

AUTOMOBILE : LE CONTRE-PLAN DU LABO76

www.lelabo76.com

www.ps76.fr



L'industrie automobile s'effondre. La Seine-Maritime est durement touchée. **Il y a urgence à agir fort et juste.** Malheureusement, les mesures du plan Sarkozy sont insuffisantes et inadaptées.

Le gouvernement a **oublié les salariés et l'urgence sociale.**

Le gouvernement a **oublié les PME** (sous-traitants, équipementiers, fournisseurs, distributeurs).

Le gouvernement a **oublié les collectivités territoriales**, qui ont pourtant la connaissance fine du tissu économique local et se mobilisent pour le sauvegarder.

Le gouvernement a oublié d'investir massivement dans la **recherche et l'innovation.**

Face à la crise et aux manquements du gouvernement, **nous ne nous résignons pas.**

Le **LABO76**, laboratoire d'idées de la **Fédération des socialistes de la Seine-Maritime**, présente ici son contre-plan de soutien à l'automobile. Fruit d'un dialogue avec des représentants des salariés, des constructeurs, des sous-traitants, il contient **des mesures fortes, concrètes et réalisables** pour répondre à l'urgence économique et sociale, mais aussi préparer l'avenir et jeter les bases de l'industrie automobile de demain.

Ce document est public, consultable sur www.lelabo76.com, et soumis au débat. Il alimentera l'élaboration du contre-plan de relance économique et sociale que présentera cette semaine le **Parti Socialiste** au niveau national.

Face à une crise majeure, le plan Sarkozy n'est pas à la hauteur

L'horreur économique et sociale

L'industrie automobile s'effondre.

En Europe, les [ventes de voitures neuves](#) ont chuté de 26 % en novembre et de 18 % en décembre. En France, les mêmes ventes ont plongé de 6 % en octobre, 14 % en novembre et près de [16% en décembre](#). C'est la pire dégringolade depuis trente ans. La Seine-Maritime, qui compte plusieurs sites industriels de première importance (Renault Sandouville, Cléon, Dieppe...), est l'un des territoires les plus touchés.

La crise frappe les constructeurs mais aussi, de façon dramatique, les sous-traitants. La [fédération des industries mécaniques](#) a annoncé une baisse de 30 % à 70 % de l'activité chez les fournisseurs et équipementiers.

Cette situation a un impact social massif : des milliers de suppressions d'emplois (missions d'intérim, CDD, plans de « départs volontaires ») et des dizaines de milliers de salariés au chômage partiel : en décembre, on en dénombrait pas moins de 16 000 en Seine-Maritime.

Les mesures gouvernementales ne sont pas à la hauteur de l'enjeu

L'autosatisfaction du gouvernement est indécente : pendant que les ministres se félicitent des prétendus effets bénéfiques des mesures gouvernementales, PSA [supprime l'équipe de nuit dans son usine de Sochaux](#) en mettant plusieurs centaines d'intérimaires à la porte, et Renault met les 1300 ouvriers de son [site du Mans au chômage partiel](#).

Les mesures du plan de relance de l'automobile, annoncées par [Nicolas Sarkozy à Douai le 4 décembre 2008](#), paraissent insuffisantes pour avoir un impact réel et durable sur la situation économique du secteur.

La prime à la casse telle que l'a conçue le gouvernement est un effet d'aubaine immédiat aux effets pervers bien connus. Parce qu'elle n'est valable qu'un an et ne s'applique qu'au marché hexagonal, elle bénéficie peu à Renault et à PSA Peugeot-Citroën qui réalisent environ un tiers et un quart, respectivement, de leur chiffre d'affaires en France. Parce qu'elle ne profite quasi-exclusivement qu'à la vente de véhicules de petit gabarit essentiellement produits à l'étranger, elle réduit faiblement les stocks et ne stimule quasiment pas la production des sites Français, qui pour la plupart fabriquent le moyen et haut de gamme (Laguna et Vel Satis à Renault Sandouville, par exemple).

D'ailleurs, qui a dit « *Je n'aime pas la prime à la casse. Je crois à l'effet d'aubaine dans cette affaire* » ? Patrick Devedjian, [le 3 décembre dernier](#), avant de devenir Ministre de la relance!

De plus, alors que les Français sont confrontés à une crise profonde de pouvoir d'achat, 1000 euros de prime n'emportent pas la décision d'acheter une voiture qui en coûte quinze ou vingt fois plus. C'est pourquoi [en Allemagne](#), le gouvernement n'a pas hésité à porter le montant de la prime à 2500 euros.

Les autres mesures gouvernementales sont de la même veine : insuffisantes et inadaptées. La facilitation du recours au crédit pour les filiales des constructeurs, accordée sans contrepartie

aux constructeurs, n'est pas assez ambitieuse pour résoudre leur manque de liquidités et ne se traduit pas directement en baisse des taux du crédit automobile pour les consommateurs. Quant au fonds de restructuration de la filière, abondé à hauteur de 300 millions d'euros mais pour un tiers seulement par l'Etat, il représente un montant deux fois inférieur [au coût du renforcement du bouclier fiscal !](#)

Surtout, le plan du gouvernement souffre de graves absences.

Rien n'est prévu pour les salariés alors même qu'ils sont les premiers frappés par la crise : fin des missions d'intérim et des CDD, plans de « départs volontaires », chômage partiel massif, délocalisations.

Rien ou presque n'est mis en œuvre pour l'avenir du secteur : des moteurs plus innovants, des voitures plus sûres et plus propres, des modes de production plus respectueux de l'environnement, une autre conception du lien entre donneurs d'ordre et sous-traitants, entre grands groupes et PME.

[Les Etats généraux de l'automobile](#) qui se tiendront ce mardi 20 janvier ne déboucheront sur aucune décision immédiate alors qu'il y a urgence. Le gouvernement n'a pas cru bon d'y associer les collectivités territoriales, qui ne sont invitées à aucune des [tables rondes thématiques](#). Pourtant, les exemples des plans de soutien de la [Région Haute-Normandie](#) et du [Département de Seine-Maritime](#) montrent que ces collectivités, malgré le désengagement de l'Etat, se mobilisent pour agir concrètement, rapidement et efficacement.

Les socialistes de la Seine-Maritime vivent cette horreur économique et sociale chaque jour, aux côtés des salariés, des syndicats, des PME.

Nous ne nous résignons pas.

Devant l'insuffisance des mesures gouvernementales, le LABO76, laboratoire d'idées de la [Fédération des socialistes de la Seine-Maritime](#), présente son 'contre-plan' de soutien au secteur automobile. Fruit d'un dialogue avec des représentants des salariés, des constructeurs, des sous-traitants, il vise deux objectifs :

- répondre à l'urgence économique et sociale, pour les salariés, les entreprises, les consommateurs,
- préparer l'avenir et jeter les bases de l'industrie de demain, compétitive parce qu'innovante et écologique.

Ce plan viendra alimenter le contre-plan de relance économique et sociale que présentera cette semaine le [Parti Socialiste](#), au niveau national.

Et puisque dans le cadre des Etats généraux de l'automobile, [Luc Chatel attend nos contributions](#), le LABO76 adresse ses propositions au Président de la République.

Répondre à l'urgence économique et sociale

Pour les salariés

Afin de soutenir le pouvoir d'achat des salariés pendant la crise et à titre temporaire, nous demandons l'allongement de la durée de l'indemnisation du chômage partiel, une augmentation significative du taux d'indemnisation ainsi que l'élargissement des conditions d'accès à cette indemnisation à tous les salariés, en particulier ceux qui sont à temps partiel.

Parce qu'elles ont un impact autant psychologique qu'économique pour les salariés qui les traversent, les périodes de chômage partiel doivent être mises à profit pour favoriser la formation individuelle. Celle-ci doit être qualifiante, rémunérée et incluse dans les accords de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). L'utilisation prioritaire des heures de formation, en particulier le Droit individuel à la formation (DIF), doit être opérée en lien avec l'[AFPA](#) et les collectivités territoriales.

Dans certains cas, d'autres outils peuvent être réactivés pour maintenir et développer l'emploi et les compétences dans la filière, par exemple les FNE formation. Le recours aux mesures de pré-retraites peut aussi être envisagé en fonction de la pénibilité du travail.

A l'échelle de l'Union européenne, nous proposons d'utiliser le « [Fonds européen d'ajustement à la mondialisation](#) ». Créé en 2006, il est doté d'un demi-milliard d'euros par an. Le gouvernement espagnol a ainsi obtenu plus de dix millions d'euros pour [1600 salariés d'un équipementier automobile et ses sous-traitants](#). Soit 1 300 euros pendant cinq mois pour chaque salarié. Combien de demandes d'aide la France, qui a pourtant assuré la Présidence de l'Union pendant six mois, a-t-elle déposées en 2008 ? Aucune.

Afin de mieux le mobiliser, une piste consisterait à le transformer en Fonds européen de soutien aux salariés de l'industrie (FS2I) destiné aux salariés licenciés ou au chômage partiel. Plus directement utilisable par les entreprises ou leurs salariés, il serait régi par des instruments simples et souples :

- une assurance « salaire / pouvoir d'achat » en cas de changement d'emploi entraînant une baisse de rémunération (le FS2I financerait 50 % de la différence pendant deux ans) ;
- une assurance « salaire / formation » en cas de perte d'emploi ou de chômage partiel (le FS2I financerait la formation) ;
- une aide à la mobilité en cas de déménagement (le FS2I financerait l'équivalent de 3 mois de l'ancien salaire).

Pour les entreprises

Les **constructeurs** sont confrontés à une grave crise de financement car l'accès au crédit a été asséché et les taux sont restés élevés. Les conséquences sont doublement négatives : pour trouver des liquidités, les grands groupes sont amenés à réduire leurs effectifs pour alléger la masse salariale et à remettre en cause des programmes d'investissement dans la recherche et l'innovation (moteur hybride, voiture électrique, pile à combustible). Dans ce contexte, l'Etat peut faciliter l'accès au crédit par deux leviers : des prêts à taux bonifiés et des garanties, mais dans un cadre défini par la puissance publique :

- que l'argent octroyé soit mobilisé pour l'investissement (programme de recherche et développement, mise aux normes écologiques de l'appareil productif de l'approvisionnement au recyclage) ;

- qu'il ne conduise pas à accroître la rémunération des actionnaires ;
- qu'il soit conditionné à des engagements en matière d'emploi et de politique salariale, par exemple des objectifs précis de réduction du nombre de contrats précaires.

Les **PME-PMI qui constituent le tissu de sous-traitants, fournisseurs et distributeurs** sont, avec les salariés, les autres oubliés des mesures gouvernementales. Elles doivent aujourd'hui faire face à deux difficultés majeures : une chute d'activité due à la baisse des commandes et une crise de trésorerie liée au resserrement du crédit. Sauver les sous-traitants est vital à deux titres : pour sauvegarder les emplois d'aujourd'hui, pour éviter les délocalisations demain. En effet, quand sonnera l'heure de la reprise, les grands groupes investiront ou se maintiendront là où le maillage industriel de sous-traitants aura été préservé.

Pour favoriser l'obtention de crédit, nous proposons :

- une intervention enfin contraignante de l'Etat auprès des banques (par exemple via une entrée au capital des banques refinancées ou de leurs filiales chargées du crédit),
- l'utilisation des garanties de la puissance publique (Etat, mais aussi Régions et Départements).

Pour soutenir la trésorerie à court terme, nous proposons :

- que l'octroi des aides de l'Etat aux banques soit conditionné au maintien ou à l'extension des facilités de trésorerie pour les PME/PMI,
- afin de diminuer les besoins en fond de roulement, que soit modulée la fiscalité (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle...) en fonction du délai de paiement des constructeurs (plus ce délai est court, plus l'incitation fiscale est importante).

Pour soutenir *la filière dans son ensemble*, la puissance publique doit montrer l'exemple. Nous proposons que l'Etat et les collectivités territoriales procèdent au renouvellement de leur parc automobile par un vaste programme de commande publique privilégiant les véhicules propres et dont la fabrication, y compris le transport et la distribution, présente un bilan carbone performant.

Pour les consommateurs

Les taux d'intérêt de la Banque centrale européenne ont baissé sensiblement, mais les taux de crédit automobile pratiqués par les établissements bancaires comme par les filiales des constructeurs, eux, restent élevés. Or, deux voitures sur trois sont achetées à crédit. Soulager le pouvoir d'achat tout en soutenant l'activité implique donc de faciliter cet accès au crédit.

Nous proposons que les constructeurs comme les banques s'engagent, en contrepartie des aides publiques perçues, à proposer aux consommateurs des crédits à des taux bonifiés.

Préparer l'avenir, repenser l'industrie

La politique industrielle a été abandonnée au cours des dernières décennies. Même l'automobile, l'un des rares secteurs où l'Etat est toujours actionnaire dans notre pays, a fait les frais de la soumission aux dogmes du néolibéralisme : obsession de la rentabilité maximale à court terme, déséquilibre flagrant dans la répartition de la valeur ajoutée entre le capital et le travail, renoncement de l'Etat à réguler et orienter le champ productif.

Pourtant, avec la crise, chacun constate le rôle indispensable de la puissance publique dans toutes ses dimensions non seulement pour agir dans l'urgence, mais aussi pour préparer l'avenir.

Mobiliser massivement la puissance publique nationale et territoriale

La France doit être capable de soutenir son tissu industriel, en particulier ses PME, par une action publique financée massivement et mobilisable rapidement.

L'innovation doit être encouragée. Elle est décisive pour réduire les émissions de CO² et la dépendance aux énergies fossiles, combattre l'insécurité routière, améliorer la mobilité de toutes les personnes grâce aux nouvelles technologies, etc. Dans le secteur automobile, l'innovation soutenue doit toucher à toutes les phases du cycle de vie des véhicules :

- conception (éco-design, véhicules hybrides, électriques et à pile à combustible); un exemple de projet concret pourrait être de développer, sur un site français, un modèle de véhicule propre de petit gabarit) ;
- production intégrant les coûts environnementaux ;
- distribution privilégiant les transports faiblement polluants ;
- adaptation aux nouveaux besoins de la société (prise en compte du handicap, du vieillissement de la population, urbanisation des modes de vie) ;
- recyclage (viser l'objectif du véhicule 100 % recyclé).

A l'échelon national comme au plan local, des outils existent : garanties, avances remboursables pour promouvoir les relocalisations, fonds régionaux d'investissement, renforcement des pôles de compétitivité. Encore faut-il les mobiliser ! Le crédit impôt recherche, par exemple, remporte un franc succès, mais il gagnerait en efficacité s'il était mieux orienté, sous forme de crédit bonifié, vers les PME qui inventent les technologies propres des voitures de demain.

Les collectivités locales sont, avec les salariés, les grandes absentes du plan Sarkozy. Pourtant, ce sont elles qui ont la connaissance fine du tissu industriel et économique. Dans bien des cas, elles n'ont pas attendu l'Etat pour se mobiliser, en particulier pour les PME. C'est le cas du [Département de Seine-Maritime](#) et de la [Région Haute Normandie](#), qui ont chacun mis en place un plan de soutien exceptionnel aux entreprises avec des moyens conséquents. Un plan national digne de ce nom devrait au moins associer ces collectivités (elles ne sont même pas invitées aux Etats généraux de l'automobile) et leur donner de nouveaux moyens pour soutenir les PME, la recherche et l'innovation.

Mettre l'Europe au service de son industrie

La France n'a pas saisi les six mois de sa présidence de l'Union pour mettre sur pied, ou tout du moins jeter les bases d'une vraie politique industrielle européenne.

Plutôt que de multiplier les appels à la coordination tout en fermant les yeux sur des stratégies nationales égoïstes, l'Europe doit avancer sur des projets concrets et bénéfiques à tous. Par exemple :

- bâtir une vraie Agence de l'innovation industrielle s'appuyant sur la [Banque européenne d'investissements](#) ;
- créer une coopération renforcée sur le brevet européen pour aider les PME innovantes à protéger leur innovation et à exporter ;
- instaurer un statut juridique unique pour les jeunes entreprises innovantes assorti de mesures fiscales incitatives (par exemple, un crédit d'impôt recherche commun).

En tout état de cause, la crise a fait voler en éclats le dogme de la concurrence libre et non faussée : l'industrie et singulièrement le secteur automobile a besoin d'un Etat qui intervient, sanctionne et oriente.

Repenser le secteur en profondeur

Soutenir l'industrie à court comme à moyen terme est indispensable. Mais relancer durablement une filière, c'est aussi la repenser et définir de nouvelles bases dans les relations entre les acteurs : Etat, collectivités, constructeurs, équipementiers, fournisseurs, distributeurs, représentants des salariés, consommateurs.

Pour nous, trois principes doivent désormais porter le secteur.

Premier principe : le droit de regard de la puissance publique sur les choix stratégiques d'une entreprise, dès lors que l'Etat ou les collectivités territoriales participent à son financement. L'attribution des aides publiques doit être guidée par des critères simples :

- la politique de rémunération du capital et du travail,
- le niveau des salaires et la qualité des contrats,
- le respect des normes environnementales,
- le degré d'association des représentants des salariés aux choix de l'entreprise,
- la stratégie industrielle de long terme,
- le comportement à l'égard des sous-traitants (délais de paiement par exemple).

Un exemple concret : plutôt que s'indigner devant les caméras des choix industriels de Renault, N. Sarkozy serait mieux inspiré de les orienter en pesant de tout son poids comme actionnaire qu'il est de ce groupe au sein de son conseil d'administration. Par exemple en exigeant le maintien de la production en France des véhicules destinés au marché français, en suspendant le versement des dividendes tant que les salariés sont au chômage partiel, en instaurant un moratoire sur les plans de suppressions de poste tant que l'entreprise dégage des bénéfices.

Second principe : le droit à l'information des consommateurs et des représentants des salariés : la transparence et l'éthique doivent être au cœur des choix industriels.

Le consommateur doit être informé de manière claire de :

- la localisation géographique des sites de production,
- la performance environnementale non seulement des véhicules mais aussi de l'ensemble de la chaîne de valeur,
- l'existence et l'origine, lorsqu'il y en a, des financements publics.

Les représentants des salariés doivent être mieux informés et mieux associés aux choix stratégiques de l'entreprise : renforcement de l'application de la [charte de l'automobile](#) signée

en juillet 2008, accès des membres du Comité d'Entreprise (CE) aux documents financiers de la société, inclusion des représentants syndicaux dans les organes de direction des pôles de compétitivité (par exemple, est-il normal qu'il n'y ait actuellement aucun représentant syndical au [conseil d'administration de Mov'eo](#) ?).

Troisième principe : le droit à la solidarité industrielle pour les sous-traitants et les territoires :

Pour les sous traitants. Les équipementiers, fournisseurs et distributeurs doivent pouvoir bénéficier d'un environnement industriel plus stable avec les donneurs d'ordre pour se développer et se structurer : partenariats de long terme, programmes communs d'investissements, commandes pluriannuelles concertées, mutualisation des compétences...

Pour les territoires. L'environnement public (infrastructures, équipements, services publics) contribue à la valeur ajoutée d'une entreprise. En retour, celle-ci a des obligations à l'égard des territoires qui l'accueillent. Nous proposons donc que toute aide publique soit conditionnée aux deux clauses suivantes :

- délocaliseur/payeur (l'aide sera remboursée si l'entreprise délocalise alors qu'elle génère des profits)
- licenciement/payeur (l'entreprise prend à sa charge l'indemnisation des salariés si elle licencie alors qu'elle est rentable).