

Avant-propos

Pascal FAURE*

L'automobile: un enjeu considérable pour la France, tant en ce qui concerne les entreprises que l'intérêt public

Le nombre de véhicules légers vendus dans le monde en 2013 a dépassé les 82 millions. Derrière ce chiffre se cache une filière complète et complexe, dont ce numéro des *Annales des Mines* vient à propos illustrer de nombreuses facettes.

Son noyau dur, les constructeurs automobiles et leurs équipementiers de rang 1, en général de grands groupes mondialisés, s'appuie sur un ensemble de sous-traitants très divers par leur taille et par leurs métiers. La filière englobe également la distribution, la maintenance, les services liés à la mobilité et le recyclage des véhicules usagés. Ses investissements de recherche et d'innovation figurent parmi les premiers dans le monde, et aussi parmi les plus diversifiés : elle est en effet confrontée à de nouveaux enjeux, à des problématiques de localisation de chaînes de valeur et d'emplois, à de nouveaux acteurs (y compris venus du numérique) et à de nouvelles formes de mobilité. L'impact global de la filière automobile sur notre économie est considérable, tant ce véhicule joue un rôle primordial dans le monde entier pour les déplacements quotidiens.

Dans ce marché global, la France a une place importante : elle possède une filière complète et mondialisée, organisée autour des deux constructeurs nationaux, Peugeot-Citroën et Renault, qui sont respectivement classés aux 9^e et 10^e rangs des constructeurs mondiaux pour le nombre de véhicules produits (l'Alliance Renault-Nissan se classant, quant à elle, au 6^e rang mondial en termes de profits). Ces deux constructeurs ont vendu plus de 5,4 millions de véhicules en 2013 dans le monde. La France compte aussi à son actif des équipementiers de rang mondial comme Valeo, Faurecia, Plastic-Omnium et

* Directeur général de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS), ministère de l'Économie, du Redressement productif et du Numérique.

Michelin, et des sous-traitants leaders dans leurs domaines respectifs. Par ailleurs, certains constructeurs et de nombreux équipementiers internationaux sont implantés en France, comme Daimler (Smart), Toyota, Delphi ou Continental. Ces groupes étrangers représentent plus de la moitié du chiffre d'affaires du secteur en France.

La filière française possède une force d'innovation importante notamment pour les véhicules d'un prix abordable respectueux de l'environnement. Les moteurs à faible consommation, les techniques d'hybridation et les véhicules électriques sont des éléments clés de son patrimoine.

L'AUTOMOBILE : UN MARCHÉ CYCLIQUE PARMIS LES PLUS PERTURBÉS PAR LA CRISE ÉCONOMIQUE

Entre 2007 et 2009, le marché automobile mondial a subi une chute brutale. Depuis lors, les ventes sont reparties à la hausse et l'on attend une croissance des ventes de 4 % en 2014. Mais cette croissance cache de grandes disparités régionales, les marchés émergents (en particulier la Chine) compensant la faiblesse des marchés développés, en particulier celle des marchés européens. En 2013, la Chine a confirmé sa place de premier marché automobile mondial. Les ventes tous véhicules confondus y ont augmenté de 13,9 % sur un an pour atteindre près de 21 millions d'unités. La Chine représente désormais le quart du marché mondial. L'Association chinoise des constructeurs automobiles estime la croissance des ventes de véhicules neufs de 2013 à 2014 entre + 8 % et + 10 %.

Mais la crise de 2009 a durement frappé le marché européen, en particulier les constructeurs généralistes. Entre 2007, qui a marqué le pic des ventes, et 2013, les ventes dans l'Union européenne ont diminué de 25 %.

La production, qui est localisée suivant les grandes zones géographiques des marchés, a chuté fortement en Europe, touchant d'abord les pays les plus fragiles en termes de compétitivité coût et hors-coûts. La production française, alors positionnée dans le moyen de gamme, avec des coûts salariaux élevés, a été particulièrement concernée par cette désindustrialisation rapide et par une délocalisation partielle des productions de gamme *low cost*, passant de plus de 3 millions de véhicules produits en 2007 à moins de 2 millions en 2012.

Simultanément, alors que la filière automobile était l'un des moteurs qui tiraient notre solde commercial vers le haut, elle est devenue déficitaire depuis 2008, le déficit s'établissant à -6,1 milliards d'euros en 2013. Elle se redresse néanmoins depuis décembre 2013 : les véhicules et équipements automobiles représentent 9,1 % de nos exportations et 8,8 % de nos importations, et les choix stratégiques en faveur d'une meilleure spécialisation (exposés dans ce numéro des *Annales des Mines*) commencent à porter leurs fruits. Mais, si les grands groupes ayant un accès au marché mondial ont pu amortir en partie cette crise, trop nombreuses sont les entreprises françaises qui soit ont disparu, soit ont été durablement fragilisées. Plusieurs milliers d'emplois ont de ce fait été détruits sur notre territoire.

Le gouvernement a bien compris l'urgence de la situation. Ainsi, dès le 25 juillet 2012, MM. Montebourg et Sapin proposaient un plan de relance automobile visant à renforcer l'ensemble de la filière. Le chemin qui a été parcouru en un an et demi est impressionnant, avec les contrats de filières, la Plateforme de la filière automobile (PFA), la charte automobile, des accords de compétitivité, des fonds d'investissement, des plans industriels : aidée par l'État, la filière automobile française s'est mise en ordre de bataille. Ces mesures ont été accompagnées par les politiques de compétitivité globale issues du Pacte de compétitivité lancé fin 2012, qui ont eu également un impact important sur la filière.

L'intervention publique dans cette filière n'est pas spécifique à la France, et a également pris de l'ampleur dans d'autres pays, devenant la source de grands projets vigoureux. Aux États-Unis, le gouvernement est intervenu pour sauver les constructeurs en faillite, au prix d'une dure restructuration. En Allemagne, des moyens importants ont été mobilisés pour l'aide à la recherche et à l'innovation dans le secteur. En Chine, le gouvernement est très attentif au développement de ses grands groupes publics : il organise leur association avec des constructeurs étrangers dans des entreprises communes, ainsi que leur implantation sur le territoire. Au Royaume-Uni, la politique suivie en faveur du développement d'investissements étrangers a conduit à des investissements majeurs, tel celui de Nissan à Northumberland.

Au niveau européen, l'Union a mis en place le groupe de travail Cars2020 (auquel participe la France), afin de veiller à la coordination des différentes politiques impactant le secteur : soutien à la recherche et à l'innovation, en particulier *via* le FP7 et désormais H2020, accompagnement des restructurations, accords de libre-échange, réglementation.

AU NIVEAU FRANÇAIS, L'ENSEMBLE DE LA FILIÈRE EST MOBILISÉE

En France, le plan de relance reposait sur 8 leviers : encourager l'achat de véhicules écologiques populaires, soutenir la trésorerie et l'investissement des acteurs de la filière (en particulier des PME), permettre à la filière de rebondir grâce à l'innovation, faire émerger les entreprises stratégiques grâce à une solidarité accrue entre les entreprises de la filière, préserver l'emploi dans le cadre d'un dialogue social exemplaire, faire émerger de nouveaux emplois à travers la création d'une véritable filière française de la déconstruction et du recyclage automobiles, mettre en place une collaboration étroite avec les collectivités locales, très impliquées dans le soutien au secteur automobile, et réorienter les règles européennes et internationales en faveur d'un juste échange. Clairement, la logique de filière occupe une place prépondérante dans ce plan.

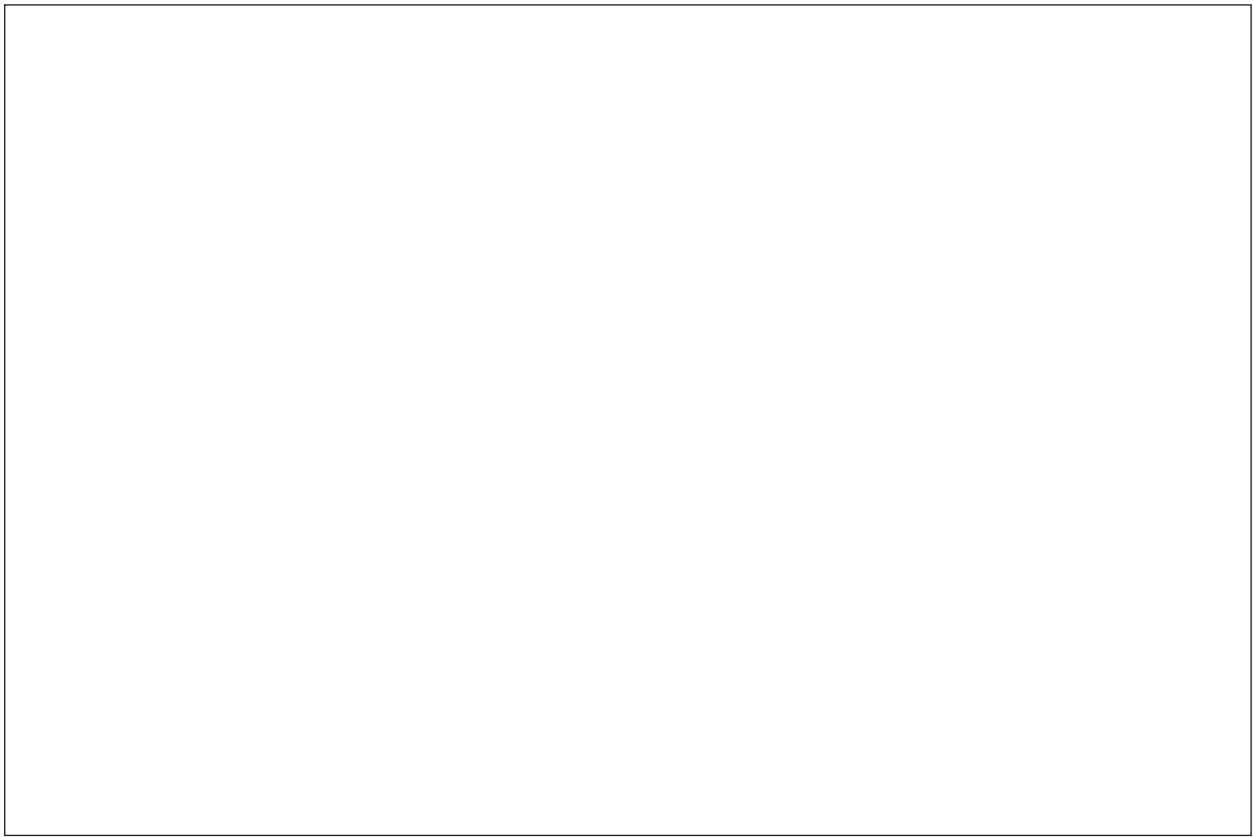


Photo © Didier Maillac/REA

« Faire émerger de nouveaux emplois à travers la création d'une véritable filière française de la déconstruction et du recyclage automobiles, mettre en place une collaboration étroite avec les collectivités locales, très impliquées dans le soutien au secteur automobile. », usine de recyclage de voitures de Re-source Industries, à Pruniers en Sologne.

Le contrat stratégique de filière, adopté le 22 octobre 2012 par le Comité stratégique automobile, en est l'élément le plus visible. Il repose sur quatre axes clés :

- la construction d'une vision commune à la filière afin d'anticiper les mutations économiques et sociales. Cette vision commune englobe les prévisions de production, les grandes orientations stratégiques et technologiques et leurs conséquences sur l'emploi ;
- la coordination de l'innovation. La définition des axes prioritaires pour la R&D et la coordination des efforts est indispensable pour trouver une solution compétitive aux grands défis sociétaux, en particulier au défi écologique avec le projet d'un véhicule accessible à tous ne consommant que 2 litres de carburant aux 100 km ;
- la solidarité de filière. Le contrat stratégique pose le principe d'une exemplarité de la relation client-fournisseur, afin de favoriser le développement de sous-traitants et de filières métiers solides, un domaine dans lequel des progrès demeurent nécessaires ;
- l'internationalisation des acteurs. Avec l'appui des grands acteurs de la filière, l'implantation à l'international des sous-traitants et l'obtention par ceux-ci de marchés à l'export permettront également de renforcer ces acteurs, tout en maintenant des emplois sur le territoire, en optimisant les chaînes de valeur ;

Le contrat stratégique de filière a également été à l'origine de la Charte automobile, qui a été signée, sous l'égide de l'État, par les acteurs de la filière et par les partenaires sociaux ; celle-ci permet de sauvegarder une partie des emplois grâce à des actions de formation et une politique de gestion prévisionnelle des emplois adaptée au contexte.

Créée dans la continuité des États Généraux de l'Automobile de janvier 2009 et de la signature d'un code de performance et de bonnes pratiques au sein de la filière en 2009, la Plateforme de la filière automobile constitue une instance de concertation et d'échanges entre donneurs d'ordres et fournisseurs de la filière industrielle de la construction automobile. Cette initiative, soutenue par les pouvoirs publics pour préparer et réussir la mutation de cette filière, a été largement renforcée en 2012 et joue un rôle central dans la mise en œuvre du contrat de filière.

Elle travaille à la mise en place d'une vision commune, en particulier en incitant les grands donneurs d'ordres à partager leurs informations avec leurs sous-traitants. Son comité « Stratégie et Compétitivité » a pour mission de proposer des actions concernant la fluidification des relations, la consolidation et le partage des prévisions, les filières métiers et le développement à l'international.

Avec le Comité technique automobile, la Plateforme coordonne les efforts de recherche et développement à travers trois projets : le véhicule 2 litres/100 km, l'outil commun Valdriv de gestion du cycle de vie des produits et le véhicule autonome.

La Plateforme a également proposé la Charte automobile, qui fixe les grands principes d'une relation durable entre fournisseur et donneurs d'ordres. Afin de renforcer la filière, elle déploie également des programmes d'amélioration de la qualité et de la compétitivité des PME, ainsi que des programmes de diversification hors automobile.

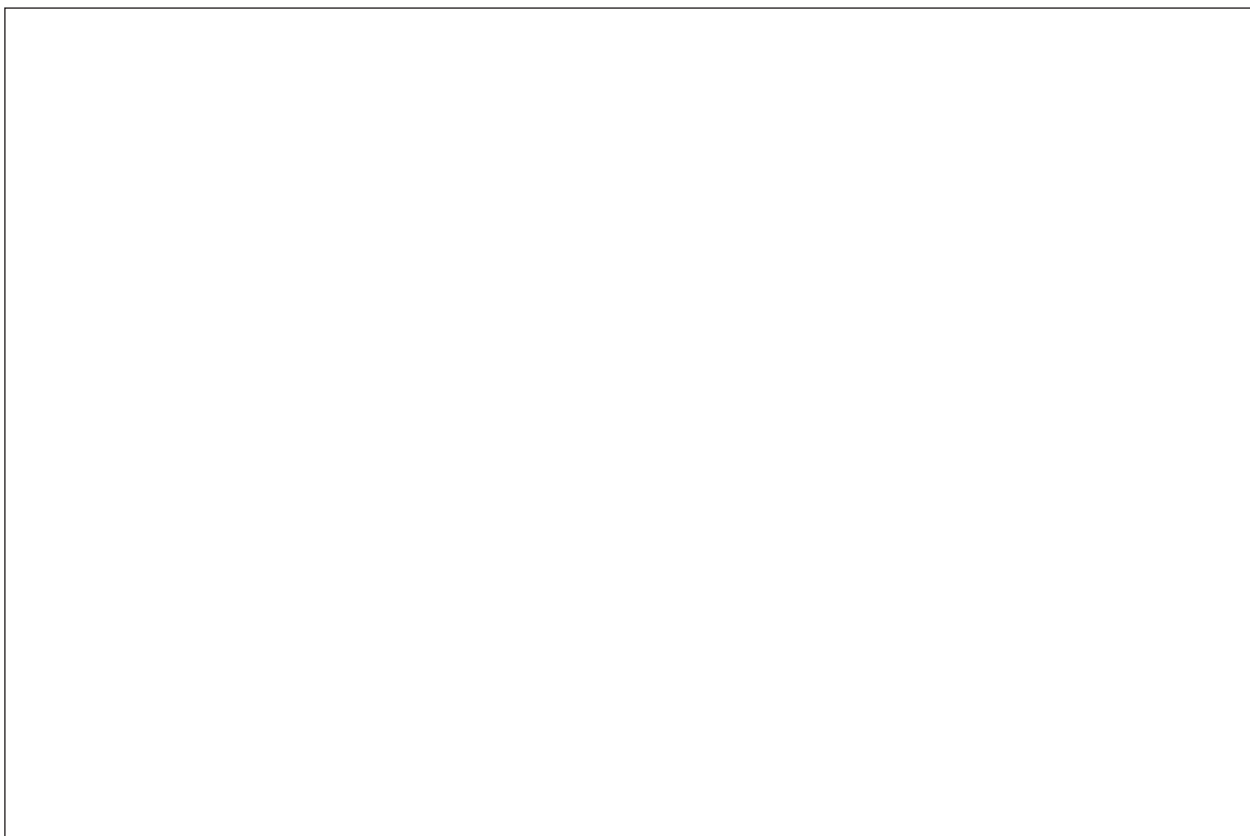


Photo © Richard Damoret/REA

« La Plateforme de la filière automobile coordonne les efforts de recherche et développement à travers trois projets : le véhicule 2 litres/100 km, l'outil commun Valdriv de gestion du cycle de vie des produits et le véhicule autonome. », VIPA (Véhicule Individuel Public Autonome) de Vigier, véhicule électrique sans chauffeur, Clermont-Ferrand, septembre 2013.

Son comité « Performance Industrielle » a ainsi pour mission d'améliorer la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement par application des principes du *lean manufacturing*, des outils de communication et des règles de qualité.

Son comité « Métiers et Compétences » a, quant à lui, pour mission d'élaborer une politique de formation, d'apprentissage et d'emploi qui soit adaptée aux besoins en compétences spécifiques de la filière automobile. Enfin, en collaboration avec Ubifrance, la Plateforme définit et suit l'accompagnement des fournisseurs français à l'international par les grands acteurs, en particulier *via* les initiatives « Club France automobile ». Dans les régions, la PFA s'appuie sur un réseau d'ARIA (associations régionales de l'industrie automobile) pour relayer ses actions auprès des entreprises de la filière.

L'ÉTAT INVESTISSEUR AVISÉ ET PARTENAIRE DE LONG TERME

En ce qui concerne le financement, l'État joue un double rôle, de soutien à l'investissement de la filière et d'actionnaire de long terme des deux grands constructeurs (15% de Renault et désormais 14 % de PSA).

La stratégie de filière est ainsi encouragée à la fois par l'État et par ses propres opérateurs. Investisseur de confiance et de long terme, le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles cherche à valoriser et à consolider l'actionnariat des entreprises dans lesquelles il investit, et à stabiliser leur gouvernance. Il s'inscrit comme un allié minoritaire de long terme des actionnaires historiques et du management. Un premier fonds, FMEA Rang 1, doté de 600 millions d'euros, à parts égales entre Bpifrance (à travers le FSI), Renault et PSA, accompagne les projets des fournisseurs de rang 1.

Un second fonds, FMEA Rang 2, doté de 50 millions d'euros par cinq équipementiers automobiles de référence (Bosch, Faurecia, Hutchinson, Plastic Omnium et Valeo) et par les souscripteurs du fonds Rang 1, accompagne les projets des fournisseurs de plus petite taille. Le FMEA a réalisé une trentaine d'investissements correspondant à un montant total de plus de 350 millions d'euros. Il dispose encore de 250 millions d'euros, qu'il projette d'investir notamment dans des coentreprises associant des équipementiers français à leurs homologues d'autres pays européens. Par ailleurs, un fonds automobile de 30 millions d'euros a été créé pour aider, sous la forme de prêts ou de subventions, les projets d'investissement des acteurs de la filière ou les projets d'implantation dans les bassins d'emplois affectés par la crise de l'automobile.

À côté de ces dispositifs qui s'appliquent à l'ensemble des entreprises de la filière, l'État a également un rôle d'actionnaire au sein de Renault, prônant une position équilibrée entre la conservation d'une base industrielle nationale, la diversification des marchés et la constitution d'alliances de taille mondiale (ainsi l'Alliance Renault-Nissan a été le 4^e constructeur mondial en 2012, avec 8,1 millions d'unités vendues, derrière Toyota, General Motors et Volkswagen). Dans ce même souci d'équilibre, l'État est entré en février au capital de PSA aux côtés de Dongfeng pour accompagner l'évolution des marchés et atteindre une taille critique, tout en permettant à la France de conserver un de ses principaux acteurs industriels.

Le Pacte de compétitivité pour l'emploi insistait sur la nécessité d'un dialogue social rénové. Il a donné lieu dès janvier 2013 à l'Accord national interprofessionnel (ANI), qui a été signé au niveau national ; l'automobile est à l'origine de ses premières applications, chez Renault, facilitant le maintien d'activités sur le territoire et montrant que le scepticisme de certains quant à la possibilité d'un dialogue social constructif en France n'était pas (ou n'est plus) de mise.

Depuis, c'est l'ensemble de la filière qui se mobilise pour relever le défi que la crise automobile représente pour la France. À l'instar de nombreux équipementiers, les constructeurs ont d'ores et déjà signé des accords de compétitivité avec leurs représentants du personnel. Les efforts des employés, en particulier en matière de salaire et de flexibilité, seront compensés par le maintien de la production de véhicules en France.

Un important dispositif de soutien au développement des véhicules les plus écologiques a également été mis en place. Le système de bonus/malus écologique incite les consommateurs à choisir des véhicules plus respectueux de l'environnement, en particulier des véhicules électriques. L'État montre lui-même l'exemple au travers de la commande publique qui fait une place plus importante à ces véhicules.

Dans le cadre de l'ADEME, un dispositif d'aide doté de 50 millions d'euros de subventions a été mis en place pour faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques. L'objectif est d'atteindre le déploiement de plus de 10 000 bornes de recharge sur le territoire français.

En ce qui concerne le véhicule routier du futur, l'ADEME a également été chargée du lancement d'un appel à manifestation d'intérêt d'un montant de 250 millions d'euros, mobilisables sous la forme d'aides de l'État (subventions et avances remboursables) et d'interventions de l'État agissant en tant qu'investisseur avisé dans des projets industriels fédérateurs. Il s'agit notamment de contribuer à l'objectif de mettre sur le marché d'ici à 2020 des voitures particulières d'un prix abordable consommant moins de 2 litres de carburant aux 100 km, qui seront développées et assemblées sur le territoire national. Ces actions permettent de renforcer la filière française dans son domaine d'excellence, celui des véhicules écologiques accessibles à tous. Elle s'inscrit aussi dans la ligne du premier exemple de stratégie industrielle au niveau européen, que la France avait promu et qui avait été initié par les décisions du Conseil compétitivité de mai 2010 sur les véhicules propres et économes en énergie.

Parmi les 34 projets industriels prioritaires pour la France, lancés en septembre 2013 à l'initiative du ministre du Redressement productif, quatre s'inscrivent directement au sein de la filière automobile : la voiture pour tous consommant moins de 2 litres aux 100 km, le déploiement de bornes électriques de recharge, l'amélioration de l'autono-

mie et de la puissance des batteries, et le véhicule à pilotage automatique. Dans le prolongement des actions précédentes en faveur d'un véhicule plus écologique (en particulier du véhicule électrique) et d'un véhicule plus intelligent, ces plans permettent de fédérer la filière sur des actions concrètes et ciblées, sous la responsabilité d'industriels chefs de file. Le Commissariat général à l'Investissement soutient en particulier ces plans dans le cadre du deuxième volet du Programme d'investissements d'avenir.

LES POLITIQUES HORIZONTALES DE LA FRANCE SOUTIENNENT, ELLES AUSSI, LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Au-delà de ces politiques sectorielles spécifiques, les financements généraux ont également été mobilisés, en particulier, le crédit d'impôt compétitivité-emploi (CICE). En ayant permis en 2013, pour la première fois depuis dix ans, que le coût du travail progresse moins vite en France qu'en Allemagne, dans des métiers où il représente un quart des coûts, le CICE donne une première inflexion à ce qui était devenu un sérieux handicap. Les annonces du Premier ministre, en avril de cette année 2014, confortent cette tendance. Il doit en résulter une restauration des marges permettant à leur tour d'améliorer, *via* l'investissement, la compétitivité hors coût. Les entreprises de la filière ont également bénéficié du crédit d'impôt recherche et du crédit d'impôt innovation. Bpifrance a participé au soutien à la trésorerie et au financement des projets des entreprises du secteur : en 2012, elle a accordé 50 millions d'euros de financements à 63 PME de la filière, 130 millions d'euros de crédits court-terme à 206 PME de la filière et 17,9 millions d'euros de garanties à 83 PME de la filière. Enfin, les quatre pôles de compétitivité du secteur (Movéo, Id4Car, Véhicule du futur et Lyon Urban Truck & Bus) ont permis d'aider en 2013, *via* le Fonds Unique Interministériel, 11 projets de R&D du secteur, pour un montant de plus de 16 millions d'euros.

Grâce à ces efforts, des signes positifs apparaissent, même si la situation de la filière reste difficile. De nombreux défis restent à relever pour atteindre à nouveau des niveaux de compétitivité qui permettent de pérenniser l'outil industriel, l'emploi et le solde commercial, qui constituent à eux trois la clé de voûte à long terme de la prospérité (ou au contraire, de l'appauvrissement) des Français. Ce sont d'abord les entreprises de la filière qui sont responsables de leur destin, et leur mobilisation, ainsi que celle de leurs salariés, à tous les niveaux, montrent leur détermination à rechercher collectivement des solutions pragmatiques permettant d'avancer, pas à pas, sur la voie du redressement et de préparer l'avenir, notamment grâce à l'essor des nouveaux modes de mobilité et des services qui y sont associés.

La DGCIS accompagne la filière automobile dans ces efforts, au nom de l'État et de l'intérêt collectif. Avec mes équipes, nous continuerons à veiller jour après jour à ce que ses objectifs soient atteints.