

N° 254

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 février 2007

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur les défis du secteur automobile,

Par M. Gérard CORNU,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mme Sandrine Hurel, M. Charles Josselin, Mme Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, André Vézinhét, Jean-Pierre Vial.

Automobile.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	5
PREMIERE PARTIE - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES	7
I. LE SECTEUR AUTOMOBILE EST CONFRONTE A TROIS DEFIS STRUCTURELS	7
1. <i>Le positionnement désavantageux des marques françaises</i>	7
a) Une présence insuffisante sur les marchés émergents	7
b) Un segment de marché traditionnel qui rétrécit doublement	8
2. <i>Les faiblesses de l'Europe, marché socle de notre industrie</i>	9
a) L'absence d'un réel marché unique de l'automobile en Europe	9
b) Une réglementation communautaire pas toujours optimale	10
(1) Une réglementation instable	10
(2) Une réglementation pouvant manquer parfois de cohérence	10
(3) Une réglementation isolée de son environnement	10
3. <i>L'insuffisante intégration de la filière</i>	11
a) En amont des constructeurs : la difficile équation des équipementiers et de leurs fournisseurs	11
(1) Une industrie sous tension	11
(2) Une préoccupation doublement renforcée	12
b) L'enjeu de la mutation des services à l'automobile	13
II. LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES PROPOSE UNE STRATEGIE EN TROIS AXES DANS LA CONTINUITÉ DES EFFORTS DÉJÀ ACCOMPLIS	14
A. AXE 1 : FAIRE DU MARCHÉ EUROPÉEN LE SOCLE DE LA COMPÉTITIVITÉ MONDIALE DE NOTRE INDUSTRIE AUTOMOBILE	14
1. <i>Une prise de conscience récente</i>	14
2. <i>...qu'il convient d'élargir et de concrétiser</i>	14
B. AXE 2 : VALORISER L'AVANTAGE DE L'EUROPE, CONTINENT DES VOITURES LES PLUS PROPRES ET LES PLUS SURES AU MONDE	15
C. AXE 3 : PRÉPARER L'ACTE II DU PLAN GOUVERNEMENTAL EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE	15
1. <i>Un volet offensif : plus d'innovation et d'intégration</i>	16
2. <i>Un volet défensif : accompagner les hommes et les territoires touchés par le déclin de certaines productions</i>	16
DEUXIEME PARTIE - COMPTE-RENDU DU CYCLE D'AUDITIONS ORGANISEES PAR LA COMMISSION LE 23 JANVIER 2007	19
Audition de M. Xavier Horent, délégué général du CNPA, au sujet du rapport du Conseil économique et social sur l'avenir de l'industrie automobile	21
Audition de M. Manuel Gomez, président du CCFA	26

Audition de M. Thierry Morin, président de Valeo.....	33
Seconde audition de M. Xavier Horent, délégué général du CNPA, au sujet du secteur des services à l'automobile.....	41
ANNEXE I - LA PLACE DU SECTEUR AUTOMOBILE DANS L'ECONOMIE FRANÇAISE	43
ANNEXE 2 - LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES	45

Depuis le Mondial de l'automobile tenu à Paris à l'automne 2006, les difficultés du secteur semblent être devenues un des thèmes récurrents de l'actualité économique. A la faveur de la publication des résultats des constructeurs français, de l'annonce de restructurations chez les équipementiers ou de l'entrée en fonction d'un nouveau dirigeant, il est même devenu fréquent d'évoquer la crise de l'automobile française.

Il convient toutefois de se rappeler qu'un tel discours était déjà dominant au début des années quatre-vingt lorsque le scénario le plus répandu était celui de la disparition d'un ou plusieurs de nos constructeurs voire de l'ensemble de cette industrie, confrontée à la montée en puissance de nouveaux concurrents.

Or, force est de constater que tel n'a pas été le cas, la France ayant conservé sa place de quatrième puissance automobile réalisant dix pour cent de la construction mondiale¹ et exportant plus des trois quarts de ses productions.

En effet, ces deux dernières décennies ont été marquées par une formidable adaptation de nos entreprises à un contexte international nouveau. La principale interrogation actuelle consiste dès lors à savoir si notre industrie sera de nouveau en mesure de relever les défis qui lui sont lancés et de repousser les menaces qui se font jour depuis le début des années 2000.

Aussi, très soucieuse de l'avenir de cette filière qui représente plus de dix pour cent de l'industrie française, la commission des affaires économiques du Sénat a-t-elle décidé d'engager un travail de réflexion visant à la fois :

– à permettre d'identifier clairement les enjeux fondamentaux auxquels notre industrie sera confrontée dans les années qui viennent ;

– et à réfléchir aux actions à engager, aussi bien par les professionnels que par la puissance publique.

Le présent rapport d'information s'est essentiellement nourri de la rencontre avec les principaux acteurs de la filière², ce qui a permis à la commission de proposer, à l'unanimité, une stratégie en trois axes qui renvoie pour une large part à une action au niveau européen.

¹ Soit 6,3 millions de véhicules sur une production mondiale de 64 millions.

² Dont les auditions sont résumées en deuxième partie.

PREMIERE PARTIE -

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES

I. LE SECTEUR AUTOMOBILE EST CONFRONTE A TROIS DEFIS STRUCTURELS

Un certain nombre d'indices convergents, tels que la détérioration des résultats de Renault et de PSA pour 2006 et, pour la première fois depuis dix ans, le fléchissement de leurs exportations, ont marqué l'entrée de l'industrie automobile dans un contexte nouveau.

Au-delà d'éléments conjoncturels liés notamment aux difficultés de lancement de nouveaux modèles, ce contexte semble caractérisé par trois défis fondamentaux tenant au positionnement de nos entreprises et du marché européen dans le nouveau monde de l'automobile ainsi qu'à l'organisation interne de la filière en France.

1. Le positionnement désavantageux des marques françaises

L'automobile française semble pâtir de façon de plus en plus sensible de difficultés de positionnement en termes tant de présence géographique que de gammes de véhicules.

a) Une présence insuffisante sur les marchés émergents

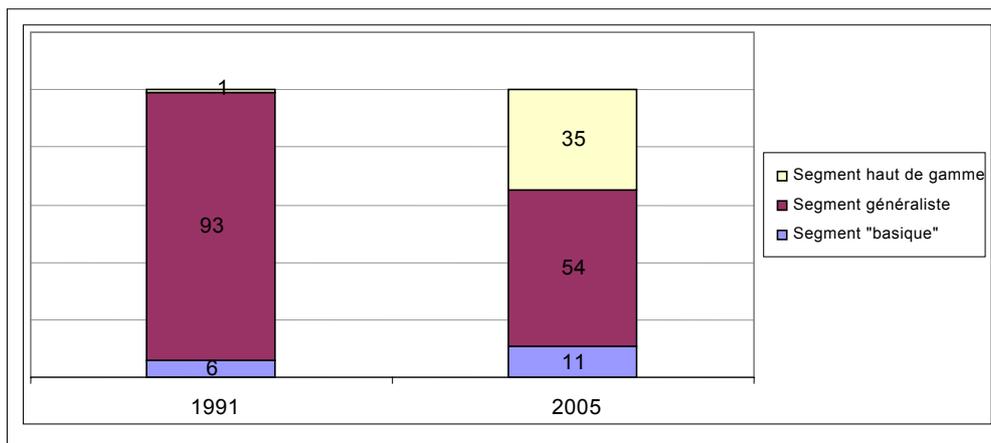
L'Europe constitue aujourd'hui les deux tiers des ventes et les trois quarts des exportations de véhicules de marque française. Or, si le vieux continent demeure le premier marché automobile du monde, il est aussi celui qui connaît la croissance la plus faible puisqu'il ne devrait représenter que 5 % de l'augmentation de la production de véhicules d'ici à 2010, contre 60 % pour l'Asie où nos marques sont trois fois moins présentes que leurs concurrentes allemandes¹.

A cette difficulté de se positionner sur les régions les plus dynamiques s'ajoutent les très fortes pressions qui s'exercent sur le segment du marché auquel s'adresse traditionnellement l'offre automobile française.

¹ Du fait notamment d'une politique très volontariste du groupe VAG en Chine et de la prédominance allemande sur le marché des véhicules haut de gamme.

b) Un segment de marché traditionnel qui rétrécit doublement

En effet, le segment de marché correspondant aux véhicules dits « généralistes » tend à se réduire sous l'effet de la croissance parallèle des deux autres segments, celui des véhicules haut de gamme et celui des véhicules économiques. Ce phénomène correspond au développement de niches au sein du marché automobile, une part importante de la croissance du segment des véhicules haut de gamme apparaissant ci-dessous étant d'ailleurs liée au succès des 4x4 pour lesquels l'offre française est quasiment inexistante.



Source : Institut McKinsey et commission des affaires économiques.

Par ailleurs, au sein du segment des véhicules généralistes -lui-même en contraction-, nos constructeurs sont désormais concurrencés par des acteurs qui se concentraient jusqu'à présent sur d'autres segments du marché.

C'est ainsi que les fabricants traditionnels de voitures haut de gamme tels que Mercedes ou BMW développent des modèles de voitures moyennes qui, par leurs performances et leur prix, concurrencent directement la production française attirant la fraction la plus aisée des clients traditionnels des marques généralistes.

De même, les entreprises, notamment coréennes, jusqu'ici spécialisées dans les véhicules basiques, commercialisent des berlines bien équipées qui remportent un succès croissant auprès des consommateurs.

Cette mutation parallèle de l'offre et de la demande automobiles constitue, pour les constructeurs du segment généraliste, un nouveau défi à la

fois technique et commercial que nos entreprises n'ont commencé à relever¹ que tardivement, et encore très partiellement².

Outre ces difficultés de positionnement, à la fois géographique et sectoriel, l'automobile française est handicapée par la fragilité structurelle de l'Europe automobile, qui constitue un défi en elle-même.

2. Les faiblesses de l'Europe, marché socle de notre industrie

Alors que l'industrie automobile française devrait rester encore longtemps très dépendante du marché européen, ce dernier apparaît à la fois insuffisamment intégré et encadré d'une façon sans doute non optimale.

a) L'absence d'un réel marché unique de l'automobile en Europe

Les principales caractéristiques de la filière automobile –production de masse, poids des investissements et de la R&D- impliqueraient l'existence d'un marché homogène de taille importante permettant de rentabiliser les séries afin de conforter la compétitivité de nos productions à l'échelle mondiale et ce, d'autant plus que la durée de vie des véhicules a été réduite de 7 à 5 ans au cours de la décennie écoulée. Pourtant, si la création d'un grand marché européen de l'automobile est une nécessité, elle ne constitue toujours pas une véritable réalité économique.

L'obstacle principal à sa réalisation est l'absence d'harmonisation fiscale qui aboutit à des différences de prix nationaux toutes taxes comprises pouvant aller du simple au double pour un même véhicule³. Ceci oblige les constructeurs à pratiquer des prix hors taxes différenciés selon les Etats membres et à mener des stratégies commerciales fondées sur des pratiques de rabais qui déstabilisent le marché et fragilisent leurs marges opérationnelles brutes.

De même, les primes accordées par les Etats pour favoriser l'achat de certaines catégories de voitures⁴ ont eu pour conséquence de fragmenter encore davantage le marché européen.

¹ Notamment avec la commercialisation en Europe occidentale de la Logan Renault et le lancement prochain d'un 4x4 par le groupe PSA.

² Comme en témoignent les difficultés de la Peugeot 1007 et de la Renault Modus, difficultés dues, entre autres, à des raisons de stratégie commerciale et de politiques de prix mal adaptées aux nouvelles attentes du marché.

³ Par exemple, les taxes sur l'automobile payées par les Danois représentent jusqu'à 110 % de la valeur hors taxes des véhicules.

⁴ Tels les véhicules équipés d'un moteur hybride.

b) Une réglementation communautaire pas toujours optimale

(1) Une réglementation instable

Le domaine particulièrement stratégique des réglementations technique et environnementale constitue un cas d'école de l'instabilité normative puisque par exemple, pas moins de six normes d'émissions polluantes ont été adoptées en vingt ans.

D'ailleurs, le rythme de ces modifications législatives ne ralentit pas puisque la nouvelle norme d'émissions polluantes –dite Euro 5– actuellement en négociation devrait entrer en vigueur en 2009, soit quatre ans seulement après la norme Euro 4.

(2) Une réglementation pouvant manquer parfois de cohérence

Les textes, bien que poursuivant des objectifs légitimes, aboutissent parfois à des incohérences voire à des contradictions. Ainsi, afin de diminuer la consommation en carburant des véhicules mis sur le marché pour répondre aux exigences réglementaires en matière d'émission de gaz à effet de serre, les constructeurs travaillent sur l'aérodynamisme des véhicules. Or, cet aérodynamisme contredit la protection des piétons, autre exigence des pouvoirs publics européens.

(3) Une réglementation isolée de son environnement

Comme l'illustre le cas des normes d'air conditionné, la réglementation communautaire se distingue parfois des normes de niveau mondial, alors même qu'aucune exigence ne le justifie réellement, ce qui pèse sur la compétitivité internationale des constructeurs.

En effet, il existe au niveau international des règles uniformément acceptées sur l'air conditionné dans les voitures. Les constructeurs européens mettent donc sur le marché des véhicules destinés au marché mondial qui répondent à ces normes. Aussi, lorsque l'Union européenne élabore une réglementation qui impose de définir des systèmes d'air conditionné spécifiques à l'Europe, les constructeurs européens se trouvent-ils confrontés à la nécessité d'élaborer des systèmes qui ne seront pas forcément adaptés dans les autres pays du monde, ce qui les amène à proposer deux types de voitures, les unes pour le marché européen, les autres pour les marchés extérieurs.

Pour cet ensemble de raisons, notre industrie automobile semble désavantagée par rapport aux entreprises nord-américaines et japonaises qui bénéficient d'un marché-socle plus homogène et plus cohérent.

Plus grave encore, la multiplication des normes, leur changement fréquent et l'intérêt des médias pour les conflits entre les constructeurs européens et les instances bruxelloises¹ ont fini par rendre trop peu visible le

¹ Une illustration ayant été donnée depuis février 2007 par le débat sur les normes d'émission de CO₂.

fait que notre industrie est à la pointe de la protection de l'environnement et que la flotte européenne était en moyenne la moins polluante et la plus sûre au monde. Ce défaut de lisibilité et de communication aboutit à ce que ce soit un constructeur japonais qui, au moyen d'une seule innovation, apparaisse aujourd'hui comme le champion du véhicule propre.

Le handicap européen qui pèse particulièrement sur l'automobile française pourrait d'ailleurs devenir critique avec l'arrivée de nouveaux concurrents issus des pays émergents et notamment chinois, qui devraient bénéficier d'un avantage très sensible en terme de coûts de production et de faible niveau de contrainte sur leur marché intérieur¹.

3. L'insuffisante intégration de la filière

Les exemples les plus performants du monde de l'automobile - à commencer par les groupes japonais - mettent en lumière la nécessité d'un renforcement de l'intégration de l'ensemble des acteurs, des fournisseurs jusqu'au secteur de la vente et de l'après-vente. Il s'agit là encore pour la France, d'un défi à relever, qui concerne à la fois l'amont et l'aval de la filière.

a) En amont des constructeurs : la difficile équation des équipementiers et de leurs fournisseurs

(1) Une industrie sous tension

La perte de 10.000 emplois chez les équipementiers entre 2005 et début 2007 a mis en évidence les difficultés particulières rencontrées par l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile.

Cette situation est liée à un « effet de ciseaux » entre, d'une part, l'augmentation sans précédent des prix des matières premières², qui représente environ la moitié de leurs coûts, et, d'autre part, les exigences des constructeurs automobiles consistant en une diminution du prix des équipements de 3 à 5 % par an et en un transfert croissant de fonctions d'assemblage et de conception d'un grand nombre de composants des véhicules³.

¹ Certains experts estiment qu'à l'horizon 2015, les constructeurs chinois pourraient être en mesure d'exporter des véhicules offrant un excellent rapport qualité-prix selon les normes européennes.

² Le prix des matières les plus utilisées, telles que le cuivre, l'aluminium ou le zinc, a plus que doublé en deux ans.

³ Dans certains cas, on est même à la limite de voir les équipementiers maîtriser la quasi-totalité du processus de production d'une voiture.

La difficulté de l'exercice explique en partie le mouvement de concentration des dernières années, les fournisseurs directs des constructeurs -appelés fournisseurs de rang 1- référencés chez les constructeurs français étant ainsi passés de 1.500 à 500 en moins de dix ans.

De plus, dans l'attente de l'arrivée à son terme de ce mouvement de consolidation, plusieurs grands équipementiers -notamment américains- continuent de produire en accumulant les pertes et en pratiquant dès lors un dumping sur les prix qui déstabilise encore davantage le marché¹.

En fait, les équipementiers subissent de plein fouet l'âpreté de la compétition entre les constructeurs dans la mesure où, réalisant plus de 75 % de la valeur ajoutée des véhicules, ils constituent la principale variable d'ajustement de la course à la réduction des coûts. Cette dernière est d'ailleurs la condition même de la survie des constructeurs sur un marché mondial connaissant aujourd'hui une surproduction structurelle de plus de 15 millions de véhicules².

(2) Une préoccupation doublement renforcée

En premier lieu, les évolutions actuelles de la production des équipementiers chinois et indiens en termes de volume, de qualité et de gamme de produits permettent de penser que ceux-ci seront en mesure de proposer, à l'horizon 2015, une offre compétitive³ pour environ 40 % des équipements d'un véhicule produit en Europe occidentale.

L'Institut McKinsey estime même que, compte tenu de l'évolution des produits en Europe centrale et orientale, seul un quart des équipements d'un véhicule produit en France devront être achetés chez un fournisseur local d'ici à dix ans, ce qui implique inévitablement une poursuite de l'ajustement productif de nos équipements.

En second lieu, il convient d'accorder une attention encore plus aiguë aux petits équipementiers, c'est-à-dire aux équipementiers de rangs 2, 3 ou 4 et aux sous-traitants, qui constituent le maillon le plus fragile de la filière. En effet, il s'agit le plus souvent de petites et moyennes entreprises qui ne disposent pas toujours des mêmes possibilités d'innovation et d'adaptation que les équipementiers de « rang 1 »⁴ et pour lesquelles l'enjeu est d'abord celui de la survie.

La commission des affaires économiques estime que le défi des équipementiers concerne l'ensemble de la filière, y compris les constructeurs

¹ *Compte tenu de la nature très capitalistique de ces activités, il est en effet plus avantageux de maintenir l'outil de production en fonctionnement dans l'attente de restructurations que d'arrêter la production et de fermer l'entreprise.*

² *Sur une production totale de véhicules de 64 millions en 2005.*

³ *C'est-à-dire même en incluant les frais de transport.*

⁴ *Aux premiers rangs desquels figurent Valeo et Faurecia.*

dans la mesure où il ne saurait y avoir de constructeurs forts si leurs fournisseurs sont en difficulté¹.

Il en est d'ailleurs de même vis-à-vis des intervenants en aval de la production automobile.

b) L'enjeu de la mutation des services à l'automobile

Le fait pour l'industrie automobile de pouvoir s'appuyer sur un secteur dynamique dans le domaine de la distribution et des services constitue incontestablement un facteur de compétitivité. Ainsi, c'est en mettant en place un réseau de commercialisation, d'assistance et de réparation d'une qualité inédite que la marque japonaise Lexus a pu s'imposer en quelques années sur le marché américain.

Or, les professionnels du service de l'automobile sont, en France, confrontés à un défi d'adaptation à des évolutions à la fois démographiques et technologiques. En effet, les entreprises de la distribution et de la réparation, qui connaissent déjà une pénurie de main d'œuvre structurelle estimée à 25.000 personnes, doivent désormais faire face à la non transmission de nombreux garages traditionnels et donc à leur disparition, réduisant ainsi le maillage territorial qui constitue l'élément essentiel de la qualité de service aux utilisateurs.

Cette difficulté à assurer la pérennité des entreprises est aggravée par la nécessité d'accompagner la complexité technologique croissante des véhicules, qui exige un effort d'investissement et d'acquisition de compétences nouvelles qui n'est pas réalisé actuellement.

Au-delà du rôle irremplaçable des métiers de service dans la qualité globale de l'offre automobile, il convient de rappeler que les défis auxquels sont confrontées ces professions ont pour enjeu le maintien et le développement de plusieurs centaines d'emplois qualifiés et non délocalisables.

*

* *

C'est donc bien l'ensemble du secteur automobile, au-delà de sa seule composante industrielle, qui doit aujourd'hui poursuivre son adaptation s'il ne veut pas voir remise en cause très rapidement la place éminente qu'il occupe dans notre économie².

¹ Les difficultés actuelles posées aux constructeurs français par la situation de l'entreprise Manzoni-Bonchot apportent, s'il en était besoin, une démonstration de cette interdépendance.

² Celle-ci étant rappelée par l'annexe 1.

Pour cette raison, la commission des affaires économiques propose la mise en œuvre d'une stratégie en trois axes prévoyant d'aller au-delà des actions déjà entreprises par les professionnels et par les pouvoirs publics.

II. LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES PROPOSE UNE STRATEGIE EN TROIS AXES DANS LA CONTINUTE DES EFFORTS DEJA ACCOMPLIS

Cette stratégie, adoptée à l'unanimité par la commission, concerne les professionnels et les pouvoirs publics, au niveau tant national qu'euro péen.

A. AXE 1 : FAIRE DU MARCHÉ EUROPÉEN LE SOCLE DE LA COMPÉTITIVITÉ MONDIALE DE NOTRE INDUSTRIE AUTOMOBILE

1. Une prise de conscience récente...

Les insuffisances du marché européen tenant à la fois à son fonctionnement et à un encadrement réglementaire parfois contreproductif ont été officiellement prises en considération au niveau communautaire.

C'est ainsi qu'en 2005, la Commission européenne a mis en place le groupe « Cars 21 » associant les Etats membres, le Parlement européen, les industriels et les organisations non gouvernementales afin de réfléchir à une amélioration de la politique européenne menée dans ce secteur au service à la fois de sa compétitivité et du développement durable.

En juin 2006, le groupe a ainsi avancé plusieurs recommandations, suggérant notamment une triple amélioration de la réglementation européenne dans le sens d'une simplification, d'une plus grande cohérence et de la conduite systématique d'études d'impact économiques.

Toutefois, votre commission estime que les défis auxquels est confronté le secteur automobile exigent de compléter la démarche « Cars 21 ».

2. ...qu'il convient d'élargir et de concrétiser

Il serait souhaitable que la France, en sa qualité de grand pays automobile, propose :

● **d'engager une étude de l'impact des différences de fiscalités nationales sur la constitution d'un marché européen optimal en matière d'automobile ;**

- de veiller à la mise en œuvre législative rapide des recommandations de « Cars 21 » relatives à la cohérence de la réglementation ;

- et d'intégrer, dès le stade de l'adoption des normes environnementales Euro 5, le souci d'une plus grande stabilité de celles-ci dans le temps.

Au-delà de son impact sur l'existence d'un marché européen optimal, la réglementation environnementale doit par ailleurs être mobilisée comme un élément de compétitivité à part entière.

B. AXE 2 : VALORISER L'AVANTAGE DE L'EUROPE, CONTINENT DES VOITURES LES PLUS PROPRES ET LES PLUS SURES AU MONDE

Une fois clarifiée la stratégie européenne en ce qui concerne les normes, il convient de faire valoir les avantages européens en matière de développement durable et de sécurité. Pour cela, il est proposé :

- de mieux prendre en compte les innovations technologiques des constructeurs européens dans l'élaboration des normes environnementales et de sécurité¹ ;

- de communiquer sur le niveau élevé des performances moyennes de la flotte de véhicules européens afin de valoriser le label « Made in Europe ».

C. AXE 3 : PRÉPARER L'ACTE II DU PLAN GOUVERNEMENTAL EN FAVEUR DE L'AUTOMOBILE

Le plan lancé par le Gouvernement le 29 novembre 2006 en faveur de l'industrie automobile répond aux défis les plus immédiats du secteur en témoignant d'un triple souci :

- renforcer la recherche et l'innovation, en particulier dans le domaine du développement durable, par la mobilisation de 250 millions d'euros sur cinq ans, principalement par le projet de moteur hybride de PSA et le système « Stop and go » de réduction de la consommation mis au point par Valeo ;

- accompagner les salariés concernés par les restructurations industrielles dans l'automobile avec une enveloppe de 150 millions d'euros sur cinq ans consacrée à des actions de formation et de reconversion ;

¹ L'Europe a tout intérêt à afficher des exigences élevées en termes de sécurité et d'environnement à la fois dans une perspective de développement durable et en vue de la préservation d'un avantage concurrentiel sur son marché domestique.

– et rééquilibrer les relations entre les différents intervenants en permettant de faire passer de 90 à 60 jours le délai de paiement des constructeurs à leurs fournisseurs¹.

C'est dans le prolongement de cette politique qu'il convient d'ores et déjà de préparer l'ensemble du secteur aux défis qui l'attendent à l'horizon 2015. A cette fin, la commission des affaires économiques propose une stratégie à la fois offensive et défensive.

1. Un volet offensif : plus d'innovation et d'intégration

● Renforcer les synergies entre les constructeurs et l'ensemble de leurs fournisseurs, en faveur de l'innovation et de la qualité.

En effet, si l'intégration industrielle joue déjà largement pour les grands équipementiers de « rang 1 », force est de constater que tel est beaucoup moins le cas avec les petites et moyennes entreprises du secteur. Or, l'exemple de Toyota, au travers du concept « d'entreprise élargie », montre à quel point l'implication d'un constructeur dans l'amélioration du processus productif de l'ensemble de ses fournisseurs peut être bénéfique pour toute la filière.

● Consolider le secteur des services afin d'en faire un atout commercial des constructeurs français.

Ceci implique d'assurer la pérennité des petites entreprises de services en poursuivant le très grand effort déjà engagé en matière de formation, d'apprentissage et de reprise d'entreprises, en y associant l'ensemble des partenaires publics et privés. Ceci nécessite aussi de mieux intégrer les professionnels de la vente et de la réparation dans la politique d'innovation et de qualité des constructeurs ainsi que dans leur politique commerciale, afin de tirer parti de la densité des réseaux existant sur le marché européen, qui constitue un réel avantage par rapport aux nouveaux concurrents.

2. Un volet défensif : accompagner les hommes et les territoires touchés par le déclin de certaines productions

En complément de l'exploitation du potentiel d'innovation et de compétitivité de notre filière automobile, il convient aussi d'apporter des

¹ Cet objectif a été atteint par un accord entre les industriels, le Gouvernement ayant indiqué qu'à défaut d'une telle démarche volontaire, la réduction des délais de paiement aurait pu être imposée par une loi.

réponses aux difficultés que certaines industries de main d'œuvre du secteur devraient rencontrer dans les prochaines années.

En effet, il est vraisemblable que la poursuite de la concentration en cours provoque la destruction d'environ 15.000 emplois au niveau des équipementiers de premier rang et de 6.000 emplois chez leurs fournisseurs à l'horizon 2012.

● Au-delà de la politique d'accompagnement initiée par le Gouvernement, il est proposé de **réaliser une étude d'impact sur les conséquences de la concurrence des équipementiers chinois et indiens dans les dix ans qui viennent et sur la façon de s'y adapter**, en particulier au niveau des PME¹.

*

* *

La stratégie d'ensemble proposée par le présent rapport d'information est exigeante et ambitieuse, la commission des affaires économiques estimant que, face aux défis actuels, la confiance et le volontarisme sont de mise. Au cours de l'ensemble de ses travaux, elle n'a en effet pas oublié à quel point nos entreprises avaient déjà su, au cours de ces vingt dernières années, réaliser une véritable révolution en matière d'innovation, de qualité, de développement durable ou encore d'alliances internationales.

C'est fort de cette expérience réussie que la commission estime que, dès lors qu'il se mobilise, le secteur automobile a vocation à demeurer un domaine d'excellence de l'économie française.

Cette conviction a d'ailleurs été renforcée par le cycle d'auditions organisées le 23 janvier 2007.

1 A ce titre, il serait sans doute dangereux de considérer les stratégies d'essaimage, réalisées sous le contrôle de ces entreprises, au sein de l'Europe élargie comme systématiquement contraires au maintien de l'emploi en France. Il y a en effet des situations à regarder avec beaucoup de précaution, où des stratégies préventives de maintien de la compétitivité et de l'emploi peuvent être payantes, comme en témoigne l'exemple du secteur allemand de la machine-outil qui a conservé sa place de leader mondial en jouant sur la complémentarité entre les usines allemandes et les nouvelles unités situées en Europe centrale.

DEUXIEME PARTIE -

**COMPTE-RENDU DU CYCLE D'AUDITIONS ORGANISEES
PAR LA COMMISSION LE 23 JANVIER 2007**

Au cours de sa réunion du mardi 23 janvier 2007 -Présidence de M. Jean-Paul Emorine, président, puis de M. Gérard Cornu, vice-président - la commission a procédé à un cycle d'auditions sur les défis du secteur automobile français.

A titre liminaire, M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé que le cycle d'auditions de la commission sur l'avenir du secteur automobile s'inscrivait dans la préparation d'un rapport d'information sur ce thème confié à M. Gérard Cornu. Il a aussi souligné l'attention toute particulière que la commission des affaires économiques prêtait à cette filière compte tenu notamment du rôle structurant qu'elle joue au sein de l'ensemble de l'économie française.

Puis M. Gérard Cornu, rapporteur, a débuté son intervention en rappelant que les travaux de la commission portaient sur l'ensemble du secteur de l'automobile et non sur sa seule composante industrielle, précisant que la filière comportait une part importante d'activités de services.

Il a ensuite indiqué que le cycle d'auditions avait pour objectif de répondre à deux questions principales, la première portant sur la définition des défis auxquels notre filière automobile devait faire face. A ce titre, il a rappelé que les élus étaient confrontés aux conséquences de la situation actuelle, marquée par la perte de près de 5.000 emplois chez les équipementiers en 2006. S'agissant des causes perceptibles, il a estimé utile de réfléchir à l'existence d'une difficulté structurelle touchant les deux constructeurs nationaux et consistant en un problème de positionnement à la fois géographique et commercial.

S'agissant du positionnement géographique, il a regretté que nos entreprises soient principalement présentes sur les marchés déjà matures et trop peu sur les marchés émergents où le parc automobile est en phase d'expansion rapide, comme tel est le cas en Chine où les ventes d'automobiles progressent de 25 à 30 % par an. Il a d'ailleurs noté que dans ce pays le marché était loin de ne concerner que les petits véhicules, comme en témoignent les succès commerciaux remportés par le groupe Audi. Il a dès lors considéré que rien ne justifiait a priori l'absence de nos deux constructeurs nationaux d'un marché si prometteur.

Au sujet des difficultés de positionnement commercial des constructeurs français, il a rappelé que l'on assistait à une bipolarisation du marché automobile avec le développement parallèle de la gamme des

véhicules de plus de 30.000 euros, sur lequel les constructeurs allemands demeurent presque sans rivaux et de celle des petits véhicules urbains de moins de 15.000 euros. S'il a noté que ce dernier segment était en proie à l'émergence d'une forte concurrence asiatique, il a souligné que les marques françaises y disposaient d'atouts réels, même si elles ne s'avéraient malheureusement pas toujours capables de proposer des politiques de prix adaptées aux attentes des consommateurs, citant les exemples récents de la Renault Modus et de la 1007 de Peugeot. Il a d'ailleurs considéré que le succès de la vente par Internet d'un des deux véhicules cités illustre clairement que les progrès réalisés en matière commerciale pouvaient être très rapidement payants.

Aux défis commerciaux liés aux différents problèmes de positionnement, il a estimé que s'ajoutait un défi organisationnel identifié par l'étude récente du cabinet McKinsey « Donner un nouvel élan pour l'industrie automobile en France », publiée en octobre 2006, selon laquelle l'intégration industrielle des sous-traitants et des constructeurs est insuffisante, en particulier si on la compare au cas japonais qui fait figure d'exemple.

Il en est ensuite venu au second ordre de questions que la commission pourrait examiner à l'occasion de ce cycle d'auditions, à savoir l'analyse des politiques à mener et des solutions à apporter. Il a considéré que bien qu'il s'agisse, pour l'essentiel, de sujets relevant de la compétence des entreprises, les travaux de la commission avaient pour objectif de réfléchir à l'action possible des pouvoirs publics. A ce propos, il a rappelé l'importance du plan de soutien à l'automobile annoncé le 29 novembre 2006 et portant sur 400 millions d'euros, sur lesquels il a précisé que 250 millions d'euros étaient consacrés au soutien à l'innovation, au travers des pôles de compétitivité et de l'agence de l'innovation industrielle, et que 150 millions d'euros seraient affectés à la reconversion de 20.000 salariés de l'automobile touchés par les fermetures d'usines et les délocalisations. Il s'est aussi félicité que le Gouvernement ait fortement incité les acteurs de la filière à négocier un raccourcissement des délais de paiement des constructeurs vis-à-vis de leurs sous-traitants, estimant qu'il s'agissait d'un problème crucial, même s'il ne concernait pas uniquement le secteur automobile, l'objectif étant de se rapprocher d'un délai de 60 jours et non plus de 90 jours. Il a souscrit à l'idée selon laquelle la voie législative pourrait être envisagée en cas d'échec des négociations, compte tenu du caractère très pénalisant du problème pour les fournisseurs concernés.

Audition de M. Xavier Horent, délégué général du CNPA, au sujet du rapport du Conseil économique et social sur l'avenir de l'industrie automobile.

La commission a entendu M. Xavier Horent, délégué général du Centre national des professionnels de l'automobile (CNPA), représentant M. Roland Gardin, président du CNPA et membre du Conseil économique et social.

L'objet de cette première audition étant de présenter le rapport déposé par M. Roland Gardin au Conseil économique et social (CES), le 5 juillet 2006, et intitulé « L'automobile française : une filière majeure en mutation », M. Xavier Horent s'est proposé de revenir sur la situation de l'industrie automobile, avant d'en exposer les principales mutations et de faire état des préconisations du CES.

S'agissant du poids de l'industrie automobile dans l'économie française, M. Xavier Horent a indiqué que cette dernière représentait aujourd'hui 10 % du produit intérieur brut (PIB) avec un chiffre d'affaires de la construction automobile de 105 milliards d'euros, dont 23,5 milliards d'euros réalisés par les équipementiers, auxquels s'ajoutaient 114 milliards d'euros pour les activités de commerce et de réparation automobile. Il a attiré l'attention des commissaires sur cette performance de la distribution et des services, composante probablement la moins connue de la filière automobile, bien que son chiffre d'affaires soit pourtant du même ordre de grandeur que celui des constructeurs automobile et de l'ensemble de leurs sous-traitants.

Procédant ensuite à l'analyse du marché de l'automobile, il s'est félicité que la vente de voitures françaises ait représenté environ 10 % de la production totale mondiale et 25 % de la production européenne en 2004 et 2005, années de référence pour les travaux du Conseil économique et social. Il a, en outre, souligné l'importance de la contribution du secteur automobile au solde de la balance commerciale durant les trois dernières années.

Puis, s'agissant des 35,6 millions de véhicules composant le parc français, il a indiqué que 80 % des ménages français disposaient d'une automobile et que 32 % en possédaient au moins deux, rappelant que 89 % des transports intérieurs de voyageurs s'effectuaient par la route. Il a, par ailleurs, fait valoir que les véhicules produits aujourd'hui étaient dix fois moins polluants que ceux de 1990, ajoutant que les véhicules de 2010 devraient à leur tour polluer dix fois moins que ceux mis sur le marché en 1995.

M. Xavier Horent a poursuivi cette présentation chiffrée en évoquant la situation de l'emploi dans le secteur. Il a souligné que, dans notre pays, un emploi sur dix était directement ou indirectement lié au secteur automobile, 800 000 dans les activités de production du secteur automobile et 700.000 liés aux activités de ventes, de réparation, d'assurance, ou de financement, et un million dans des activités rattachées aux transports, au réseau routier ou à l'administration.

M. Xavier Horent a ensuite abordé les mutations de l'industrie automobile. Il a vanté les bonnes performances de la filière française dans un contexte de forte compétition mondiale, faisant valoir que si dix groupes de constructeurs et trois équipementiers produisent à eux seuls 80 % des 60 millions de véhicules fabriqués dans le monde aujourd'hui, 10 % de cette production étaient assurée par deux constructeurs français, Renault et PSA-Peugeot-Citroën. Il a estimé que les marchés étrangers représentaient aujourd'hui les trois quarts des débouchés des constructeurs français, soulignant que le dynamisme tenait à des méthodes industrielles fondées sur la qualité et l'innovation qui étaient mises en oeuvre en lien direct avec les équipementiers, ainsi qu'à une faculté importante d'anticipation de la demande des consommateurs, elle-même accompagnée par un réseau dynamique d'entreprises de distribution et de services

Poursuivant son propos sur la compétitivité internationale, M. Xavier Horent, a évoqué le partage de la demande mondiale entre, d'une part, les marchés de renouvellement et, d'autre part, ceux caractérisés par de nombreuses premières acquisitions, indiquant que le marché européen appartenait désormais à la première catégorie, eu égard à la faible croissance du revenu des ménages, à la fiabilité croissante des véhicules et à la saturation du taux d'équipement. Il a insisté sur le fait que la priorité donnée aux marchés émergents était devenue l'un des axes majeurs des stratégies appliquées par les constructeurs français. Dans cette perspective, il a noté que si un peu plus de la moitié des modèles français avaient été produits dans des sites implantés en France, le cap du million de voitures de marques françaises fabriquées en Europe centrale ou orientale serait probablement franchi d'ici à 2010.

M. Xavier Horent a d'ailleurs tenu à opérer une distinction entre le phénomène de délocalisation et celui de la simple localisation de la production. Sans en minimiser le risque pour l'emploi, il a relevé que les localisations de production étaient justifiées par une implantation des usines au plus proche des nouveaux marchés, ce qui entraîne que le phénomène de délocalisation à proprement parler se trouve, en tout état de cause, limité. En appui de ce constat, il a relativisé l'importance des différentiels de coût de la main d'œuvre entre les différents pays, précisant que ce coût ne représentait que 10 % du coût d'assemblage d'un constructeur automobile.

Puis il a décrit le processus actuel de recomposition de l'industrie automobile, rappelant que le fordisme avait été successivement remplacé par le toyotisme, puis par le concept de « l'entreprise élargie », ce qui obligeait à repenser tous les schémas industriels de fabrication d'un véhicule et des fonctions de travail, notamment s'agissant des rôles respectifs des constructeurs et des équipementiers.

Abordant ensuite l'impact des nouvelles attentes des consommateurs sur la filière, il a observé que s'étaient développés les concepts de la voiture comme « espace à vivre » ainsi que celui de « la voiture pour chacun », ce dernier se substituant au modèle de « la voiture pour tous ».

Il a exposé les contraintes particulières de cet impact sur les constructeurs, en relevant la nécessité de « produire ce que l'on vend » et non de « vendre ce que l'on produit », comme cela était classiquement le cas depuis les années cinquante.

A propos de la réorganisation structurelle de la filière, il a fait état d'une mutation des rapports de force entre les différents acteurs du marché depuis les années quatre-vingt dix, soulignant que son issue restait difficilement prévisible. Il a ainsi confirmé que si les constructeurs conservaient la place principale au cœur de ce système, en raison notamment du pouvoir de la marque sur les utilisateurs, ils ne bénéficiaient plus d'une situation de domination. A l'appui de sa démonstration, il a pris l'exemple des distributeurs de véhicules dont la taille s'est fortement accrue et qui bénéficient désormais d'un pouvoir de négociation. Quant aux équipementiers, il a fait valoir qu'ils étaient devenus les interfaces de l'ensemble du système automobile, dans la mesure où ils étaient à l'origine des deux tiers de la valeur ajoutée industrielle de la filière.

M. Xavier Horent a ensuite évoqué la question de l'innovation en considérant qu'elle constituait à la fois une des mutations structurelles du secteur et la condition essentielle au maintien de la filière dans la compétition mondiale. Sur ce point, il a présenté les recommandations du rapport du Conseil économique et social consistant à renforcer le potentiel d'innovation de l'industrie automobile française face à la multiplication des laboratoires en Inde, en Chine ou au Brésil, précisant par ailleurs que les recherches actuelles portent de façon privilégiée sur l'environnement, la sobriété des moteurs ou encore la sécurité du véhicule et l'utilisation de nouveaux matériaux.

Comme annoncé, il en est ensuite venu à exposer les principales préconisations du Conseil économique et social à destination de l'ensemble de la filière. A ce titre, il a insisté sur la poursuite d'un objectif comprenant quatre composantes, à savoir : la création d'un « socle fort », intégré et homogène, apte au développement international et soucieux de concilier le développement durable avec la mobilité des français.

Il a insisté sur l'enjeu de la création d'un « socle fort » favorable à la compétitivité dans le cadre d'un marché européen homogène, face à la pression concurrentielle provenant en particulier des pays émergents qui bénéficient de niveaux de coûts sans comparaison avec l'Europe, ainsi que des constructeurs japonais, qui combinent une politique industrielle d'excellence et une politique monétaire offensive.

Soulignant la double nature du secteur automobile, à la fois industrie capitaliste et secteur de production de masse, il a fait part de préconisations du CES en faveur de la création d'un marché européen de l'automobile homogène au moyen d'une harmonisation fiscale, considérant sur ce point que l'absence de convergence des taux d'imposition nationaux constituait un obstacle à la politique commerciale des constructeurs et débouchait in fine sur un fractionnement du marché européen.

Parallèlement à l'harmonisation fiscale, il a jugé que la recherche de l'efficacité réglementaire constituait un second motif de création d'un marché automobile européen, dans la mesure où le cadre réglementaire communautaire constitue un paramètre important de la compétitivité du secteur. Conformément aux recommandations du CES, il a fait valoir que ce cadre juridique devait, d'une part, être adapté aux spécificités du marché mondial et d'autre part, être stable et cohérent, illustrant son propos par l'exemple de l'initiative européenne « Cars 21 » ou « l'automobile du XXI^e siècle » grâce à laquelle un groupe de travail a pu formuler des propositions de réglementations visant à favoriser la compétitivité de la filière automobile ainsi que la recherche, le développement et l'innovation, dans le respect des contraintes environnementales. Il a rappelé que le CES avait considéré que les propositions de ce groupe de travail, traduites dans un rapport de juin 2006, étaient pertinentes et méritaient tout l'appui des autorités françaises. M. Xavier Horent en a ainsi appelé, conformément aux recommandations du CES, à ce qu'une évaluation des règles nationales soit lancée afin de déceler les évolutions nécessaires et les possibilités de simplification.

Il a ensuite exposé le second élément de l'objectif préconisé par le CES, portant à la fois sur le renforcement de l'intégration de la filière automobile et de son attractivité. Constatant que l'évolution structurelle de cette filière traditionnellement très hiérarchisée s'était traduite par une redistribution importante des rôles au profit des équipementiers et des fournisseurs, il a appelé de ses vœux une nécessaire conciliation des stratégies des constructeurs avec celles des équipementiers et de leurs fournisseurs. Le CES a, en conséquence, souligné la nécessité que la filière surmonte la vision unilatérale et asymétrique des rapports entre acteurs afin d'assurer sa pérennité.

Après avoir mentionné la troisième composante de l'objectif du CES qui concerne la promotion du développement international de la filière française, M. Xavier Horent a abordé son quatrième et dernier aspect, visant à une meilleure conciliation entre la mobilité des Français, d'une part, et l'impact de la filière automobile sur le développement durable, d'autre part. Il a confirmé que l'enjeu n'était évidemment pas de diminuer la demande d'automobiles des Français ou des Européens, mais de dégager des solutions de promotion d'un développement durable de la filière. Rappelant que la technologie était l'une de ces solutions, il s'est félicité du fait que le niveau des émissions ait été divisé par deux tous les quatre ans depuis 1970, et constatant que les derniers véhicules non équipés d'un pot catalytique ne disparaîtront qu'en 2012, il a rappelé la préconisation du CES visant à accélérer le rajeunissement du parc actuel et la sortie des véhicules anciens les plus polluants au profit de véhicules plus respectueux de l'environnement.

A l'issue de cette présentation, M. Gérard Cornu, rapporteur, s'est interrogé sur la difficulté de faire évoluer la réglementation.

En réponse, M. Xavier Horent a jugé que la filière automobile souffrait de changements trop erratiques et d'une certaine imprévisibilité du cadre juridique qui nuisaient à sa compétitivité. Il a regretté, en outre, que la réglementation ne prenne pas suffisamment en compte le rythme des évolutions technologiques et leur intégration par la filière automobile. Rappelant la nécessité d'une concrétisation de l'initiative Cars 21, il a indiqué que la Commission européenne travaillait actuellement sur l'évolution de cette réglementation.

M. Gérard Cornu, rapporteur, a aussi interrogé l'intervenant sur le fait que la main d'œuvre ne représentait, selon ce dernier, que 10 % des coûts de construction d'une automobile, alors même qu'il était fréquemment admis que le différentiel de salaire avec les pays émergents pesait sur la compétitivité de l'Europe occidentale.

M. Xavier Horent a renvoyé aux précisions qu'il donnerait sur la structure des coûts de construction lors de son audition suivante en sa qualité de représentant des constructeurs.

M. Daniel Dubois a lui aussi fait part de sa surprise quant à la faible part des salaires, en se demandant quelles étaient les raisons conduisant à des modifications de localisation des unités de production si la part du coût salarial était si peu élevée. Il s'est demandé si le seul objectif de positionnement au plus près des clients suffisait dès lors à justifier des délocalisations qui ne disent pas leur nom.

Il a poursuivi en notant que, dans le contexte général de la chute des ventes des constructeurs européens en 2006, les entreprises allemandes avaient obtenu des résultats relativement satisfaisants en dépit des coûts de production élevés.

Il a demandé si cela n'était pas lié au haut niveau de qualité de véhicules d'outre-Rhin et si plus généralement, ce souci de qualité ainsi que l'innovation et l'anticipation des attentes des consommateurs pouvaient vraiment être regardées comme les meilleurs gages d'une stratégie évitant les délocalisations.

Abordant un deuxième aspect, M. Daniel Dubois a fait part de ses interrogations quant aux raisons de la très grande prudence des constructeurs français en matière de recherches sur les nouveaux carburants et plus généralement sur le concept de « voiture propre ».

M. Jean Desessard s'est, quant à lui, interrogé sur la place occupée dans la production par les robots, qui permettent de produire sans main d'œuvre et font appel à de nombreuses recherches.

Puis revenant sur les différences de fiscalité automobile au sein de l'Europe, il a demandé des précisions sur le point de savoir en quoi, par exemple, le très haut niveau des taxes danoises sur l'automobile handicapait les constructeurs français plus que leurs concurrents, dans la mesure où ces taxes s'appliquent à tous les intervenants sur ce marché.

De même, il a émis des interrogations sur le fait que les normes qualités européennes puissent désavantager les constructeurs français, ou les autres constructeurs européens, dans la mesure où ces normes s'imposent à toutes les entreprises, notamment japonaises, dès lors qu'elles souhaitent commercialiser des véhicules en Europe.

M. Xavier Horent a tout d'abord répondu au sujet d'un éventuel retard français en matière de recherche, en particulier dans le domaine du développement durable, en faisant valoir que les constructeurs équipementiers et français avaient, à sa connaissance, fait des efforts considérables et relativement bien connus dans le domaine de l'environnement ainsi d'ailleurs que dans celui de la sécurité routière.

Il a ainsi rappelé que plus de 24 milliards d'euros étaient investis en moyenne chaque année en Europe dans le domaine de la recherche et du développement, tout en estimant qu'il existait probablement encore beaucoup de pistes, notées par le CES, sur la manière dont le potentiel de recherche de la filière pouvait encore être amélioré, notamment s'agissant du cloisonnement excessif entre la recherche publique et la recherche privée.

A ce titre, il a estimé que de nombreux efforts restaient à accomplir dans le cadre des pôles de compétitivité qui venaient d'être mis en place, la filière automobile participant à cinq d'entre eux.

Parmi les pistes d'amélioration, il a rappelé que le CES estimait qu'une des voies à explorer était l'intégration des métiers de la réparation et de la distribution automobile dans les activités de recherche et développement, l'automobile constituant en soi une filière cohérente.

Il a ajouté que le CES formulait aussi des recommandations visant à améliorer l'efficacité du crédit d'impôt recherche, compte tenu notamment de la révision récente de ses paramètres de calcul.

Revenant sur la fiscalité, il a estimé que cette dernière était en soi un facteur de compétitivité, et que la différence de niveau d'impôt en Europe privait nos industriels d'un marché aux dimensions réellement continentales, alors qu'une fiscalité uniformisée permettrait de fluidifier les échanges et d'inscrire les politiques commerciales des constructeurs dans un cadre européen. Il a rappelé que l'enjeu pour les constructeurs européens était de pouvoir se lancer dans la compétition mondiale en s'adossant au marché socle le plus unifié et le plus cohérent possible, non seulement au plan fiscal, mais aussi au plan réglementaire.

Audition de M. Manuel Gomez, président du CCFA.

Puis la commission a entendu M. Manuel Gomez, président du comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

M. Manuel Gomez a débuté son intervention en revenant sur le contexte actuel du marché automobile français, en se fondant sur les résultats

publiés par le CCFA au début du mois de janvier. Il a annoncé d'entrée que ces données faisaient apparaître que notre industrie traversait effectivement une période difficile.

S'agissant en premier lieu des ventes, il a indiqué que le marché des véhicules particuliers avait eu grand peine à franchir la barre symbolique des 2 millions d'immatriculations et que les marques françaises avaient continué de voir leurs parts de marché s'effriter à un rythme de deux points par an depuis 2003, le taux de pénétration du marché national étant, sur cette période, revenu de 60 % à 54 %.

De même, il a signalé qu'en Europe, où les constructeurs français, qui détenaient auparavant 25 % du marché n'en représentent plus désormais que 22 %, le seul sujet de satisfaction provenait des ventes de petits véhicules utilitaires, pour lesquels le nombre d'immatriculations a atteint le niveau record de 440.000 immatriculations, alors que deux véhicules sur trois de ce segment de marché sont de marque française.

Evoquant en second lieu le niveau de production, il a rappelé que celui des usines françaises avait fortement chu, connaissant une baisse de plus de 10 % par rapport à 2005, équivalent à une diminution de 300.000 véhicules sur l'année. Il a précisé que la production des usines situées en France, qui avaient réalisé 54 % du total de la production des constructeurs français en 2005, n'en représentait plus aujourd'hui qu'à peine 50 %.

Il a dès lors considéré que si la filière automobile française n'était pas en péril, sa situation était de nature à alerter l'ensemble des acteurs, tout en rappelant que l'automobile française avait connu, dans son histoire, des crises bien plus graves que celle traversée actuellement. Il a observé, en revanche, que ces crises passées étaient limitées dans le temps et que les causes en étaient relativement connues, alors que la situation actuelle se caractérise par un manque de visibilité.

En contrepartie de ces éléments globalement défavorables, M. Manuel Gomez a aussi tenu à mettre en avant les aspects plus positifs de la situation.

D'une part, il a fait valoir que le développement à l'international était un sujet de satisfaction pour les constructeurs, dans la mesure où les ventes de voitures particulières hors d'Europe occidentale représentaient près de 30 % des ventes totales, soit une part des exportations supérieure aux résultats enregistrés en France. Il a considéré que cette croissance à l'international était un élément extrêmement positif, dans la mesure où le marché européen était désormais adulte, les perspectives de développement se situant essentiellement en Asie, en Amérique du Sud, au Proche et au Moyen-Orient, ainsi qu'en Europe centrale et orientale.

Il a estimé que du temps serait nécessaire pour que les nouveaux marchés d'expansion arrivent à maturité, ce qui impose aux constructeurs français de rester vigilants sur les marchés matures de renouvellement en Europe.

D'autre part, il a rappelé l'importance de la filière automobile dans l'emploi national. Il a aussi rappelé que la filière représentait 11 % de la production industrielle française et 17 % des investissements industriels. Il a insisté sur le fait que l'industrie automobile contribuait à hauteur de 13 % au commerce français et rapportait 8,7 milliards d'euros de recettes pour la balance commerciale.

Sur ce dernier point, il a d'ailleurs indiqué que le secteur automobile était, il y a encore deux ans, le premier contributeur aux exportations françaises, avec un total de plus d'11 milliards d'euros, tout en notant que ces performances étaient trop méconnues, sans doute du fait d'un manque de communication.

Au vu de cette situation d'ensemble, il a considéré que si l'industrie automobile pouvait paraître puissante, elle n'était pas, pour autant, insubmersible. Il a d'ailleurs rappelé que cette industrie avait failli disparaître dans les années 80, mais que cela avait pu être évité, car les acteurs de la filière, ainsi que les pouvoirs publics, avaient contribué à son redressement. Il a fait remarquer que, dans le même temps, cette industrie avait pratiquement disparu en Grande-Bretagne.

Il a estimé que l'industrie automobile, dans son ensemble, se caractérisait toujours par des équilibres extrêmement fragiles, qu'il convenait de ne pas voir remis en cause par des modifications brutales des règles du jeu. Il a en effet rappelé que les marges opérationnelles et la rentabilité du secteur étaient modestes et que, parallèlement, ce secteur présentait la spécificité d'être à la fois un secteur de grande consommation et une industrie à très forte intensité capitalistique.

Il s'est ensuite proposé d'établir une comparaison avec le secteur automobile allemand. Il a estimé que la différence avec la France ne portait pas sur la qualité des produits, l'ensemble des études et analyses révélant que les constructeurs français n'avaient rien à envier sur ce point à leurs concurrents d'outre-Rhin. Il a plutôt considéré que la grande différence tenait à la fois au niveau de vie général dans les deux pays et à des histoires nationales, qui avaient abouti à ce que la France soit un pays où l'on vende essentiellement des véhicules de taille moyenne, alors même que les véhicules de haut de gamme principalement allemands étaient davantage susceptibles de susciter des profits.

Evoquant ensuite la question du cadre réglementaire, il a considéré que l'industrie automobile souffrait d'un discours à la fois faussement moderniste et faussement écologique.

Il a ainsi fait valoir que la réglementation européenne était la plus exigeante au monde, ce qui aboutissait à donner un avantage compétitif à ceux dont les marchés de base ne sont pas situés en Europe. Il a en effet estimé que, n'étant pas soumis aux mêmes contraintes, ces constructeurs extra-européens disposaient de moyens leur permettant de concurrencer nos entreprises sur leur marché domestique.

Il a ajouté que le secteur était confronté à une abondance de règles et à l'accélération du rythme de parution de celles-ci, alors que l'amortissement des efforts de développement et d'investissement de notre industrie nécessitait des périodes relativement longues.

Il a en outre considéré que le marché-socle de nos entreprises était régi par des mesures nationales différentes, souvent pesantes en matière de fiscalité, de protection de l'environnement ou de sécurité et que cet environnement juridique, fiscal et réglementaire manquait souvent de visibilité. Illustrant son propos par l'exemple de la fiscalité, il a fait remarquer que celle-ci était non seulement très hétérogène selon les Etats européens, mais aussi particulièrement lourde, puisqu'elle représente plus de 40 milliards d'euros en 2005. Il a fait remarquer que les prélèvements étaient bien moindres en Amérique ou en Asie, qui constituent les marchés-socle des concurrents les plus menaçants de nos entreprises.

S'agissant enfin des questions d'environnement, M. Manuel Gomez a estimé que la réglementation avait été incontestablement bénéfique au progrès, dans la mesure où elle avait stimulé les constructeurs. Il a ainsi rappelé que, depuis 1970, la filière avait intégré et appliqué huit réglementations successives, comportant pour chacune une obligation de diviser par deux le volume des émissions polluantes. Il a noté que l'industrie automobile n'avait pas seulement suivi le rythme, mais qu'elle l'avait précédé pour des raisons de concurrence. Il a ainsi pris l'exemple de la sécurité routière, pour lequel la concurrence a conduit à aller au-delà de la réglementation, notamment par des initiatives incitatives telles que l'attribution d'étoiles récompensant les véhicules les plus sûrs. Il a ensuite rappelé que la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre était actuellement en préparation au travers d'une réglementation qui devrait entrer en vigueur en 2009 et ce, alors que les émissions des véhicules à essence et à diesel devraient pourtant être proches de zéro. Il a en effet signalé que les véhicules construits aujourd'hui polluent dix fois moins que ceux fabriqués dans les années 90, notant que l'une des difficultés était que demeurent encore en circulation un grand nombre de véhicules datant des années 90. Aussi s'est-il demandé s'il ne conviendrait pas d'accélérer le rythme de disparition de ces véhicules.

M. Jean Desessard a fait observer que le discours tenu par M. Manuel Gomez au nom des constructeurs était en apparence très soucieux d'environnement en général et de la qualité de l'air en particulier.

M. Manuel Gomez a estimé que cette préoccupation était constante, en dépit d'une communication manifestement insuffisante. A ce titre, il a cité l'exemple de la qualité de l'air à Paris, dont les analyses font ressortir que 6 % de l'amélioration observée est imputable à la politique municipale et 26 % aux constructeurs d'automobiles par la diminution des émissions des véhicules, ce dont les médias se sont très peu fait l'écho.

Poursuivant sur les gaz à effet de serre, il est ensuite revenu sur l'argument selon lequel les constructeurs n'étaient pas assez imaginatifs, en

déclarant que ces derniers étaient au contraire extrêmement attentifs aux avancées technologiques. Il a estimé que la priorité était de généraliser des moyens permettant de régler le plus vite possible les problèmes d'émissions, plutôt que de mettre continuellement en avant certaines technologies, qui ne concernent pour le moment qu'une infime partie du parc.

Il a d'ailleurs fait état de l'existence d'une ligne de partage existant entre l'Europe du nord et celle du sud en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules neufs. Il a ainsi noté que le niveau d'émission admis dans un pays comme la Suède, apparemment vertueux, était de 198 grammes de CO₂ au kilomètre, contre 151 grammes en France. Ainsi, la moyenne d'émission des voitures françaises neuves s'établit à 145 grammes de CO₂ au kilomètre, contre 160 grammes environ dans les pays d'Europe du nord.

Il a ensuite évoqué le cas, très souvent cité, d'une voiture concurrente qui porte un nom latin et émane d'un constructeur non européen, faisant valoir que 4.000 tonnes de CO₂ par an avaient été économisées par ce véhicule, alors que 300.000 tonnes de CO₂ l'ont été par les voitures françaises émettant en moyenne 120 grammes au kilomètre. Il a regretté que ces chiffres, provenant de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), soient insuffisamment connus.

Il s'est ensuite opposé à l'idée selon laquelle les émissions de CO₂ ne cessaient de croître, indiquant que si cela avait été vrai pendant de nombreuses années, ces émissions étaient stables depuis quatre ans. Il a estimé que les modifications de comportement, notamment en matière de limitation des vitesses, avaient certainement joué un rôle dans ce phénomène, mais aussi que la performance énergétique de nos véhicules demeurait le principal facteur de cette évolution.

Il a ensuite ajouté que le recyclage constituait l'autre sujet environnemental majeur, faisant observer que certains secteurs d'activité se présentaient comme particulièrement vertueux, dans la mesure où ils recyclaient 35 % de leurs emballages, alors que le secteur automobile recycle aujourd'hui plus de 85 % de ses productions et poursuit même un objectif de recyclage de 95 %.

M. Manuel Gomez a ensuite complété son propos en revenant sur les problèmes de concurrence au niveau international. Il a considéré que la concurrence pouvait toujours constituer un danger dès lors que l'on se trouvait en mauvaise posture, mais qu'elle constituait aussi un irremplaçable stimulus. A ce titre, il a indiqué que les entreprises chinoises représentaient des concurrents importants, venant d'ailleurs de ravir à notre pays la quatrième place des pays producteurs d'automobiles. Il a indiqué que si le potentiel de développement de ce pays était immense, sa capacité à consommer sa propre production était relativement limitée en raison de ses infrastructures.

Il a estimé que les Chinois tendraient vraisemblablement à s'inspirer des modèles japonais et coréens qui leur sont proches.

Quant à l'Inde, il a noté qu'elle connaissait aussi une croissance remarquable, qui devrait bientôt dépasser celle de la Chine.

Dans ce contexte, il a rappelé quelles avaient été les interrogations des constructeurs français sur leurs contre-performances conjoncturelles. Plutôt qu'un moindre intérêt pour les véhicules de nos constructeurs, il a attribué les difficultés rencontrées à une accélération de la segmentation de l'offre, particulièrement sensible sur les marchés de renouvellement. A titre d'illustration de ce phénomène, il a rappelé qu'il y a une vingtaine d'années, 20 modèles étaient proposés pour un même type de véhicule, alors qu'aujourd'hui ce chiffre est en moyenne compris entre 50 et 60.

Il a dès lors jugé nécessaire de promouvoir la diversité en produisant à la fois des modèles « tout technologie » très riches et des véhicules à bas coûts dits « low cost », qui constituent peut-être l'un des termes de l'alternative aux tout petits véhicules.

Enfin, M. Manuel Gomez a ajouté que, dans le pays qui avait vu naître l'automobile, cette industrie avait toujours montré sa capacité à s'adapter, au cours de son siècle d'existence. Aussi, en reconnaissant que la filière traversait un moment difficile, il a estimé qu'une façon de l'aider était de la montrer davantage en exemple, à l'instar de la façon dont elle est promue et considérée comme un motif de fierté nationale chez nos voisins allemands.

A ce propos, M. Gérard Cornu, rapporteur, a rappelé que le Sénat soutenait résolument l'industrie automobile française, à travers non seulement sa commission des affaires économiques, mais encore son groupe d'études sur l'automobile. Il a encouragé les constructeurs à continuer de valoriser les efforts accomplis en matière de qualité et de préservation de l'environnement.

M. Yves Krattinger a fait part de son sentiment selon lequel les difficultés des deux années écoulées étaient dues pour une part à un renouvellement rapide des gammes de véhicules.

Toutefois, tout en reconnaissant l'effet positif que devrait avoir le lancement de nouveaux véhicules, il a noté que les comportements attentistes des consommateurs qui conservent leur ancien véhicule dans l'attente du nouveau modèle expliquaient le faible dynamisme du marché.

Il a ensuite abordé la question des relations entre les constructeurs et les sous-traitants, en se demandant si la réduction globale du nombre des sous-traitants et leur intégration plus grande dans l'ingénierie générale du véhicule n'étaient pas à l'origine de problèmes rencontrés ces dernières années.

Il a demandé si la nécessité de réduire les coûts ne conduisait pas les constructeurs à s'ouvrir à de nouveaux sous-traitants, ce qui pourrait revenir, si tel était le cas, à opérer indirectement des délocalisations. Il s'est interrogé sur le point de savoir s'il s'agissait d'une réalité tangible ou simplement de rumeurs. Il a conclu en rappelant qu'au-delà de ces questions relatives à l'impact très important du secteur automobile sur l'activité économique

générale, il convenait aussi de considérer de façon très sérieuse le sujet de la relation que les Français entretiennent avec ce produit si particulier que constitue l'automobile.

En réponse, M. Manuel Gomez est revenu sur la question du rythme d'accélération du renouvellement du parc automobile. Il a fait observer que le marché était beaucoup plus difficile qu'il ne l'avait été, du fait de la diversité des modèles ou encore de l'agressivité commerciale dont témoignent les offres pour les reprises de véhicules. Il a d'ailleurs noté que ces pratiques auraient dû disparaître, compte tenu de la plus grande flexibilité dans la production que l'industrie avait su atteindre, puisqu'il était désormais moins nécessaire qu'auparavant de procéder à des opérations de déstockage. Il a regretté que ces pratiques de remises ou de reprises perdurent, car elles participent d'une stratégie qui consiste à aller porter des attaques sur le terrain privilégié d'un concurrent afin de l'affaiblir, alors qu'en définitive, tout euro donné au client représente autant de perdu pour l'industrie.

S'agissant des causes d'insuccès des produits, il a estimé que le taux de fidélisation à une marque ayant diminué, la réaction des consommateurs apparaît dès lors moins prévisible et si l'innovation est un impératif, elle apparaît aussi parfois comme une prise de risque qui peut s'avérer de plus en plus pénalisante. Il a imputé en particulier ces changements à la multiplication de versions différentes, voire des modèles nouveaux en plus grand nombre et qui répondent aux attentes des clients tout en diversifiant ou en répartissant les risques. Il a fait valoir que ces méthodes permettaient de mieux répondre aux souhaits du consommateur sur un marché désormais très segmenté. Il a indiqué que ceci avait eu pour conséquence une nette accélération des cycles de renouvellement.

Répondant ensuite sur le thème des localisations et des délocalisations, il a tenu à préciser que la main-d'œuvre représentait bien 10 % des coûts du seul constructeur, mais qu'il était essentiel de rappeler que 70 % du véhicule n'étaient pas fabriqués chez le constructeur lui-même et que, dès lors, le coût salarial demeurait un élément déterminant.

Il a estimé que le faible nombre de délocalisations ne devait pas pour autant occulter la question du niveau élevé du coût salarial, ce dernier tendant, en France, à se rapprocher du niveau allemand. Il a attribué le faible nombre de délocalisations stricto sensu à l'existence d'une forte contrainte de logistique qui affecte cette industrie, faisant valoir que l'absence d'obstacle logistique concernait des secteurs produisant des biens d'une valeur très élevée et d'un volume très faible, ce qui n'est pas le cas de la production automobile. D'ailleurs, il a même considéré que pour l'automobile la question des coûts de transport demeurait un élément stratégique.

Il a conclu en répondant à la question sur les robots. Il a fait valoir que ces derniers ne sauraient être regardés comme la panacée, même s'il est vrai que les usines étaient aujourd'hui largement mécanisées, la pression concurrentielle conduisant à rechercher les modes de production les plus

compétitifs. Il a noté en outre que l'industrie automobile était parfois critiquée sur ce point par des acteurs qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes.

M. Gérard Cornu, président, a alors remercié M. Manuel Gomez de la qualité des informations qu'il avait communiquées à la commission.

Audition de M. Thierry Morin, président de Valeo.

La commission a entendu M. Thierry Morin, président de Valeo.

M. Thierry Morin a tout d'abord annoncé qu'il s'exprimerait sur la situation actuelle des équipementiers ainsi que de la filière en général, dont les difficultés résultent de la coexistence de phénomènes déjà anciens et d'évolutions plus récentes.

S'agissant des évolutions observées sur une longue période, il a souligné la tendance à la délégation des activités industrielles des constructeurs, illustrant cette idée par le fait qu'un certain nombre de constructeurs demandaient désormais qu'une partie du développement soit assurée par les équipementiers. Il a aussi mis en avant la montée en puissance du rôle des équipementiers pour un nombre croissant de tâches telles que le développement des produits ou l'assemblage de modules complets des véhicules.

Pour ces raisons, il a estimé nécessaire de revenir sur le terme de sous-traitant et de lui substituer celui de « composantier » ou de « systémier », plus représentatif des nouvelles fonctions assurées par les équipementiers.

Toujours au titre des évolutions constatées sur une longue période, il a cité le raccourcissement de la durée de vie des véhicules qui contraint les équipementiers à amortir leurs investissements sur des séries de 300.000 ou 400.000 exemplaires, alors que les modèles de véhicules précédents portaient sur un nombre d'unités comprises entre 700.000 et un million.

Il a ajouté que cette difficulté était encore plus aiguë pour certains équipements particuliers comme les éclairages à l'avant des véhicules ou la signalisation à l'arrière, dont le cycle de vie pouvait désormais être inférieur à deux ans.

Il en est ensuite venu à l'évocation de problèmes plus récents, parmi lesquels il a fait valoir la hausse du prix de l'électricité ainsi que l'envolée du prix des matières premières le prix du cuivre ayant été multiplié par cinq en trois ans, celui de l'aluminium par deux en deux ans et celui du zinc par cinq en deux ans rappelant que ces dernières représentent 40 à 55 % des coûts de production des équipementiers. Il a ajouté qu'il était très difficile aux entreprises de répercuter ces hausses sur leurs prix de vente, dans la mesure où une forte pression à la baisse des coûts était exercée par les constructeurs automobiles eux mêmes confrontés à une situation de surcapacité du marché, l'offre excédant aujourd'hui la demande pour environ quinze millions de véhicules.

Il a attribué à deux ordres de raisons le fait que le prix des équipements constitue la principale variable d'ajustement des coûts de la production automobile. La première tient au fait que c'est aujourd'hui chez les équipementiers que se réalise la plus grande part de la valeur ajoutée d'un véhicule, et la seconde est que la quasi-totalité de leurs clients sont les constructeurs eux-mêmes.

Il a achevé sa description des difficultés récentes en citant les surcoûts engendrés par la mondialisation des échanges, qui exige la création d'un plus grand nombre d'implantations industrielles qu'auparavant de façon à produire au plus près des marchés nationaux ou régionaux, dont le nombre s'est d'ailleurs fortement accru.

Il a souligné que, conséquence de ces tensions, près de trente-cinq équipementiers américains parmi ceux affichant un chiffre d'affaires supérieur à un milliard de dollars étaient désormais sous la protection du chapitre 11 relatif aux faillites. Tout en notant que tel n'était pas encore le cas en Europe, il a rappelé qu'un grand équipementier allemand du domaine de l'éclairage avait annoncé l'an dernier qu'il subirait des pertes, et ce, pour la première fois de son histoire.

Concentrant ensuite son exposé sur le cas de Valeo, il a commencé par rappeler qu'en 2001 l'entreprise avait subi 700 millions d'euros de pertes, soit 7 % de son chiffre d'affaires. Il a fait valoir que, du fait de son indépendance, le groupe Valeo s'était trouvé dans la nécessité de ne compter que sur ses propres forces pour combler au plus vite les pertes réalisées et ce, au travers d'un plan de redressement.

Il a signalé que ce plan avait été réalisé à effectifs à peu près constants, les opérations ayant consisté non seulement en la fermeture de 52 sites sur 170, mais aussi en l'ouverture de 29 nouvelles implantations ainsi qu'en la cession de 26 sites et la réalisation de 13 acquisitions. Il a indiqué que cette restructuration avait permis au groupe Valeo de disposer de sites de très haute technologie capables de maîtriser les techniques de différenciation des produits en Europe de l'ouest, aux Etats-Unis et au Japon, ainsi que d'usines répondant aux besoins d'autres marchés exigeant des produits moins sophistiqués mais beaucoup plus compétitifs en termes de prix, comme tel est le cas des unités de production du groupe basées en Chine et en Europe centrale.

Après ce rappel du plan de redressement, il a indiqué que l'année 2001 avait aussi été marquée par la mise en place d'une stratégie articulée autour de trois axes : l'action sur les coûts, la recherche d'une « qualité totale » et l'innovation.

S'agissant de la diminution des coûts, il a rappelé que Valeo avait optimisé les actifs industriels en recourant, entre autres, à des actifs plus légers, c'est-à-dire à des outillages moins coûteux, grâce à une démarche visant à redéfinir les processus de fabrication. Il a indiqué que cette méthode

avait permis d'obtenir aujourd'hui des coûts situés aux meilleurs niveaux mondiaux.

Pour ce qui concerne l'objectif de qualité, il a rappelé qu'avant l'entrée en vigueur du plan, les équipes de Valeo mesuraient la qualité des productions par des pourcentages de défaut inférieurs, selon les cas, à 1 % ou à 0,1 %, trop élevés à ses yeux.

Il a indiqué que le nouveau système de comptabilisation portait sur le nombre de défauts par millions d'unités produites, réservant à la commission la primeur de l'information selon laquelle Valeo avait atteint au 31 décembre 2006 la moyenne très faible de quinze défauts par million d'unités produites, quinze usines du groupe affichant même en 2006 une absence totale de produits défectueux, et ce, alors même qu'il y a encore quelques années, il était parfois considéré que –pour certaines productions il serait très coûteux de descendre en dessous d'1 % de défaut.

Cette exigence de qualité va au-delà des seuls produits, puisqu'elle intègre, par exemple, le paramètre du nombre d'accidents du travail, la poursuite de l'objectif de « qualité totale » signifiant ainsi l'absence d'accidents de ce type.

Puis M. Thierry Morin, président de Valeo, a exposé le troisième axe de la stratégie d'innovation de son entreprise. Il a tout d'abord rappelé qu'en 2001 il avait été conduit à réétudier l'ensemble du portefeuille des produits du groupe, en se fondant principalement sur l'analyse et l'anticipation des besoins du marché. Il en a déduit qu'un utilisateur d'automobile souhaitait des véhicules à la fois plus confortables, de plus en plus sûrs, moins polluants et plus agréables à conduire.

C'est dès lors dans ces différentes directions que Valeo avait décidé d'orienter le développement de ses nouveaux produits. Rappelant qu'une voiture de cylindrée d'1,5 litre consommait à peu près sept litres de carburant pour cent kilomètres, ce qui représente deux tonnes de CO₂ par an, M. Thierry Morin a jugé absolument indispensable une diminution des émissions et a déclaré ne pas partager l'opinion de M. Manuel Gomez selon laquelle il serait souhaitable que le législateur s'abstienne de poser de nouvelles obligations dans ce domaine. Il a estimé qu'il convenait au contraire de continuer d'augmenter la pression environnementale, qui est seule en mesure d'amener les industriels à progresser. Il a fait valoir que Valeo s'efforçait d'être en pointe sur ce sujet, l'objectif étant de réconcilier l'automobile et la cité.

Il a d'ailleurs affirmé que les équipementiers disposaient aujourd'hui de la capacité de diviser par deux la consommation des véhicules et il a indiqué que ce résultat ne se limitait pas à la prise en compte des seules émissions de CO₂, citant l'exemple des produits tels que des systèmes à soupapes électromagnétiques réduisant de 40 % la consommation totale de l'automobile ou encore le système STARs, dont la troisième génération, qui sera commercialisée dans près d'un an, permettra de récupérer toute l'énergie

cinétique produite par le ralentissement de l'automobile au moyen d'ultra-capaciteurs.

Précisant les conditions de la mise en œuvre opérationnelle de cette politique d'innovation, il a indiqué que Valeo lui consacrait 6 à 7 % de son chiffre d'affaires depuis 2001 et que cette activité occupait aujourd'hui 5.000 ingénieurs du groupe. Il a signalé que le groupe avait ainsi pu l'an dernier figurer au quatrième rang des entreprises françaises pour les dépôts de brevets, avec plus de 600 brevets derrière Renault, L'Oréal et PSA.

Il a aussi mis en avant la création par Valeo d'un concept de gestion du projet « autour du cadran » (en anglais : « round the clock ») reposant sur l'idée que l'innovation de Valeo ne s'interrompt jamais, puisque les travaux d'études d'un même projet sont réalisés en Asie le matin, en Europe le midi et aux Etats-Unis le soir avant de recommencer en Asie le lendemain.

M. Thierry Morin a précisé que ce système de travail en continu permettait à la fois de travailler plus vite et de travailler mieux. Au-delà des gains de temps, le fait de confier un projet d'études à plusieurs équipes rend en effet nécessaire la mise en place de procédures internes incitant au respect des délais, qui constitue souvent le point faible de ce type de travaux. En définitive, le temps consacré à la coordination des travaux demeure négligeable par rapport au temps gagné grâce à ce mode de travail « autour du cadran » et à la mise en place de règles et de procédures rigoureuses de gestion du projet.

Pour M. Thierry Morin, le groupe Valeo a mis sur le marché, pour chacun de ses domaines d'activité, des produits que n'offre aucun autre équipementier au monde : il a évoqué STARS qui équipe les Citroën C2 et C3 et permet d'interrompre automatiquement le fonctionnement du moteur lorsque la voiture s'arrête à un stop ou un feu rouge, celle-ci ne redémarrant que lorsque le conducteur sollicite l'accélérateur. Cette technologie permet d'obtenir 80 % des résultats environnementaux atteints par un moteur hybride pour un coût cinq à six fois plus faible et ce, alors même que les véhicules équipés de ce dernier type de moteurs bénéficiaient de subventions, ce qui n'est pas le cas pour le système de Valeo.

Un autre système très novateur mis au point par l'entreprise Valeo permet, quant à lui, de garer le véhicule de manière automatique, sans que le conducteur ait besoin de toucher au volant.

M. Thierry Morin a par ailleurs estimé que la promotion de l'innovation exigeait surtout aujourd'hui de convaincre le marché, tant le secteur automobile faisait parfois preuve de conservatisme du fait notamment de l'obligation de résultat en termes de qualité des véhicules. Il a ainsi estimé qu'un des risques de l'innovation était d'aboutir à ce que, dans un premier temps, son groupe soit fragilisé par le fait d'investir davantage en recherche et développement, sans être certain que les nouveaux produits représenteront une part importante des ventes.

Enfin, s'agissant de la façon dont les équipementiers peuvent relever l'ensemble des défis exposés, il a fait valoir qu'une des forces des groupes tels que Valeo était de posséder et de développer des actifs industriels dont la valeur est beaucoup plus tangible que celles des éléments immatériels qui constituent par exemple l'essentiel de l'actif des entreprises du secteur tertiaire. Il a indiqué que c'est ce qui expliquait que certains de ses concurrents puissent accumuler des pertes pendant une longue période avant de se trouver en situation de faillite. Il a ajouté que ceci se vérifiait par exemple aux Etats-Unis, où Delphi et Visteon avaient subi perte sur perte sans pour autant disparaître. Il a toutefois signalé que ces entreprises avaient, du fait de leur situation financière, une tendance regrettable à se livrer à des pratiques de dumping leur permettant de conserver une part de marché importante. Il a ensuite précisé que, conformément aux exemples cités, ce phénomène était plus américain qu'européen, dans la mesure où General Motors avait initié les baisses de prix très fortes il y a deux ans. Il a toutefois pronostiqué que ces tensions pourraient se produire en Europe l'année prochaine du fait des difficultés des constructeurs français et de l'intensification de la compétition qui devrait en découler. Dans un tel contexte, il a estimé que la consolidation de la filière des équipementiers était un des éléments majeurs de la recherche d'un nouvel équilibre dans les relations avec les constructeurs.

M. Gérard Cornu, président, a tenu à remercier M. Thierry Morin pour le message positif porté par son témoignage.

M. Paul Raoult s'est, quant à lui, interrogé sur le point de savoir si l'innovation ne revenait pas en fait à rendre les véhicules plus complexes, ce qui exposait le marché au risque d'aller à l'encontre des souhaits réels du client.

M. Thierry Morin, tout en reconnaissant que les voitures étaient de plus en plus sophistiquées, a estimé que cette évolution ne devait pas représenter une difficulté pour le client, rappelant que Valeo disposait d'un laboratoire d'ergonomie et citant en exemple des micro-caméras fixées sur les yeux du conducteur pour vérifier s'il doit quitter la route des yeux pour atteindre son autoradio. Il a fait valoir que si les constructeurs utilisaient les nouveaux systèmes, c'était précisément pour simplifier l'utilisation des véhicules. Il s'est aussi déclaré très attaché à la notion d'intuition du conducteur, estimant tout à fait anormal qu'un automobiliste ait besoin de consulter un manuel de cent cinquante pages pour utiliser son véhicule.

Répondant à une intervention de M. Paul Raoult relative à un cas concret de difficulté de dépannage d'un véhicule du fait de la complexité des systèmes électroniques, M. Thierry Morin a répondu que si l'intérêt de l'électronique avait pu être remis en cause à quelques reprises par la presse, les apports de ces nouveaux équipements avaient été occultés. Quant à l'une des affaires qui avait défrayé la chronique, il a rappelé qu'il s'était finalement avéré que le véhicule était hors de cause, le conducteur ayant trafiqué sa voiture pour tenter de se la faire rembourser.

Il a en revanche reconnu que pouvaient survenir des problèmes de fiabilité, en particulier au niveau des moyens de réparation dont disposent les garagistes. A ce titre, il a rappelé que les constructeurs d'automobiles menant entre eux une vive compétition avaient, par le passé, une tendance naturelle à ne pas communiquer les codes source de leurs équipements électroniques à leurs concurrents. Il a ajouté que, bien que le droit communautaire ait désormais contraint les constructeurs à le faire à destination de l'ensemble des entreprises, il pouvait encore demeurer des difficultés liées au fait que ces transmissions d'informations s'effectuaient avec un peu de retard.

Après avoir noté que l'exposé de M. Thierry Morin avait clairement permis de comprendre la stratégie mise en œuvre pour le redressement de son groupe, M. Jean Desessard a fait remarquer qu'il percevait une certaine divergence entre ces propos et ceux tenus par M. Manuel Gomez au sujet des exigences environnementales.

Sur ce point, il s'est inscrit en faux contre la thèse selon laquelle il ne fallait pas être plus exigeant en termes de normes environnementales, alors même que ces dernières sont une préoccupation croissante des consommateurs comme des responsables politiques. Il s'est d'ailleurs félicité de ce que les constructeurs français mettent au point des véhicules qui comptent aujourd'hui parmi les plus économes en consommation et les moins polluants.

Il a toutefois tenu à faire part de sa surprise quant au fait que ces performances soient trop peu connues, aussi bien du grand public que des pouvoirs publics, prenant l'exemple du Conseil régional d'Ile-de-France, au sein duquel le groupe des Verts avait demandé que la collectivité achète des voitures propres, produits pour lesquels il n'avait pas été possible de proposer de voitures françaises. Il a fait valoir que ce cas était illustratif de l'existence d'un problème d'information, car il lui a paru particulièrement étonnant que les services spécialisés du Conseil régional ne soient pas capables d'identifier l'existence d'une offre nationale de véhicules peu polluants. Il a d'ailleurs regretté que le président du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) ait donné le sentiment de rester sur la défensive, et non de valoriser le fait que les Européens, en raison de leur histoire et de leurs préoccupations environnementales, avaient édicté des normes ambitieuses, dont ils assumaient le coût financier.

M. Jean Desessard a ensuite interrogé M. Thierry Morin sur le point de savoir en quoi les normes européennes étaient pénalisantes, dans la mesure où les constructeurs non européens y étaient soumis eux aussi dès lors que leurs véhicules étaient exportés vers le vieux continent.

En réponse, M. Thierry Morin a estimé qu'à l'inverse, l'engagement de plus en plus marqué de l'Europe dans la production de véhicules peu polluants pourrait revenir à mettre en place indirectement l'équivalent d'une protection du marché intérieur, idée à laquelle M. Jean Desessard a adhéré.

Puis M. Daniel Dubois est revenu sur la stratégie de redressement de Valeo en demandant si la forte priorité donnée à l'innovation permettait au

groupe de faire face à ses concurrents pratiquant le dumping sur les prix. Il s'est demandé si une des réponses appropriées ne consisterait pas plutôt à conclure des partenariats plus forts avec les producteurs automobiles et à être davantage intégré dans le processus d'assemblage.

M. Thierry Morin a répondu en rappelant qu'il était fortement attaché à l'idée d'indépendance de Valeo qui lui permettait de vendre ses produits à tous les constructeurs du monde, tout en admettant que les rumeurs d'OPA sur le groupe n'avaient jamais cessé ces dernières années.

Il a ajouté que, dès lors que cette indépendance était maintenue, la principale réponse de l'entreprise à ses défis consistait en une intensification de l'effort d'innovation, afin d'être en position plus favorable dans les discussions sur les prix menées avec les constructeurs. Il a d'ailleurs indiqué que son objectif était que Valeo n'ait pas de compétiteurs pour 15 % de ses produits et que tel était déjà le cas d'une dizaine d'équipements dont le système STARS.

M. Daniel Dubois a toutefois fait observer que ces produits très innovants ne représentaient aujourd'hui que 2 % du chiffre d'affaires du groupe.

M. Thierry Morin a répondu d'une part, que les produits innovants avaient représenté 27 % dans le carnet de commandes de Valeo en 2006 et il a fait valoir d'autre part, que cette stratégie d'intensification de l'innovation avait débuté il y a seulement un peu plus de trois ans. Par ailleurs, il a estimé que les pratiques de dumping manifeste constatées dans le secteur n'étaient probablement pas appelées à durer, dans la mesure où les entreprises concernées avaient plutôt vocation à être rachetées dans le cadre de la nécessaire consolidation du secteur de l'équipement automobile.

M. Yves Krattinger a fait part de ses interrogations sur le fait que la voiture à bas coût puisse prendre une place importante sur le marché de l'Europe de l'ouest et que les composants de ce type de véhicules puissent éventuellement provenir des pays émergents.

M. Thierry Morin a répondu que l'origine des équipements d'une voiture à bas coût dépendait elle-même du lieu de fabrication, précisant que si cette dernière était fabriquée en Roumanie, il y avait peu de chances pour que ses composants soient produits en France et ce, en raison de problèmes de compétitivité. Il a estimé qu'en revanche, si la voiture était fabriquée en France, elle pourrait bénéficier des composants produits dans notre pays, tant il y existait une capacité de fabrication d'équipements à un bon niveau de coût.

S'agissant de la question plus générale des perspectives de réussite des voitures à bas coût, il a estimé que celles-ci étaient très réelles, rappelant que l'achat automobile n'était pas d'abord un achat rationnel motivé par le besoin, mais un achat réalisé en fonction d'autres critères tels que l'envie ou les moyens financiers, ce qui laissait une place aux véhicules à bas coût.

Il a d'ailleurs fait observer qu'il existait en France, comme en Italie, une tradition de voitures à bas coût, citant en exemple la Fiat 500, la 4 CV Renault, la 2 CV ou encore la 4 L, qui avaient toutes remporté un grand succès. Quant à l'actuel succès d'estime dont bénéficie la Logan, il a rappelé qu'il n'était pas aujourd'hui suffisant pour en faire un produit leader du marché. Il a attribué cette situation au fait que ce véhicule n'avait pas été construit pour la France, alors même qu'une voiture à bas coût pourrait être très bien accueillie, dès lors qu'elle contiendrait les fonctionnalités auxquelles les consommateurs occidentaux se sont désormais habitués. Il s'est ainsi déclaré favorable à l'idée de voitures à bas coût, tout en estimant que ce serait une erreur de les assimiler à des voitures « sans rien » et en précisant qu'il devait s'agir d'un véhicule moderne, avec de bonnes performances en termes de tenue de route et de confort et capable de garantir un très haut niveau de sécurité.

M. Jean Desessard a ensuite posé deux questions, l'une sur l'existence en France d'un avantage lié à l'utilisation de robots dans le processus de fabrication et l'autre sur le point de savoir si les véhicules utilitaires faisaient partie de la gamme de véhicules équipés par les industriels français.

M. Thierry Morin a tout d'abord indiqué que Valeo fabriquait effectivement des équipements pour les véhicules de transports en commun ou les petits véhicules utilitaires, tout en s'estimant moins compétent qu'en matière de voitures particulières pour décrire la stratégie des clients constructeurs. Il a ajouté que le secteur recourait de plus en plus à la mécanisation, les voitures elles-mêmes étant très largement assemblées par des machines. Il a précisé que Valeo utilisait un grand nombre de robots en particulier pour les assemblages des systèmes de transmission, d'embrayage ou de phare. Il a fait observer que les usines de certains de ses clients japonais étaient aujourd'hui plutôt moins automatisées que les usines françaises, tant les industriels japonais focalisent davantage leur attention sur le suivi de production que sur l'automatisation du processus.

Il a conclu sur ce point en estimant que le coût de revient de l'automobile dépendait beaucoup plus de l'utilisation optimale de l'ensemble de l'actif industriel des entreprises que de la présence d'un équipement de production exceptionnel à un endroit donné.

M. Yannick Texier a estimé que, d'une façon générale, si les voitures étaient de plus en plus complexes, elles étaient aussi de plus en plus pratiques et de plus en plus sûres, les voitures françaises n'ayant dans ces domaines rien à envier aux autres.

Au sujet du système « stop and go » qui équipe déjà les véhicules du groupe PSA, il a posé une question sur les possibilités de voir des véhicules BMW ou d'autres marques étrangères prochainement équipées de ce système. Il a par ailleurs souhaité savoir si, aux yeux de M. Thierry Morin, la

communication des constructeurs autour de ce système était bonne, notamment au sujet des économies d'émission de CO₂.

Sur ce point, M. Thierry Morin a fait remarquer que la communication que pouvait réaliser un équipementier par rapport à un produit monté sur automobile était, par définition, limitée, même s'il a indiqué que Valeo parvenait davantage à faire passer ses messages au travers de la communication des constructeurs, citant l'exemple des phares au xénon. S'agissant des systèmes tels que le « stop and go », il a toutefois indiqué que le principal problème rencontré était l'inquiétude du constructeur par rapport aux habitudes de conduite.

Il a confirmé que ce produit donnait lieu à des projets avec plusieurs constructeurs, le système en question étant d'ailleurs lui-même en constante amélioration. Il a ainsi précisé que la fonction du système de démarrage et de charge de la batterie venait d'être changé à travers le remplacement de l'alternateur et du démarreur par une seule machine réversible. Il a aussi annoncé que dans une deuxième génération cette machine serait capable de récupérer l'énergie du freinage et que, dans une troisième génération, elle permettrait à la voiture de disposer d'un moteur plus petit, et donc de diminuer consommation et pollution. Il a estimé être en mesure d'imposer ce processus comme un nouveau standard dans un délai de cinq à six ans.

En conclusion de cette audition, M. Gérard Cornu, président, a rappelé tout l'intérêt porté par la commission à la défense de l'industrie nationale et des innovations technologiques françaises, jugeant que, de ce point de vue, le langage volontariste tenu par M. Thierry Morin était très rassurant.

Seconde audition de M. Xavier Horent, délégué général du CNPA, au sujet du secteur des services à l'automobile.

Puis la commission a de nouveau entendu M. Xavier Horent, cette fois en qualité de délégué général du conseil national des professionnels de l'automobile (CNPA), représentant M. Roland Gardin, président du CNPA.

Présentant les services liés à l'automobile, M. Xavier Horent a souligné le poids économique et social du secteur, qui représente 480.000 salariés pour un chiffre d'affaires de 114 milliards d'euros, comparable à celui des constructeurs et de l'ensemble de leurs fournisseurs.

Précisant que le secteur regroupait une pluralité d'acteurs, dont les concessionnaires en véhicules particuliers et en véhicules industriels, les agents de marque, les réparateurs agréés, mais aussi les contrôleurs techniques ou encore les ramasseurs d'huiles usagées et les collecteurs de pneus, il a aussi fait valoir qu'il était aussi composé, d'une part, d'importants groupes de distribution représentant tels que REA Groupe, filiale de Renault qui réalise 23 % des ventes de la marque sur l'ensemble de l'Europe et, d'autre part, de

très petites entreprises, prenant l'exemple du domaine du recyclage, où 90 % des structures emploient moins de 10 salariés.

Enumérant les contraintes que constituent la politique de sécurité routière, les mutations technologiques ou encore l'exigence du développement durable, M. Xavier Horent a souligné la nécessaire restructuration du secteur, qui fait face à deux défis principaux :

– d'une part, la montée en puissance de la collecte et du recyclage d'un nombre croissant de véhicules, un million de voitures par an étant actuellement traités en France ;

– et, d'autre part, la forte évolution du secteur, du fait notamment du règlement européen sur la vente et l'après-vente qui devrait mécaniquement induire une concentration de ces activités commerciales.

Relayant des inquiétudes sociales fortes, M. Xavier Horent a pronostiqué la disparition de près de 8.000 entreprises dans les cinq années à venir, ainsi que des difficultés liées à la transmission des sociétés, la question se posant à très court terme pour 25.000 d'entre elles dans un contexte démographique défavorable et un lourd handicap en termes d'image des métiers de services à l'automobile.

Il a attribué cette mauvaise image à la représentation traditionnelle du garagiste vivant les mains dans le cambouis, l'absence d'attractivité du secteur aboutissant à une pénurie structurelle de main d'œuvre évaluée, elle aussi, à 25.000 personnes depuis le passage aux 35 heures.

Il a regretté, en outre, que les efforts des professionnels pour recruter ne soient pas suffisamment récompensés, puisque 52 % des jeunes formés initialement pour cette filière d'activité choisissent finalement de s'en détourner, alors même que les entreprises du secteur ont conclu des accords paritaires novateurs en termes de rémunération, de développement des compétences et d'évolution de carrière dont le but était non seulement d'attirer, mais aussi de fidéliser les jeunes collaborateurs qualifiés.

M. Xavier Horent a conclu en s'interrogeant sur les évolutions de ce secteur en France. S'agissant des nouveaux modes de distribution des véhicules, il a estimé que la commercialisation en grande surface ne devrait probablement pas connaître de réel développement, du fait de la nécessaire spécialisation des personnels de vente et d'après vente. De même, il a affiché une certaine réserve quant à la place que pouvait prendre la vente par Internet, en indiquant que même aux Etats-Unis, les ventes par ce biais ne parvenaient pas à représenter plus de 2 ou 3 % du volume global des transactions.

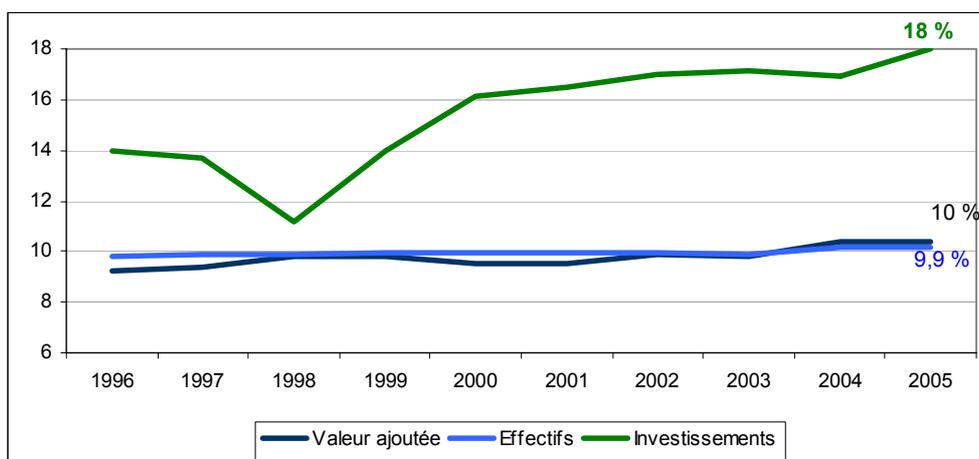
M. Jean-Paul Emorine, président, l'a alors remercié de la qualité de sa double intervention devant la commission.

Au cours de sa réunion du 21 février 2007, la commission des affaires économiques a adopté ce rapport à l'unanimité.

ANNEXE I -

LA PLACE DU SECTEUR AUTOMOBILE DANS L'ECONOMIE FRANÇAISE

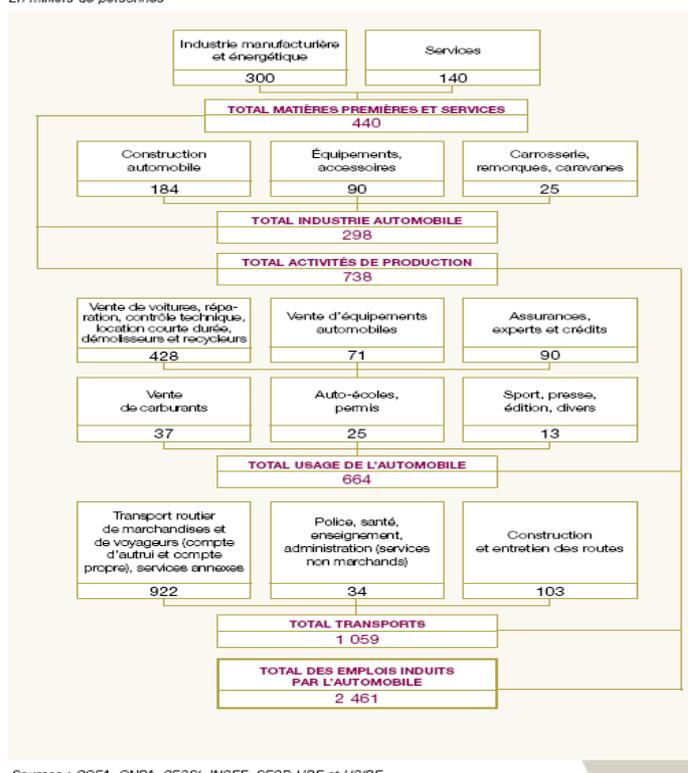
● L'automobile représente 10 % des emplois et près de 20 % de la valeur ajoutée de notre industrie.



● Au-delà de sa composante industrielle, le secteur automobile dans son ensemble concerne près de 2,5 millions d'emplois.

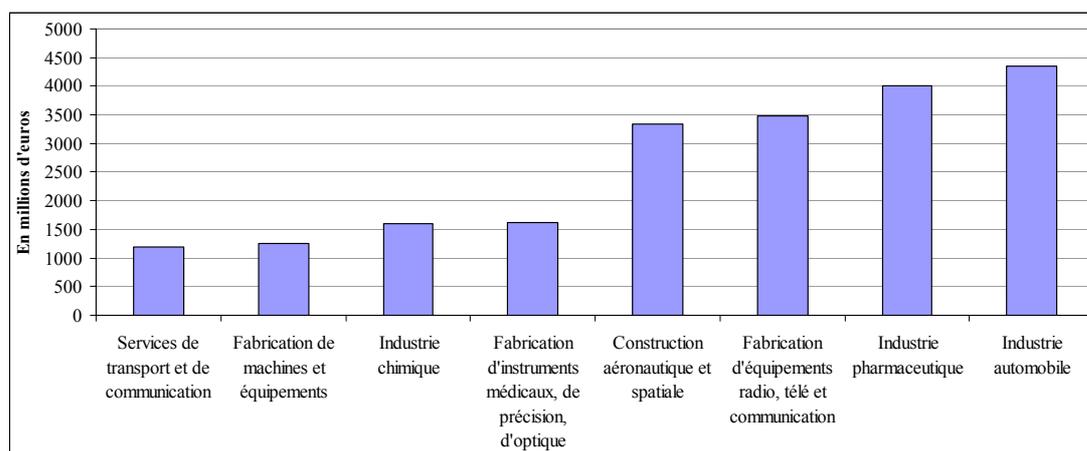
Emplois induits par l'automobile en 2005

En milliers de personnes



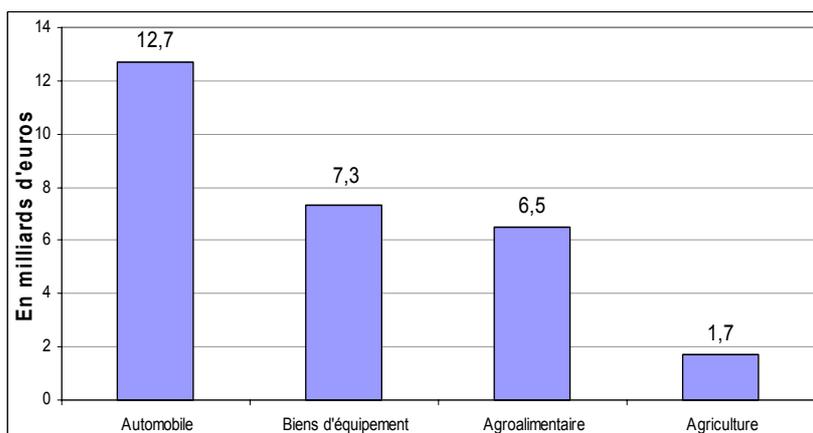
Sources : CCFP, CNRA, SESSI, INSEE, SESR, URF et USIRF.

- **Un secteur stratégique, qui est le premier pour l'effort de recherche et développement.**



- **L'automobile est aussi le premier contributeur au solde de la balance commerciale française.**

Les quatre secteurs affichant un solde extérieur positif en 2005



ANNEXE 2 -

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES

- M. Thierry Morin, président de Valeo ;
- M. Manuel Gomez, président du Comité des constructeurs français d'automobiles ;
- M. Xavier Horent, délégué général du Centre national des professionnels de l'automobile ;
- M. François Bouvard, directeur associé, services du cabinet McKinsey & Company, accompagné de M. Olivier Velter, consultant.

Par ailleurs, M. François Loos, ministre délégué à l'industrie, a répondu à un questionnaire écrit adressé par le rapporteur.