

Automobile - L'Etat généreux

Une crise financière, des produits qui ne sont plus en phase avec la demande des acheteurs... La filière automobile est en passe de vivre sa énième révolution. La France, avec ses lignes de production, a-t-elle encore une place dans ce nouveau schéma ?

Dans son dernier Observatoire, daté de fin 2007, le Cetelem, BNP Paribas et le Bipe annoncent « Des marchés automobiles stables à l'horizon 2012... trois pays, la France, l'Allemagne et le Portugal, se sont inscrits en recul de 2000 à 2007 ; ils devraient désormais amorcer une reprise qui pourrait culminer en 2012 ». Certes, la critique est facile, mais trop souvent les journalistes, que nous sommes, oublient de ressortir les anciennes prévisions. Dans le cas présent, elles montrent que c'est l'ensemble de la filière qui n'a rien vu, ou voulu voir, venir. Le tsunami était à nos portes, et aucun organisme n'a tiré la sonnette d'alarme.

Avec le « grand barnum » des Etats Généraux de l'automobile, mené par le Ministère de l'Industrie, regardons de plus près ce secteur.

Si les intentions de nos dirigeants sont louables, faut-il encore que les données du diagnostic soient cohérentes. Surtout, lorsque tous les médias annoncent que

la filière automobile emploierait 10 % des personnes actives. On ne doute pas alors que le sujet est grave et vital. Seulement, en regardant l'étude qui a servi à établir cette information, on note que moins d'un tiers des effectifs est affecté aux tâches de production, le solde est dispatché entre les forces de police, les auto-écoles et bien entendu dans les infrastructures routières. Bref, seulement 2,5 % des personnes actives travaillent dans la production de la filière automobile dont 300.000 emplois directs (constructeurs + équipementiers de rang 1) et 400 000 emplois induits en amont (équipementiers de rang >1), soit 700 000 au total.

Du coup, on pourrait se poser une autre question. Et si la France ne produisait plus de voitures ? Nous en importerions, et auto-écoles et forces de police continueraient d'exister. D'ailleurs nos voisins qui n'ont pas d'industrie automobile continuent de vivre, parfois mieux.

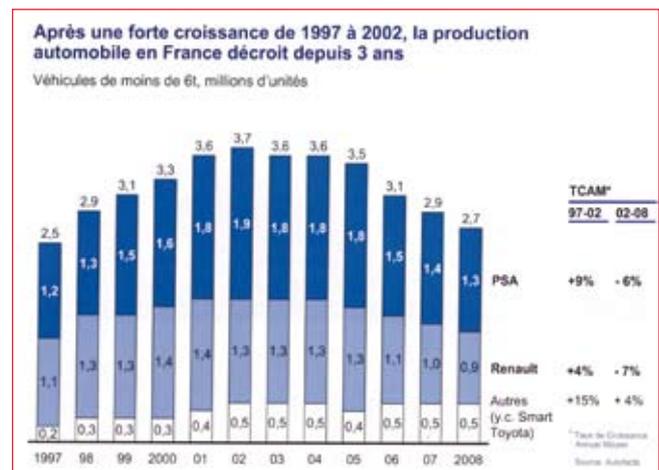
Premier constat : se méfier des effets d'annonces et rester vigilants.

Pour autant, faut-il laisser tomber la filière automobile ? La réponse ne peut-être que Non, mais sans céder au lobbying bien rodé des grands donneurs d'ordres. A ce propos plusieurs intervenants ont osé dire « qu'il ne faudrait pas que l'argent aille seulement dans deux poches », suivez mon regard. Surtout lorsque François Fillon annonce un montant de 5 à 6 milliards d'Euros.

POUR QUOI FAIRE ?

Reste le principal, des milliards pour quoi faire ? Pousser à la consommation ? C'est juste-

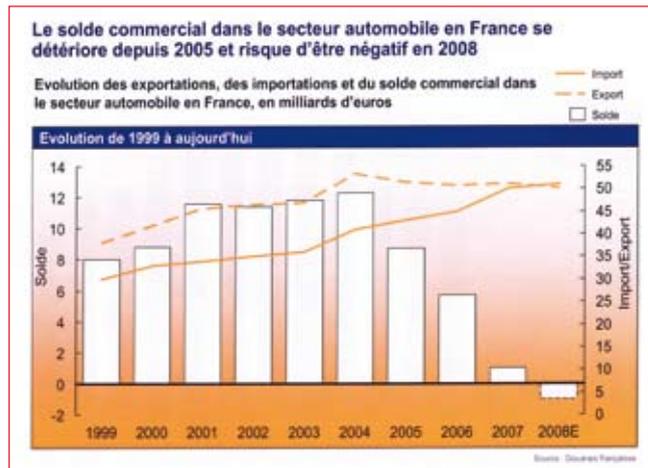
ment ce que plus personne ne veut. La « bagnole », de produit générationnel synonyme de liberté, est devenue source de difficultés, impossible à garer avec les coups de massues dans les parkings, sur les routes avec des radars indispensables néanmoins castrateurs... la voiture ne fait plus fantasmer personne, fini l'objet de plaisir comme au siècle dernier, elle n'est plus le moyen de prouver son statut social ou sa réussite professionnelle, pire circuler en Hummer rapproche plus le propriétaire de la ploutocratie que du bellâtre ayant réussi.



Il faut réinventer l'automobile. Vaste sujet, nos politiques l'ont compris, un bon point pour eux. Malheureusement, en enlevant ses visières franco-françaises, on découvre des discours similaires, des copier/coller dans l'ensemble des pays abritant des constructeurs automobiles. Ils ont tous la même volonté de rester sur ce marché et d'y garder leurs emplois, ils veulent tous être les premiers à sortir le véhicule de demain. Une « caisse écolo », qui ne polluera plus et répondra à la demande des clients d'aujourd'hui.

Pas facile d'être premier, et encore moins de deviner les desiderata des dix ans qui viennent. A peine la voiture propre prendra le pas sur le véhicule à gasoil que les pays producteurs se retrouveront dans la panade, et dans le même temps ceux qui croient que le véhicule propre coûtera moins cher verront de nouvelles taxes surgir, difficile de croire que l'Etat ne cherchera pas à compenser les impôts perdus (TIIP) par d'autres.

Quant au pétrole peu cher, Carlos Ghosn, président de l'ACEA et Président de Renault-Nissan, précise « *il ne faut pas rêver, dès que la récession se terminera le prix du pétrole remontera, inéluctablement* ». Et qu'en sera-t-il des millions de batteries ? Des éléments les constituant ?



DES SURCAPACITÉS À ADAPTER

Il faut pourtant agir, il y a le feu à la maison « automobile », les lignes sont en surcapacité de 20 à 50 %. Roland Vardanega, directeur technique et industriel de PSA, précise que depuis les 35 heures, les calculs de capacité de production se font sur trois équipes. En prenant tous les sites français, en appliquant une production en trois équipes, beaucoup de lignes de l'hexagone pourraient produire deux ou trois fois plus de véhicules que nécessaire.

Il faut réduire les surcapacités, « *adapter nos sites de fabrication* » dira Carlos Gohn. A cela plusieurs solutions, la première c'est le chômage technique et même si « *pendant ce temps ce pourrait être l'occasion de for-*

mer les salariés » comme le propose Jean-Dominique Sénard, Gérant de Michelin, il ne faut pas oublier que certaines PME y ont déjà pensé, et s'aperçoivent quelques mois plus tard, qu'elles sont dans l'obligation de licencier des salariés, certes formés, mais licenciés quand même.

Une autre solution serait, dans un premier temps, de diminuer le différentiel de coût entre pays. Côté fournisseurs, Carlos Ghosn annonce un différentiel, entre un véhicule produit en France et le même assemblé en Europe de l'Est, de 1.400 euros par véhicule, dont 400 euros de salaires incompressibles et 1.000 euros de taxes diverses qu'il voudrait bien voir diminuer.

Chez PSA, Roland Vardanega parle d'un coût de 1 euro pour 5 kilomètres de distance entre le lieu de production et le lieu de livraison, une démonstration pour prouver que les véhicules voyagent mal, mais que tout a un prix. Rompu à toutes les négociations, les fournisseurs ne demandent pas la mise à zéro des compteurs, ils souhaitent seulement que les Taxes Professionnelles diminuent, notamment la Taxe Professionnelle. De son côté, le Premier Ministre, François Fillon, veut bien lâcher de 5 à 6 milliards mais ne veut en aucun cas aider des entreprises qui délocaliseraient, « *pas d'effort sans engagement, pas d'aides à ceux*

qui fermentaient des sites » dit le Premier ministre. La négociation sera âpre sur ce point.

DÉLOCALISATIONS ET RELOCALISATIONS

Des délocalisations on en parla beaucoup lors de ces discussions, même si tout le monde jouait à se faire peur. Roland Vardanega précise qu'il faut une quinzaine d'années pour rentabiliser un site implanté en France ou à l'étranger. Donc, exit les relocalisations d'ampleur, d'ailleurs plusieurs ministres de Pays de l'Est de l'Europe invités à ces Etats Généraux n'étaient pas véritablement inquiets, en précisant que les investissements faits chez eux dureront de longues années, la main d'œuvre étant formée et qualifiée. Le représentant de la République Tchèque précisant même que des entreprises tchèques délocalisaient en Chine ou en Russie. Tout le monde est à la même enseigne.

Si le statu quo se dessine en matière de délocalisation/relocalisation, il reste à améliorer la rentabilité des sites implantés en France. C'est le Lean, sous toutes ses formes, qui est à l'honneur chez PSA, pour Roland Vardanega « *le Lean entre dans toutes nos usines de production, il faut l'enseigner à l'école* ».

Mais l'exercice consistant à moderniser l'outil de travail ne semble pas la panacée universelle, comme le précise Jean-Dominique Sénard. « *Bien entendu la compétitivité progresse dans nos usines françaises, mais elle avance également sur les sites étrangers* ». L'industriel qui aurait des sites performants en France, et laisserait stagner par manque de compétitivité les ateliers étrangers, n'existe pas.

D'ailleurs Roland Vardanega, de PSA, s'énerve sur ce sujet « *en terme d'efficacité, la France*



n'est pas en reste et fait même partie du peloton de tête, nous ne sommes pas devenus idiots du jour au lendemain. La filière automobile est bien mieux organisée que beaucoup de services publics ».

Une vision optimiste pas forcément partagée par certains syndicalistes se demandant si l'on avait pas beaucoup investi dans les sites de production étrangers pour gagner des parts de marché avec des usines flambant neuves, avec en contre-partie moins d'investissements sur le territoire français.

Actuellement, l'une des actions du groupe PSA reste la recentralisation des sites, avec l'objectif de diminuer d'un quart les surfaces de production « *il faut compacter les usines* ». Christian Streiff, Pdg de PSA, précise « *nous voulons réduire la taille des équipes, des lignes de production... notre problématique reste de faire tourner de façon rentable un outil en surcapacité importante* ».

Pour les plus petites entreprises, comme le Groupe Farinia, spécialisée dans la forge et la fonderie, face aux baisses de commandes dans l'automobile « *il faut réorienter la production, reconvertir les outils vers d'autres secteurs comme l'éolien par exemple qui réclame 300.000 tonnes de pièces en provenance de fonderies* » explique Frédéric Guinot, le Pdg du Groupe.

PENSER À DEMAIN

Face aux constructeurs de véhicules, le discours des sous-traitants et autres fournisseurs est différent. La crise les frappe encore plus durement, ils ont l'impression de faire partie des variables d'ajustement de la part de leurs donneurs d'ordres. Laurent Burelle, Pdg de Plastic Omnium annonce des surcapacités avoisinant les 50 %

Le marché des voitures particulières neuves en Europe (Décembre 2008 et année 2008)

* Volumes et évolutions pour les principaux pays

Immobilisations en milliers et variations en %

	Décembre 2008		Année 2008		2007		2006		2005		2004		2003	
	volume	% var 08/07	volume	% var 08/07	% var 07/06	% var 06/05	% var 05/04	% var 04/03	% var 03/02					
France	154	-15,8	2 050	-0,7	+3,2	-3,3	+2,7	+0,2	+6,3					
Allemagne	226	-6,6	3 090	-1,8	+7,2	+3,8	+1,6	+0,9	-0,5					
Italie	141	-13,3	2 140	-13,4	+7,1	+3,7	-1,3	+0,5	-1,2					
Royaume-Uni	109	-21,2	2 130	-11,3	+2,5	-3,9	-5,0	-0,5	+0,6					
Espagne	72	-49,9	1 161	-28,1	-1,2	-2,0	+0,8	+9,8	+3,8					
UE15+EFTA	839	-18,5	13 559	-8,4	+0,2	+0,7	-0,2	+2,1	-1,3					
UE 27+EFTA	926	-17,8*	14 712	-7,8	+1,1	+0,7	-0,7	+1,8						

* après 25,8% en novembre, -14,5% en octobre, -6,2% en septembre, -15,6% en août, -7,3% en juillet, -7,9% en juin.

* Évolutions pour les principaux constructeurs

Parts de marché et variations des volumes en %

	2008		2007		2006		2005		2004		2003	
	Déc. 08	Déc. 07	Année 2008	Année 2007	%	%	%	%	%	%	%	
Gr. PSA	12,6	-10,9	12,7	-9,1	12,8	13,1	13,5	13,8	14,8			
Peugeot	6,7	-11,8	6,8	-9,0	6,9	7,2	7,4	7,8	8,4			
Citroën	5,9	-9,8	5,8	-9,2	5,9	5,9	6,1	6,0	6,4			
Gr. Renault	7,8	-27,4	8,7	-6,9	8,7	8,6	9,8	10,2	10,6			
Renault	6,4	-29,2	7,5	-8,8	7,6	8,4	9,6					
Dacia	1,4	-17,8	1,3	+6,2	1,1	0,3	0,2					
Gr. VW	23,0	-6,5	20,6	-4,4	19,7	20,3	19,4	18,6	18,2			
Gr. Ford	10,0	-15,9	9,9	-5,2	10,5	10,6	10,7	11,0	11,0			
Gr. GM	10,5	-16,4	9,6	-13,9	10,2	10,3	10,7	10,7	9,7			
Gr. Fiat	7,7	-14,5	8,0	-5,5	7,8	7,5	6,5	7,4	7,4			
Gr. BMW	5,9	-20,6	5,5	-3,5	5,3	5,2	5,1	4,6	4,4			
Gr. Toyota	4,7	-36,3	5,5	-12,4	5,8	5,8	5,4	5,1	4,8			
Daimler (1)	5,3	-14,4	5,4	-5,9	5,2	6,0	6,0	6,0	6,5			

EFTA : Islande+Norvège+Suisse
(1) DaimlerChrysler avant 2007

Fiche établie à partir des chiffres provisoires de l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles)

« *autant avant la crise nous ne nous trompions que de quelques pourcents sur les productions, autant aujourd'hui nous n'avons plus aucune visibilité. Et ce ne sont pas les donneurs d'ordres qui nous apportent la visibilité recherchée, ils sont bien incapables de fournir des perspectives de commandes concrètes, alors que nous devons investir dans des programmes d'études, de production de nouveaux moules de fabrication... il nous est impossible de connaître les volumes à 3 ou 5 ans* ». D'où la demande faite aux constructeurs de participer à ces coûts de développement, d'études...

Dans le même esprit Patrick Bellity, Dg du fondeur Groupe Arche, explique que pour des raisons techniques, il se doit de produire ses pièces sur stock. C'est ainsi qu'en mai/juin 2008, avant d'éteindre ses fours, les stocks ont atteint des sommum, et c'est ainsi qu'il s'est retrouvé en septembre avec des com-

mandes exsangues et des parkings remplis de pièces, avec l'impossibilité de fermer des usines, implantées régionalement, du 1^{er} novembre au 1^{er} janvier pour apurer les stocks. « *Quel que soit le chef d'entreprise, ils sont peu à pouvoir survivre très longtemps avec un carnet de commande diminué de 50 %* ».

Et cela, sans perdre de vue la recherche et développement comme le martèle Thierry Morin, Pdg de Valéo, « *il faut innover tout en faisant des choix stratégiques et ne pas développer tous azimuts comme ce fut trop souvent le cas. C'est le Business Model qu'il faut changer mais sans négliger la recherche, les Américains l'ont oublié, du coup leurs voitures ne trouvent plus de public* ».

POUR RIEN ?

Alors des Etats Généraux pour rien ? Certainement pas, on était frappé lors de cette rencontre de

trouver de grands industriels, de moyens et petits sous-traitants, des syndicalistes... qui dialoguaient, et reconnaissaient que jusqu'ici ils ne s'étaient pratiquement jamais adressé directement la parole. Chacun vivant dans son pré carré.

On entendit même la FGMM-CFDT reconnaissant, par la voie de Philippe Portier son Secrétaire National, que « *les licenciements auront lieu, mais plutôt que de les faire comme pour les précédents, pourquoi ne pas en discuter au préalable, site par site, sachant qu'ils sont inéluctables ?* ».

C'est l'ampleur de la crise qui aura poussé tout ce beau monde à baisser la garde, comme le précise Carlos Ghosn « *il y a encore six mois, au premier semestre 2008 nous n'imaginions pas ce qui allait nous tomber sur la tête fin 2008, avec des ventes de -21 % en Europe et -12 % en France des ventes* ».

Alors cette troisième révolution industrielle comme le résume Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, a-t-on des chances d'y participer ? « *Nous sommes au cœur du génie français, nous avons des atouts* », annonce-t-il.

Grand Organisateur de ces Etats Généraux, Luc Chatel, Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie, donne une conclusion très politique « *Ce qui est sorti de cette journée, c'est d'abord un véritable espoir de toute une filière. Nous avons senti, au travers des échanges, une véritable volonté de s'en sortir, un refus de la fatalité, de la résignation. En clair, il est possible d'y arriver. Yes, we can.* ». Alors Good Luck, les automaticiens, roboticiens et techniciens de tous bords sont prêts à aider la filière automobile à se moderniser. Elle l'a bien fait pendant ces trente dernières années.