



238

NUMÉRO

Lundi 26 juin 2006

# NOTES D'IÉNA

INFORMATIONS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

## « L'AUTOMOBILE FRANÇAISE : UNE FILIÈRE MAJEURE EN MUTATION »

RAPPORTEUR :

**ROLAND GARDIN**

AU NOM DE LA SECTION

DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES, DE  
LA RECHERCHE ET DE LA  
TECHNOLOGIE

PRÉSIDIÉE PAR

DIDIER SIMOND

Alors que la compétition est, chaque jour, plus âpre, réduisant le panorama des producteurs mondiaux à dix groupes de constructeurs et trois cents équipementiers, la filière automobile, occupant un salarié français sur dix, est le premier secteur d'emploi privé de l'hexagone.

Les défis qui lui sont posés sont nombreux et difficiles à relever.

Assemblée plénière  
des 27 et 28 juin 2006

**Avertissement** : cette note d'Iéna présente le projet d'avis qui sera examiné par l'assemblée plénière des 27 et 28 juin 2006

■ Publication 01 44 43 60 47

Service de la communication

■ Diffusion 01 44 43 63 30

Service des archives et de la distribution

■ Service de presse 01 44 43 61 25/21

■ ISSN1767-8188

■ [www.ces.fr](http://www.ces.fr)

## I - REpondre AUX ENJEUX DE LA COMPETITIVITE

### A - CONSTITUER UN « MARCHE-SOCLE » FORT

La création d'un **marché européen de l'automobile** est une nécessité et passe notamment par l'harmonisation progressive des taux de TVA et des accises. A défaut, il conviendrait d'explorer une autre voie : l'alignement de l'automobile sur les autres produits quant à l'imposition dans le pays d'achat.

L'adaptation du produit et des modèles économiques à l'évolution des marchés matures est posée.

La perspective d'un re-calibrage de l'appareil productif français renforce la nécessité d'un marché-socle fort. Il y a donc urgence à établir une **véritable stratégie industrielle européenne** prenant en compte la place des constructeurs de l'Union et leur situation dans la compétition internationale.

### B - PRESERVER LES EQUILIBRES FONDAMENTAUX DE LA FILIERE

Compte tenu des mutations du marché et de la pluralité des approches possibles pour y répondre, l'une des plus grandes complexités est de **concilier** les stratégies des constructeurs, des équipementiers, de leurs fournisseurs, des distributeurs et des services de l'automobile.

Un dialogue plus étroit doit s'établir et se renforcer, afin de déterminer les voies et moyens d'un partenariat véritablement constructif.

Le cas échéant, la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) devrait être saisie notamment dans l'objectif de dégager les meilleures pratiques dans les relations entre les donneurs d'ordres et leurs partenaires et contribuer ainsi à l'équilibre général de la filière.

Le maintien d'un régime d'exemption spécifique à la distribution et réparation automobile est souhaitable. La Commission devrait ainsi évaluer les méthodes permettant de proroger et d'améliorer le règlement actuel.

### C - RELEVER DE MULTIPLES DEFIS

L'automobile française se heurte à différents obstacles, notamment sur les marchés émergents, freinant ainsi son développement international.

**L'harmonisation des réglementations techniques au niveau mondial doit être recherchée** et les normes européennes promues

comme autant d'éléments permettant de « tirer vers le haut » l'ensemble de la filière sur le plan mondial.

La promotion et le renforcement des moyens de veille quant à l'utilisation des droits de propriété intellectuelle doivent être recherchés. Si la France s'est dotée d'outils juridiques efficaces contre la contrefaçon, il serait souhaitable de les harmoniser au niveau communautaire.

L'envolée des prix des matières premières et de l'énergie est désormais une donnée de fond. Les voies envisagées par la filière doivent être approfondies : une couverture d'approvisionnement déployée grâce à une mutualisation des besoins pourrait être analysée. La piste de la re-conception des produits devra également être étudiée.

L'Europe doit légitimement poursuivre l'ambition **d'imposer progressivement son cadre réglementaire** comme la norme de référence. Cette perspective conduit à souligner la nécessité d'un dialogue approfondi afin de conforter la filière et de la mettre en capacité de vendre dans le monde des véhicules « propres et sûrs ».

Cette question est une priorité au niveau communautaire et s'est traduite par l'installation d'un groupe de travail « CARS 21 » dont les recommandations plaident en faveur de la définition des meilleures approches réglementaires pour favoriser notamment une régulation équilibrée de la filière et de son marché.

La constitution d'un groupe de travail sur « l'automobile du 21ème siècle » doit se décliner en France, afin d'étudier les perspectives économiques et sociales de la filière française.

Un effort de **clarification des réglementations propres à l'automobile** est à poursuivre.

A cet égard, le législateur devrait respecter un principe de neutralité technologique et se concentrer sur la fixation de niveaux de performance, en relation avec les acteurs concernés.

Ainsi, il faudra attendre 2012 pour que les véhicules « pré-Euro », disparaissent du parc français. Le rajeunissement du parc actuel, dont la sortie des véhicules anciens les plus polluants devrait être accélérée au profit de véhicules moins polluants, constituerait une mesure pertinente.

Une mutation globale des transports doit être engagée dans le cadre de la « mobilité durable ».

Des efforts considérables ont été développés en matière de sécurité et d'environnement. Dans sa stratégie à long terme, la filière est convenue de minimiser ses émissions de CO2 et de sortir du « tout pétrole ».

La diésélisation apparaît, à court terme, comme la technologie la plus efficace. La combinaison des motorisations thermiques les plus performantes, du stockage embarqué de l'électricité à haute densité, de l'usage de carburants sans carbone fossile constitue probablement les pistes les plus sérieuses. Enfin, des stratégies alternatives, telles que le véhicule électrique, doivent être approfondies.

Le mécanisme d'échange de quotas d'émission apparaît comme devoir être renforcé en étendant son champ au domaine des transports.

Ces pistes démontrent la nécessité **d'aborder la filière dans une logique systémique.**

**L'innovation et la recherche-développement** sont la clef de voûte de la filière.

Le développement des partenariats entre secteurs public et privé est à encourager. L'initiative des Instituts Carnot mériterait d'être amplifiée afin de favoriser le dialogue entre les secteurs privé et public, en l'orientant vers une logique de projets et de création de richesses. Ce point est capital car le lien entre le potentiel d'innovation et son développement est à pérenniser dans l'intérêt national.

## **II - CONSTITUER UNE FILIERE HOMOGENE ET ATTRACTIVE**

### **A - ACCOMPAGNER LA REVOLUTION TECHNOLOGIQUE**

Le risque d'un décrochage technique, économique et humain des PME et TPE de la filière est à prendre en considération.

**La promotion de l'innovation** et des outils de son déploiement, associée à une stratégie d'internationalisation et de diffusion de dispositifs partenariaux pourrait permettre aux PME de la filière d'adapter leur positionnement.

De même, les conditions de la concurrence doivent rester praticables pour la composante artisanale de la filière.

L'effort important d'adaptation qui doit être entrepris au niveau des PME de la filière amont ainsi qu'à celui des PME et TPE des services de l'automobile implique **une coopération approfondie.**

### **B - PERENNISER LES EMPLOIS QUALIFIES**

L'automobile connaît des fluctuations importantes de charges et ses cycles de production sont, aujourd'hui, de plus en plus courts. Le développement de la politique de plates-formes pourrait présenter l'avantage de concilier, à terme,

plus facilement ces facteurs et par conséquent l'emploi sur les sites concernés.

L'enjeu est de s'attacher **à la sauvegarde d'un volume important d'emplois et au développement de fonctions à forte valeur ajoutée.**

Compte tenu des spécificités du secteur, de la nécessité de déterminer le meilleur équilibre possible entre ses besoins et la protection des intérêts de ses salariés, un dialogue approfondi doit être recherché afin de favoriser des accords et de proposer, le cas échéant, au législateur des mesures de progrès social en phase avec les réalités économiques.

Pour les salariés de la filière, qu'il s'agisse de s'adapter aux nouveaux modes de production ou aux mutations, la question de l'acquisition des compétences, et donc de la formation, est fondamentale.

Un axe important de progression consisterait à **intensifier les partenariats**, notamment avec l'Éducation nationale. De plus, la filière doit s'attacher à l'instauration d'une coopération renforcée entre ses composantes au niveau des grandes zones d'implantation.

La formation alternée est susceptible de favoriser la professionnalisation des jeunes. Il conviendrait, alors, d'associer plus étroitement la filière à la politique de formation établie par les Conseils régionaux afin de mieux préparer l'insertion professionnelle assurée par les CFA.

Le problème de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée appelle la mise en place d'un dispositif volontariste. Les métiers de l'automobile ont de l'avenir. Une étude prospective pourrait permettre d'anticiper les besoins quantitatifs et qualitatifs.

Les entreprises devraient s'investir davantage dans le recours à l'apprentissage et s'engager dans des dispositifs tel l'engagement de développement pour l'emploi et les compétences (EDEC).

### **C - DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE DES METIERS DE L'ARTISANAT AUTOMOBILE**

25 000 entreprises du secteur seront à céder dans les cinq prochaines années.

Il est nécessaire qu'un accompagnement soit privilégié par les pouvoirs publics, de manière à ajuster la coordination des dispositifs existants selon les spécificités d'une filière économique.

La filière doit enfin engager une vigoureuse campagne de valorisation des métiers de l'automobile qui devrait être prolongée par d'autres opérations de communication, notamment en faveur du développement de l'apprentissage.

**« L'AUTOMOBILE FRANÇAISE :  
UNE FILIERE MAJEURE EN MUTATION »  
Rapporteur : ROLAND GARDIN**

**NOTE FLASH****ROLAND GARDIN**

Né le 6 juillet 1941 à Nice

**Fonctions au CES**

- Membre du Conseil économique et social au titre du groupe des Entreprises privées ;
- Membre de la section des Activités productives, de la recherche et de la technologie

**Formations**

- Ingénieur commercial I.C.N. (1963)
- Brevet de maîtrise de mécanicien réparateur automobile (1967)
- Colonel de réserve (H)
- Ancien auditeur de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN)

**Activités professionnelles**

- Ancien Président-Directeur général des Ets A. Gardin Concessionnaire Renault ;
- Ancien Président-Directeur général de Longwy Espace Automobile Concessionnaire Renault ;
- Directeur général de Bailly-Derr SAS

**Responsabilités nationales**

- Président du Conseil national des professions de l'automobile (depuis 1999) ;
- Administrateur du Conseil du commerce de France (depuis 1999) ;
- Membre du Comité exécutif de la CGPME (depuis 2002) ;
- Membre titulaire de la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) (de 2002 à 2005, puis à partir d'avril 2006) ;
- Membre de la Commission des comptes commerciaux de la Nation (depuis 2006)

**Divers**

- Président honoraire de la Chambre de commerce et d'industrie de la Moselle

**Décorations**

- Chevalier de la Légion d'honneur (1996) ;
- Commandeur dans l'Ordre national du mérite (2001) ;
- Officier dans l'Ordre des Palmes académiques (1985) ;
- Médaille d'Or des Services militaires volontaires
- Médaille de Vermeil de l'Enseignement technologique

Aucune position n'est acquise sur un marché mondialisé de l'automobile où l'innovation et les facteurs de compétitivité sont déterminants. Les acteurs français de la filière doivent en prendre la mesure afin d'être en capacité de s'adapter.

Le Conseil économique et social recommande en ce sens :

- la constitution d'un marché-socle européen solide, assorti de règles homogènes et de normes de haut niveau sur le plan international pour assurer l'avenir de la filière nationale ;

- un examen prospectif des technologies actuelles et futures, intégrant les efforts à déployer pour l'acquisition des compétences des salariés et atteindre l'objectif d'une voiture « propre et sûre », satisfaisant à la fois les besoins des utilisateurs et les exigences de la « mobilité durable » ;

- une logique globale de partenariat à tous les niveaux de la filière et une prospective partagée, permettant de conforter la base industrielle, technologique, économique et sociale, constituée de groupes industriels de dimension mondiale et d'un tissu de PME/TPE notamment artisanales ancrées sur le territoire national ;

- un profond travail d'analyse de la filière sur elle-même en développant le dialogue et la négociation pour déterminer rapidement les voies et moyens de sa compétitivité future, alliée au progrès social en France et à l'étranger.

Le contraste est grand entre les prédictions des années 1980 et la situation actuelle : la France est le quatrième producteur mondial d'automobile présent sur tous les marchés matures et émergents. Pour ce faire, elle compte deux constructeurs parmi les dix premiers mondiaux, des équipementiers de premier ordre et un manufacturier de pneumatiques leader du secteur.

Notre pays a indéniablement besoin de re-découvrir cette filière, et, dans une certaine mesure, de « se réconcilier » avec son automobile, partie intégrante de son histoire, de son identité et de sa capacité à poursuivre sur la voie d'un développement durable.