

2012-19

# LA FILIÈRE AUTOMOBILE :

## *comment relever les défis d'une transition réussie ?*

**A** l'évidence, le secteur automobile français est aujourd'hui confronté à des défis considérables :

- le changement de regard que la société porte à une mobilité qui doit devenir « durable ». La quasi omniprésence de l'automobile, notamment dans les zones urbaines, commence à être remise en cause même si ce symbole de liberté et de réussite reste convoité, en particulier dans les pays émergents ;
- les progrès technologiques qui demeurent encore indispensables pour aboutir au véhicule « propre » afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules polluantes ;

- la concurrence mondiale de plus en plus pressante alors qu'un pays comme la Chine représente désormais le quart de la production mondiale de voitures particulières (contre moins de 2 % dix ans auparavant).

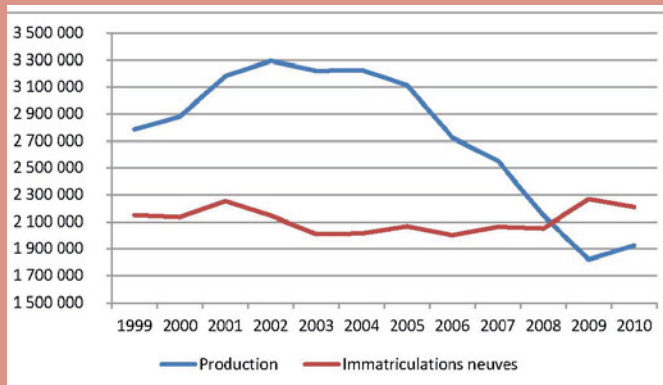
La France occupe aujourd'hui le 8ème rang mondial parmi les pays constructeurs avec près de 2 millions de voitures particulières produites en 2011 mais elle en avait produit 3,3 millions en 2002. Quant aux 2,2 millions de voitures vendues en France l'année dernière, la part des deux constructeurs français s'élevait à 55 % (1,2 million) en stabilité depuis plusieurs années mais en recul de plus de 20 points par rapport à 1980.

La transition en cours, qui s'apparente à une véritable mutation, 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 paysage automobile de l'avenir. C'est le sens des recommandations de cet avis. ■



**Patrick Bailly,** président de société, est président du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA). Il siège au CESE à la section des activités économiques où il représente le groupe des entreprises.

### *Les voitures particulières en France*



Sources : OICA (Production Statistics), SOeS - Fichier central des automobiles (immatriculations)

Contactez  
le rapporteur ?

[pbailly@cnpa.fr](mailto:pbailly@cnpa.fr)

## **PREPARER LE FUTUR AUTOMOBILE EN REpondANT AUX PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET AUX DEFIS TECHNIQUES.**

### 👉 **En consolidant l'effort de recherche-développement et d'innovation**

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 qui doivent éviter la dispersion de leurs moyens et en préservant les acquis du **crédit d'impôt recherche** après évaluation du dispositif.

### 👉 **En préparant le véhicule du futur**

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 » et de favoriser le développement d'une économie circulaire pour les matières premières tirées du recyclage.

## **REpondRE AUX DEFIS DE LA CONCURRENCE MONDIALE ET MAINTENIR LA COMPETITIVITE DE LA FILIERE 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 réglementaire et rétablir l'équilibre en matière de commerce international face aux obstacles tarifaires ou non, élevés par certains pays. Les sites les plus anciens doivent avoir accès aux aides communautaires dans des conditions comparables aux sites les plus performants.
- Le prix des biens utilisés constitue la plus large part des **coûts**, celui du travail pesant pour environ 20 % dans la filière. Dans la suite de son avis sur la compétitivité, le CESE continue de plaider pour **une autre assiette que celle du travail pour financer la protection sociale**. Ces réflexions restent d'actualité. Et, en matière de compétitivité, **les facteurs hors coûts sont tout aussi déterminants** dès lors qu'il s'agit de la qualité et de l'image des produits.
- 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 refondation d'une politique industrielle, la mobilisation et l'implication des acteurs sont des préalables. Le CESE engage à :

- créer enfin une véritable filière via un « pacte automobile » de seconde génération, ce qui suppose une réflexion sur 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 une « co-traitance » en lieu et place de la sous-traitance traditionnelle ;
- faire émerger une nouvelle Plateforme automobile (PFA) et dépasser la gestion trop hiérarchisée qui prédomine dans les relations entre les acteurs de la filière. Une **nouvelle gouvernance** doit permettre aux différents échelons de 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, en articulant toujours mieux politiques des transports et urbanisme et en tirant parti des TIC pour que chacun puisse définir une « stratégie » personnelle de mobilité.

## **RELEVER LE DEFIS DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION**

La filière doit relever le défi des ruptures technologiques à venir et celui de la pyramide des âges :

### 👉 **En prenant en compte l'emploi dans toutes ses dimensions**

- Les conditions du maintien d'un niveau significatif de conception et de production en France doivent être au cœur d'un **véritable dialogue social** intégrant la problématique de redressement de notre compétitivité.
- Une véritable gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) doit permettre aux entreprises et aux salariés de se préparer aux mobilités professionnelles, prioritairement au sein de la filière.

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

- Il revient 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 venir (y compris celles liées aux nouveaux usages).
- **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.

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**.