

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 l'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. Planter 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 érudé 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<sub>2</sub>/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. L'UNSA n'a pas voté cet avis.