ainsi les entreprises allemandes Continental et Robert Bosch, les deux filiales du groupe Toyota, Denso Corporation et Aisin Seiki, ainsi que la société coréenne Hyundai Mobis et la canadienne Magna International. Des entreprises françaises sont également très bien placées : Faurecia (groupe PSA), Michelin, Valéo et Plastic Omnium. Elles ne sont toutefois que quatre sur les 100 premières dans le classement Roland Berger de 2011 (contre 36 japonaises, 10 coréennes et 10 allemandes). Les sociétés des pays émergents commencent également à apparaître (la première d'entre elles étant l'indonésienne Astra International) essentiellement en Inde mais aussi en Chine et au Brésil.

La segmentation accrue des modèles

Pour les pays les plus développés, dans le contexte actuel de très forte concurrence et d'une certaine stagnation des volumes vendus, les marques cherchent - simultanément à la mise en place de plates-formes globales permettant de développer plusieurs modèles à partir d'une même base technique pour bénéficier au maximum des économies d'échelle - à offrir des gammes diversifiées déclinant tous les types de motorisation, de carrosserie ou d'équipement possibles. Les derniers exemples en date sont les apparitions, d'une part, dans le cadre d'une course à une « montée en gamme » (supposée améliorer les marges), des SUV (*Sport Utility Vehicle*, moitié berline, moitié 4x4) et, d'autre part, des véhicules *low cost* et les monospaces.

Pour autant, les voitures dites du segment « économique et inférieur » (A et B : Renault Twingo et Clio, Peugeot 207/206+ , Citroën C3, Volkswagen Polo, Ford Fiesta, Opel Corsa…) et du segment « moyen inférieur » (C : Renault Mégane, Peugeot 308 et 3008, Citroën C4, Volkswagen Golf…) continuent à dominer les ventes de voitures neuves en Europe (respectivement 33 % et 29 % en 2010). Rien de tel, en revanche, aux États-Unis où le marché demeure encore lié à la vente de gros véhicules (4x4 et autres *pick up*) très consommateurs de carburant.

Dans les pays émergents, la croissance du marché concerne aussi bien les véhicules d'entrée de gamme de plus en plus produits par des constructeurs locaux et devenus accessibles à une classe moyenne en augmentation rapide que les segments les plus luxueux qui font aujourd'hui, notamment en Chine, les succès commerciaux et financiers des constructeurs allemands BMW, Audi (groupe Volkswagen) et Mercedes (groupe Daimler).

Nouvelles motorisations, nouveaux services

❒ *Les réponses aux nouvelles préoccupations environnementales*

Celles-ci se traduisent concrètement par l'établissement de normes d'émission de CO_2 de plus en plus rigoureuses. L'Union européenne s'est ainsi fixé l'objectif d'un plafond d'émission de 130 grammes de CO_2 par kilomètre pour l'ensemble des véhicules neufs à l'horizon 2015, plafond que la Commission propose d'abaisser à 95 grammes en 2020. Ces contraintes ont conduit les acteurs industriels à réaliser de meilleures performances dans ce domaine (principalement par l'allègement des véhicules) et à envisager sérieusement d'autres types de motorisation.

Aux États-Unis, l'administration a ainsi dédié, dans le cadre de son plan de relance de 2010, plus de 5 milliards de dollars à l'évolution électrique des transports avec l'objectif initial de produire 500 000 véhicules par an d'ici 2015 (objectif ensuite relevé à 1 million avec une aide accordée pour l'achat de chaque véhicule qui pourrait être portée de 7 500 à 10 000 dollars en 2013). Toutefois, à la mi 2011, moins de 10 000 véhicules électriques rechargeables (hybrides et tout électriques) circulaient aux États-Unis.

Dans les pays émergents aussi, cette préoccupation existe : la Chine s'est ainsi donnée une perspective de 500 000 voitures électriques à l'horizon 2015 et de 5 millions en 2020.

Sur le marché mondial, les modèles électriques représentent aujourd'hui moins de 1 % des ventes totales, à l'exception notable du Japon où les hybrides représentaient plus de 10 % du marché en 2010 avec près d'un demi-million de véhicules vendus. Quant aux véhicules tout-électriques, il s'en était vendu 5 000 en Chine cette année là (0,04 % du marché), 2 400 au Japon, moins de 600 en Allemagne et moins de 200 en France ou au Royaume-Uni, Le groupe Volkswagen met ainsi plutôt l'accent à moyen terme sur les véhicules hybrides rechargeables estimant que, pour les véhicules purement électriques, l'usage se limitera dans un premier temps aux flottes d'entreprises et aux collectivités locales.

Au total, si de plus en plus de consommateurs (60 % selon l'étude menée par le cabinet Accenture en mai 2011 dans treize pays) semblent désormais prêts à envisager un tel achat, plusieurs points de blocages forts persistent : le prix d'acquisition élevé (en raison du coût actuel très important des batteries) malgré les économies ultérieures en matière de carburant, une offre encore insuffisante, l'autonomie limitée des véhicules, l'insuffisance des infrastructures de recharge (ces deux derniers étant plutôt du ressort psychologique compte tenu des pratiques réelles d'utilisation permettant une recharge au domicile ou sur le lieu de travail).

Plus fondamentalement, le développement de la voiture électrique ne répond à l'objectif de baisse des émissions de CO_2 que si l'électricité qu'elle utilise est elle-même produite à partir d'énergies décarbonées. En outre, il ne règle pas, en lui-même, la place de l'automobile dans la société, notamment dans les villes de demain.

Les évolutions concernent également les carburants utilisés par les moteurs thermiques. Le Gaz naturel véhicule (GNV), en dépit de difficultés à séduire la clientèle, est une option complémentaire de l'électrification du parc. La majorité des véhicules roulant au GNV respecte déjà la norme d'émissions Euro 6 : ils n'émettent pratiquement aucune particule et 80 % d'oxydes d'azote de moins que le gazole. Ils permettent également une réduction significative des émissions de CO_2 par rapport à l'essence. Enfin, les véhicules au GNV peuvent s'alimenter en « biométhane carburant », carburant « vraiment vert », issu de

la méthanisation des déchets. L'utilisation des agro-carburants, peut aussi constituer une partie de la solution. Toutefois, outre le problème posé par leur concurrence pour l'usage des sols avec la production alimentaire, le bilan réel en matière de rendement énergétique et de Gaz à effet de serre (GES) n'est sans doute pas favorable pour les carburants actuels (éthanol et biodiesel) en raison des procédés de culture et des traitements industriels nécessaires. Les biocarburants de deuxième génération semblent plus intéressants : utilisation de la totalité des plantes et de déchets, utilisation de terres non propices à l'agriculture alimentaire, meilleur bilan carbone.

Enfin, en juin 2012, les gaz d'échappement des moteurs diesel sans filtres à particules ont été classés dans la catégorie des substances « cancérogènes pour l'homme » par une agence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La nocivité de ces particules était déjà connue et des progrès importants ont été réalisés pour limiter cette pollution de l'air (des filtres à particules qui réduisent les émissions dans toutes les circonstances d'utilisation et dans des proportions très importantes conformément à la norme Euro 6). Il reste que cette décision officielle va entrainer un nouveau durcissement des politiques publiques dans ce domaine. En Europe, plus de la moitié des voitures particulières entrées en circulation en 2010 était équipée d'un moteur diesel (contre 30 % seulement en 2000). En France, pays qui encourage aujourd'hui fiscalement le diesel, cette part est plus élevée encore (plus de 70 % en 2010, sans compter les poids lourds). Or, les projets européens, dans le cadre de la transition énergétique, envisagent un renchérissement de la fiscalité du diesel. Parmi les questions posées tant aux pouvoirs publics qu'aux constructeurs, celle du devenir de la diésélisation du parc automobile s'impose avec une acuité renforcée. À n'en pas douter, l'effort de la recherche sur cette forme de motorisation doit prendre en compte, en premier lieu, la résolution du problème sanitaire ainsi posé auquel s'efforce de répondre la norme Euro 6, applicable en 2014.

❒ *L'apparition de nouveaux services*

Les perspectives d'un certain découplage entre la propriété et les usages de l'automobile (cf. *supra*) conjuguées aux possibilités des technologies de l'information et de la communication conduisent à des réflexions et à des premières expérimentations. C'est ainsi que peuvent se développer des dispositifs de covoiturage et d'autopartage (d'ores et déjà présents dans de nombreux pays d'Europe et d'Amérique du Nord) tandis que des logiciels peuvent être dédiés à mieux gérer les flux de circulation et à faciliter l'intermodalité entre les différents types de mobilité, individuelle ou collective.

L'automobile du futur préfigure le passage à une économie devenue « quaternaire » produisant des services intégrant des biens. Parallèlement, le champ de « l'intelligence embarquée » (équipements électroniques permettant de recueillir des informations sur le véhicule et son environnement) a aujourd'hui pour priorité l'aide à la navigation et l'amélioration de la sécurité mais ses extensions sont potentiellement très larges (efficacité énergétique et réduction des émissions polluantes, préventions de pannes, aide à la maintenance et à la réparation des véhicules, optimisation de l'utilisation des infrastructures de circulation et de stationnement…). Le projet de voiture autonome en cours de développement par Google - le véhicule équipé de capteurs pouvant réaliser un itinéraire préprogrammé - n'en est probablement que le premier exemple, à condition de pouvoir utiliser, demain, un même langage internet au niveau des infrastructures supports.

Les pays émergents - déjà confrontés eux aussi aux mêmes problèmes, en particulier à la congestion urbaine - pourraient bien, quant à eux, passer tout aussi rapidement au développement de nouveaux services venant en complément des mesures de régulation de la circulation ou de l'instauration de péages urbains. La ville de Pékin, par exemple, envisage d'ores et déjà - outre la limitation du nombre de nouvelles immatriculations - de consacrer plusieurs centaines de millions d'euros pour améliorer « l'intelligence » de son système de transport (développement d'applications pour informer les usagers en temps réel sur l'ensemble des moyens de transport disponibles).

Il reste que cette évolution porte en germe une véritable révolution dans la mesure où les constructeurs, qui se posent jusqu'à présent comme chefs de file incontestés de la filière, devront à l'avenir davantage composer avec de nouveaux partenaires disposant d'autres technologies (fabricants de batteries et de moteurs électriques, loueurs de véhicules et gestionnaires de parking, développeurs de logiciels, producteurs d'électricité ou de nouveaux carburants, matériaux innovants…). Les travaux en cours dans plusieurs pays pour étudier l'utilisation éventuelle des batteries des voitures des particuliers pour stocker l'électricité produite en période de basse demande pour réalimenter ultérieurement le réseau (ce qui pourrait être particulièrement utile pour mieux intégrer les sources d'énergies renouvelables, souvent intermittentes) sont un exemple de ces nouvelles connections à établir entre les acteurs de la « filière » prise dans son acception la plus large.

Forces et faiblesses de la filière automobile française

La France pays toujours « constructeur »

❒ *Le marché français des voitures particulières*

2,2 millions de voitures ont été vendues en France en 2011. La part des constructeurs français s'élevait à 1,2 million, soit 56 % du total : près de 700 000 unités (31 % du total) pour le groupe PSA et un peu plus de 500 000 (25 %) pour l'ensemble Renault-Dacia. Cette proportion est en recul de 3 points par rapport à 2000 et de 21 points par rapport à 1980 (37 % pour Peugeot et Citroën, 40 % pour Renault).

Parmi les constructeurs étrangers (dont la part globale, avec presque un million de nouvelles immatriculations, était de 44 % en 2011), les plus présents étaient : le groupe Volkswagen (incluant ses autres marques Audi, Seat et Skoda) qui a vendu près de 300 000 véhicules en France cette année là (environ 13 % de part de marché) assez loin devant General Motors (marques Opel et Chevrolet) et Ford avec un peu plus de 100 000 unités et 5 % du total chacun, Venaient ensuite dans l'ordre, avec des ventes allant de 80 000 à 50 000 voitures (soit au moins 2 % du total) : Fiat (y compris Alfa Roméo et Lancia), Nissan, Toyota-Lexus, BMW (y compris les Mini), Daimler (Mercedes et Smart) et Hyundai-Kia.

❒ *Les constructeurs automobiles installés en France*

En 2011, selon l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), près de 2 millions de voitures particulières ont été produites en France soit un peu plus de 3 % du total mondial, loin derrière la Chine (14,5 millions d'unités, 24 %), le Japon (7 millions, 12 %), l'Allemagne (6 millions, 10 %), la Corée du Sud (4 millions, 7 %), l'Inde et les États-Unis (3 millions chacun, 5 %) et le Brésil (2,5 millions, 4 %). L'Hexagone figure ainsi à la 8e place mondiale et au 2e rang européen (juste devant l'Espagne).

En tenant compte des véhicules utilitaires, les quatre constructeurs présents sur le sol français ont produit 2,2 millions de véhicules en 2011 : 1,3 million d'unités pour PSA dans ses six usines de Sochaux, Mulhouse, Poissy, Rennes, Aulnay-sous-Bois et Sevelnord (soit un peu moins de 60 % du total des véhicules fabriqués en France) ; 650 000 pour Renault dans ses six usines de Douai, Flins, Maubeuge, Batilly, Sandouville et Dieppe (un peu moins de 30 % du total) ; 150 000 pour Toyota (la *Yaris* fabriquée à Onnaing près de Valenciennes) ; 100 000 pour Daimler-Mercedes (la *Smart* fabriquée à Hambach non loin de Sarreguemines en Moselle). Le pragmatisme allemand qui prône l'efficacité économique plus que le « made in Germany » ne peut être sous estimé : de nombreux modèles sont construits exclusivement hors d'Allemagne ; le taux de véhicules vendus par les « nationaux » et montés en France et en Allemagne étant d'ailleurs très voisin, les constructeurs français continuant à s'approvisionner largement en France pour les composants destinés à leurs sites d'assemblage à l'étranger.

❒ *Les emplois induits par le secteur de l'automobile en France*

Au total, les 14 sites d'assemblage de véhicules installés en France représentaient en 2010 environ 60 000 emplois (40 000, soit les 2/3, pour PSA ; 15 000, c'est-à-dire le quart, pour Renault ; plus de 4 000 et moins de 1 000 respectivement pour Toyota et la *Smart*). Plus largement, si l'on prend en compte toutes les activités - autres centres d'emploi des constructeurs (sièges sociaux, activités de Recherche et développement (R&D)…), équipementiers et autres sous-traitants - l'ensemble des emplois directement liés à la production automobile est estimé par la profession à plus de 250 000 personnes.

À ces emplois directs, on peut également ajouter les emplois complémentaires liés aux services de l'automobile pour près de 450 000 personnes et les emplois indirects liés aux transports routiers de marchandises et de voyageurs, à la construction et l'entretien des routes, la police, etc. pour plus de 1,1 million de personnes. Certains vont jusqu'à considérer que l'ensemble des emplois induits par l'automobile atteint 2,4 millions de personnes, c'est-à-dire pratiquement 10 % de la population active occupée en France aujourd'hui.

❒ *Une internationalisation différenciée pour les constructeurs français*

Le groupe PSA produit en France 36 % de l'ensemble de ses véhicules (3,6 millions en 2011). Ses principales implantations à l'étranger se situent dans d'autres pays membres de l'Union européenne (30 % du total dont 1a moitié en Espagne mais aussi, de manière significative, dans les républiques tchèque et slovaque) ainsi qu'en Asie pour près de 25 % (Iran et Chine essentiellement). Les 10 % restant sont à trouver du côté de l'Amérique latine (Brésil, Argentine) et de la Turquie.

Du côté de Renault (2,8 millions d'unités en 2011), la mondialisation a déjà été poussée beaucoup plus loin depuis plusieurs années. Le « socle national » ne représente actuellement que moins de 25 % de la production totale. Les autres pays de l'UE - Espagne, Roumanie (Dacia) et Slovénie principalement - y contribuent pour plus de 35 %. La Turquie, la Corée du Sud et l'Amérique latine pèsent chacune pour plus de 10 %. Cette présence à l'international doit nécessairement s'examiner au regard de l'alliance avec Nissan (qui a produit 4.6 millions de véhicules en 2011) et des complémentarités systématiquement développées entre ces deux entreprises : cet ensemble - présent dans 24 pays et qui pesait donc 7,5 millions d'unités en 2011, ce qui lui permet de se rapprocher des géants mondiaux que sont General Motors (9 millions), Volkswagen (8,5 millions) et Toyota (8 millions) - est ainsi particulièrement présent en Asie (40 % de sa production, principalement au Japon et en Chine), la France ne pesant plus que 10 % du total.

Cette situation a inévitablement des conséquences en matière de commerce extérieur. Si l'industrie automobile demeure un des principaux postes exportateurs de la France (42 milliards d'euros en 2011, juste derrière l'industrie aéronautique et devant l'industrie agro-alimentaire), la balance commerciale devenue déficitaire depuis 2007 était en 2011 de - 4,9 milliards d'euros ; le résultat positif de 5,3 milliards d'euros sur les « pièces et moteurs » étant plus que compensé par les ventes de véhicules neufs importés (- 10,2 milliards dont - 8,6 milliards pour les seules voitures particulières, soit l'équivalent des seules importations de voitures neuves en provenance d'Allemagne).

❒ *Un problème de « surcapacités » en Europe et en France ?*

Concernant les surcapacités en France, on est face à un paradoxe. La France est devenue importatrice nette d'automobiles. Les exportations des usines des constructeurs français de l'ordre de 300 000 véhicules français ne suffisent pas à compenser le fait qu'un million d'immatriculations soit assuré par des marques non françaises.

Alors que la production d'automobiles en France a diminué (2 550 869 véhicules en 2007 à 1 924 179 en 2010) les ventes de véhicules en France ont progressé (2 109 672 en 2007 à 2 240 000 en 2010).

La réponse aux besoins des utilisateurs intégrant la qualité, la durabilité, la sécurité des produits est posée et questionne les choix stratégiques des grands groupes de constructeurs.

Avant 2008, environ 18,4 millions de véhicules étaient vendus en Europe, le marché plafonnant pour cette année à près de 12,7 millions. Beaucoup de signes laissent penser que le continent ne retrouvera pas, à court terme, le niveau d'avant crise.

Les causes, fortement discutées, de ces surcapacités sont multiples. Il faut d'abord rappeler que l'Europe est devenue un marché mur, essentiellement de renouvellement, avec un parc marqué par une fiabilisation des modèles et une augmentation de leurs durées de détention. En outre, les choix stratégiques des constructeurs sont l'un des éléments du problème : là où les sites slovaques, polonais ou slovènes étaient initialement prévus pour répondre à la croissance locale des marchés, force est de constater l'insuffisance de leur développement aboutissant à des exportations vers les marchés d'origine des constructeurs européens.

Ces choix stratégiques, contestés par les organisations syndicales, comportaient selon elles un risque de réimportations susceptibles de cannibaliser la production nationale. Ceci s'est produit et il est impératif d'éviter pour les années à venir la répétition de ce type de scénario pour préserver notre potentiel de production.

Parallèlement, la politique de libre échange systématique conduite au niveau européen doit être signalée comme vient de l'illustrer, en particulier, l'entrée en vigueur en juillet 2011 du traité avec la Corée du Sud. Enfin, sur le plan conjoncturel, l'effondrement brutal des ventes à partir de 2009 dans les pays directement touchés par la crise tels l'Espagne, la Grèce, l'Italie et le Portugal est un facteur aggravant.

Dans ce contexte, l'industrie automobile européenne se livre à une véritable guerre des prix. Il reste que le cumul de surcapacités et de coûts de production élevés concerne plus particulièrement les constructeurs généralistes pris en tenaille entre les véhicules d'entrée de gamme fabriqués dans des pays à coûts salariaux plus faibles (Europe centrale et orientale, Espagne, Portugal, Afrique du Nord) et la domination de constructeurs allemands positionnés sur le haut de gamme.

Il est devenu quotidien d'entendre que les usines automobiles doivent faire face à des « surcapacités » de l'ordre de 25 % en Europe. Elles ne fonctionnent actuellement qu'à 70 % de leurs capacités, en particulier pour les modèles des gammes inférieures ou moyennes. Selon l'Insee, l'indice de production automobile en France s'établit à 62 en juin 2012 par rapport à une base 100 en 2005.

Au-delà de la situation florissante du groupe Volkswagen, les problèmes de surcapacités concernent aussi l'Allemagne : c'est notamment le cas d'Opel (groupe General Motors) qui vient tout juste de renoncer provisoirement à fermer son site de Bochum. En France, ces difficultés semblent cependant ne concerner que les constructeurs français puisque Toyota vient d'annoncer son intention d'exporter aux États-Unis ses *Yaris* fabriquées à Valenciennes (usine récente et bien dimensionnée).

C'est donc bien à une analyse de la totalité des éléments qui ont conduit à cette situation effectivement préoccupante et grave de conséquences qu'il faut procéder pour trouver des pistes de solutions : nature et solvabilité des différents types de demande, facteurs de compétitivité coût et hors-coût de l'offre, sans omettre l'amortissement des sites et le coût du foncier.

La France a tous les ingrédients d'une filière

Outre les constructeurs, la chaine de valeur de la filière s'ordonne autour des équipementiers et des services sous toutes leurs formes, c'est-à-dire, les activités liées à la durée de vie et à la sécurité du véhicule (distribution, entretien-réparation, recyclage). La part des premiers dans la valeur d'une automobile ne cesse de croitre. Mention doit naturellement doit être faite de la recherche, laquelle se situe à l'amont comme à l'aval de la filière.

Pendant très longtemps, le lien entre les partenaires en est resté à une relation que certains pouvaient qualifier de hiérarchique ; la domination étant à peu près totale de la part du constructeur-donneur d'ordres, tant du point de vue technique que commercial voire financier.

Ce modèle, depuis les années 1970 tend à beaucoup évoluer. La relation entre constructeurs et équipementiers de rang 1 est désormais plus proche d'un partenariat voire d'un « co-développement » plus propice à l'innovation (Pipame, *Les mutations économiques dans le secteur automobile la compétitivité et les stratégies d'acteurs,* avril 2010). Ces équipementiers de rang 1, selon M. Claude Cham, ont abandonné la notion et la position de sous-traitants travaillant à l'intérieur d'un cahier des charges strictement déterminées par les constructeurs et développé « une fonction » qu'ils proposent à leurs partenaires. Souvent internationalisés, les équipementiers français de rang 1 occupent des positions intéressantes à l'échelle mondiale et européenne où les concurrents se comptent à quelques uns : américains, japonais, européens (c'est-à-dire allemands).

On fera une mention particulière pour les pneumaticiens sans qui naturellement l'automobile ne serait pas ce qu'elle est. Dans la compétition internationale, notre économie dispose d'un « leader » de dimension mondiale avec Michelin sur un marché qu'il domine avec deux autres concurrents et sur lequel des constructeurs « régionaux » apparaissent et tentent de prendre toute leur place, encouragés et soutenus en cela par leurs pouvoirs publics. À cet égard, la recherche d'un groupe comme Michelin est essentielle pour maintenir des parts de marché, qu'il s'agisse de la conception de certaines catégories de pneumatiques ou des futures motorisations.

Ces relations, plus respectueuses des différents acteurs, ne se retrouvent pas forcément lorsqu'on aborde celles qui lient les équipementiers de rang 1 avec ceux de rang 2 et a fortiori de rang 3 « *Le lien entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants nous différencie des allemands* » notait M. Philippe Varin lors de son audition devant la section ; et il poursuivait « *Surtout c'est la force des sous-traitants en Allemagne par rapport à la situation française* ».Les équipementiers de rang 2 regroupent des fournisseurs de sous ensembles mais aussi des sous traitants de « spécialités » comme de « capacités ». Ces équipementiers, comme ceux de rang 3, sont très dépendants du secteur automobile à de rares exceptions (électronique par exemple).

Si, comme on l'a dit plus haut, la filière dans tous ses éléments industriels, est naturellement confrontée à l'internationalisation des marchés et de la production, si les équipementiers de rang 1 ont d'autres clients que les groupes français et sont implantés sur les marchés émergents les plus actifs, comme leur concurrents il n'en va pas de même pour les équipementiers de rang 2 ce que M. Claude Cham rappelait lorsqu'il appelait de ses vœux que ces équipementiers puissent s'intégrer dans le mouvement et « *participent à le recherche d'implantations dans les pays émergents relais de croissance de demain* ».

À l'aval de la chaîne, la distribution et les services participent pleinement de la filière. Les réseaux de succursales, filiales, de concessionnaires, d'agences mais aussi les services - réparateurs indépendants, contrôle technique, location, recyclage - forment un ensemble dense de plusieurs dizaines de milliers de points de vente et de services (plus dense que chez nos principaux concurrents).

Outre les véhicules (neufs ou d'occasion) la distribution intéresse la vente des pièces détachées d'origine constructeur - ou de qualité équivalente - et l'entretien et la réparation. Le paysage de la distribution en véhicules particuliers et industriels est très contrasté dans la mesure où se côtoient des affaires patrimoniales ou des groupes à domination financière, « monomarques » ou « multimarques », implantées parfois dans plusieurs régions voire atteignant une dimension européenne, Ce secteur connaît par ailleurs une contrainte financière très serrée, les marges étant particulièrement réduites. En outre, le constructeur impose à son réseau des normes élevées et onéreuses de présentation standardisée de ses modèles qui s'ajoutent à des coûts immobiliers élevés. Enfin, les « centres autos » de réparation rapide développent des offres souvent novatrices de services intégrés.

La branche des services automobiles recouvre principalement des très petites entreprises (90 % ont moins de 10 salariés) l'effectif moyen étant de 7,5 salariés, dont près de 86 % sont en CDI. Les emplois sont occupés par une population majoritairement masculine, plutôt jeune (28 % ont moins de 25 ans) et la part des apprentis y est très importante. Ainsi, la branche comprend 61 000 jeunes en formation, dont près de la moitié en apprentissage. Si la branche enregistre un mouvement de concentration capitalistique depuis une dizaine d'années, les réparateurs indépendants dont le maintien est indispensable notamment en territoires ruraux, sont confrontés à un double défi : d'une part, le moindre attrait des jeunes pour leur secteur professionnel et, d'autre part, les freins dus aux évolutions technologiques liées aux innovations des constructeurs et des équipementiers.

Au total, tous les ingrédients d'une véritable filière sont bien présents mais l'ensemble pêche par l'insuffisance du travail en commun, une hiérarchisation de fait qui s'apparente à une pression excessive des donneurs d'ordres et une dynamique trop faible en lien avec les pouvoirs publics. À cela s'ajoute une faiblesse des marges notablement inférieure à

l'Allemagne, obérant la capacité stratégique de la filière, ses possibilités d'investissement comme son développement international. Alors que les équipementiers se montrent souvent très performants, cette situation engendre également une mauvaise répartition de la valeur ajoutée aux différents échelons de la filière, une image dégradée et des problèmes de compétitivité hors-coûts.

*
* *

Si la place relative de l'automobile dans la mobilité est bien la question centrale du futur, principalement dans les pays développés, sa résolution implique bien une réflexion sur de nouveaux modèles économiques.

Au modèle traditionnel reposant sur un consommateur changeant fréquemment de véhicules, véritables marqueurs sociaux, répondra peut-être un autre, basé sur le concept de « service à la mobilité », offrant au client l'utilisation différenciée de véhicules (centres-villes, déplacements plus larges). Parallèlement, des options d'autres modes de transports : transports publics, rail, air, pourraient accompagner le « paquet automobile ». Cette proposition de services de mobilité a forcément une influence sur le modèle économique de l'industrie automobile qui perdrait alors sa relation quasi directe avec le consommateur final mettant fin à un modèle séculaire et, sommes toutes, original.

Le choix du niveau de gammes se poserait-il alors dans les mêmes termes qu'aujourd'hui ? La place du client/prescripteur s'en trouverait-elle modifiée ? Pour autant ni le confort ni la sécurité, éléments déterminants des choix d'achats au même titre que le prix, ne seraient négligés.

La filière - dans sa part industrielle - se positionnerait-elle comme un élément d'un service de mobilité et non plus comme l'élément central et les constructeurs intéressés au premier chef développeraient-ils toujours plus certains segments de service comme le notait M. Philippe Varin devant la section (aide au financement, banques spécialisées ou d'autres services) ? Cela est tout à fait possible.

Le développement du véhicule électrique et hybride de plus en plus « connecté » (l'automobile 2.0, « *Google car* ») pourrait lui aussi modifier largement le modèle économique traditionnel. De nouveaux acteurs de taille très importante, des « providers » de mobilité seront susceptibles de contester aux constructeurs leur capacité à dire ce que peut-être une automobile c'est-à-dire à maitriser leur politique produits.

Aujourd'hui, la révolution industrielle de l'automobile ne se conçoit pas sans les constructeurs, même si leur primauté peut s'en trouver fragilisée. La conduite des transitions actuelles et futures leur échappera-t-elle ? Pourront-ils dégager un volume suffisant d'investissements pour être au rendez-vous ?

Par ailleurs, compte tenu de l'évolution du budget des ménages, la question des consentements publics et privés à payer pour la mobilité est posée : il s'agit de déterminer le niveau de prix auquel doit se positionner l'offre de produits automobiles. Ce défi budgétaire est un dénominateur commun aux pays mûrs et émergents. Les dépenses « contraintes » telles le logement, et les dépenses « concurrentes » comme les services de télécommunication, se télescopent avec le budget disponible pour l'acquisition de véhicules neufs. Cet état de fait explique un âge moyen des acheteurs européens estimé à 47 ans.

Ces quelques réflexions portent, naturellement, sur le long terme. C'est à cet horizon que la filière est questionnée sur son devenir et sur la place que l'objet automobile tiendra dans la mobilité durable. À un horizon temporel plus rapproché le secteur est affronté à des défis de compétitivité globale, de place relative face à la concurrence de ses « partenaires » traditionnels et des nouveaux entrants.

Pour ce qu'il représente en termes d'emplois, d'innovation, par son caractère structurant de nos territoires, alors qu'il doit à la fois concevoir la voiture de demain et, plus prosaïquement produire celle d'aujourd'hui, qu'il doit répondre aux désirs de ses différents clients, il n'est tout simplement pas possible de se désintéresser du devenir du secteur dans le court terme

Propositions

La filière automobile française traverse actuellement une phase délicate à négocier. Les marchés des immatriculations français et européens connaissent une baisse historique et la production de véhicules baisse dans des proportions inquiétantes ; enfin, la pérennité de certains des grands acteurs peut faire l'objet de biens des spéculations.

Cette phase illustre les difficultés que rencontre notre appareil industriel dont le positionnement est loin d'être optimal, ainsi que le rappelait, par exemple, le diagnostic des États généraux de l'Industrie en 2010 et ce malgré la bonne tenue de quelques champions nationaux.

Les fondamentaux de l'automobile française se fragilisent, rejoignant une tendance similaire à celle observée à l'automne 2008 et qui avait déjà engagé à l'époque le diagnostic vital de pans entiers de la filière.

En moins de trois ans, deux plans gouvernementaux d'aide ont été décidés et mis en œuvre. Le dernier en date (juillet 2012), porté par l'État, a vocation à être décliné sur les territoires associant tous les acteurs.

Il comporte plusieurs leviers d'action dont l'encouragement à l'achat de véhicules écologiques par le renforcement du système de « bonus-malus », le soutien à l'innovation, à la trésorerie des entreprises notamment des Petites et moyennes entreprises (PME), l'encouragement à une solidarité efficace entre les entreprises comme entre les composantes de la filière. L'aide à la structuration du recyclage automobile est mise en avant, de même que la défense des intérêts français dans les échanges commerciaux internationaux.

Pour être efficace, ce plan doit s'inscrire dans la durée et être appliqué avec constance et cohérence, s'ouvrir à l'ensemble de la filière et ne peut s'abstraire des préoccupations illustrées par les récentes conférences sociales et environnementales.

Ce constat conduit notre assemblée à considérer plusieurs axes prioritaires :

- la réponse aux enjeux environnementaux et sociétaux par la recherche et la mise en œuvre du véhicule du futur c'est-à-dire d'un véhicule économe en carburant et, à terme, décarboné et le développement d'une économie circulaire notamment pour les matières premières.
- l'intégration des conditions dans lesquelles pourrait émerger un nouveau modèle économique de la filière passant de la production du seul véhicule individuel de masse au déploiement de l'usage du véhicule partagé, intermodal, à très faible consommation ;

- le maintien d'un marché socle et d'une production nationale. Il convient d'inciter nos constructeurs à se positionner, par un effort accru de recherche, sur les segments les plus porteurs ;
- notre industrie compte des acteurs « nationaux » de taille mondiale, leaders dans leurs activités : des constructeurs à certains équipementiers, ce qui fait de notre pays un des rares à posséder l'ensemble des éléments d'une filière industrielle ; il s'agit d'un atout. Il est l'impératif de savoir « travailler ensemble » entre constructeurs, équipementiers de divers rangs et services ;
- enfin, l'emploi dans toutes ses composantes et dimensions constitue un axe évidemment majeur. Or, des incertitudes pèsent sur ses dimensions, tant quantitatives que qualitatives. Les effectifs directs se sont réduits depuis plusieurs années. La question de la pyramide démographique des actifs du secteur comme celle de l'évolution des emplois se posent avec acuité pour l'ensemble des acteurs de la filière.

Ces recommandations font appel à des horizons de temps différents puisqu'il apparaît indispensable de se préoccuper tant des impératifs immédiats que des transitions à échéance plus lointaine mais qui doivent être traitées dès à présent dans les structures à mettre en place. Il est de la responsabilité conjointe des pouvoirs publics et des grands acteurs de la filière de tout mettre en œuvre pour sauvegarder l'existence, à un haut niveau d'emplois et de compétences, d'une production automobile sur le territoire national correspondant aux intérêts les plus essentiels de notre pays.

Répondre aux défis techniques

Recherche-développement et innovation

La faiblesse de la rentabilité des constructeurs français rend très incertain le maintien d'un niveau d'investissements concurrentiels. Or, les besoins en investissements sont extrêmement importants pour être au rendez-vous de la voiture de demain : Volkswagen vient à ce titre d'engager un plan de 12 milliards d'euros par an pour les cinq prochaines années tandis que l'addition des forces de Renault et de PSA représente environ 4,5 milliards d'euros pour 2012.

❒ *Pérenniser le Crédit d'impôt recherche après évaluation*

- Si une évaluation du dispositif du Crédit Impôt Recherche (CIR) peut s'avérer pertinente pour en corriger les éventuels effets d'aubaine et s'assurer que son bénéfice se traduise par un maintien effectif de la recherche sur le sol national, le Conseil estime qu'il est à préserver. Dans l'objectif d'en optimiser l'impact, l'idée de se concentrer sur les PME et sur les secteurs exposés à la concurrence internationale doit être étudiée.
- Le CESE préconise la contractualisation des aides fiscales liées au niveau de la masse salariale et des investissements de recherche, du développement de l'emploi et de la préservation de l'environnement.

❒ *Développer et mettre en réseau les pôles de compétitivité dédiés à la mobilité*

Pour l'ensemble des acteurs de l'automobile, les cinq pôles de compétitivité dédiés aux transports terrestres constituent autant de lieux de proximité pour partager des perspectives communes sur les plans technologique et économique. Deux d'entre ces pôles sont à vocation mondiale (I-Trans et Movéo), trois ont une vocation nationale (IDforCAR, *Lyon Urban Truck&Bus,* Véhicule du futur).

- Afin de favoriser une logique de projets qui dépasse les clivages industriels et territoriaux, notre assemblée réitère sa proposition d'un renforcement des coopérations inter-pôles par :
  - une mise en réseau des pôles automobiles travaillant sur des thématiques proches, avec des infrastructures communes d'informations sur les programmes en cours ;
  - une meilleure agrégation sur le plan local des différents acteurs (sous-traitants, services) afin de jouer sur le caractère fédératif dont doit davantage procéder la filière ;
  - l'extension possible du concept d'inter-pôles à d'autres filières comme celle de l'aéronautique, la transférabilité des technologies entre les différents pôles étant une voie utile à explorer.
- Mention doit être faite du projet « VeDeCoM » (véhicule décarboné communicant et sa mobilité) associant les collectivités locales, le monde universitaire, les organismes de recherche et les centres techniques, de grands groupes industriels et des PME à l'initiative du pôle de compétitivité Movéo et des instances de la plateforme automobile. Le CESE plaide tout particulièrement pour le renforcement d'un tel axe de recherche et d'innovation bien positionné sur les enjeux à venir. Préfigurant une logique moderne d'investissements, ce type d'appel à projet est susceptible de représenter des possibilités de création et de reconversion d'emplois dans la filière sur des axes à forte valeur de différenciation dans la compétition internationale. Il est ainsi nécessaire d'en accélérer la réalisation opérationnelle et d'assurer la pérennité de son financement.
- Il convient, d'une manière générale, d'éviter la dispersion des projets et des moyens. Seule une démarche coordonnée au niveau national - notamment dans le cadre de la Plateforme de la filière automobile (PFA) mise en place depuis 2009 (à condition que tous les acteurs de la filière en soient membres) - permettra d'ailleurs à la filière d'être en capacité de défendre ses projets au niveau européen, par exemple sur les « technologies clés génériques » de l'Union comme les matériaux avancés et de préparer les sauts technologiques. C'est tout l'enjeu de l'instauration d'une gouvernance de la R&D de la filière française : l'objectif doit être, pour les acteurs et l'État, de constituer une force de frappe efficace s'appuyant sur une vision stratégique partagée et mobilisatrice.

❒ *S'inscrire dans une stratégie européenne*

À l'échelle communautaire, l'automobile représente aujourd'hui 25 % de la R&D privée. Or, l'aéronautique - qui ne représente qu'environ la moitié de l'automobile en R&D - capte cinq fois plus d'aides européennes, démontrant ainsi qu'elle a su organiser son développement autour de perspectives stratégiques partagées avec les autorités publiques nationales et communautaires.

- Il est fondamental, pour mener à bien des projets essentiels devant aboutir à l'usine du futur basée sur l'éco-efficience et sur les techniques de la robotisation et de l'ingénierie virtuelle que la filière automobile puisse, elle aussi, bénéficier de la dynamique européenne, notamment par l'intermédiaire du projet « *Eucar* » (*European Council for Automotive Research&Development)* créé en 1994 et qui regroupe les 14 principaux constructeurs européens.
- Le CESE insiste également sur la nécessité que la filière française, fortement relayée auprès de la Commission européenne par le gouvernement, se mobilise au plus tôt pour la préparation du 8e Programme cadre de recherche et de développement dans l'objectif européen de développer l'excellence scientifique, de soutenir un leadership industriel et de répondre aux mutations sociétales.

❒ *Préserver la propriété intellectuelle qui protège la recherche*

Un dispositif juridique protégeant la création est indispensable à l'innovation, à la différenciation et à la compétitivité de la filière automobile française et européenne. La propriété intellectuelle est un levier destiné à favoriser et à protéger la recherche, l'innovation et la création et non un outil de la concurrence. Ce type de législation de protection est d'ailleurs en vigueur en Allemagne, au Japon ou en Corée du Sud, comme dans les BRIC. Renoncer à cette réglementation comporterait des risques sérieux tant sur le plan stratégique que sur le maintien d'activité industrielle sur le sol national.

Cependant, il convient de souligner que la législation actuelle qui protège les pièces visibles (dites de carrosserie) permet aux constructeurs de bénéficier d'un monopole relatif sur la commercialisation de ces pièces de rechange. Or, ces derniers ont délégué depuis plusieurs années une part importante des efforts de R&D aux équipementiers sur tous les composants - dont certaines pièces visibles (pare-brise, vitrerie, optique, lanternerie).

- Suite à l'avis de l'Autorité de la concurrence d'octobre 2012, notre assemblée invite donc les représentants de la filière à réfléchir aux modalités d'un partage plus équilibré des droits de commercialisation des pièces couvertes par des droits de dessins et modèles entre les constructeurs et les équipementiers, au bénéfice collectif de la filière elle-même et des consommateurs. Afin de répondre aux attentes des consommateurs et contribuer au maintien des entreprises françaises de réparation, le CESE invite les pouvoirs publics, après concertation avec l'ensemble des acteurs de la filière automobile, à prendre les dispositions nécessaires pour garantir la réparabilité du parc circulant et à encourager le développement d'une filière des pièces de réemploi issues du recyclage.

Le véhicule du futur

❒ *Assurer l'émergence d'un marché du véhicule décarboné*

Si le développement de ce marché prendra certainement du temps, engager dès à présent une dynamique encore plus volontariste dans ce domaine est l'une des voies à privilégier pour permettre à la France de prendre une longueur d'avance, dans la transition vers une économie décarbonée. Une telle orientation contribuerait à asseoir la filière automobile française sur une nouvelle base technologique forte alliant l'amélioration continue des performances des moteurs thermiques (qui est déjà une préoccupation

constante de la profession) et le développement des motorisations alternatives (hybrides rechargeables ou non, tout-électrique). Les appels d'offres en vue d'équiper certaines administrations publiques en véhicules électriques vont dans le bons sens. Ils ne sauraient se substituer à la création des conditions du développement d'un véritable marché.

- L'objectif fixé par le Premier ministre lors de la Conférence environnementale (septembre 2012), est d'aboutir à un moteur consommant 2 litres au 100 km qui nécessitera la prise en compte de très nombreux paramètres (poids, taille, usages, prix). Si les constructeurs se doivent de prendre leurs responsabilités - sur ce point, PSA et Renault ont fait des choix stratégiques sensiblement différents, du moins sur le court terme - les pouvoirs publics doivent également renforcer les signaux clairs adressés aux ménages et aux entreprises, en particulier par des systèmes privilégiant l'achat des véhicules les plus décarbonés, ainsi que par une politique correspondante de déplacement et de stationnement.

❒ *Encourager les progrès dans le domaine des batteries et des infrastructures de recharge électrique*

Les encouragements à développer les filières françaises de véhicules électriques seraient toutefois vains si les principaux obstacles que constituent le coût élevé des batteries, leurs capacités et l'insuffisance de l'équipement en bornes de recharge n'étaient pas levés. Ainsi que l'indique M. Carlos Tavares, directeur général de Renault : *« Si, par un retard de développement de l'infrastructure, nous ne soutenons pas la vente de véhicules électriques en France, c'est l'opportunité pour notre pays d'être un champion technologique des véhicules zéro émission* [de CO_2] *que nous pénalisons* ».

- Les efforts de recherche-développement doivent demeurer très soutenus, notamment via les pôles de compétitivité (cf. *supra*), sur les sujets les plus critiques comme l'électronique de puissance, la connectique, les batteries de stockage de l'électricité qui sont susceptibles d'enclencher de véritables ruptures technologiques et de faciliter l'émergence d'une « filière France ».
- Simultanément, les politiques publiques doivent programmer une accélération du déploiement des infrastructures et services nécessaires à la recharge des véhicules électriques en utilisant les réseaux de proximité déjà existants.
- Le niveau de présence de la France dans les travaux de normalisation à régressé depuis dix ans pour se situer aujourd'hui à la moitié de celui de l'Allemagne. Cette dernière peut imposer ses propres standards et favoriser ainsi considérablement ses entreprises. Il est par conséquent fondamental de renforcer une présence proactive, notamment en s'appuyant sur la « Plateforme Automobile », dans les chantiers internationaux de normalisation, en encourageant la participation des entreprises par tous les moyens possibles.

❒ *Encourager simultanément le développement de carburants « verts »*

Le biométhane est un atout pour la France. Le cadre réglementaire et le dynamisme de la filière permettent d'affirmer qu'il jouera un rôle significatif dans le *mix* énergétique. À l'horizon 2030, les potentiels techniques permettent d'envisager que 10 % du gaz consommé en France seront d'origine locale et renouvelable.

Au cœur des problématiques territoriales et d'économies circulaire, l'usage du biométhane carburant est ainsi triplement vertueux : énergie renouvelable, il valorise les déchets industriels, ménagers et agricoles, tout en produisant des engrais naturels.

❒ *Favoriser le développement d'une « économie circulaire » pour les matières premières*

La filière des véhicules hors d'usage (démolisseurs et broyeurs) intervient aujourd'hui dans un cadre règlementaire européen qui n'impose qu'un taux de réutilisation ou de recyclage (en masse) de 95 % à l'horizon 2015. Cet objectif ne sera d'ailleurs sans doute pas atteint, notamment pour la fraction non métallique des matériaux (plastiques, caoutchouc, verre). Or, tant pour des raisons économiques (forte dépendance de l'Europe aux importations de minerais et de métaux) qu'environnementales, l'automobile du futur devra non seulement être un produit totalement recyclable mais être conçue pour privilégier la réparation et l'usage de pièces de réemploi. C'est donc bien à la mise en place systématique d'une économie quasi-circulaire qu'il faut continuer de tendre pour l'intégration, dès la phase d'ingénierie des véhicules, des critères d'éco-conception et d'incorporation des matériaux recyclés. Cette perspective encourage la conception d'une stratégie des matières premières à la commercialisation et au recyclage.

- Un effort appuyé d'investissement et de R&D est nécessaire pour améliorer significativement la valorisation des matières et composants des véhicules en fin de vie, en particulier par une recherche sur les techniques industrielles permettant une meilleure séparation des fractions, voire un traitement différencié selon les pièces après leur démontage, réemploi par exemple (quand cela est possible). Dans un contexte énergétique problématique, la réalisation de cet objectif peut constituer un facteur de compétitivité en desserrant les contraintes d'approvisionnement de la filière et sa dépendance aux producteurs en particulier de métaux primaires. Afin d'encourager cette dynamique, le Conseil recommande d'étudier la faisabilité de dispositifs fiscaux incitatifs basés sur le contenu en matières premières tirées du recyclage.
- Les pouvoirs publics nationaux et européens doivent garantir une structuration des filières du recyclage favorisant les acteurs les plus vertueux et organisés sur un mode industriel, face à la concurrence déloyale de filières illégales en France et au risque de l'évasion de matières premières secondaires vers l'Asie. Certains États comme la Chine ont mis en place une stratégie offensive d'approvisionnement par des rachats de véhicules européens hors d'usage - de l'ordre de plusieurs milliers d'unité par an - pour en collecter les métaux stratégiques. La politique française de recyclage doit s'inscrire dans une vision nationale de vigilance sur les matières premières via la création d'un observatoire des métaux stratégiques.

Les propositions ci-dessus ne peuvent se substituer au développement d'un nouveau modèle économique de la filière automobile passant de la production du seul véhicule individuel de masse au déploiement de l'usage du véhicule partagé, intermodal, à très faible consommation.

Répondre aux défis de la concurrence mondiale et maintenir la compétitivité de la filière française

Le constat du décrochage de l'industrie française est aujourd'hui sans appel, avec 13 % de la valeur ajoutée marchande, contre 17 % au début des années 2000. De tous les pays développés, la France est, depuis une dizaine d'années, l'un de ceux où le mouvement de désindustrialisation est le plus fort. Au regard de son poids dans la valeur ajoutée, l'industrie hexagonale se situe désormais derrière le Royaume-Uni (16,5 %), l'Espagne (17 %), la Belgique (17 %), l'Italie (19 %) ou l'Allemagne (26 %).

Cette situation est préjudiciable au développement économique et social de notre pays. Regagner le terrain perdu doit être érigé au rang de priorité nationale. Dans ce cadre, l'automobile joue un rôle clé.

Le premier enjeu est d'éviter l'échec dans les défis à relever, qui ne pourra qu'obérer le développement futur de la filière. Si la France n'était plus en capacité de fabriquer de nouveaux produits répondant à la demande mondiale, elle devrait les acquérir auprès de pays qui auront su préserver leur industrie.

Les parts de marché se distribuent aujourd'hui, et pour longtemps s'agissant de l'automobile. La vitesse à laquelle les pays émergents montent en puissance et la rapidité à laquelle la position concurrentielle de l'industrie française se dégrade sont préoccupantes. En l'absence de réaction politique forte sur ce constat, on peut craindre que le mouvement ne devienne irréversible.

Le maintien d'un marché socle et d'une production nationale

❒ *Améliorer le cadre réglementaire européen*

Le récent avis du Conseil sur la compétitivité (octobre 2011) soulignait qu'« *une politique industrielle est d'abord une politique globale qui ne pénalise pas l'industrie. Ainsi, la place de la politique de la concurrence doit être revue à l'aune des intérêts industriels européens et non être élevée au rang de dogme* ».

- Alors que ses concurrents déploient des financements massifs sur leur territoire comme sur les marchés mondiaux afin de soutenir leur secteur automobile, l'Union européenne s'est dotée d'une politique trop exclusivement orientée vers la réalisation du Marché unique. Il convient enfin de se doter également d'une stratégie de soutien à la production industrielle à l'échelle européenne, tenant compte, de manière équilibrée, des situations des différents pays et des intérêts respectifs des consommateurs et des producteurs.

Une telle démarche au niveau européen devrait en particulier s'appuyer sur les conclusions de l'initiative « CARS 21 » (*Competitive Automobile regulatory System for the 21st century*) dont la finalité est de proposer des objectifs et d'accorder les législations sur le plan international. Le modèle règlementaire européen doit rester compatible avec les impératifs industriels, à savoir la promotion d'un cadre stable, cohérent, adapté aux spécificités automobiles, et ouvert aux caractéristiques d'un marché mondialisé.

❒ *Rétablir l'équité en matière de commerce international.*

- Si les perspectives de croissance se situent massivement dans les pays émergents, ce sont précisément ces États qui imposent les obstacles, tarifaires ou non, les plus élevés. Parallèlement, l'Europe est la seule zone économique mondiale qui applique les principes du libre-échange sans exiger de réelle réciprocité. L'intérêt de la filière automobile est de parvenir à rétablir les conditions d'une concurrence équilibrée face aux droits de douane et aux obstacles non tarifaires de certains pays. S'agissant des pays émergents, une asymétrie est envisageable mais la négociation ne peut porter que sur les modalités (durée de la période transitoire) et non sur le résultat.
- La politique commerciale européenne doit également prendre en compte les possibles effets cumulatifs des accords de libre-échange : dans un marché ouvert, ils impliquent une facilité d'accès au marché européen. Au total, le renforcement de la politique commerciale menée par la Commission européenne doit enfin être un objectif politique prioritaire.

- Parallèlement, l'Union européenne doit porter une ambition forte et moderne dans le domaine du changement climatique. En se fixant ainsi des normes ambitieuses mais réalistes, l'Union agira positivement dans le domaine de l'environnement tout en permettant à ses industriels de s'appuyer sur leurs capacités d'innovation pour se pérenniser.

❒ *Traiter la question clé des facteurs de compétitivité*

Le récent avis consacré par notre assemblée à la question de la compétitivité de notre pays (cf. *supra*), et plus particulièrement à celle de son industrie, a souligné que de nombreux facteurs sont à intégrer dans l'analyse.

Concernant les coûts, le prix des biens utilisés dans la fabrication des automobiles - matières premières, énergie et autres « consommations intermédiaires », y compris importées - en constituent la plus large part, autour de 80 %.

Le coût du travail (salaires nets, cotisations sociales, impôts et taxes sur la main d'œuvre) pèse pour environ 20 % (10 % pour l'assemblage final chez le constructeur + 10 % pour ses divers fournisseurs).

Pour avoir une évaluation complète des coûts, il est également indispensable de tenir compte du coût du capital et des autres ressources financières externes à long terme (dividendes versés aux actionnaires impactant le *cash-flow*, intérêts d'emprunt) ainsi que des évolutions du taux de change.

La compétitivité de l'industrie française en terme de coût du travail a diminué au cours des dix dernières années, en particulier vis-à-vis de l'Allemagne qui a connu, de son côté, une évolution inverse (« modération salariale », transferts de cotisations sociales vers la TVA). L'écart entre les deux principaux pays européens producteurs d'automobiles s'est ainsi sensiblement réduit même si le coût horaire allemand dans le secteur automobile reste de façon conséquente le plus élevé d'Europe (+ 29 % en 2012 par rapport à la France selon l'Insee).

- Pour le CESE, comme il l'évoquait dans son avis sur la compétitivité, dans l'objectif de rendre notre industrie compétitive, il est urgent de trouver une autre assiette de financement que celle du travail pour financer le maintien dans notre pays d'un niveau élevé de protection sociale basée sur l'universalité et la redistribution. L'avis du Conseil sur la compétitivité (cf. *supra*) précisait que « *trois pistes sont régulièrement évoquées :*
  - *la Contribution sociale généralisée (CSG) qui représente le prélèvement à l'assiette la plus large et qui peut peser proportionnellement sur tous les revenus : salaires, pensions, revenus des capitaux, etc. ;*
  - *la TVA « sociale » peut se traduire par un gain de compétitivité en terme de coût, favorisant les exportations et faisant participer les importations au financement de la protection, sous réserve que les entreprises répercutent en baisse de prix l'allègement octroyé. Des projections et des études ont mis en avant des répercussions négatives sur le pouvoir d'achat et la consommation et donc sur la croissance ; en outre, les effets positifs attendus ne seraient significatifs que dans un nombre réduit de branches ;*
  - *la cotisation sur la valeur ajoutée, qui, grâce à un élargissement de l'assiette, permettrait une diminution des taux mais pèserait sur les investissements qui feraient partie de la nouvelle assiette. Cette mesure serait intéressante dans les secteurs qui emploient une main d'œuvre nombreuse et/ou hautement qualifiée ; elle se révélerait*

pénalisante à terme dans l'industrie, où le capital a une place prépondérante. Pour éviter cet effet, il conviendrait de tenir compte de la spécificité des branches et de concevoir une modulation pour encourager les entreprises qui contribuent au développement de l'activité, de l'emploi et à la mutation écologique.

Une hausse de la TVA, si elle n'est pas compensée par une baisse des prix à la consommation, pèsera directement sur les ménages aux bas et moyens revenus qui consomment une part plus importante de leurs revenus que ceux à haute rémunération.

*Une quatrième piste pourrait être étudiée : le transfert d'une partie de la pression fiscale du travail sur la consommation de ressources naturelles et la pollution, sur les échanges financiers et sur des mécanismes d'ajustement aux frontières (cf. l'avis sur l'état de la France examiné par la section économie et finances) dans le cadre d'une réforme fisca*le globale et d'une harmonisation européenne ».

Tout aussi importants, **les facteurs hors-coût** sont, quant à eux, également de nature très diverse : la qualité et l'image des produits, l'effort de recherche et d'innovation (technologies nouvelles, organisation du travail) et la formation du personnel, l'efficacité du réseau commercial, c'est-à-dire la capacité à vendre, et du service après-vente y compris à l'étranger.

Améliorer ces facteurs - qui se renforcent tous les uns les autres - est indispensable mais constitue forcément une œuvre de long terme comme l'a bien montré l'Allemagne depuis 15-20 ans. Il ne s'agit d'ailleurs pas de chercher à copier la réussite incontestable du groupe Volkswagen, encore moins de prendre une orientation stratégique limitée à des véhicules haut de gamme, « niche » pour laquelle la domination allemande est désormais écrasante. Comme le souligne M. Bernard Jullien, directeur du Gerpisa : « *Il n'y a pas de place pour deux Allemagne en Europe* ». C'est davantage d'une logique de gamme complète, solidement ancrée sur les caractéristiques du marché domestique et tenant compte des évolutions sociétales, que pourra venir une sortie durable de la crise pour la filière automobile française.

- Comme le souligne le Livre blanc de l'Association des collectivités sites d'industrie automobile (ACSIA) publié en juin 2012, les voitures des segments B et C (cf. *supra* I-B-4) constituent 75 % du marché français et près de 60 % du marché européen. Poursuivre les efforts sur cette cible présenterait l'avantage de s'appuyer sur une forte demande potentielle qui se tourne actuellement plutôt vers le marché de l'occasion sans négliger pour autant le haut de gamme (segment D) porteur d'image, de marges et de recherche technologique.
- Les pouvoirs publics doivent pouvoir venir en appui de cette stratégie pour favoriser à la fois l'offre et la demande sur le territoire national, d'une part, avec des aides à la formation et à l'investissement (notamment par les collectivités territoriales) et, d'autre part, au niveau national, par des incitations - en direction tout particulièrement des ménages des catégories modestes et intermédiaires - visant un renouvellement du parc actuel au bénéfice des véhicules les plus économes en carburant et les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de particules nocives pour la santé. De ce point de vue, un effort de recherche est indispensable dans le domaine des moteurs diesel. Se pose également la question de la fiscalité sur ce type de motorisation.

- La compétitivité de l'aval de la filière nécessite de veiller au développement de l'accès des réparateurs aux données techniques des constructeurs. Elle appelle une action sur l'état du parc automobile répondant en même temps à des enjeux de sécurité routière et de protection de l'environnement. Alors que tous les ménages ne sont pas en capacité d'acquérir un véhicule neuf et moins polluant, il sera utile de renforcer le contrôle technique (incluant davantage de paramètres environnementaux), comme l'envisage actuellement la Commission, pour favoriser un bon entretien du parc roulant, en prévoyant par exemple une visite annuelle pour les véhicules de 6 ans et plus ou à fort kilométrage. Le dispositif d'éco-diagnostic et d'éco-entretien, en phase de test avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), est en ce sens à évaluer.

❒ *Adapter les structures industrielles au marché européen*

La question récurrente des surcapacités industrielles nécessite de déterminer les solutions souhaitables et possibles à l'échelle de l'Union européenne. Une option radicale a prévalu aux États-Unis qui ont procédé entre 2008 et 2011 à la fermeture de 17 usines de construction (hors équipementiers), et à l'apurement d'une grande partie de la dette de leurs constructeurs.

- Les problèmes posés sont d'une telle ampleur et complexité, sur les plans industriels et commerciaux, économiques et sociaux, qu'ils doivent amener l'Union européenne à déterminer une véritable stratégie industrielle communautaire.
- L'attention du gouvernement doit être attirée sur cette perspective éminemment politique et concurrentielle qui est un défi pour l'Europe : ni l'Allemagne, ni les Pays d'Europe centrale et orientale (PECO) qui défendront leurs nouveaux investisseurs, ne faciliteront une remise à niveau des sites d'Europe de l'Ouest, pourtant indispensable. L'inaction dans ce domaine conduirait à affaiblir durablement les entreprises françaises avec toutes les conséquences sur les emplois.
- Le CESE propose que le Gouvernement renégocie les aides communautaires en tenant compte des critères suivants applicables à la France : les sites les plus anciens et les plus complexes doivent pouvoir bénéficier de ces fonds dans des conditions comparables aux sites les plus performants, de moyenne d'âge inférieure à l'appareil productif occidental.
- La question de surcapacités actuelles ne peut se traiter socialement qu'avec des engagements à terme et durables en matière de capacités industrielles. Le traitement de surcapacités estimées doit se faire avec l'engagement de ne pas en créer d'autres, ce qui reporterait à l'infini le problème. C'est d'autant plus nécessaire que des fonds publics sont mobilisés.
- De même, la question des capacités industrielles doit intégrer notre aptitude à exporter qui doit être développée.

Savoir travailler ensemble ; vers une véritable filière

C'est d'abord de la mobilisation des acteurs eux-mêmes que viendra une véritable amélioration du fonctionnement de la filière dans son ensemble. Pour autant, les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle non négligeable dans la réalisation de cet objectif.

❒ *Clarifier le rôle de l'État stratège*

Le rôle de l'État doit passer par la définition d'une vision industrielle sur le long terme et la plus large possible dans l'espace. Notre assemblée propose aux pouvoirs publics d'approfondir, à cet égard, les directions suivantes :

- Refonder une grande politique industrielle : la responsabilité de l'État doit être « *de maintenir une vision de long terme et donc de favoriser les investissements permettant de soutenir la compétitivité, d'accroître l'emploi et de faciliter la mutation écologique de notre économie* » (*La compétitivité : enjeu d'un nouveau modèle de développement*, cf. *supra*). Certains pays, l'Allemagne et les États-Unis par exemple, mènent des politiques très favorables à leurs entreprises. L'atout historique dont bénéficie la France « pays constructeur » doit être exploité de manière optimale : il est ainsi primordial que l'État affirme une volonté politique forte cherchant à mobiliser tous les leviers socio-économiques pouvant accroître notre production industrielle, sa compétitivité en France, en Europe et à l'international. Une cohérence autour du ministère en charge du « redressement productif » devrait ainsi être établie en vue de créer un Ministère japonais de l'Économie, du commerce et de l'industrie (« METI ») à la française.
- Fixer un cadre stratégique, avec un « Plan de filière automobile » à dix ans co-construit avec tous les acteurs et définissant précisément les responsabilités respectives des acteurs publics et privés. Ce plan comporterait une double fonction : déterminer les objectifs à atteindre, le rythme à suivre, les conditions à observer pour l'économie du pays ; son rôle serait également de fixer à l'État lui-même l'effort à fournir, les mesures à prendre en conséquence sur l'environnement réglementaire et législatif, en particulier les instruments fiscaux et de R&D.
- Enfin, il entre bien dans le rôle de l'État d'apporter un appui volontariste au développement de la présence à l'international des industries françaises du secteur de l'automobile, à les aider à coopérer pour prospecter de nouveaux marchés. À titre d'illustration s'agissant de la promotion d'une « filière française », il est pertinent de co-organiser entre l'État et les acteurs intéressés une présence structurée, en particulier lors des grandes manifestations automobiles des pays émergents.

❒ *Impulser et animer une véritable politique de filière automobile*

Le rôle des pouvoirs publics est aussi d'impulser et d'animer une politique équilibrée et durable entre les différentes parties prenantes (constructeurs, équipementiers de tous rangs, distributeurs, réparateurs…) de manière à mettre en place une « filière », au sens plein du terme, en tirant les enseignements du « Pacte automobile de première génération » conclu en février 2009 entre l'État et la profession. Il s'était traduit par des mesures de soutien conjoncturel (prêts de l'État aux constructeurs - 6,25 milliards d'euros intégralement remboursés depuis avec intérêts - et soutien d'Oseo aux PME du secteur, instauration de la « prime à la casse » et du bonus écologique) et des dispositifs se voulant plus structurants : création de la Plateforme automobile, instance de concertation entre les professionnels, et installation d'un comité stratégique de filière automobile où siègent les partenaires sociaux ; mise en place du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA), constitué avec le concours de l'État, des constructeurs et des équipementiers eux-mêmes ;

« code de performance » visant au développement de bonnes pratiques entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Ce pacte comprenait également l'engagement de la profession à affecter la fabrication en France de nouveaux modèles ou de nouvelles versions de véhicules et à s'investir de manière plus déterminée dans des ruptures technologiques.

Le bilan qui peut être tiré aujourd'hui montre que la Plateforme, dont la création s'est effectuée dans le contexte de la crise de 2008, a commencé à structurer sur le plan national une action ordonnée autour des constructeurs et des équipementiers tout en s'appuyant sur le réseau des Associations régionales de l'industrie automobile (ARIA) et s'associant aux pôles de compétitivité automobile.

Des instances et dispositifs, à la fois parallèles et complémentaires, ont été créés dans ce contexte. Cet ensemble a posé les premières bases d'une filière avec des acquis importants. Il appelle aujourd'hui une amélioration de sa gouvernance et une meilleure lisibilité quant à la composition, l'articulation et le fonctionnement des différentes instances. Au total, si l'automobile française n'a pas encore atteint un niveau satisfaisant de « coopétition », ses acteurs semblent en train - et c'est essentiel - de se rassembler autour d'une dynamique de « filière » autour de la PFA. Le développement de sa compétitivité dépendra étroitement de la construction d'une relation équilibrée et durable entre toutes ses composantes.

- Il s'agit pour le CESE de confirmer cette dynamique et de renforcer la compétitivité globale d'une filière mieux intégrée et plus homogène en mettant l'accent, en particulier, sur les pôles de compétitivité et sur l'interface des systèmes d'information.

Une évolution de la PFA « de deuxième génération » a été annoncée en avril 2012 afin de rendre véritablement opérationnel cette démarche : la question porte moins sur le diagnostic de la filière que sur la réalisation effective en donnant des perspectives technologiques et industrielles aux fournisseurs et en les inscrivant dans une logique territoriale. Il n'y aura de filière prête à relever le défi de la concurrence qu'à la condition d'une coopération positive : la valeur ajoutée doit pouvoir se dégager pour tous les maillons de la chaîne : de l'industrie, du commerce et des services. Une efficacité similaire au Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) français dans le domaine aéronautique ou au *Verband der Automobilindustrie* (VDA) allemand, dans le domaine automobile, est recherchée.

- Le Conseil, prenant acte de cette redéfinition, recommande l'ouverture de la « filière » à l'ensemble des composantes intervenant en France, que ce soit aux entreprises de la distribution et des services qui représentent un volume considérable d'emplois non délocalisables, mais aussi aux constructeurs et aux équipementiers étrangers présents sur le sol national et créateurs d'emplois. À terme rapproché, la réflexion devra également intégrer les autres opérateurs de l'écosystème avec lequel l'automobile est en interaction (fabricants de batteries, fournisseurs d'électricité, concepteurs de logiciels dédiés à la mobilité…).
- L'élargissement du champ de la filière, de la matière première au produit vendu, utilisé et recyclé. Une telle extension permettra à l'automobile de réaliser une avancée majeure en inscrivant la « mobilité durable » au cœur d'une « boucle » économique et industrielle.

❒ *Encourager l'essor d'entreprises de taille intermédiaire de portée internationale*

Le CESE, dans son avis sur la compétitivité, a mis en exergue les *Mittelstanden*, qui sont les « champions cachés » de l'économie d'outre Rhin avec des performances à l'exportation souvent impressionnantes : entre la France et l'Allemagne, le rapport global

sur le nombre d'entreprises exportatrices est de 1 à 4, et de 1 à 2 en matière d'Entreprises de taille intermédiaire (ETI). Le renforcement de ces entreprises, qui constituent un élément stratégique de compétitivité, doit s'imposer comme une priorité d'action au niveau de la filière, de l'État et des collectivités territoriales : il s'agit de favoriser un tissu local d'ETI diversifiées, au niveau des sous-traitants comme des entreprises de services automobiles, aptes à acquérir une taille et des compétences suffisantes pour se tourner vers un développement européen et international.

Ainsi, le CESE souligne :

- la nécessité de consolider les possibilités de financement : face au risque de contraction du soutien bancaire, les faiblesses françaises - déficit en fonds propres et défiance des banques - vont s'accentuer. Notre système se caractérisant par la multiplicité des mécanismes d'intervention, un effort de rationalisation est à effectuer pour que l'action publique soutienne l'automobile française. Une mission d'évaluation sur la connaissance et la performance des financements en faveur de tous les acteurs de la filière s'avère indispensable. De plus, la lisibilité des fonds disponibles et des formes d'aide à l'export et de garanties pour les entreprises doivent être renforcés ;
- la priorité stratégique que constitue l'objectif d'atteindre une taille critique sur le plan mondial et dans un domaine particulier. L'accélération de l'internationalisation des ETI implique que toutes les synergies intra-filière - telles la mise à disposition de moyens et de compétences de la part d'un grand groupe en faveur de ses sous-traitants - soient encouragées.

❒ *Une approche territoriale*

Dans la transition qui s'annonce en matière de mobilité et d'évolution des usages de l'automobile, le rôle des collectivités locales, qui sont au cœur de la gestion des espaces et des modes de transport, va s'amplifier en particulier sur deux aspects : le triptyque déplacements/stationnement/voirie et la qualité de l'air.

Dans certains pays émergents confrontés au gigantisme urbain et aux congestions de toutes sortes qu'il entraîne - en Chine notamment -, les acteurs doivent déjà accepter des contraintes significatives concernant les droits à importer, acheter, posséder et utiliser des véhicules. Dans les pays les plus développés comme la France, la stratégie de la voiture individuelle de masse fait également partie des problématiques à résoudre par les politiques publiques locales et qui se posent en termes différents selon les zones géographiques (urbaines, périurbaines, rurales). C'est ainsi que l'on peut constater l'apparition, encore parcellaire et dispersée, d'incitations aux déplacements à vélo dans certaines villes, de labellisations des pratiques d'auto-partage et de covoiturage.

Parallèlement, des collectivités pilotes s'étaient portées candidates pour expérimenter pendant trois ans les Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) dont le principe reposait notamment sur l'interdiction d'accès aux véhicules les plus polluants c'est-à-dire, concrètement, les véhicules diesel les plus anciens. Elles ont rencontré des difficultés de mise en œuvre qui viennent de conduire à leur suspension. La procédure ouverte contre la France devant la Cour de justice européenne en raison de ses mauvais résultats dans la lutte contre la pollution aux particules fines dans de nombreuses villes nécessite toutefois des actions déterminées. Des initiatives variées existent d'ailleurs en Italie, en Suède, en Allemagne, au Royaume-Uni, en Autriche et en République tchèque.

- La coordination des offres de transport reste cependant encore aujourd'hui fragmentaire. Notre assemblée considère ainsi qu'une autre étape est à concevoir, qui peut être franchie avec un acte supplémentaire de décentralisation : la compétence en matière de transports doit en ce sens être élargie à l'intégralité de la mobilité et le rôle des régions renforcé dans une mission de coordination des politiques locales.
- Simultanément, le CESE préconise de mieux articuler les politiques de transport et d'urbanisme. Des schémas de transport pilotés par les régions en lien avec les collectivités locales, devraient être envisagés avant toute ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires en veillant à rester dans un cadre homogène national, voire européen.
- Enfin, en tirant parti des technologies de l'information, l'objectif doit être de permettre aux habitants de définir des stratégies de mobilité adaptées à leurs besoins personnels et professionnels, en fonction des modes de transports disponibles. Le développement d'une offre d'information instantanée multimodale devrait donc être encouragé par les pouvoirs publics nationaux et locaux.

Relever le défi de l'emploi

La filière automobile doit relever les défis de rupture et d'évolutions technologiques, de formation et d'élévation des qualifications, de renouvellement de la pyramide des âges de la main d'œuvre.

Prendre en compte l'emploi dans toutes ses dimensions

Les perspectives d'emploi en France sont inquiétantes. La stabilité visée de la production sur le territoire doit avoir pour objectif le maintien total de l'emploi compte tenu, d'une part, des gains de productivité attendus, et, d'autre part, de la dépendance croissante des sous-traitants vis-à-vis des décisions de localisation de production et des orientations des groupes industriels nationaux ou non portant des logiques différentes. Il est, par ailleurs, impératif qu'un socle technologique soit durablement préservé, 85 % des emplois en R&D étant actuellement situés en France. Parallèlement, l'implantation des acteurs français à l'étranger reste un des facteurs de maintien de la R&D, d'une part, et du savoir-faire, d'autre part, sur le territoire.

- Pour le CESE, le maintien d'un niveau significatif de conception et de production en France devrait être au cœur des décisions stratégiques des constructeurs et d'un dialogue social dynamique et permanent. Ces derniers doivent investir la problématique du redressement de la compétitivité globale de la filière automobile.

Une modernisation du fonctionnement du marché du travail doit être envisagée. Si la perspective d'accords de flexibilité ne fait pas consensus à ce stade - contrairement à l'Allemagne - les questions mettant en jeu des milliers d'emplois ne peuvent être abordées sur un mode mineur, et simplement déboucher sur un appel à la concertation sociale. Ces questions complexes, au cœur du défi du « travailler ensemble », mobilisent de nombreux dispositifs au premier rang desquels le système de formation.

- Pour notre assemblée, l'un des sujets clefs est de conduire les entreprises et leurs salariés à se préparer aux mobilités professionnelles futures et à maintenir l'employabilité, prioritairement au sein de la filière et, dans tous les cas, dans

l'industrie. Une des interrogations susceptible de guider la réflexion des partenaires sociaux est l'efficacité visée en termes de croissance et d'emploi. Il faut donc s'attacher à protéger les personnes en préparant et accompagnant au mieux les mobilités individuelles nécessaires.

Le contexte global de la filière étant dominé par une urgence économique et sociale, la transition qu'il s'agit de réussir requiert, dans la continuité des travaux du comité stratégique de filière automobile, un diagnostic partagé et la recherche de solutions pragmatiques.

Enfin, ce sont les volumes et la qualité des emplois de demain qui sont en jeu. Tout dépendra de la capacité de tous les acteurs à déterminer les gisements d'emplois et les qualifications nouvelles générés par les mutations décisives à accomplir par la filière. Une sortie par le haut des problématiques de l'emploi est corrélée aux investissements sur le plan de la R&D, à une formation professionnelle de haut niveau, à la concrétisation d'une véritable dynamique de filière et à une véritable gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

- Pour le CESE, il s'agit aussi d'encourager l'émergence de logiques territoriales en se basant sur les acquis locaux. Ainsi, la « Charte automobile » signée en 2008, en dépit d'un bilan global encore contrasté, participe d'une culture du « travailler ensemble » qui sera un facteur essentiel de réussite dans la transition à mener. L'objectif doit être une anticipation, ce qui implique le renforcement d'un dialogue territorial en mesure de diagnostiquer les compétences collectives présentes sur un site et de définir de nouveaux gisements d'activités correspondant à l'outil de production existant et au savoir-faire de l'entreprise, afin d'envisager son repositionnement sur un créneau industriel qualitatif tenant compte des besoins et spécificités des territoires concernés.

Maintenir une formation professionnelle initiale et continue de haut niveau

Les niveaux de qualification connaissent depuis de nombreuses années une évolution constante. Les véhicules actuellement conçus et commercialisés contenant davantage d'électronique que les premières générations d'Airbus, la politique de formation doit s'adapter de manière continue. La formation étant un facteur déterminant d'une action sur la compétitivité hors-coûts, la filière y consacre en moyenne plus du double de l'obligation légale.

- Il est donc indispensable de préparer les compétences nécessaires. Le Conseil réitère sa proposition faite en 2006 que l'État puisse concourir à *« la définition d'une vision de long terme sur l'évolution des besoins en blocs de compétences. Il pourrait animer une synthèse des réflexions menées par l'administration à un niveau macroéconomique et par les entreprises à un niveau sectoriel* ». Il s'agit là d'un impératif compte tenu des fortes évolutions en cours et à venir, que ce soit sur des fonctions transverses ou spécialisées comme en « mécatronique » ou bien encore sur les « emplois verts » et ceux liés aux nouveaux usages.
- Il serait également particulièrement utile de doter l'industrie automobile, à l'instar des services, d'un observatoire paritaire des métiers et des qualifications afin de permettre un ajustement en continu des besoins en compétences aussi bien qualitatifs que quantitatifs. Le projet porté par l'observatoire de la métallurgie en lien avec la PFA et les branches concernées doit être soutenu.

- La filière automobile doit considérer comme un objectif à part entière les possibilités de reconversion et la création de passerelles entre les différents métiers de l'industrie automobile qui doivent rendre plus aisées les mobilités professionnelles choisies ou rendues nécessaires et anticiper les risques de déqualification.
- Le traitement de la transmission du savoir entre seniors et jeunes, et entre entreprises, doit être amplifié par la filière par l'intermédiaire de contrats « générationnels ».
- S'agissant de la transmission d'entreprises, compte tenu des particularités des pyramides des âges observées dans l'industrie et les services, le Conseil recommande aux organisations professionnelles et à la PFA, accompagnées par le réseau bancaire, de veiller en amont à la pérennité du tissu local.
- Compte tenu des efforts permanents de formation auxquels devront notamment consentir les entreprises de moins de 10 salariés, les opérations « Compétences Emplois » conclues dans un cadre paritaire doivent continuer à faire l'objet d'un soutien public spécifique.
- Les formations en alternance et l'apprentissage méritent de bénéficier du même intérêt qu'outre Rhin, compte tenu de leur efficacité pour l'accès à l'emploi. Afin de développer la formation de jeunes au profit des sous-traitants, le Conseil propose que les constructeurs et les équipementiers puissent les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises au cours de leur formation.

Construire une image moderne et attractive des métiers de l'automobile et de la mobilité

Les restructurations conduites renvoient à l'opinion publique une image dégradée de l'industrie dans son ensemble et de l'automobile en particulier. La filière doit donc retrouver une capacité à se projeter dans l'avenir qui passe par la clarification d'un projet qui soit sociétal autant qu'industriel et qui s'inscrit dans une pérennité du site de production France.

La filière est en effet aujourd'hui synonyme de recompositions permanentes et d'une insécurité grandissante de l'emploi. De même, les conditions de travail sont jugées plus difficiles que dans d'autres secteurs. Le large éventail des métiers actuels et futurs est globalement méconnu faute d'un effort encore insuffisant de sensibilisation effectuée par la filière, d'un système d'information et d'orientation efficace et d'une liaison qui reste difficile avec le monde de l'enseignement. La politique de formation et les possibilités de mobilité doivent gagner en visibilité.

Enfin, la place des femmes, particulièrement nombreuses parmi les ouvriers de la production mais qui représentent seulement 23 % des effectifs dans la recherche et dans les services, doit continuer à être promue.

La question des rémunérations doit aussi être abordée, compte tenu de la concurrence avec d'autres secteurs.

- Si une action nationale de communication visant à une restauration durable de l'attractivité de tous les métiers de l'automobile doit être assurément mise en œuvre, son succès dépendra largement de la crédibilité des perspectives d'avenir de la filière française qui seront affichées à cette occasion, qu'il s'agisse des reconversions de certains de ses sites, qu'il s'agisse des véhicules du futur ou encore de ses contributions aux nouvelles formes de mobilité.

Conclusion

L'automobile connait dans son économie un double mouvement. De nouveaux concurrents apparaissent dans la production ; les marchés émergents prennent rangs aux côtés de ceux, traditionnels, d'Occident et du Japon. D'ores et déjà, il semble bien que le centre de gravité du secteur se soit déplacé vers l'Asie continentale.

Ce mouvement économique et géographique se double, sous nos latitudes et dans nos sociétés, d'une certaine désaffection pour le mode de transport que représente l'automobile. Des décennies durant, elle a symbolisé la faculté de se déplacer en toute liberté et individuellement. Aujourd'hui, elle est considérée comme un des moyens possibles d'une mobilité qui se veut « durable ».

Ces évolutions de fond interrogent l'automobile et ceux, encore nombreux, qui la produisent, la vendent et la réparent. Notre pays partage aujourd'hui encore avec quelques autres la « singularité » de disposer de tous les éléments d'une filière automobile : constructeurs, équipementiers de taille internationale et sous-traitants, distributeurs, services associés. De plus, le secteur fait toute sa part à l'innovation et à la création tant par les modèles que par la diversité des versions proposées et de l'esthétique des produits. L'enjeu principal est donc aujourd'hui de réussir à faire du maintien significatif d'un appareil de production sur le territoire français un atout dans cette nouvelle donne mondiale. Or, on peine à obtenir autour de cette filière une mobilisation comparable à celle que l'on connaît en Allemagne. On ne peut bâtir une filière puissante sans la faire accepter par le pays et l'automobile française et son industrie font l'objet de dénigrements dans l'opinion.

Alors que l'automobile du futur se décide aujourd'hui dans un contexte de crise économique et de concurrence exacerbée, le secteur ne doit pas disperser ses atouts, au risque d'emporter des conséquences probablement irréversibles mais au contraire les fédérer autour d'une véritable dynamique de « filière » étendue dans laquelle la coopération entre les parties doit être de règle, faire toute leur place aux nouveaux acteurs de la mobilité et impliquer le développement d'un dialogue social et sociétal novateur.

Une part décisive de l'avenir de l'automobile « française » se joue assurément au sein de l'espace européen. À cette échelle réside nombre de solutions : traitement des surcapacités mais aussi convergence et coopération en termes d'innovation, de normalisation, de commerce, de réglementation ou de fiscalité.

C'est donc bien au renouveau d'une véritable politique industrielle, nationale et européenne, avec laquelle l'État doit renouer que correspondent les préconisations de notre assemblée pour réussir la délicate transition à laquelle doit aujourd'hui faire face la filière automobile française. Des travaux ont été engagés lors des premiers États généraux de l'automobile en 2009 sous l'égide du comité stratégique mis en place au niveau de la filière. Le CESE appelle à l'organisation d'une conférence tripartite gouvernement, patronat, syndicats. Afin de confronter les différentes analyses et propositions, son objectif doit être de sauvegarder l'existence de la filière automobile nationale et de la production sur le site France.

C'est en se parlant et en travaillant ensemble que l'on pourra mettre en place un plan d'action robuste et un agenda afin de relever les défis d'une transition réussie.

Déclaration des groupes

Agriculture

Malgré les difficultés actuelles du secteur, le groupe partage la vision du rapporteur, lorsqu'il affirme que l'industrie automobile vit les prémices d'une deuxième révolution. Le secteur a montré, depuis le début de son histoire, une dynamique d'innovation et de créativité. La filière a toujours su répondre et même anticiper les besoins de confort et de sécurité, les exigences de consommation d'énergie, les attentes environnementales.

Pour le groupe de l'agriculture, les acteurs du secteur ont la capacité et les ressources d'une adaptation et d'une transition réussie qui sauront redynamiser l'emploi. L'emploi est un enjeu capital lié à l'industrialisation de la France. Il faut donc des politiques publiques capables de maintenir et de développer toutes les industries, et cela vaut aussi pour le secteur de l'agro-alimentaire.

Pour retrouver la dynamique, il faut également être en mesure de remettre en question ce que peut être l'automobile aujourd'hui et surtout la façon de concevoir la mobilité. Les schémas qui ont assuré le succès des constructeurs français ne sont plus du tout les mêmes. De nouvelles solutions de déplacement apparaissent et il ne faudrait pas que les constructeurs restent à l'écart de ce mouvement, bien au contraire. Leur savoirfaire est indispensable à une mobilité toujours plus sûre, précise, durable.

Le groupe approuve les propositions visant à soutenir les efforts de recherche et de développement, pour faire émerger le véhicule du futur et surtout pour parvenir à une meilleure compétitivité, en particulier pour les facteurs horscoût. Il existe des marges de progression pour ce qui est de la qualité et de l'image de nos produits mais aussi pour l'innovation. Dans les voitures de demain il y aura de plus en plus d'agriculture, notamment grâce aux travaux de recherche et développement des pôles de compétitivité (biocarburants 2e génération, fibres végétales, etc.).

Par ailleurs, tous les efforts qui seront faits pour les moteurs thermiques en termes de consommation, de performance, de respect de l'environnement, seront bénéfiques pour toute la filière, y compris pour celle des matériaux agricoles, pour les consommateurs, pour l'ensemble de la société.

Enfin, le groupe tient à rappeler que, pour les agriculteurs, l'automobile reste un outil indispensable. Les zones rurales dans lesquelles nous habitons et travaillons seraient invivables sans l'automobile. L'automobile est donc un facteur clé du développement économique et de la viabilité des territoires ruraux, c'est un outil de l'aménagement du territoire. Les transports publics ne seront jamais assez rentables pour irriguer l'ensemble de notre ruralité. L'agriculture reste donc très attachée à la dynamique économique de la filière automobile.

Le groupe de l'agriculture a voté en faveur de l'avis.

Artisanat

Le marché de l'automobile français est en crise et, si l'industrie est fortement affectée, c'est toute la filière qui est aujourd'hui fragilisée. Les difficultés ne sont pas seulement conjoncturelles et nécessitent un plan de fond pour amorcer sans tarder le tournant d'une deuxième révolution automobile et restaurer la compétitivité de la France en ce domaine.

Le groupe de l'artisanat salue le pragmatisme de l'avis qui pose les principaux axes d'une stratégie d'avenir permettant d'aborder la nécessaire transition.

La filière automobile française doit tout d'abord renforcer sa compétitivité pour être en mesure de faire face à la concurrence. Au-delà de la question du coût du travail, nécessitant une nouvelle assiette de financement de la protection sociale (et pas uniquement dans l'automobile !), il convient de favoriser les investissements dans l'innovation, la qualité des produits, leur commercialisation et la formation des personnels, dans le cadre d'une stratégie de moyen-long terme, impulsée par l'État et anticipatrice des besoins aux niveaux national, européen et mondial.

L'automobile française doit également tirer parti de son avance technologique dans la conception de véhicules moins polluants et plus économes en énergie, et se positionner rapidement sur le recyclage de véhicules d'une autre génération.

Enfin, elle doit mieux valoriser son savoir-faire ; l'artisanat rappelle, à ce titre, la position de leaders des deux constructeurs français dans le sport automobile.

Mais la filière doit surtout être en mesure de répondre à la vision sociétale de l'automobile qui a fortement évolué ces dernières années, en lien avec le prix des carburants, les préoccupations environnementales et la saturation du trafic urbain.

Pour faire face à ces mutations, les constructeurs vont devoir adapter leur offre au plus vite et prendre en compte les nouvelles attentes de mobilité qui caractérisent les grands centres urbains. La réussite de ces évolutions dépendra à la fois de la capacité de prospective et d'innovation du secteur mais aussi des incitations fiscales à l'achat de véhicules décarbonés.

L'évolution de la demande ne concerne pas les seuls constructeurs. Les contraintes financières des ménages, comme les préoccupations environnementales, pourraient accroître les besoins en matière de maintenance des véhicules. À cet égard, l'artisanat ne peut qu'approuver les propositions de l'avis visant, d'une part, à faciliter l'accès des réparateurs indépendants aux données techniques des véhicules et, d'autre part, à ouvrir la voie à un assouplissement des conditions de commercialisation des pièces de rechange.

Confortés par la récente décision de l'autorité de la concurrence, ces changements devraient favoriser l'entretien et la réparation, à des prix plus attractifs, tout en rétablissant une concurrence mieux équilibrée entre les réparateurs, qu'ils soient ou non agréés.

La transition de la filière suppose également de porter une attention particulière au facteur humain et donc d'anticiper les besoins en compétences, d'assurer l'employabilité des personnels et d'organiser les reconversions professionnelles.

Des dispositifs négociés en ces domaines faciliteraient les passerelles entre les divers métiers de la filière et ouvriraient à tous les salariés femmes et hommes, des perspectives de mobilité.

La filière recèle également des opportunités d'emploi dont les jeunes doivent être informés. L'artisanat tient à souligner que dans les services qui forment 61 000 jeunes par an, les besoins sont réels à tous les niveaux de qualification. De plus, l'évolution du modèle de mobilité laisse présager de nouvelles perspectives d'emplois non délocalisables ; sans oublier les nombreuses transmissions d'entreprises artisanales attendues pour les prochaines années.

La réussite de la transition de l'automobile exigera enfin une mobilisation de tous les acteurs de la filière, à travers une bonne collaboration et coordination entre l'amont et l'aval.

L'artisanat se réjouit que l'avis ait réussi à ne pas se limiter à la seule vision productive de l'automobile.

Il a voté cet avis.

Associations

Les marques françaises sont performantes, elles le démontrent brillamment dans les compétitions sportives. Cette performance technique et technologique ne se traduit pas par une même réussite commerciale.

Le modèle économique doit donc évoluer en inventant un nouveau rapport avec le consommateur. On voit qu'une voiture bon marché produite pour les pays émergents est réimportée et plébiscitée comme voiture fiable. D'une manière générale, la demande cherche une réparabilité efficiente tenant compte du coût des pièces et de la qualité des services. Telle est la recommandation de l'Autorité de la concurrence qui, dans son avis d'octobre 2012, fait des propositions dont l'objet est à la fois de faire baisser le prix de l'entretienréparation, et de créer une nouvelle dynamique dans la filière automobile. Cette Autorité est favorable à une levée progressive et maîtrisée du monopole sur les pièces détachées visibles.

L'automobile et ses principes de production ont conditionné un développement de notre société, mais sa place évolue. Une meilleure compréhension de ses coûts sociaux (pollutions diverses, encombrement, accidents, bitume...) fait qu'être auto-mobile, c'est-àdire être autonome dans sa mobilité, se réalise dans des formes qui se diversifient (partage, location, autres modes individuels de transport ou de déplacement, pratiques intermodales...) et qui s'inscrivent dans une consommation énergétique mieux maîtrisée par obligation, par nécessité.

Insuffisamment ancré dans la mutation de notre société, cet avis aurait gagné à s'inspirer des trois concepts qui - bien au-delà des coûts salariaux - expliquent les progrès des pays émergents : éducation, innovation, coopération.

Éducation : c'est sur la formation initiale qu'il faut d'abord insister pour développer le goût pour la culture scientifique et technique, comme l'ont déjà souligné, entre autres, les avis sur *L'avenir des industries mécaniques* en 2009 ou celui sur *La compétitivité : enjeu d'un nouveau modèle de développement* en 2011. Une meilleure formation initiale facilite une meilleure formation professionnelle et, surtout, une meilleure adaptabilité donnant un atout à l'évolution, voire à la reconversion de nos sites industriels.

Innovation : à l'innovation technologique doit se joindre l'innovation sociale. C'est la combinaison des deux qui produira les choix adaptés ouvrant la voie à cette transition que nous voulons réussir.

Coopération : troisième maître-mot qui va au-delà de la seule filière. Le groupe des associations soutient bien évidemment la proposition de conférence tripartite gouvernement – patronat - syndicats pour sauvegarder l'existence de la filière automobile nationale, complétant déjà ce que cet avis ne propose pas assez en termes d'emploi. Mais la coopération avec les autres forces vives de la société civile permettrait aussi d'ajuster les stratégies pour une transition réussie parce qu'accompagnant nos mutations.

La réponse à la question posée ne pouvait être pertinente qu'avec de tels prolongements. En conséquence, le groupe des associations s'est abstenu.

CFDT

Au regard de l'actualité économique et sociale relative à l'ensemble de la filière automobile, un avis du CESE, prenant en compte les urgences du présent, se devait de tracer des perspectives d'avenir à moyen et long terme pour « relever les défis d'une transition réussie ».

Les travaux des États généraux de l'automobile en 2009, ceux du Comité stratégique de filière automobile (CSFA) aujourd'hui, la mise en place de la Plate-forme automobile (PFA) et du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) témoignent de la mobilisation de l'ensemble des acteurs privés ou publics.

La richesse des auditions nous a permis de mesurer l'importance des enjeux pour la filière automobile. Ces apports auraient dû nous inciter à rendre un avis plus prospectif qui donne des perspectives, oriente les stratégies économiques et techniques ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour assurer les transitions économiques, sociales, sociétales et environnementales. La singularité du CESE, dans sa composition, aurait dû permettre de mesurer les évolutions comportementales, les attentes et les besoins des citoyens en termes de mobilité. Tel n'a pas été le cas, c'est pourquoi la CFDT n'a pas voté l'avis.

Force est de constater que nous ne sommes pas parvenus à élaborer un diagnostic partagé et sans concession sur l'état de l'industrie de l'automobile, notamment sur les stratégies de nos constructeurs. La logique d'appel aux aides de l'État ou de l'Europe reste prédominante dans l'avis, alors que les mesures d'accompagnement des pouvoirs publics français ou de l'Europe pour soutenir l'industrie automobile n'ont pas permis jusqu'à présent de juguler le déclin de la filière.

Pour la CFDT, une nouvelle stratégie pour une « filière mobilité », englobant celle de l'automobile et ouvrant d'autres choix industriels possibles en France, doit être élaborée face aux défis à relever.

Le premier défi à relever est celui d'un profond changement dans le regard que la société européenne porte sur la mobilité et donc sur l'usage de l'automobile. Même si les déplacements en zone rurale et l'étalement urbain imposeront encore pour longtemps l'automobile comme moyen de déplacement, la place de la voiture en milieu urbain est questionnée. L'accroissement du prix du pétrole et des matières premières auquel s'ajoutent les effets du changement climatique et l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre conduisent à s'interroger collectivement sur nos déplacements. Transport collectif, usage collectif de l'automobile, coût de la maintenance et des pièces détachées, autant d'éléments qui influent sur les choix du type de véhicule à construire.

Le deuxième défi est technologique. Davantage de minibus ou de petits véhicules urbains, motorisation électrique, thermique - pour lequel des progrès restent à faire - ou hybride, ces évolutions nécessitent des choix industriels et doivent s'accompagner d'un changement de paradigme intégrant la nécessité de développer, notamment, l'éco-conception, la réparabilité des sous-ensembles, le recyclage. Concevoir le véhicule de demain nécessite des moyens conséquents en matière de recherche et développement (R&D). Force est de constater que notre niveau de R&D est insuffisant et bien inférieur, notamment, à celui des Allemands.

Le troisième défi est celui de notre compétitivité. Le déplacement des marchés, notamment, en Asie ou dans les « BRIC » (Brésil, Russie, Inde, Chine), la localisation des capacités de fabrication des composants et de leurs assemblages explique en partie les difficultés actuelles de la filière française. Les choix des constructeurs en matière de gamme, de relations commerciales avec leurs sous-traitants, de services après-vente, de qualité, ont davantage handicapé la compétitivité de la filière française que le coût du travail, souvent évoqué.

Face aux difficultés structurelles, nous avons une obligation d'adaptation. Pour la CFDT, il est nécessaire de s'interroger sur la place de l'industrie française dans une filière mobilité imaginée sur de nouvelles bases. Une adaptation des capacités de production dans ce cadre, vers d'autres activités industrielles, voire vers des activités de services, impose d'anticiper pour mettre en œuvre rapidement les conditions de reconversion des sites menacés : l'exemple de la reconversion du site de Bosch à Vénissieux demeure trop isolé. Ces évolutions invitent à traiter rapidement les questions des compétences et des emplois de demain car une part de l'effectif concentré sur les métiers de la combustion devra à plus ou moins long terme se réduire et se réorienter vers d'autres techniques et donc d'autres métiers. Les cycles relativement longs de conception et de commercialisation de l'industrie automobile permettent d'anticiper ces futurs besoins.

C'est vers une véritable démocratie industrielle, inscrite dans la durée et fondée sur des structures stables de participation, de dialogue et de négociation, que doit tendre la filière. La CFDT souhaite que les travaux réalisés à travers la Plate-forme automobile permettent une révision des conditions industrielles d'un ancrage compétitif en France et pas seulement l'adaptation aux objectifs des constructeurs et des principaux acteurs. C'est le défi du « travailler ensemble » associant constructeurs, équipementiers, sous-traitants, services de l'automobile, que nous devons relever pour en engranger les bénéfices, à l'instar de nos voisins Allemands. Miser sur les forces des territoires en développant notamment des partenariats stratégiques et des processus de co-conception, de gestion prévisionnelle des emplois territoriaux, contribuera à enrayer le déclin industriel.

Préparer l'avenir ne peut occulter l'urgence sociale, face à une pyramide des âges qui ne s'améliore pas malgré les restructurations, la précarité de l'emploi, le développement des troubles musculo-squelettiques et des risques psycho-sociaux, la non-reconnaissance d'une polyvalence accrue, l'insuffisance de formation et l'absence de perspective d'évolution professionnelle.

Pour la CFDT, donner une autre image de la filière que celle d'une activité qui détruit des emplois, n'est plus facteur de croissance, ne dégage plus d'excédents commerciaux, nécessite de prendre en compte l'aspiration à une mobilité durable. La CFDT aurait aimé que cet avis donne des éléments stratégiques prospectifs visant des investissements dans une

politique industrielle tournée vers l'avenir, fondée sur l'efficience des ressources et l'efficacité énergétique, l'innovation, la pérennité et la qualité des emplois. Après une introduction ouverte vers cet avenir, l'avis et les propositions sont restés sur une position défensive et de court terme.

La CFDT a voté contre l'avis.

CFE-CGC

Appréhender les défis d'une transition réussie pour le secteur automobile, c'est prendre la mesure des enjeux qui attendent l'industrie en général. Audelà de l'emblème, cette filière en constitue avant tout l'un de ses principaux moteurs, tant par les emplois directs, indirects et de services qu'elle génère, que par son empreinte territoriale. Son impact environnemental, notamment, en matière d'émissions de CO_2, est, quant à lui, au cœur des schémas de mobilité et du véhicule du futur.

À n'en pas douter, elle traverse, outre ses problèmes structurels actuels, une séquence délicate et déterminante pour un ancrage national que la CFE-CGC défend avec force.

Si l'élaboration de cet avis a pris du temps et a été âprement débattu, c'est qu'il recouvre une somme de défis qui se combinent et interagissent tels que : stratégie, technologie, compétitivité, international, environnement et, bien sûr, l'emploi, qui reste pour nous la logique et le fil conducteur.

Nous soulignons la qualité du volet constat, à la fois précis et complet, mais nous regrettons la tiédeur relative de certaines préconisations dans le volet propositions.

S'il est pointé, par exemple, que la France a tous les ingrédients d'une filière, force est de constater que les pouvoirs publics peinent, malgré l'urgence, à la mobiliser, à la rendre efficiente, encore moins industriellement solidaire. Après les États généraux en 2009, puis la charte, la CNI ou à travers la PFA, fûtelle de deuxième génération, la relation insuffisamment régulée entre grands donneurs d'ordres et sous-traitants, reste asymétrique et problématique. Dans ces conditions, comment rassembler les acteurs, ETI et PME en particulier, dans une démarche « club France » à l'international, débouché très concurrentiel mais essentiel à leur développement ?

L'État, qui se veut stratège, possède des leviers puissants *via* le Crédit impôt recherche, la Banque publique d'investissement ou le soutien en tant que prescripteur aux pôles de compétitivité. Face au risque de contraction du crédit, le CESE aurait pu détourer plus distinctement ces problèmes de financement, être plus tranché et engagé dans ses préconisations. Si nous nous félicitons que les facteurs hors coûts aient été pointés, la CFE-CGC regrette que les aspects de compétitivité amont et aval à la filière n'aient pu véritablement être abordés au fond.

Relever le défi de l'emploi demeure bien notre préoccupation première. Une grande partie des difficultés d'aujourd'hui, y compris les surcapacités, réside dans les choix et non-choix d'hier. Comment ne pas en tirer enseignement pour le futur ? Accompagner et faciliter la mobilité intersites mais aussi vers des filières où l'offre peine à être pourvue (comme l'aéronautique par exemple) constitue une des bonnes réponses à l'employabilité des salariés. Cette piste pourrait être un bon exemple de concertation tripartite : pouvoirs publics, employeurs, organisations syndicales.

Les métiers sont en forte évolution dans la filière comme dans l'ensemble de l'industrie. Objets d'études quantitatives et qualitatives *via* les observatoires paritaires des métiers, ils ne constituent pas, nous le déplorons, un véritable enjeu de négociation entre les partenaires sociaux et les pouvoirs publics. Les accords de GPEC, s'ils sont présents, n'ont pas véritablement réussi à anticiper les besoins de renouvellement et ce, bien au-delà des secteurs de R&D. Pourtant, initiale ou continue, la formation demeure un formidable outil d'adaptation aux besoins en compétences sans cesse croissantes.

Malgré ces réserves et interrogations, la CFE-CGC gage que cet avis contribuera au choc de conscience nécessaire au « redressement productif » de la filière. Parce que le diagnostic nous semble largement partagé et que les pistes énoncées constituent un matériau de base pour un dialogue de qualité, voire des négociations, nous parions sur un consensus entre tous les acteurs.

Il en va d'une transition réussie et donc de l'avenir de la filière automobile, c'est pourquoi le groupe a voté cet avis.

CFTC

L'avis sur la filière automobile qui nous est présenté fait apparaître le nouveau rapport de l'homme à l'automobile dans les pays occidentaux, plus orienté désormais vers l'usage que la possession d'un véhicule. Il met en exergue toutes les problématiques environnementales et les réponses apportées par le secteur à faire des véhicules moins polluants, moins consommateurs d'énergie, plus sécurisés.

Il rappelle, comme le faisait déjà l'avis du CESE de 2006, que notre pays a tous « les ingrédients d'une filière » : constructeurs, équipementiers, services, mais insiste sur l'urgence à bâtir un modèle structuré et équilibré pour relever le défi de la compétitivité et, ce, d'autant plus, que l'automobile représente en France un pilier incontournable de notre industrie.

Constatant l'effondrement des marges des constructeurs, l'avis invite à intensifier la recherche-développement, à protéger l'innovation et à s'inscrire dans une stratégie européenne.

Le groupe de la CFTC partage ces préconisations.

Mais l'avis ne traite pas suffisamment d'un sujet essentiel et pourtant d'actualité : celui de l'avenir des constructeurs français, de leur stratégie et des milliers d'emplois en jeu.

L'analyse des choix opérés du tout électrique par Renault, au moment où les pouvoirs publics décident de la fermeture d'une centrale ; du choix de l'hybride par Peugeot, sans réflexion sur les surcoûts de ce type de véhicule, n'est pas faite. La capitalisation boursière de nos constructeurs, non plus, n'est pas évoquée, ni la pertinence de leur alliance avec des groupes étrangers. Ont-ils fait de bons choix ?

Dans une telle conjoncture, le rôle de l'État ne saurait se réduire à n'être qu'un pourvoyeur d'aides. Il doit être, avec les partenaires sociaux et les acteurs industriels, partie prenante dans l'élaboration d'un plan d'action face aux lourds défis à relever.

Quand à la compétitivité, l'avis se focalise sur le coût du travail plutôt que sur la capacité à vendre et à s'adapter aux demandes des clients.

Enfin, concernant l'emploi dans les territoires, l'avis manque de perspectives concrètes pour faire face aux enjeux et aux restructurations annoncées.

Un appel à la concertation sociale, à une conférence tripartite gouvernement, patronat, syndicats, est certes indispensable, mais n'est pas suffisant.

Il aurait fallu, compte tenu des enjeux humains et économiques, pousser l'analyse beaucoup plus loin, pour trouver des solutions adaptées.

Pour ces raisons, le groupe de la CFTC n'a pas pu soutenir ce texte.

CGT

L'industrie automobile française traverse une période très difficile, tant au plan social qu'économique, qui questionne la pérennité du site de production France, sa capacité à se transformer pour répondre aux défis d'avenir, assurer le développement de l'emploi, maintenir la France au rang des nations industrielles.

Nous regrettons que ces enjeux fondamentaux n'aient pas été suffisamment traités tout au long des semaines d'élaboration de l'avis. L'esprit d'ouverture et de prise en compte des amendements, manifesté par le rapporteur au cours de la dernière lecture de l'avis, s'il doit être souligné, n'aura pas suffi à rattraper les manques.

Ainsi, un début d'analyse critique sur les stratégies des constructeurs a pu être esquissé, mais l'avis est loin d'en tirer toutes les conséquences.

Quelles propositions pour ne pas réitérer des choix erronés des constructeurs entraînant des surcapacités de productions françaises ? Comment permettre la reconversion de sites, notamment dans la fabrication de véhicules décarbonés, afin d'éviter les gâchis de matériaux existants et de compétences ?

Comment relever les défis de l'innovation, celui de l'emploi et des qualifications quand, contrairement aux affirmations dogmatiques, le prix du travail en France, dans ce secteur, est inférieur de 29 % à celui de l'Allemagne ? Preuve parmi d'autres que la compétitivité ne peut pas s'asseoir sur une baisse du coût du travail qui ne dopera ni la durabilité ni la qualité des produits, ne renforcera pas leur sécurité et pèsera en négatif sur la demande intérieure.

Aucune de ces questions n'a été traitée sur le fond.

Par ailleurs, les préconisations manifestent un fort déséquilibre entre, d'une part, ce qu'on exige de l'État, d'un État stratège et sollicité sur un plan financier, ce qu'on exige de salariés professionnellement réactifs et flexibles, et, d'autre part, ce que l'avis se borne à souhaiter de la part des constructeurs. Pour ces derniers, l'avis s'en tient à proposer un renforcement des échanges et du dialogue entre parties prenantes.

Ainsi, la proposition de passage de la sous-traitance à la co-traitance aurait mérité d'approfondir la réflexion pour dégager des moyens et des perspectives afin de concrétiser cette ambition de manière novatrice.

En conclusion, si une critique des stratégies des constructeurs a été retenue, les conséquences sont loin d'en avoir été tirées. L'avis ne fait qu'effleurer les questions fondamentales. Il reste marqué par des incohérences. Faute de choix clairs et d'une absence de prospectives, les préconisations ne sont pas de nature à sortir l'automobile française de la crise.

Pour toutes ces raisons, la CGT a voté contre l'avis.

CGT-FO

Le Conseil économique, social et environnemental traite aujourd'hui d'un sujet majeur pour notre pays : l'avenir de l'automobile. Majeur du fait du nombre d'emplois industriels (le premier dans notre pays) et de services qui y sont liés, majeur car l'automobile est l'un des éléments du rayonnement d'une nation, majeur car il se situe au cœur de tensions sociales, industrielles, sociétales ou environnementales qui traversent l'ensemble de la société et que pointe l'avis. Face à toutes ces exigences, il n'est pas étonnant que les débats au sein de la section aient été intenses.

Cet avis - qui intervient après un précédent texte de 2006 qui avait insisté sur l'importance de raisonner en filière - dresse un panorama complet des évolutions auxquelles est confronté ce secteur. Il intervient dans un contexte toujours difficile pour l'automobile française, qui reste néanmoins un secteur industriel clé pour notre pays. Il justifie, pour le groupe FO, une mobilisation nationale pour défendre notre industrie en général, automobile en particulier. Car l'industrie participe fortement au bien-être et au développement de nos sociétés. Et, inversement, l'effondrement de l'industrie présage l'orientation à la baisse de nombreux autres indicateurs. C'est un leurre de croire que notre pays pourra grandir sans industrie nationale.

Cet avis nous semble pouvoir participer à cette mobilisation nationale pour l'industrie, qui doit être une mobilisation sans concessions, c'est-à-dire sans occulter aucun défi ni aucun enjeu, notamment le défi de l'innovation, pour une industrie automobile durable en France, qu'il convient à la fois d'encourager et de lier à la problématique industrielle nationale.

S'agissant du débat récurrent sur la compétitivité, il faut d'abord souligner l'importance de la compétitivité hors coûts. De ce point de vue, le groupe FO soutient particulièrement, comme le souligne l'avis, la nécessité pour les constructeurs de ne pas se concentrer que sur les véhicules de moyenne gamme et donc de ne pas réduire leurs efforts sur le haut de gamme qui est un élément indispensable notamment pour conforter notre recherche.

Quant à la compétitivité coût, il faut rappeler que le coût du travail ne représente au maximum que 20 % de celle-ci, ce qui veut dire que 80 % de la problématique est à rechercher ailleurs. C'est un élément essentiel. De même, l'avis fait justice des affirmations si souvent entendues mais néanmoins fausses sur la comparaison du coût du travail entre la France et l'Allemagne.

Enfin, l'avis souligne, à juste titre, que si des surcapacités structurelles existent en Europe, les traiter supposent que des engagements soient pris et respectés en matière de non-création de nouvelles surcapacités hors de notre pays, ce qui est encore plus justifié lorsque de l'argent public est sollicité. C'est pour le groupe FO, le minimum à faire quand, par ailleurs, on demande aux salariés des efforts importants au nom de la compétition internationale. Et c'est pour nous un point fondamental.

En conclusion, le groupe FO considère que la France doit se donner les moyens de parvenir à respecter un niveau d'ambition très élevé, telle la voiture à *deux litres au cent kilomètres* annoncée par le Président de la République et le lancement sans tarder d'un programme d'infrastructures pour arriver aux deux millions de véhicules électriques en 2020. Notre pays a la chance d'avoir des hommes et des femmes de qualité qui sont prêts à continuer de faire de celui-ci un pays qui compte dans ce secteur.

C'est fort de cette double conviction que la France a un avenir industriel et que l'automobile française dispose de tous les atouts pour y contribuer, que le groupe FO a voté l'avis.

Coopération

L'avis sur la transition de la filière automobile constitue un défi pour le CESE tant il est ardu de projeter une problématique dans le long terme quand, au moment même de cette réflexion, les entreprises et les salariés de cette filière souffrent, doutent et ont besoin de réponses à très court terme.

Cet avis s'inscrit pleinement, et avec acuité, dans les réflexions que le CESE avait développées dans le cadre de l'avis sur la compétitivité : l'exemple du secteur automobile illustre, en effet, à quel point notre économie a besoin d'un secteur industriel fort et que celui-ci ne peut se développer sans :

- un rapport de force favorable sur le plan international, à la fois sur le plan monétaire, en terme de politique douanière et de définition de normes ;
- une capacité à pérenniser et développer les PME et ETI françaises, avec des moyens accrus de renforcement de fonds propres, d'innovation, ainsi qu'une fiscalité pesant moins sur le travail et une stabilité des règles tant en matière fiscale que sociale ;
- une stratégie industrielle européenne articulée avec la stratégie française, et donc une Europe moins soucieuse du droit de la concurrence ou des seuls consommateurs mais engagée vers plus d'harmonisation fiscale et sociale, comme socle d'une économie forte au service des travailleurs et citoyens européens.

La filière automobile constitue une « étude de cas » particulièrement intéressante car elle est particulièrement impactée par des changements de paradigmes que nos économies ont à traiter :

- la globalisation, nos industries devant produire et vendre dans des marchés ouverts et mondialisés ;
- la prise de conscience écologique, c'est-à-dire à la fois la finitude des ressources (énergie et matières premières) et l'impact environnemental des activités humaines.

Équilibré et lucide, l'avis pointe des divergences fortes sur les choix stratégiques de ce secteur.

Pour finir, le groupe de la coopération souhaite insister sur la proposition de la création d'une véritable filière par une meilleure distribution de la valeur ajoutée entre les acteurs et surtout par la coopération entre les entreprises de services et les entreprises industrielles. Le recul des marques françaises sur notre marché intérieur interroge en effet l'efficacité de la coopération entre les soustraitants, les constructeurs et la distribution.

Par ailleurs, le développement de nouveaux usages, ainsi que la gestion de la fin de vie des véhicules sont des gisements d'innovation et d'emplois derrière lesquels toute la filière doit s'impliquer pour que notre pays prenne l'avance nécessaire pour renforcer un secteur industriel déterminant pour notre économie.

Le groupe de la coopération a voté en faveur de l'avis.

Entreprises

L'avis qui nous réunit aujourd'hui est, depuis plusieurs mois, au cœur d'une actualité pour le moins sensible, ce qui a rendu au sein de notre section nos travaux plus complexes, mais également plus riches.

Le rapporteur a su mener un travail réaliste et nous a fait porter un regard critique et constructif sur l'ensemble de la filière automobile au-delà des pressions médiatiques et politiques. Pour tous ces échanges et l'écoute dont il a fait preuve, le groupe des entreprises remercie et salue sa persévérance tout au long de nos débats.

Personne ne nie la nécessaire transition à effectuer dans la filière automobile en France ; pour autant, les conditions de sa réussite sont difficiles à définir. La mutation économique profonde que nous traversons, le déplacement de la demande et de la fabrication vers les pays émergents, la concurrence au sein même de l'Union européenne, sont autant d'obstacles majeurs à des changements sereins.

Nous mesurons également les enjeux en matière d'efficacité énergétique, de défis environnementaux, de mobilité et d'efforts sur le prix de revient, impactant le consommateur.

Le véhicule du futur sera un véhicule décarboné qui impliquera le développement de motorisations alternatives (hybride ou électrique). Ces mutations qui s'inscrivent dans le large projet de transition énergétique - qui fera d'ailleurs l'objet d'un de nos prochains avis - doivent prendre en compte la nécessaire sensibilisation des consommateurs, qui seront amenés à devenir les acteurs de l'évolution de notre société de consommation vers une société d'usage plus sobre.

Concernant la mobilité, cinq pôles de compétitivité y sont dédiés. Le renforcement de coopération inter-pôles permettrait une optimisation de leurs projets.

Enfin, l'État se doit de soutenir une vision industrielle du secteur dans un cadre pérenne en soutenant la compétitivité. Il doit s'appuyer sur des mesures fortes, notamment le soutien à l'innovation et à la R&D, tel que le crédit impôt recherche qui doit, comme le mentionne l'avis, se concentrer sur les PME et les secteurs exposés à la concurrence internationale dans tout ce processus.

Le succès ne viendra pas sans une Europe solidaire dans l'harmonisation de ses règles commerciales, fiscales et sociales.

Au-delà de cette mutation et des stratégies de long terme, la filière automobile est dans une situation d'urgence sur le plan social et économique. L'emploi est menacé, nous n'échapperons pas à des mesures de mobilité, d'accords de flexibilité, de formation pour conserver l'employabilité. Le consensus doit encore progresser dans ces domaines.

Notre objectif doit être le maintien d'un marché socle et d'une production nationale.

L'avis formule à cet égard beaucoup de propositions courageuses.

Le groupe des entreprises a voté l'avis.

Environnement et nature

Dans l'avis sur les défis à relever pour réussir la transition de la filière automobile, le groupe environnement et nature a particulièrement apprécié que soit affirmée dans l'introduction la non-viabilité du modèle économique actuel de la construction automobile, tant sur un plan environnemental que de santé publique ou d'aménagement du territoire.

En ce sens, l'intégration en deuxième lecture de l'amendement précisant la nécessité de travailler sur un nouveau modèle économique passant de la production du seul véhicule individuel de masse au déploiement de l'usage de véhicule partagé, intermodal, à très faible consommation, est un signal positif envoyé à l'industrie automobile.

Cependant, notre groupe déplore certains points :

- le véhicule électrique est présenté comme la quasi seule réponse aux enjeux environnementaux ;
- la notion de filière automobile amont et aval est peu traitée et, en particulier, sa difficulté actuelle à répondre aux besoins des consommateurs qui sont soumis au monopole des constructeurs sur les pièces détachées pour la réparation. Ce point a pourtant été soulevé par le rapport de l'Autorité de la concurrence d'octobre 2012 ;
- malgré la dangerosité des polluants atmosphériques dont l'OMS a prouvé le caractère cancérigène, les nécessaires efforts de recherche et la révision de la fiscalité, actuellement favorable aux moteurs diesel, ne sont pas soulignés avec force dans l'avis. Bien sûr, la norme Euro 6 qui s'appliquera en 2014 est une étape importante mais pas un aboutissement.

Enfin, nous regrettons que la plupart des remarques de fond émises par la section n'aient été entendues qu'en deuxième lecture, restreignant ainsi la capacité de la section à faire évoluer le texte structurellement et collectivement.

Pour toutes ces raisons, le groupe environnement et nature s'est abstenu.

Mutualité

La mutation de la filière automobile représente un enjeu à la fois économique, social et environnemental pour la France. L'approche globale est donc indispensable pour appréhender l'évolution, voire la révolution, de la filière qui est au centre d'une question sociétale d'importance, celle de la mobilité durable.

La question du défi technologique du véhicule « décarboné » se joue à la croisée de ces trois enjeux : dépendant du contexte énergétique et environnemental mondial, d'un effort soutenu en R&D, d'une refondation de notre politique industrielle et d'une formation de haut-niveau sur l'ensemble de la filière intégrant les évolutions technologiques.

La question des surcapacités de production et des délocalisations est le fruit de choix stratégiques qui ont privilégié des politiques de court terme en ignorant les conséquences sociales et environnementales de leurs choix.

Pour le groupe de la mutualité, il est essentiel de porter une attention particulière au fonctionnement du marché du travail de l'automobile, largement impacté par les restructurations de la filière, qui fait une large place aux emplois intérimaires et aux contrats à durée déterminée.

Les métiers de l'automobile évoluent, la présence accrue de composants électroniques dans les véhicules a des conséquences directes non seulement en termes de formation de main-d'œuvre (initiale et continue) en amont de la filière mais nécessite également des adaptations permanentes en termes d'équipement et de formation sur le marché de la réparation, notamment, vers des emplois plus « verts ». L'avis du CESE va dans ce sens.

Enfin, pour le groupe de la mutualité, d'autres secteurs d'activité auraient pu être intégrés dans le développement de l'avis, notamment l'assurance automobile.

En effet, le rôle joué par les mutuelles d'assurance est triple :

- elles permettent la structuration de l'offre de réparation à travers le développement de mécanismes conventionnels tendant à mieux maîtriser les coûts et, donc, à favoriser le développement de la branche automobile, dans des conditions éthiques et sociales ;
- elles favorisent l'émergence de voitures propres et sûres en s'engageant à promouvoir et à accompagner une mobilité durable et plus accessible ;
- et, enfin, la branche automobile vit de plus en plus de la réparation et l'assurance contribue très largement à la solvabilisation de la réparation.

Malgré de réelles améliorations, l'approche « constructeurs » du sujet a été privilégiée aux dépens d'une approche plus globale. La question de la transition est essentielle, encore faut-il se mettre d'accord sur des objectifs communs. La place de l'automobile dans notre société évolue, les solutions du transport collectif ou partagé apparaissent désormais comme des alternatives de mobilités choisies. Le groupe de la mutualité s'est abstenu.

Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse

D'une certaine façon, la question automobile est parfaitement emblématique des nombreux défis auxquels nous avons à répondre en tant que société. Tout y est, la crise économique, la crise énergétique, le réchauffement climatique, le déclin industriel, la concurrence internationale, le déplacement, non seulement de l'offre mais également de la demande, l'évolution des modes de consommation.

Dans ce contexte, l'avis met en exergue le décalage conflictuel entre la nécessité d'évoluer de façon radicale, de repenser en profondeur la filière automobile, voire le secteur industriel, et l'accompagnement indispensable des milliers de travailleurs concernés mais également des millions d'usagers qui sont encore fortement dépendants aujourd'hui de la voiture, du fait, notamment, des choix de société passés.

Faut-il sauver la filière automobile telle que nous la connaissons aujourd'hui ou faut-il profiter de cette crise pour repenser entièrement notre stratégie industrielle ? Il nous semble que, dans cet avis, la dimension prospective et la stratégie de long terme ont été négligées au profit de mesures de sauvetage.

Les nouvelles générations n'ont pas le même rapport à l'automobile que les générations précédentes. Si la voiture reste souvent nécessaire, en particulier dans les zones rurales, elle est désormais davantage un outil de mobilité et un gouffre financier que l'incarnation de la liberté qu'elle a pu être. La conscience environnementale accrue des jeunes générations participe évidemment de ces évolutions.

L'avis présente comme un retard accumulé par la France et l'Europe, ce qui est en réalité, sans doute, les prémices d'une nouvelle société. Il n'en demeure pas moins que la transition doit être accompagnée, l'État et l'Europe ont à cet égard un rôle majeur à jouer. Sur ce point, nous rejoignons les positions exposées dans l'avis.

Les gains de compétitivité doivent avant tout être recherchés du côté de l'innovation et de l'avance technologique. La recherche et le développement sont ainsi, à juste titre, mis au rang des priorités par l'avis. Cependant, le CESE aurait pu être plus ferme sur la nécessité de s'assurer que le crédit d'impôt recherche, dont il propose la pérennisation, était bien alloué au financement de la recherche et non détourné à des fins d'optimisation fiscale.

Enfin, nous avons noté avec intérêt les enjeux de formation soulignés dans l'avis. Un double défi se pose à la filière automobile : d'une part, les évolutions de la filière imposent une hausse des qualifications et des compétences des salariés qui rend nécessaire une formation initiale et continue de qualité, d'autre part, les doutes, quant aux perspectives de la filière, ont fortement nuit à l'attractivité de ses métiers et la question du renouvellement des générations se pose.

Face à ces enjeux, il nous paraît important d'augmenter le niveau de qualification des jeunes et de promouvoir des formations qui permettent aux jeunes de s'adapter aux évolutions des métiers qui, dans l'automobile, comme dans les autres secteurs, seront nombreuses au cours de leur vie.

En raison des réserves exprimées, le groupe des organisations étudiantes et mouvements de jeunesse a voté contre l'avis.

Outre-mer

La filière automobile se trouve aujourd'hui dans une situation critique, en termes de performance économique et surtout de sauvegarde de l'emploi. Nul besoin de détailler les événements actuels qui nous interpellent gravement. De fait, l'avis aurait pu mettre davantage cette actualité en perspective dans son constat et ses préconisations.

Mais, plus fondamentalement, le groupe de l'Outre-mer partage le principal enjeu identifié dans l'avis à savoir, faire du maintien d'un appareil de production significatif sur le territoire national un atout dans la nouvelle donne mondiale.

Or, l'absence de véritable stratégie industrielle européenne et de politique fiscale communautaire, les faiblesses d'un État insuffisamment stratège en matière d'impulsion et de mise en cohérence d'une filière industrielle forte, l'inadaptation de l'appareil productif, ne pourront pas permettre aux acteurs du secteur de s'adapter à cette nouvelle donne.

Pour le groupe de l'Outre-mer, les principales préconisations de l'avis tendent à répondre à ces défis. Fondamentalement, il nous semble que seule une compétitivité retrouvée de notre appareil productif permettra le maintien d'un marché socle, d'une production nationale et donc de l'emploi durable. Les facteurs de compétitivité sont nombreux :

- les choix stratégiques de l'entreprise sont essentiels ;
- l'environnement fiscal doit être sécurisé pour permettre une meilleure maîtrise des charges pesant sur l'entreprise ;
- les facteurs qualité sont importants car ils permettent à l'entreprise de s'adapter à la demande dans un contexte fortement concurrentiel ;

– il n'en demeure pas moins qu'en ce qui concerne les facteurs coûts, la question du transfert des charges qui pèsent sur le travail vers la CSG et la TVA, ne pourra pas être éludée plus durablement.

C'est principalement par cette voie, associée à des efforts renforcés en matière de financement de la recherche et développement, que notre pays retrouvera une part importante de l'industrie dans sa valeur ajoutée.

L'Outre-mer connaît des retards de développement liés aux difficultés structurelles. Aussi, la question de la consolidation et de la modernisation de l'appareil productif, afin de permettre la création d'emplois durables, doit-elle devenir la priorité des priorités pour notre pays. Un certain nombre de propositions avancées contribuent à cet objectif.

Par conséquent, le groupe de l'Outre-mer a voté l'avis.

Personnalités qualifiées

Mme de Kerviler : « Au sein de la section nous sommes parvenus assez rapidement à un diagnostic partagé, le point de discussion le plus âpre ayant porté sur les surcapacités.

L'un des enjeux importants de l'avis est la sauvegarde de la production en France, avec un haut niveau d'emplois. Je voudrais faire ici un rappel au patriotisme économique. En effet, en 2011, sur 2,2 millions de voitures vendues, seulement 1,2 million étaient françaises.

Je voudrais aborder deux thèmes : le « travailler ensemble « et la « compétitivité ».

Travailler ensemble : il s'agit là d'une différence essentielle avec l'Allemagne, constatée à tous les niveaux, notamment entre employeurs et salariés et entre donneurs d'ordre et sous-traitants.

Toutes les propositions faites dans l'avis pour améliorer le « travailler ensemble » sont donc à soutenir.

La compétitivité maintenant : dans l'avis d'octobre 2011, nous avions souligné que les facteurs coût et les facteurs hors-coût étaient tout aussi déterminants.

Pour les facteurs coût nous avions mentionné qu'il était urgent de transférer une partie des charges sociales pesant sur le travail vers une autre assiette.

Je souhaite rappeler les ordres de grandeur : pour que ce transfert ait un impact sur la compétitivité, il devrait être de l'ordre de 30 à 35 milliards, soit le montant des cotisations « famille ».

Par rapport à l'Allemagne, dans l'industrie manufacturière et en dix ans, nous avons perdu notre avantage compétitif en matière du coût du travail. Cet avantage était de 10 % en 1998 et de 0 % en 2008.

Certes, dans l'industrie automobile, en 2011, le taux horaire allemand est supérieur de 29 % au taux horaire français. Mais les qualifications en Allemagne sont supérieures à celles de la France car seuls la conception et l'assemblage sont réalisés sur le sol allemand. De plus, cet écart n'était pas de 29 % mais de 50 % il y a quelques années.

Quant aux facteurs hors-coût, je voudrais insister sur l'innovation et conclure sur ce point.

Investir dans la recherche suppose d'avoir des marges suffisantes ; or, le taux de marge en France est très faible.

Je vais reprendre les données d'Eurostat. Les plus récentes sont de 2009 mais elles sont fortement impactées par la crise. Je retiendrai donc celles de 2008 : dans l'industrie automobile, le taux de marge des entreprises est de 16,1 % en Allemagne et seulement de 12,8 % en France.

En France, il est urgent de permettre aux entreprises de consacrer plus de ressources à l'innovation et de permettre aux entreprises de restaurer leurs marges. Je voterai bien sûr pour cet avis ».

M. Obadia : « Mon intervention portera quasi exclusivement sur la crise actuelle du secteur et sur les voies pour la surmonter positivement. En effet, même si l'avis contient certaines remarques intéressantes sur l'avenir, chacun conviendra que notre travail n'aura aucun sens si, d'ici quelques mois, nous faisons le constat - hélas avéré dans d'autres grands secteurs industriels que la France a une fois de plus lâché prise et que la production automobile sur notre territoire est irrémédiablement marginalisée, voire compromise. Nous pourrons, certes, nous interroger sur la transition écologique mais dans l'industrie automobile allemande, japonaise ou coréenne. Disant cela, je ne noircis pas le trait. En observant l'attitude des grands groupes du secteur, comme celle des pouvoirs publics, j'ai l'impression de revivre une n^{ième} fois le scénario consternant qui nous a conduits au naufrage de notre sidérurgie, de notre machine outil, de notre électronique etc. Alors que, désormais, après vingtcinq ans de déni, la prise de conscience existe. Dans les discours, la question industrielle fécondée par l'impératif de la transition écologique fait partie de l'essentiel, dans la pratique, l'esprit de fatalisme et d'abandon sévit encore.

Dans le conflit en cours, les principaux acteurs ont des analyses diamétralement opposées. Je veux en donner quelques exemples. On nous parle de surcapacités de production en Europe. Mais qui a édifié des usines en Slovaquie ou en Roumanie sinon les constructeurs et les grands équipementiers qui se lamentent aujourd'hui ? Comment ne pas rappeler que, dès l'origine, ces choix stratégiques ont été contestés par les organisations syndicales qui dénonçaient un processus de délocalisation rampant. Que cela débouche sur des réimportations cannibalisant la production nationale était aisément prévisible. Et cela avait été dit. C'est exactement le scénario dans lequel nous sommes. Pire encore, les stratégies de mondialisation au détriment du site France se sont accélérées. Ni PSA, ni Renault ne sont au bord de la faillite. Mais les investissements en Chine, en Inde, au Brésil pompent toute leur substance : près de 3 Md € pour le groupe PSA. Un tel choix peut être légitimement contesté au regard de ses conséquences sur l'emploi mais aussi sur l'existence à quelques années d'ici d'une production automobile sur notre territoire. Les salariés ont raison de refuser d'être la variable d'ajustement sacrifiée sur l'autel de choix favorables aux seuls actionnaires.

Je veux dire enfin que la responsabilité des pouvoirs publics est pleinement engagée. C'est le potentiel d'avenir du pays qui est en jeu. La politique industrielle ne doit pas rester un slogan vide de sens. Le Président de la République avait assuré qu'il ferait voter très rapidement une loi interdisant les licenciements économiques dans les entreprises et les groupes réalisant des profits. Ce vote est urgent, il permettrait l'ouverture d'une discussion permettant d'examiner sérieusement toutes les hypothèses, y compris celles qui remettent en cause les stratégies de désengagement du sol national.

Même si certains de mes amendements ont été retenus, nous nous retrouvons avec un texte dans lequel des analyses contradictoires coexistent. Mais les préconisations qui dominent largement collent de trop près à la vision des constructeurs et ne permettent pas d'assurer l'avenir. C'est pour cette raison que je voterai contre cet avis ».

UNAF

Le groupe de l'UNAF salue le travail bien documenté du rapporteur qui a permis de planter le décor et d'installer les différents acteurs. Il regrette toutefois que les discussions de fond soient intervenues tardivement et que, pour cette raison, les évolutions du texte se soient faites à la marge.

Malgré cela, en comparant le texte de saisine initial, fil conducteur des travaux de la section, et le présent avis, aboutissement de ces travaux, on constate d'emblée des lacunes très importantes. Les travaux n'ont pas permis d'ouvrir de réelles perspectives à la filière automobile en conformité avec les termes de la saisine initiale.

L'avis reste figé sur la situation présente et ne parvient pas à se tourner vers l'avenir.

Si l'avis souligne l'importance de savoir travailler ensemble et de constituer une véritable filière, les pistes proposées - comme le rôle de l'État stratège - sont intéressantes mais manquent de recommandations concrètes, notamment à court terme, pour la mise en place d'une vraie coopération et d'une complémentarité à rechercher entre les deux constructeurs français. Or, il y a urgence pour la France même si nous sommes conscients que les réponses les plus pertinentes seront européennes.

Le groupe de l'UNAF trouve erronée l'affirmation selon laquelle le consommateur serait prescripteur et, pour partie, à l'origine des difficultés de la filière automobile, puisque concepteurs et fabricants seraient contraints de gérer une dualité constante entre le coût et leurs aspirations diverses. Cette affirmation est une illusion : le consommateur n'intervient à aucun moment dans les stratégies des constructeurs. Nous considérons que les consommateurs sont des acteurs économiques qui pourraient utilement participer à la gouvernance.

Face au besoin de mobilité les familles agissent de façon rationnelle et recherchent le véhicule qui leur permettra un déplacement sûr, dans de bonnes conditions, avec le meilleur rapport qualité/prix et qui durera suffisamment longtemps.

Pour les familles la notion de « réparabilité » est essentielle. Décrivant la situation antérieure, le rapporteur innove avec une nouvelle notion juridique « le monopole relatif » mais, là encore, le groupe de l'UNAF regrette les préconisations timides et très nuancées de l'ouverture du marché des pièces détachées.

La filière automobile comprend un grand nombre de sous-traitants français et européens, souvent des PME, dont les activités sont particulièrement restreintes par le monopole sur les pièces de rechange et cela entraîne des conséquences directes sur le coût des réparations des voitures pour les familles. L'avis aurait gagné en cohérence en pointant les potentialités de l'ouverture du marché. Il y a, là encore, une opportunité de maintenir et de développer des lignes de production spécialement dédiées à la « rechange sur des voitures françaises » ou des modèles importés.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le groupe de l'UNAF s'est abstenu sur le présent avis.

UNSA

Au vu de l'ampleur des mutations en cours avec leurs cohortes de postes supprimés, on serait tenté de se demander à quoi au juste se réfère la transition. Si ce n'est pas d'accompagner la disparition de la filière, il semble déjà bien difficile d'aller au-delà « d'un socle de production » sur le sol français. Comment créer une filière automobile avec deux constructeurs français dont l'implantation territoriale est en recul, qui luttent de plus en plus difficilement avec leurs concurrents et dont l'un est peut-être même en train de se faire racheter par le n° 1 mondial ? L'avis insiste sur le rôle de l'État stratège qui devrait concevoir un plan à dix ans. Or, un tel plan avait du sens... il y a dix ans !

Dix ans durant lesquels les choix stratégiques ont été arrêtés : externalisations, délocalisations, etc. qui induisent aujourd'hui les fermetures en cascade et la focalisation sur le coût du travail. Implanter durablement des activités diversifiées autour de l'automobile nécessite, d'une part, d'innover, d'autre part, de rendre le territoire français attractif afin de générer des emplois durables dans tous les sens du terme.

De ce point de vue, il aurait été fructueux de lancer le débat sur les investissements comportant des implantations permanentes sur le territoire français mais des financements extérieurs. Pourquoi avoir éludé cette dimension pourtant très européenne puisque les participations croisées entre États membres sont très majoritaires ? D'une manière générale, les entreprises dont les investissements pérennes garantissent aussi une stabilité d'emplois territoriaux devraient retenir l'attention d'un « État-stratège ».

L'investissement dans les technologies économes en énergie apparaît essentiel. La Chine n'ignore pas qu'elle ne pourra pas faire rouler 700 millions de voitures émettant ne fût-ce que 100 g de CO_2/km. La production pétrolière n'y suffirait pas. La croissance du marché automobile mondial passe inéluctablement par une source d'énergie alternative. À condition d'investir, en particulier en R&D, la France peut entrer dans le jeu.

Par ailleurs, si ce qui est dit sur la R&D est pertinent, les montants avancés ne paraissent pas à la hauteur de l'enjeu : 4,5 milliards d'euros d'investissement en R&D par an pour PSA + Renault, 12 milliards pour le seul VW ; 20 à 25 milliards pour l'ensemble de la filière automobile allemande, soit cinq fois plus que la France. C'est donc d'un levier de masse, capable de lever au moins 10 milliards par d'euros par an dont il faudrait disposer.

Dans l'informatique, en cinquante ans, les leaders ont été les constructeurs de machines (IBM), puis ceux de systèmes d'exploitation (Microsoft) et aujourd'hui les fournisseurs de services (Google). Si, toutefois, les choses évoluent moins vite dans l'automobile et, qu'à horizon de 20 à 30 ans, les constructeurs gardent la main, il est crucial, pour cette raison, de conserver des constructeurs français mais aussi de faire le pari d'avenir d'avoir des fournisseurs de services innovants (comme « Autolib ») capables de devenir des leaders.

Sur le long terme, on peut être assez certain que la filière automobile sera un produit de plus en plus enrichi en services, difficilement « délocalisables ». Dans cette perspective, il apparaît essentiel de favoriser la R&D et la création d'entreprises innovantes dans ce secteur, sans toutefois négliger les activités traditionnelles porteuses d'emplois (réparation, recyclage, etc.).

Si la partie consacrée au coût du travail est plus nuancée que dans la précédente version, les différentes pistes - dont certaines sont contradictoires sont exposées, sans aboutir à une position claire alors que cette question est centrale. Il est, en revanche, important de souligner que, contrairement au précédent rapport, l'avis insiste sur l'importance des facteurs hors coût, ce qui est positif.

L'UNSA déplore le traitement fait de la question de l'emploi qui se cantonne à un catalogue très banal de mesures qui n'ont d'efficacité que si la filière se développe.

L'avis s'est incontestablement amélioré et dans l'ensemble est assez pertinent. Pour autant, il comporte de nombreuses esquives et insuffisances dans le champ d'analyse qui en limite drastiquement la portée. Pour toutes ces raisons, l'UNSA n'a pas voté cet avis.

Scrutin

Scrutin sur l'ensemble du projet d'avis	
Nombre de votants	170
Ont voté pour	95
Ont voté contre	41
Se sont abstenus	34

Le CESE a adopté

Ont voté pour : 95

Agriculture	MM. Bailhache, Barrau, Bastian, Mmes Beliard, Bonneau, Doré, MM. Giroud, Gremillet, Mmes Henry, Lambert, M. Pelhate, Mmes Serres, Sinay, M. Vasseur.
Artisanat	Mme Amoros-Schwartz, MM. Crouzet, Lardin, Le Lann, Mme Sassano.
CFE-CGC	MM. Artero, Delage, Dos Santos, Lamy.
CGT-FO	Mme Baltazar, M. Bellanca, Mme Boutaric, M. Chorin, Mme Fauvel, MM. Hotte, Lardy, Mmes Medeuf-Andrieu, Millan, Nicoletta, M. Peres, Mme Perrot, M. Veyrier.
Coopération	MM. Argueyrolles, Lenancker, Mmes Rafael, Roudil.
Entreprises	M. Bailly, Mme Bel, M. Bernardin, Mmes Castera, Duhamel, Duprez, Frisch, Gri, Ingelaere, MM. Jamet, Lebrun, Lejeune, Marcon, Mariotti, Mongereau, Placet, Pottier, Mme Prévot-Madère, MM. Ridoret, Roger-Vasselin, Mme Roy, M. Schilansky, Mmes Tissot-Colle, Vilain.
Outre-mer	MM. Arnell, Galenon, Grignon, Janky, Ledee, Omarjee, Osénat, Paul, Mmes Romouli Zouhair, Tjibaou.
Personnalités qualifiées	M. Bailly, Mme Ballaloud, M. Baudin, Mme Brunet, M. Corne, Mmes Dussaussois, El Okki, Flessel-Colovic, Fontenoy, MM. Fremont, Geveaux, Mmes Gibault, Graz, M. Guirkinger, Mme de Kerviler, MM. Kirsch, Le Bris, Richard, Mme du Roscoät, MM. Soubie, Urieta.

Ont voté contre : 41

CFDT	M. Blanc, Mmes Boutrand, Briand, M. Duchemin, Mme Hénon, M. Honoré, Mme Houbairi, MM. Jamme, Le Clézio, Legrain, Mme Nathan, M. Nau, Mme Prévost, M. Quarez.
CFTC	M. Coquillion, Mme Courtoux, MM. Ibal, Louis, Mme Parle.
CGT	Mmes Crosemarie, Cru-Montblanc, M. Delmas, Mmes Doneddu, Dumas, Hacquemand, MM. Lepaon, Mansouri-Guilani, Michel, Prada, Rozet, Mme Vagner.
Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse	MM. Dulin, Prévost.
Personnalités qualifiées	M. Aschieri, Mme Brishoual, M. Khalfa, Mme de Menthon, M. Obadia.
UNSA	Mme Dupuis, MM. Grosset-Brauer, Rougier.

Se sont abstenus : 34

Associations	Mme Arnoult-Brill, MM. Charhon, Da Costa, Leclercq, Pascal, Mme Prado, M. Roirant.
Environnement et nature	MM. Beall, Bougrain Dubourg, Mmes de Bethencourt, Denier-Pasquier, Ducroux, MM. Genest, Genty, Mmes de Thiersant, Laplante, Mesquida, M. Virlouvet.
Mutualité	MM. Andreck, Davant, Mme Vion.
Personnalités qualifiées	Mmes Cayet, Grard, MM. Jouzel, Lucas, Terzian.
UNAF	Mme Basset, MM. Damien, Feretti, Fondard, Mmes Koné, L'Hour, Therry, M. de Viguerie.

Annexes

Annexe n° 1 : liste des personnes auditionnées

En vue de parfaire son information, la section a successivement entendu :

- ✓ **M. Philippe Varin**
  président du Directoire de Peugeot Citroën (PSA) ;
- ✓ **M. Jean-Louis Legrand**
  coordinateur interministériel des véhicules « décarbonés » ;
- ✓ **M. Bernard Jullien**
  professeur à l'École normale supérieure de Cachan, directeur du GERPISA ;
- ✓ **M. Claude Cham**
  président de la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV), président de la Plateforme automobile (PFA) ;
- ✓ **M. Patrick Sergeant**
  président du Directoire des ateliers des Janves ;
- ✓ **M. Bruno Marzloff**
  sociologue, directeur du cabinet Chronos ;
- ✓ **M. Carlos Tavares**
  directeur général de Renault ;
- ✓ **M. Frédéric Bricnet**
  responsable du pôle filière automobile chez Syndex ;
- ✓ **M. Jean-Louis Hudec**
  responsable du développement métallurgie au groupe Alpha.

Le rapporteur a, par ailleurs, rencontré en entretien individuel les personnes suivantes :

- ✓ **M. Michel Couture**
  directeur de la mobilité électrique à EDF ;
- ✓ **M. Jean-Marc Blosseville**
  directeur délégué du Site de Versailles-Satory de l'Ifsttar ;
- ✓ **Mme Marie-Hélène Massot**
  directeur de recherche et mobilité à l'Ifsttar ;
- ✓ **M. Gérard Coquery**
  directeur de recherche à l'Ifsttar ;
- ✓ **M. Samuel Sellam**
  chercheur à l'Ifsttar ;
- ✓ **M. Gabriel Plassat**
  service transports et mobilité de l'Ademe ;
- ✓ **M. Michel Vilatte**
  président de la Fédération des Syndicats de la distribution automobile ;

✓ **M. Yves Riou**

délégué général de la Fédération des syndicats de la distribution automobile ;

✓ **M. Olivier Melis**

directeur général de Mobivia groupe ;

✓ **Mme Bénédicte Barbry**

directrice des relations extérieures et des affaires publique chez Mobivia ;

✓ **M. Fabrice Claireau**

directeur des affaires juridiques et internationales à l'Institut national de la propriété intellectuelle (INPI) ;

✓ **Mme Maéva Daynac**

inspectrice principale à la direction des Douanes et droits indirects.

La section s'est rendue à Maubeuge et à Vélizy pour visiter l'usine de Renault et le centre de recherche et développement de PSA.

Le rapporteur et l'ensemble des membres de la section des activités économiques remercient vivement toutes ces personnes pour leur apport aux travaux.

Enfin, le rapporteur tient vivement à remercier M. Xavier Horent, Délégué général du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), qui a coordonné l'ensemble de ses travaux, M. Pierre-Louis Debar (Directeur économie, statistiques et transports au Comité des Constructeurs Français d'Automobiles - CCFA), M. Marc Pleuvy (chargé d'études économiques au CCFA), M. Franck Fontanesi (directeur des affaires économiques à la Fédération des industries pour Equipements de Véhicules - FIEV) ainsi que M. Luc Bastard (direction des affaires publiques de Renault) et M. Philippe Chollet (direction des relations extérieures de PSA Peugeot Citroën) pour la qualité de leurs conseils et de leurs observations.

Annexe n° 2 : liste des références bibliographiques

ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie : http://www2.ademe.fr

Alpha (groupe) : http://www.groupe-alpha.com

Autorité de la concurrence, décision 11-SOA-01 du 30 juin 2011 relative au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange dans le secteur automobile.

http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=388&id_article=1637

Becker Helmut, *Crises et défis de l'industrie automobile allemande*, Comité d'études des relations franco-allemandes, Note du CERFA 72, mars 2010.

http://www.france-allemagne.fr/IMG/pdf/100420_Note_Cerfa_73.pdf

Bouillon Christophe et Havard Michel (députés), *La gestion durable des matières premières minérales*, rapport de la mission d'information au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, octobre 2011.

http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3880.asp

Bourquin Martial (président), Chatillon Alain (rapporteur), *Réindustrialisons nos territoires*, rapport d'information de la mission parlementaire commune d'information, 2 tomes, avril 2011.

http://www.senat.fr/notice-rapport/2010/r10-403-1-notice.html

http://www.senat.fr/notice-rapport/2010/r10-403-2-notice.html

Cham Claude (président), *Plan de mobilisation nationale sur les métiers liés à la croissance verte - Comité de domaine automobile*, rapports 1 (décembre 2009) et 2 (janvier 2011).

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics//104000055/0000.pdf

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport-2.pdf

Chronos, cabinet d'études et de prospective sur les mobilités, la ville, le numérique et le quotidien : http://www.groupechronos.org

COFACE, *Le secteur automobile dans le monde et en France*, Coface services, juillet 2010.

http://www.coface.fr/CofacePortal/ShowBinary/BEA%20Repository/countryRisk/fr_FR/attachment/sector/fyg8MiG8BF/EtudeAutomobilejuillet2010.pdf

Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) : http://www.ccfa.fr

Commissariat général au développement durable, « Activités, emplois et métiers liés à la croissance verte - périmètres et résultats », *Études & documents* n° 43, juin 2011.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED43.pdf

Commissariat général au développement durable, « Les véhicules électriques en perspective - Analyse coûts-avantages et demande potentielle », *Études & documents* n° 41, mai 2011.

http://www.e-motility.com/TCO_VE.pdf

Conférence nationale de l'industrie, *Ensemble, réindustrialiser la France pour la croissance et l'emploi*, rapport annuel 2011.

http://www.industrie.gouv.fr/egi/rapport-annuel-CNI-2011.pdf

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), *Quel horizon pour le marché de l'après-vente automobile en 2020 ?*, juin 2011. http://www.cnpa.fr/art_content.php?aid=2759

Crozet Yves, Musso Pierre, *Réseaux, services et territoires - Horizon 2020*, Éditions de l'Aube / DATAR, 2003

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), rapport sur l'industrie des énergies décarbonées en 2010, ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, édition 2011.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_energies_decarbonees_2011.pdf

États généraux de l'industrie, bilan de la concertation, rapport final (synthèse des contributions des acteurs examinées par le Comité national), février 2010.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000021/0000.pdf

FEDA, Fédération des syndicats de la distribution automobile : http://www.feda.fr

FIEV (Fédération des industries des équipements pour véhicules) : http://www.fiev.fr

Frigant Vincent (avec le concours de Catherine Goulmot et Philippe Terroine), « Les PME et les ETI de la filière automobile », *Regards sur les PME* n° 20, Observatoire des PME, OSEO, 2011.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/1332000000001/index.shtml

Gardin Roland, *L'automobile française : une filière majeure en mutation*, avis et rapports du Conseil économique et social, Journal officiel, juin 2006.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/064000524/index.shtml

GERPISA, le réseau international de l'automobile : http://gerpisa.org

Hocquard Christian, « Les matières premières comme enjeu stratégique majeur : le cas des terres rares », intervention au 23e rendez-vous de la mondialisation (organisé par le Centre d'analyse stratégique), octobre 2011.

http://www.strategie.gouv.fr/content/23e-rendez-vous-de-la-mondialisation-matieres-premieres-metaux-rares-ressources-energetiques

IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), fusion de l'INRETS et du LCPC : http://www.ifsttar.fr

INPI, Institut national de la propriété industrielle : http://www.inpi.fr

Institut supérieur des métiers (ISM), *Les nouveaux entrepreneurs des métiers de la distribution et des services de l'automobile*, rapport d'étude avec la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS), avril 2011.

http://www.industrie.gouv.fr/enjeux/auto/nouveaux-entrepreneurs-metiers-distribution-et-services-automobile.pdf

Jullien Bernard, Lung Yannick, *Industrie automobile, la croisée des chemins*, Les études de la documentation française n° 5341, novembre 2011. http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/3303331953418/index.shtml

Le chiffre du commerce extérieur, « Des stratégies automobiles différentes en France et en Allemagne », *Études et éclairages* n° 30, ministère du Budget, des comptes publics et de la réforme de l'État, direction générale des douanes et droits indirects, département des statistiques et des études économiques, avril 2012. http://lekiosque.finances.gouv.fr/Appchiffre/etudes/tableaux/ee_30.pdf

Manière Philippe, *Le pays où la vie est plus dure*, Grasset, 2012.

Mobivia Groupe (ex Norauto groupe) : http://www.mobiviagroupe.com

Observatoire Cetelem de l'automobile, *La voiture électrique et les européens*, décembre 2011.

http://observatoirecetelem.com/medias/pdf/france/2012/observatoire-cetelem-de-l-automobile-2012.pdf

Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE), *Le Mobiscope, étude sur les mobilités de demain*, avril 2011. http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com/fre/developpement-durable/environnement/mobiscope-ove-mobilites-demain.html

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *Évolution des transports 2011*, La documentation française, 2011.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/9789282103609/index.shtml#

Paul-Dubois-Taine Olivier (président), Raynard Christine et Suet Pierre Henry (rapporteurs), Auverlot Dominique (coordinateur), *Les nouvelles mobilités - Adapter l'automobile aux modes de vie de demain*, rapport du Centre d'analyse stratégique, La documentation française, 2010.

http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-les-nouvelles-mobilites-adapter-l %E2 %80 %99automobile-aux-modes-de-vie-de-demain

Paul-Dubois-Taine Olivier (président), Raynard Christine et Vieillard François (rapporteurs), Auverlot Dominique (coordinateur), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, rapport du Centre d'analyse stratégique, La documentation française, 2012.

http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-les-nouvelles-mobilites-dans-les-territoires-periurbains-et-ruraux#les-ressources

Perthuis (de) Christian (président), Buba Johanne, Million Aurélien, Scapecchi Pascale, Teissier Olivier (rapporteurs), *Trajectoires 2020-2050, Vers une économie sobre en carbone*, rapport du comité installé par la ministre en charge de l'Écologie, octobre 2011.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/114000655/0000.pdf

PIPAME (Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques), *Mutations économiques dans le domaine automobile*, étude prospective réalisée par le BIPE, avril 2010. http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/automobile/automobile.php

PIPAME (Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques), *Étude prospective des bassins automobiles : Haute-Normandie, Lorraine et Franche-Comté*, novembre 2011.

http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes-prospectives/bassins-automobiles/index.php

Plateforme de la filière automobile (PFA) : https://www.pfa-auto.fr

Revue Problèmes économiques, *Automobile, le grand virage*, La documentation française, juin 2009.

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/3303332029730

Syndex, l'expert au service des représentants des salariés :

http://www.syndex.fr/eZ-Publish/actualites-Home/Automobile

Syrota Jean (président), Hirtzman Philippe, Auverlot Dominique (coordinateurs), *La voiture de demain, carburants et électricité*, rapport du Centre d'analyse stratégique et du Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies, La documentation française, juin 2011.

http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-la-voiture-de-demain-carburants-et-electricite-0#les-ressources

Annexe n° 3 : table des sigles

ACSIA	Association des collectivités sites d'industrie automobile
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ARIA	Associations régionales de l'industrie automobile
BRIC	Brésil, Russie, Inde, Chine
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CIR	Crédit impôt recherche
CSG	Contribution sociale généralisée
ETI	Entreprises de taille intermédiaire
FMEA	Fonds de modernisation des équipementiers automobiles
GES	Gaz à effet de serre
GIFAS	Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales
GNV	Gaz naturel véhicule
METI	Ministère Japonais de l'Économie, du commerce et de l'industrie
OMS	Organisation mondiale de la santé
PECO	Pays d'Europe centrale et orientale
PFA	Plateforme de la filière automobile
PME	Petites et moyennes entreprises
R&D	Recherche et développement
TPE	Très petite entreprise
VDA	Union de l'industrie automobile allemande
ZAPA	Zones d'actions prioritaires pour l'air

Dernières publications de la section des activités économiques

- *La compétitivité : enjeu d'un nouveau modèle de développement*
- *Les énergies renouvelables Outre-mer : laboratoire pour notre avenir*

LES DERNIÈRES PUBLICATIONS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL (CESE)

- *La valorisation de la forêt française*
- *Le coût économique et social de l'autisme*
- *L'emploi des jeunes*
- *Réussir la démocratisation de l'enseignement supérieur : l'enjeu du premier cycle*
- *L'investissement public : malgré les difficultés, une priorité*
- *L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs*
- *La dette : un pont entre passé et avenir*

Retrouvez l'intégralité de nos travaux sur

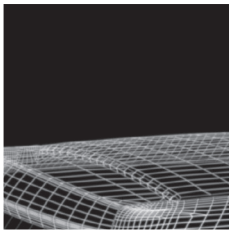
www.lecese.fr

Imprimé par la direction de l'information légale et administrative, 26, rue Desaix, Paris (15e)
d'après les documents fournis par le Conseil économique, social et environnemental

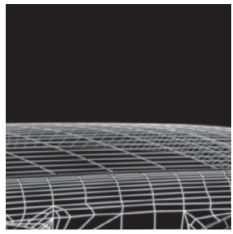
N° de série : 411120019-001012 – Dépôt légal : octobre 2012

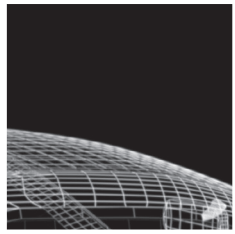
Crédit photo : thinkstock/hemera
Direction de la communication du Conseil économique, social et environnemental

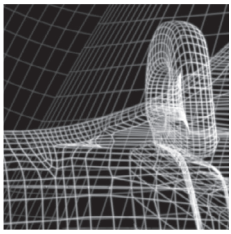
PEFC 10-31-2190 IMPRIM'VERT®

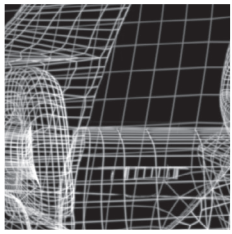


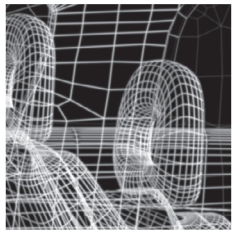
LES **AVIS**
DU CONSEIL
ÉCONOMIQUE,
SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL

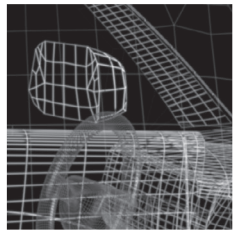








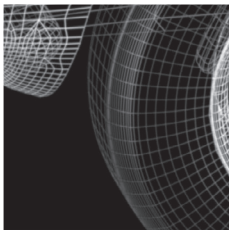


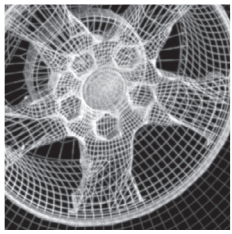


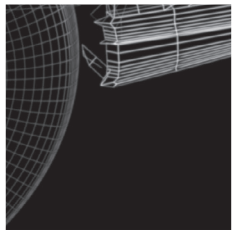
La filière automobile française est confrontée à des défis considérables : le changement de regard que la société porte à une mobilité qui doit devenir « durable », les progrès technologiques indispensables pour aboutir au véhicule « propre » et la concurrence mondiale de plus en plus pressante.

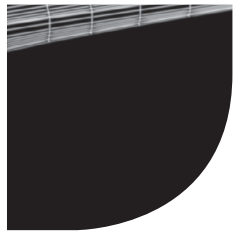
La transition sera réussie si elle permet simultanément de faire face aux difficultés immédiates rencontrées par les constructeurs français sur le territoire national et de se préparer au futur de l'automobile.

Les recommandations de cet avis s'attachent ainsi tout particulièrement à la mise en synergie des efforts de l'ensemble des acteurs concernés au sein d'une véritable filière au service d'un maintien du site de production France et donc de l'emploi.









CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL
9, place d'Iéna
75775 Paris Cedex 16
Tél. : 01 44 43 60 00
www.lecese.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Premier ministre
Direction de l'information légale et administrative

Direction de l'information légale et administrative
accueil commercial :
01 40 15 70 10

commande :
Administration des ventes
23, rue d'Estrées, CS 10733
75345 Paris Cedex 07
télécopie : 01 40 15 68 00
ladocumentationfrancaise.fr

N° 41112-0019 prix : 12,90 €

ISSN 0767-4538 ISBN 978-2-11-120903-9

9 782111 209039