

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 des 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 avons souligné que les facteurs coût et les facteurs hors-coût étaient tout aussi déterminants.

Pour les facteurs coût nous avons 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 pourrions, 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 vingt-cinq 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 Mds € 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 ».