

Intervention François Labroille (CACRPG) 19 juin 2009

Rapport INDUSTRIE AUTOMOBILE LES CHOIX STRATEGIQUES POUR L'ILE DE FRANCE

CherEs collègues,

Ce rapport traite de la filière automobile sans éluder les questions essentielles de la nature de la crise actuelle. C'est là son grand intérêt.

Il le fait en identifiant le risque de quasi disparition d'un secteur décisif de l'Île de France, de l'économie nationale et européenne. Mais montre aussi la possibilité de dépasser une telle crise, à condition d'en admettre le caractère profond, structurel et donc en se projetant sur une révision radicale des modes de production et de consommation.

Le premier mérite du rapport est d'adosser la stratégie préconisée à un diagnostic qui n'esquive pas la profondeur de la ou plutôt des crises actuelles.

Nous partageons totalement l'idée qu'il faut réfléchir bien au delà d'une crise qui ne serait que passagère, une sorte de parenthèse avec une chute momentanée de la demande. Pour le dire vite, nous sommes bien confrontés à la fois à une crise du produit, à une crise de la façon de le produire et à une crise de son usage. Le rapport l'établit de façon souvent brillante, pédagogique et implacable. Il nous convainc qu'il ne suffira pas de chanter « voiture verte » ou « voiture décarbonnée » sur tous les tons pour impulser les mutations nécessaires. Ce sont les choix technologiques, la conception des véhicules, les choix d'organisation et de localisation de la production, les usages sociaux de l'automobile, la conception de l'ensemble de la mobilité qu'il faut discuter.

Ce sont donc inévitablement les stratégies des constructeurs qu'il faut interroger.

Pour leurs responsabilités passées d'abord.

Ils ont en effet organisé une véritable fuite en avant, en planifiant le raccourcissement de la durée de vie des modèles, , en cherchant une réduction systématique des coûts en délocalisant vers les pays à bas salaire tout en investissant technologiquement dans les gammes supérieures avec des modèles fortement consommateurs de carburant et émetteur de CO₂. En différant les anticipations indispensables qu'appelaient les crises écologique et énergétique.

Pour leurs responsabilités futures ensuite.

Ils viennent en effet de bénéficier de fonds publics très conséquents de l'Etat avec des prêts de deux milliards d'euros supposés faciliter la recherche la transition vers la voiture propre. Mais sur quelle stratégie ? L'attentisme devant les incertitudes

technologiques et en privilégiant les alliances avec les pétroliers ? Ou bien en accélérant dans l'innovation ?

Le second mérite du rapport est précisément de dessiner une véritable orientation stratégique qui associe l'innovation, le soutien aux PME/PMI et aux salariés et la promotion de nouveaux usages de l'automobile.

Il le fait sans surestimer ce que sont les compétences et les moyens de la Région mais en plaçant son intervention dans une vision d'ensemble qui lui donne du sens et qui définit les bases d'une coopération avec les autres acteurs dont l'Etat.

Nous avons été particulièrement sensibles aux ambitions affichées en faveur du maintien de l'ensemble de la chaîne de la valeur ajoutée en IdF. Nous sommes en effet convaincus que la capacité de recherche et d'innovation ne peut se déconnecter de la capacité à produire. Nous avons aussi relevé le soutien affiché au pôle movéo et au développement de la mécatronique. Nous avons examiné avec attention ce qui est dit sur les véhicules du futur, en appréciant le recours au pluriel et le refus de s'enfermer dans une hypothèse technologique unique.

Trois séries de questions nous paraissent particulièrement sensibles.

La première concerne le soutien à la recherche. Pour que l'action publique ne soit pas instrumentalisée par les constructeurs et leurs stratégies commerciales, il importe de privilégier le soutien à la recherche publique. Nous y reviendrons avec un amendement pour renforcer la déclinaison des axes stratégiques du rapport.

La seconde concerne la formation. Le rapport donne beaucoup d'informations et fournit une véritable radiographie de l'existant. Nous pensons que nous sommes là au cœur des compétences régionales et nous proposerons un amendement renforçant cette dimension.

La troisième concerne la protection des salariés. Nous ne dissociions pas l'innovation pour la mutation de la filière de la défense de l'emploi au moment où donneurs d'ordre et équipementiers coupent à tout va dans leurs effectifs. La sécurisation des parcours professionnels doit donc trouver ici toute sa place.

J'ajoute que nous approuvons pleinement le soutien aux diverses formules d'auto-partage ainsi que la perspective d'une conférence régionale de l'automobile associant tous les acteurs. Cela implique évidemment d'y associer les représentants des salariés – et doit permettre d'articuler la dimension régionale et nationale des enjeux de la filière.

Ce rapport nous semble donc assez fondateur d'une démarche. Il contribue, sans simplisme et sans esquiver les choix concrets directement opérationnels, à la recherche de réponses aux défis considérables des crises que nous traversons.