

Pour une production automobile ambitieuse et pérenne en France



**Rapport de Gérard GAUDRON,
Député de Seine-Saint-Denis,**

**Mission confiée par Eric BESSON,
Ministre chargé de l'Industrie, de l'Énergie et de l'Économie numérique**

SYNTHESE

La France est le pays qui a le plus fortement diminué sa production de véhicules particuliers entre 2005 et 2011 : les constructeurs automobiles implantés sur le territoire français ont assemblé 1,9 millions de véhicules particuliers (VP) en 2011 contre 3,1 millions en 2005, soit une baisse de près de 38 %. Sur la même période, les constructeurs implantés en Allemagne augmentaient leur production de près de 10 %.

La filière automobile française dispose pourtant d'atouts incontestables :

- des constructeurs et équipementiers de taille internationale ;
- une grande capacité d'innovation, qui place la branche automobile au premier rang français des dépenses de R&D ;
- des acteurs très présents sur les véhicules « décarbonés » (électriques, hybrides,...), qui offrent de réelles perspectives de marché à horizon 2020 ;
- une capacité à concevoir à bas prix reconnue.

Cependant elle souffre de faiblesses structurelles qui représentent autant d'incertitudes pour son avenir :

- Elle dépend fortement des marchés français et européen, marchés très concurrentiels qui n'offrent que de faibles perspectives de croissance ;
- Sa production de véhicules particuliers est celle qui, au niveau européen, a le plus fortement diminué entre 2005 et 2011 : 1,9 millions de véhicules particuliers ont été assemblés en France en 2011 contre 3,1 millions en 2005 alors que sur ce même temps, les constructeurs implantés en Allemagne augmentaient leur production de près de 10 %. Cette situation résulte notamment des investissements importants réalisés à l'Est sans que les nouveaux marchés visés n'atteignent les niveaux escomptés et qui ont accru significativement les capacités au moment où le marché s'infléchissait. Ces nouvelles usines de production concurrencent directement les sites historiques français, au coût d'intervention supérieurs ;
- Les marques françaises disposent d'une faible crédibilité sur le segment des véhicules haut de gamme. De plus, si les constructeurs ont historiquement fait des gammes moyenne et basse leur spécialité, ces segments connaissent une très forte concurrence et n'offrent *a priori* pas les marges suffisantes pour garantir une production en France. A l'inverse, les gammes « moyennes supérieures » et « supérieures », produites en France, ne représentent que 15 % du marché français contre 35 % en Allemagne.

La mondialisation de l'industrie automobile s'est traduite par une régionalisation des marchés en grandes zones très éloignées qui développent, pour celles qui n'en disposent pas encore, leur autonomie de production. Les constructeurs français indiquent, dans ces conditions et compte tenu de leurs gammes, qu'ils produisent en Europe pour les besoins de l'Europe.

Se pose naturellement la question de l'avenir de la production automobile en France : le 'produire en Europe' condamnera-t-il à terme le 'produire en France' ?

En effet, pour les constructeurs, les sites de production automobile français souffrent d'un handicap de compétitivité par rapport aux sites étrangers au sein de l'Europe, ce qui les conduit à ne plus pouvoir envisager la production de véhicules à faible coût ou à faible VA en France (Logan et Twingo pour le groupe Renault, C1/107 pour PSA). Toujours d'après les constructeurs, l'avenir de la production des « citadines » en France (C3, Clio, 207-208...) est aujourd'hui incertain.

Il est à noter que la sensibilité à cet écart entre l'Europe occidentale et l'Europe de l'Est est directement liée au type de véhicule produit et à l'image des constructeurs. En effet, la production allemande ne s'est jamais aussi bien portée (5,9 millions de véhicules particuliers ont été produit

en Allemagne en 2011) alors que le coût du travail y est équivalent voir supérieur au coût français.

La préservation de l'industrie automobile française et même le retour à un solde commercial du secteur sensiblement positif semble accessible.

Il apparaît qu'une production pérenne repose notamment sur des produits dégagant une marge suffisante. Pour cela 3 orientations se présentent :

- la production de véhicules à plus forte valeur ajoutée, reconnue par les marchés

Une « montée en gamme » des modèles produits et une reconnaissance par le client de leur qualité offrirait aux constructeurs français la possibilité de prix de vente leur permettant d'absorber les coûts de leurs sites domestiques et de dégager la marge indispensable à leur développement. Il faut toutefois noter qu'une telle marge est d'autant plus accessible que ces véhicules à haute valeur ajoutée partagent plateformes et composants avec d'autres modèles de grandes séries sur lesquelles sont amortis les coûts fixes (développement, outillage). Cette orientation stratégique, mise en œuvre par PSA, permet de s'appuyer sur le segment où les constructeurs français sont les plus crédibles (les gammes économique et inférieure, et moyenne inférieure) et de ne pas singer les constructeurs premium allemands.

Pour sa part, Renault propose la production de véhicules électriques à Flins avec l'ambition d'y produire 100 000 véhicules en 2015 et réfléchit sur le développement d'un haut de gamme dans le cadre du partenariat noué par l'alliance Renault/Nissan avec Daimler.

- une production réorganisée et adaptée

Une modernisation des sites existants, voire la construction de nouveaux sites de productions en France :

- concentrant les réflexions les plus avancées en termes d'optimisation de l'outil industriel dans leur organisation, leur structure, leurs moyens de production ainsi que dans les interfaces avec les sous-traitants,
- associés à une décision des constructeurs de leur confier de l'activité de manière volontariste,

présenteraient un coût d'intervention inférieur à celui des sites existants pour les rendre compétitifs au niveau européen et permettre une production ambitieuse en France.

- Une fiscalité rendue plus compétitive

La réduction du coût du travail en France par transfert d'une part du coût de la politique familiale sur la fiscalité est la voie la plus immédiate pour la réduction du coût du travail et donc rendre la France plus compétitive en Europe.

Une telle évolution exigerait, pour l'essentiel des personnes auditionnées, des contreparties en termes de volume de production sur le territoire national de la part de constructeurs.

Par ailleurs, s'il ressort des auditions menées un avis unanimement positif concernant l'ensemble des dispositifs souhaités ou mis en place par l'Etat au plus fort de la crise, quelques remarques ont été exprimées sur ces derniers :

- des dispositifs comme le Comité stratégique de la filière automobile (CSF Automobile) ne peuvent offrir des résultats que dans la durée, et ne peuvent être une réponse qu'en cas de crise ;
- le CSF Automobile doit s'appuyer sur des objectifs de production en France par constructeurs pour ensuite aider à une structuration de la filière adaptée ;
- enfin, le CSF Automobile devrait être animé par un acteur extérieur au domaine ;

- dès 2010, les principaux risques étant passés, les relations entre acteurs économiques se sont de nouveau tendues et les mauvaises pratiques sont réapparues ;
- la question de la pertinence des orientations de la PFA, qui s'appuient exclusivement sur la stratégie de constructeurs français, se pose, notamment dans l'objectif de définir une politique industrielle volontariste ;
- la gouvernance des structures comme la PFA ou le FMEA pourrait être élargie afin que la sensibilité sociale soit mieux prise en compte ;
- de nouveaux outils de financement en capital des PME de la filière auraient leur place ; nouveaux outils par l'origine de leurs fonds (épargne privée : épargne salariale, assurance vie) ou par leurs objectifs (répondant à la problématique de la transmission) ;
- les petites entreprises, malgré la mise en place des équipes projet en région, ne disposent toujours pas d'une perception claire des outils d'accompagnement mis à leur disposition localement.

Enfin, il ressort des auditions la nécessité d'une anticipation de toute menace sur les sites de production. Pour cela, je préconise la mise en place d'une instance, le comité d'anticipation industrielle, qui réunirait l'ensemble des parties prenantes : l'industriel propriétaire du site, les représentants de ses salariés et les élus locaux. Animé par le Préfet, ce comité devra explorer toutes les options qui permettraient de préserver l'activité industrielle et l'emploi du site menacé selon quatre axes :

- Etudier avec le propriétaire du site les solutions qui permettraient de retrouver la compétitivité nécessaire à la préservation (modernisation, restructuration, évolution de l'organisation locale du travail ... ;
- Rechercher des acteurs industriels du domaine (équipementiers par exemple) souhaitant disposer d'un nouveau site industriel ;
- Envisager la reconversion des sites vers un domaine industriel plus porteur demandant une infrastructure ou des compétences proches ;
- Rechercher un acteur étranger du domaine désirant disposer d'un site de production en Europe pour adresser le marché européen.

Pour ce qui concerne le site de PSA à Aulnay, l'engagement pris par le groupe PSA est de produire la C3 jusqu'en 2014. En revanche aucun nouveau modèle n'est programmé sur le site d'Aulnay après cette date. Si la remplaçante de la C3 n'y était pas produite, les atouts industriels du site et les compétences de ses personnels doivent permettre à PSA d'envisager une reconversion permettant la préservation de l'emploi des salariés actuels. La méthode d'anticipation que je propose me semble devoir être appliquée immédiatement pour Aulnay, en réunissant l'ensemble des acteurs concernés avec un objectif partagé : pérenniser l'activité industrielle du site et offrir un avenir à ses employés.