Première vitesse engagée

Dans le véhicule électrique de demain, y aura-t-il encore un levier de vitesse ? En attendant, l'Etat semble avoir engagé la première vitesse, avec ses Etats Généraux, son Grand Emprunt, ses pôles de compétitivité… petit rappel des deux derniers mois.

Nous avons déjà évoqué dans nos précédentes éditions certains discours de nos politiques. Beaucoup de constats, de bilans, de prises en compte… mais peu de concret.

Et puis, ces dernières semaines, nous avons eu droit à quelques avancées, encore timides, comme Renault et son usine de batteries ou les propositions des acteurs de l'Industrie pour le Grand Emprunt. Avec le risque de ne plus s'y retrouver entre les aides accordées pour les Etats Généraux de l'Automobile, les financements des pôles de compétitivité, les Etats Généraux de l'Industrie, le Grand Emprunt…. sans parler des fonds du Ministère de la Relance.

COURT, MOYEN ET LONG TERMES

« La France est à l'aube de son renouveau industriel » a annoncé Christian Estrosi le 28 septembre dernier à l'Ecole des Mines Paristech. Une date que le Ministre juge être le départ de ses actions. *« Il ne s'agit plus de prédire la fin de l'industrie au profit d'une civilisation des services et de la finance. L'ère industrielle n'est pas morte. Ce qui, sous nos yeux, est en jeu, c'est au contraire sa profonde transformation. Nous sommes entrés dans une mutation industrielle extraordinaire de promesses »*.

Et le Ministre d'affirmer que *« si nous ne préparions pas dès aujourd'hui la sortie de crise, alors oui, il n'y aurait plus d'industrie dans ce pays d'ici seulement 15 ans »*. A cela plusieurs raisons.

Premièrement, sur le plan conjoncturel, la crise financière, née aux Etats-Unis, s'est propagée à toute l'économie. En un an la production industrielle française a reculé de 15 %, ce qui ne s'est jamais produit depuis que l'on mesure cet indicateur dans notre pays.

Deuxièmement, sur le plan structurel, notre industrie est en perte de compétitivité. Notre poids dans les exportations européennes a chuté de 25% en moins de 10 ans. Notre retard sur l'Allemagne, la référence industrielle en Europe, s'est creusé.

Troisièmement, l'ensemble de nos filières industrielles sont en mutation profonde en particulier face au défi de la réduction de nos émissions de CO_2. Les grands secteurs industriels comme la chimie ou encore l'automobile ne ressembleront

VÉHICULE ÉLECTRIQUE, LES PREMIERS FINANCEMENTS PUBLICS

Inaugurée en 1952, l'usine Renault de Flins est la plus ancienne usine du groupe et à ce titre un symbole de l'industrie française. L'usine où ont été fabriqués des modèles phares de la marque au losange comme la Dauphine ou la Renault 5.

Flins a été l'objet de la signature d'un protocole entre Renault, Nissan, le C.E.A et le Fonds Stratégique d'Investissement pour la création d'une entreprise dédiée à la fabrication et au développement de batteries pour véhicules électriques.

L'Etat accompagnera la création de cette nouvelle entreprise dont le projet est constitué de 2 volets :

Premier volet : la production industrielle de batteries à Flins, là où sera construite à partir de 2012 Zoé, la voiture tout-électrique de Renault destinée au grand public.

Deuxième volet : le développement de la prochaine génération de batteries grâce au savoir-faire du Commissariat à l'Energie Atomique.

L'usine de fabrication de batteries montera progressivement en charge, en passant d'une production de 100 000 batteries par an au démarrage en 2012, à un potentiel d'au moins 250 000 batteries en 2015. D'autres constructeurs comme PSA s'ils le souhaitent pourront équiper leurs véhicules avec des batteries produites à Flins. De son côté, il s'agira pour le CEA d'améliorer la technologie actuelle des batteries grâce notamment à ses installations sur le site de Grenoble.

Le projet dans son ensemble représente un investissement de près de 600 M€ pour la première phase, c'est-à-dire jusqu'à 2013.

plus jamais à ce que nous avons connu ces cinquante dernières années.

Enfin quatrièmement, le modèle économique idéalisé du marché autorégulé s'achève.

Alors comment remettre la France à l'heure industrielle ?

« Je souhaite que nous passions d'une « politique de branche » à une « politique de filière ». Cela veut dire passer d'une culture du cloisonnement entre les problématiques à celle de l'écosystème », annonce Christian Estrosi.

En clair ? *« Ma politique demain sera celle de la filière automobile dans sa globalité, qui inclut la métallurgie, la plasturgie, la mécanique, la chimie et l'énergie… du plus petit des sous-traitants à la multinationale »*.

D'où les Etats généraux de l'industrie. *« Ce n'est pas un nouveau plan de relance ; le plan de relance c'est le court terme. Ce n'est pas une commission Grand Emprunt bis. Le Grand Emprunt c'est le long terme. Les Etats généraux c'est le moyen terme, c'est-à-dire ce qui va nous permettre de sortir plus vite de la crise et d'accélérer notre croissance dans les 3 à 5 ans »*.

ETATS GÉNÉRAUX DE L'INDUSTRIE, LE NEW DEAL INDUSTRIEL

L'enjeu des Etats généraux c'est d'organiser l'avenir.

Comment ? Le ministre répond. *« Pour ma part, je souhaite le lancement de grands projets transverses regroupant plusieurs pôles de compétitivité pour additionner leurs compétences et leur savoir-faire au service d'objectifs ambitieux.*

Je ne crois pas seulement à l'intelligence de l'esprit mais aussi à celle du tour de main. La qualité de la production peut nous permettre de gagner des marchés autant que celle de la conception. Il faut changer notre approche de la politique industrielle.

Il est temps enfin de mettre un terme au saupoudrage qui ne crée aucune dynamique, aucun élan. Le saupoudrage, c'est la solution de facilité. En aucun cas, ce n'est la solution de l'efficacité ».

ET LE CALENDRIER ?

Il se déroulera de la fin de ce mois à début février 2010 selon trois axes :
- un axe national,
- un axe régional,
- et enfin un axe participatif via un site internet dédié.

Un Comité national des Etats Généraux de l'Industrie (CNEGI) sera institué. Il associera de grands groupes industriels et PMI innovantes couvrant l'ensemble des secteurs industriels, les partenaires sociaux nationaux, des fédérations industrielles, des organismes de recherche publics et privés, des investisseurs, des parlementaires…

Au niveau régional, dès la mi-novembre, les préfets de région organiseront, avec l'appui des commissaires à la ré-industrialisation, des ateliers de travail en collaboration avec les services déconcentrés DRIRE et DIRRECT, les Chambres de commerce et d'industrie.

Un point d'étape mi-décembre présentera le diagnostic commun aux ateliers régionaux et au comité national.

Au début du mois de février 2010, une grande Convention nationale conclura les Etats généraux. Il sera temps alors pour le Président de la République, en s'appuyant sur ce travail de fond, de présenter la nouvelle politique industrielle de la France. ■

L'AVENIR DES INDUSTRIES MÉCANIQUES

L'avenir des industries mécaniques a suscité de l'intérêt de la part du Conseil Economique, Social et Environnemental, qui vient de produire un rapport de 200 pages sur le sujet.

Le rapport note que *« la mécanique n'a pas été soutenue par manque d'une vision industrielle et scientifique à la hauteur des enjeux qu'elle recouvre, alors qu'elle est une activité transversale dont la maîtrise est indispensable aux secteurs essentiels de l'économie et aux secteurs de pointe. La rentabilité des entreprises de mécaniques françaises est restée limitée et les capitaux propres insuffisants, alors que dans cette période, l'industrie allemande a dégagé des marges et a conforté les fonds propres de ses entreprises par les fonds de retraites. Par ailleurs, la recherche scientifique en mécanique est restée déconnectée des besoins de l'industrie et ces deux mondes ont peu collaboré »*.

Le diagnostic est sévère.

Voici les remèdes, en trois points, préconisés par le Conseil économique et social.

1. Renforcer la capacité financière des entreprises de mécanique. Le manque de fonds propres est un grave handicap qui a pour conséquence une perte progressive du contrôle des entreprises mécaniciennes en France et le risque de déplacement des centres de décision, alors que les faits montrent à quel point il est utile de les garder dans l'Hexagone.

2. Restituer aux entreprises mécaniciennes leur vraie image de modernité et de fondements technologiques de l'industrie, et leur donner leur place légitime dans le système de formation. Il est impérieux de replacer l'industrie mécanique au centre de la société et de la rendre visible afin d'y attirer non seulement les investisseurs mais aussi les jeunes.

3. Faire que les entreprises et les acteurs de leur environnement travaillent ensemble. Et développer des programmes par filières afin de favoriser les échanges dans le cadre de l'entreprise étendue jusqu'à la sous-traitance rang deux et en-dessous. Hisser un ou deux pôles de compétitivité mécanicienne au niveau mondial, en amplifiant les partenariats entre chercheurs et industriels, et en accentuant l'effort sur le développement expérimental et l'hybridation technologique.