

Avis voté lors de l'Assemblée plénière du 23 octobre 2012

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

## Déclaration du groupe de la 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.