

I. DÉPLACEMENT EN LORRAINE (10 NOVEMBRE 2010)

Composition de la délégation :

MM. Martial Bourquin, président, Philippe Leroy, Philippe Nachbar, Mme Esther Sittler, secrétaire, et M. Michel Teston.

PROGRAMME

- *visite et table ronde organisée à la SOVAB (Usine Renault de Batilly en Meurthe-et-Moselle) ;*
- *point presse ;*
- *déjeuner de travail au Conseil général de la Moselle, à l'invitation de M. Philippe Leroy, président ;*
- *visite de l'usine SMART à Hambach, en Moselle ;*
- *table ronde au centre communication SMART.*

A - VISITE DE LA SOVAB

1. Présentation de la SOVAB

M. Pierre Monflier, directeur de la SOVAB, a rappelé que cette filiale de Renault avait 30 ans d'existence, produisait 614 véhicules par jour, avec trois équipes et avait fabriqué 1 million d'exemplaires de l'ancien fourgon « Master » depuis 1997 ; le nouveau modèle est en production depuis début 2010, les opérations d'assemblage et de peinture étant réalisées sur le site tandis que l'emboutissage est effectué à l'extérieur.

Les fournisseurs de l'usine sont principalement régionaux. La SOVAB est le premier employeur du département avec 3.200 salariés et reste l'usine la plus récente de Renault en Europe, puisqu'elle a été implantée après la crise minière et sidérurgique qui a affecté profondément la Lorraine.

L'âge moyen des salariés y est de 41 ans pour la production et le site comporte 9 % de femmes, dont 3 sur 14 au comité de direction.

Le succès du fourgon « Master » s'est traduit par une production de 123.000 véhicules en 2006, la crise économique ayant fait tomber ce chiffre à 59.000 véhicules contre 80.000 prévus : le marché des véhicules utilitaires dépend, en effet, directement de la situation économique et de l'activité des artisans, l'Allemagne n'ayant aucune position dominante dans ce secteur, lequel n'est en outre pas concerné par la prime à la casse.

S'agissant de l'ajustement de la production, 26 jours de chômage ont été décidés en 2008, 32 en 2009 et seulement 2 en 2010, l'usine fonctionnant de 3 à 1,5 équipes selon la conjoncture (2,25 jusqu'à la fin février 2010).

Les ventes du « Master » représentent 23 % du marché français et 12 % du marché européen où Ford reste leader.

Un investissement de 150 millions d'euros a été réalisé à la SOVAB en 2007, ce qui a permis d'élargir la gamme « à propulsion », le « Master » étant également badgé par General Motors, Nissan et Renault Trucks ; 43.000 heures de formation ont été dispensées.

Les clients sont majoritairement des artisans et commerçants sensibles à la qualité du produit qui se décline en 4 longueurs, 40 caisses, plusieurs tonnages (entre 2,8 et 4,5 tonnes) et, pour l'essentiel, produit en France.

Ses concurrents sont PSA, Fiat, Ford Transit au Royaume-Uni, Volkswagen et Mercedes en Allemagne (Sprinter), Iveco en Espagne.

Le moteur et la boîte de vitesse sont produits à Cléon et 80 % des pièces sont fabriquées en France, auprès de 150 sous-traitants dont un grand nombre sont implantés autour de l'usine.

Au total, 450 commandes quotidiennes sont enregistrées pour le nouveau véhicule, l'objectif visé étant de 600 par jour, la demande de la clientèle privilégiant les qualités de confort et le coût d'utilisation.

2. Visite de la tôlerie

Cet atelier a une superficie de 50.000 m² et a fait l'objet d'un investissement massif et récent.

Il comporte 230 robots installés sur des plateformes multifonctions, principalement de fabrication allemande, et 80 % des tâches y sont automatisées, certaines lignes de montage l'étant à 100 %. Certains personnels sont « prêts » par l'usine de Douai.

La sécurité et l'hygiène font l'objet d'une attention particulière et les postes manuels sont équipés d'aspirateurs à fumée.

L'assemblage des caisses impose le respect d'une géométrie rigoureuse et l'atelier doit gérer 56.000 points de soudure différents.

3. Table ronde à la SOVAB

M. Martial Bourquin, président, a souligné la qualité de cette usine et a souhaité que le groupe Renault préserve cette filière française qui présente de réels atouts.

M. Michel Teston s'est interrogé sur son intégration dans une filière de production.

M. Pierre Monflier, directeur de la SOVAB, a indiqué, s'agissant des outils d'emboutissage, que les métiers d'outilleurs n'avaient que peu de marge, ce qui expliquait leur disparition dans notre pays.

M. Martial Bourquin, président, a précisé que la recherche et développement est un élément important, mais qu'il ne faut pas oublier de produire. Il est, par exemple, constaté que les machines outils viennent de plus en plus souvent d'Allemagne ou d'Italie, la France ayant abandonné leur fabrication.

Mme Esther Sittler a souhaité savoir sur quelles politiques de formation l'entreprise peut s'appuyer.

M. Pierre Monflier a observé qu'il s'agit d'un point délicat. L'entreprise bénéficie d'aides régionales et la formation est principalement prise en charge en interne.

M. Martial Bourquin, président, a jugé nécessaire de protéger notre industrie et de mieux accompagner les filières les plus exposées. Les entreprises nationales qui dépendent directement de la commande publique sont davantage protégées que les autres. Ce constat plaide pour une certaine forme de patriotisme industriel qui peut être réhabilité.

M. Michel Teston a fait état des cahiers des charges utilisés lors de la passation de marchés publics en Allemagne. Leur rédaction, qui s'apparente à un protectionnisme par les normes, permet d'avantager les entreprises nationales.

M. Martial Bourquin, président, a mentionné l'exemple dans sa ville d'un marché public de granit qui a été attribué à des entreprises françaises plutôt que chinoises en raison d'une qualité de service plus grande. Le prix ne doit pas être la seule variable lors de l'attribution des marchés.

M. Pierre Monflier a relevé que plus de 50 % du temps de travail des cadres de l'entreprise est consacré à la gestion des relations sociales, et ce, alors que Renault est une entreprise exemplaire et que la SOVAB est un lieu calme de ce point de vue. Les normes sont souvent contraignantes et l'inspection du travail procède à des contrôles tatillons. La perte de notre industrie automobile résultera largement de ces problématiques.

M. René Mangin, président du Comité d'expansion économique de Meurthe-et-Moselle, a estimé que les économies des pays émergents prennent des parts de marché dans l'industrie, mais que leur rôle croissant en matière de recherche et développement et d'innovation est sous-estimé. Dans le secteur du pneumatique, les Chinois s'appuient ainsi sur la reprise d'une part considérable de nos savoir-faire technologiques. Nos pertes de compétitivité sont avérées dans plusieurs secteurs et les politiques publiques devront prendre ce problème à bras le corps.

M. Martial Bourquin, président, a estimé que le prochain G20, consacré aux taux de change, serait un moment important pour l'avenir de nos

industries puisque notre compétitivité peut se jouer à quelques centimes d'euros près. S'agissant des transferts de technologies, la rencontre avec Alstom a appris à la mission que l'obtention de marchés à l'étranger était souvent conditionnée par la vente de savoir-faire nationaux. Le développement des entreprises françaises en Chine s'accompagne ainsi en retour d'exigences de transfert de technologies. Or, une telle situation est déplorable, il faut se protéger.

M. Philippe Thonier, responsable des affaires publiques de Renault, a rappelé que le cœur de cible de Renault est d'abord le marché national et, ensuite, le marché européen.

M. Martial Bourquin, président, a déploré certains « dérapages » de Renault. La part de la production assurée en France se réduit de manière anormale. Nous avons besoin d'un niveau maximal de fabrication et de conception sur le territoire national.

M. Pierre Monflier a regretté la perte de marchés pour la police nationale et précisé que 85 % de l'ingénierie de Renault est française.

M. Philippe Thonier a établi un lien entre la moindre compétitivité française et les coûts particulièrement élevés de production. Ces derniers sont notamment la conséquence de nos prélèvements obligatoires excessifs.

Mme Esther Sittler a estimé, à son tour, que les relations sociales pèsent trop sur notre compétitivité et que la France pâtit du manque de syndicats responsables. L'Allemagne représente, de ce point de vue, un exemple à suivre.

M. Philippe Thonier a indiqué que la version Mercedes de la Kangoo sera fabriquée par Renault.

M. Martial Bourquin, président, s'est interrogé sur la différence de 400 euros entre le coût moyen d'une voiture allemande et d'une voiture française. Selon les dirigeants de Peugeot, ces chiffres sont issus des statistiques nationales, or il n'est pas certain que les exonérations de charges sociales ou le crédit d'impôt recherche soient pris en compte. En outre, l'économie allemande nous montre que malgré un coût de travail élevé, la compétitivité peut être au rendez-vous.

M. Michel Teston a indiqué que le Gouvernement allemand a réussi à faire admettre à la population certaines réalités économiques. Le consensus autour de l'idée d'une modération de la masse salariale a ainsi permis de dégager des gains de compétitivité. Cependant, les revendications sont croissantes chez les salariés, ce qui montre que la situation ne durera pas.

M. Martial Bourquin, président, a estimé nécessaire de confier à l'Europe un rôle protecteur. La mise en place d'une taxe carbone dans l'Union européenne doit par exemple y contribuer.

M. Etienne, adjoint du directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, a jugé impossible de fermer les frontières

nationales. Une méthode efficace pour protéger nos industries reste donc à trouver.

M. Michel Teston a proposé d'utiliser des règles contraignantes en matière environnementale.

M. Pierre Monflier a indiqué que le meilleur moyen pour se protéger est de rester compétitif. Notre économie rencontre de vrais problèmes. Par exemple, notre établissement souffre d'un taux d'absentéisme compris entre 6 et 7 %, soit environ 200 personnes par jour sur le site. La couverture intégrale des trois premiers jours par les complémentaires santé y aide certainement. Toutefois, le coût de la main-d'œuvre, au sein de l'usine, représente entre 12 et 15 % du coût de nos véhicules utilitaires. Les charges principales résultant des achats intermédiaires et de la consommation d'énergies.

M. Martial Bourquin, président, a conclu en saluant l'implication forte des dirigeants de la SOVAB. Leur expérience est un exemple à suivre.

B - DÉJEUNER AU CONSEIL GÉNÉRAL DE MOSELLE

M. Philippe Leroy, président du Conseil général de Moselle, a indiqué que le solde entre les départs et les arrivées d'emplois industriels est négatif, malgré les efforts pour réindustrialiser de manière dynamique les principaux sites industriels du département. La formation, et notamment la formation continue, joue un rôle essentiel. Dans le secteur sidérurgique, un certain regain doit être souligné, notamment pour les hauts fourneaux. Le projet de réseau européen de propyléthylène aura une déclinaison à Saint-Avold avec l'usine chimique de Total-Arkema. Ce projet met en jeu 1 200 emplois. Par ailleurs, l'activité portuaire est importante en Moselle, dans la mesure où le réseau fluvial se situe en arrière pont de Rotterdam et d'Anvers qui sont saturés pour le vrac et les containers. La stratégie de dumping de la SNCF pour tuer le développement des transports fluviaux doit être déplorée. L'expérience des pôles de compétitivité n'est pas totalement concluante : ils ont encouragé une véritable course à la subvention, mais leurs résultats semblent faibles. Les deux pôles établis en Moselle concernent la sidérurgie et les fibres optiques.

M. Martial Bourquin, président, a souhaité savoir ce qui bloquait le développement de l'industrie.

M. Philippe Leroy a estimé que le principal obstacle à notre développement industriel est l'absence de volonté. L'industrie, et donc consécutivement la politique industrielle, ont été abandonnées à la fin des Trente glorieuses. Il a cité un propos tenu par Michel Pébereau qui invitait à « laisser tomber » l'industrie au profit des services et du tourisme. Les élites se sont détournées du secteur industriel, or, nous avons besoin d'un recentrage de notre économie sur la production, qu'elle soit agricole ou industrielle.

M. Martial Bourquin, président, a confirmé la pertinence d'une volonté politique en matière industrielle : la culture de l'industrie doit être encouragée. Il s'est ensuite interrogé sur le rôle des régions en matière de développement économique.

M. Philippe Leroy a noté les limites des compétences de la région Lorraine en matière économique. Ainsi, le schéma régional de développement économique n'a toujours pas été approuvé par l'Etat. Une discussion entre le département et la région est actuellement en cours, en vue de créer une société patrimoniale de participation financière. Il conviendra d'éviter tout mélange des genres, une société d'équipements devant se distinguer d'une société d'investissements.

M. Martial Bourquin, président, a jugé nécessaire de faire remonter vers les élites les expériences des territoires. Le défaitisme de nos dirigeants doit en effet céder la place au volontarisme des élus locaux.

C - VISITE DE L'USINE SMART À HAMBACH

1. Présentation de Smartville

« Smartville » constitue le creuset de l'entreprise Smart ; il s'agit d'un concept unique en Europe, qui a permis d'employer 1.600 salariés répartis au sein de 8 entreprises.

La surface totale du site est de 68 hectares, pour une surface construite de 145.000 m² et les investissements s'élèvent à 600 millions d'euros.

Le capital de « Smart France », marque du groupe Daimler AG, s'élève à 15,3 millions d'euros.

Le site est dédié à la production de la Smart Fortwo depuis 1998 ; les véhicules produits sont commercialisés dans 44 pays et l'usine assurera la production en série de la Smart « electric drive » début 2012.

Le site utilise la technique de la « conception modulaire » ; chaque véhicule est réalisé autour de 120 stations de travail et 3 h de montage sont nécessaires pour chacun.

Un partenaire est responsable pour chaque module dès la phase de conception pour préparer l'assemblage final chez Smart France, où il assure la livraison du véhicule en temps réel.

Des chemins logistiques sont donc courts : les sous-traitants sont installés à proximité directe du site d'assemblage final.

De même, les stocks sont réduits au minimum dans la mesure où les fournisseurs externes livrent directement tout au long de la ligne de montage.

2. Table ronde

M. Philippe Leroy, président du Conseil général de Moselle, a tout d'abord présenté l'activité de la mission. Il a rappelé l'utilité des déplacements dans les territoires, notamment pour identifier les difficultés rencontrées par les entrepreneurs.

Mme Esther Sittler a invité les interlocuteurs de la délégation à faire également part des points positifs le cas échéant.

M. Gilles Lang, responsable de l'entreprise Sarplast, a indiqué que la création de Sarplast remonte à 1995. Comportant 120 personnes, cette entreprise de plasturgie exporte 50 % de sa production, destinée notamment au secteur automobile. Son chiffre d'affaires est passé de 15 à 8 millions d'euros en 2009. Les difficultés rencontrées concernent l'existence d'une main-d'œuvre qualifiée – les techniciens sont insuffisants en France –, le financement – les banques ont tendance à ne prêter qu'à ceux qui vont déjà bien –, la sous capitalisation des entreprises et, enfin, le salaire minimum.

Mme Carole Didiot, responsable de l'entreprise Johnson controls, a précisé que son entreprise, dédiée à la production de batteries, a dû se recentrer, suite à un plan social, sur son activité logistique. La France impose trop de contraintes à ses entreprises, ce qui grève notre compétitivité. En allant plus loin que les normes communautaires, à l'instar des conclusions du Grenelle de l'environnement, notre pays est de moins en moins concurrentiel. Par ailleurs, le dialogue social n'est pas satisfaisant. Les contraintes du droit du travail représentent souvent une perte de temps et d'argent pour les entrepreneurs et donnent de la France une mauvaise image à l'étranger.

M. Philippe Leroy a mentionné qu'un récent déplacement en Chine lui a permis de saisir la mesure de l'incompréhension suscitée par notre « modèle » national de dialogue social. La mise en place des 35 heures, ou le mouvement social lié à la réforme des retraites, sont autant d'exemples qui suscitent des interrogations chez nos partenaires. Notre besoin d'investissements étrangers est pourtant important.

M. Guy Zins, responsable de l'entreprise Steeltech, a regretté, à son tour, les contraintes pesant sur les entreprises. L'inspection du travail et les tribunaux ralentissent l'activité des entrepreneurs. Notre droit doit être plus soucieux d'efficacité économique. Les salariés protégés ne peuvent pas être licenciés, en dépit des problèmes éventuels qu'ils peuvent poser pour la vie de l'entreprise.

Mme Carole Didiot a confirmé l'existence de difficultés liées au statut des salariés protégés.

M. Philippe Leroy a souhaité faire figurer ce point dans le rapport de la mission. Si l'on veut éviter le pouvoir exorbitant des patrons, il faut aussi limiter celui des syndicats. Les entrepreneurs doivent être appréciés pour les services qu'ils rendent à la nation, notamment en termes d'emplois. Aimer l'industrie, c'est aimer les ouvriers, mais aussi les patrons.

Mme Esther Sittler a estimé que l'industrie n'a pas de couleur politique.

M. Guy Zins, responsable de l'entreprise Steeltech, a jugé difficile d'être chef d'entreprise en France. Les patrons de PME bénéficient de peu de dispositifs incitatifs et les grands groupes ont souvent recours à des sous-traitants étrangers. Il faudrait contraindre nos entreprises à recourir à des sous-traitants français.

M. Philippe Leroy a relevé les difficultés particulières en matière de sous-traitance. La concurrence ne s'y exerce pas d'une manière saine, mais dans un rapport de dominant à dominé. Le manque de respect à l'égard des PME, constitue un problème propre à l'économie française. En Allemagne, le petit patron est aimé et respecté, et les banques le soutiennent. Notre morale économique doit évoluer.

M. Pierre Kopp, responsable de l'entreprise Behn, a approuvé ces propos et a mentionné aussi le surcoût engendré par la libéralisation du marché de l'électricité. Nos contraintes, à l'instar du coût de la main-d'œuvre et des normes, ne sont même plus compensées par certains avantages concurrentiels, tel que le faible coût de l'énergie. Les allègements de charges sociales vont dans le bon sens, mais restent insuffisants.

M. Philippe Leroy a confirmé le problème posé par les coûts de l'énergie. Cette question doit être abordée par la mission.

M. François Dietrich, responsable de l'entreprise 7x4pharma, a déploré le poids trop lourd de l'administration dans l'économie française. La multiplication des interlocuteurs ralentit l'activité de l'entreprise. En outre, nous ne pouvons pas toujours nous appuyer sur une offre de formation adaptée aux besoins des entreprises.

M. Raymond Bach, responsable de l'entreprise Chêne de l'Est, a regretté l'instabilité des normes qui s'imposent aux entreprises.

M. Etienne Laurent, directeur de la pépinière et du développement économique de la communauté d'agglomération de Sarreguemines, a déploré à son tour l'omniprésence et l'instabilité des normes. Les entreprises doivent pouvoir s'appuyer sur des référents uniques.

M. Marcus Nicolaïs, président de Smart France, a précisé que lors de l'implantation de l'usine Smart, il y a 12 ans, de nombreux modèles de petites voitures étaient produits en France. Il ne reste plus que le site Smart d'Hambach et celui de Toyota pour la fabrication de la Yaris à Valenciennes. Il faut reconnaître que les coûts de production en Slovénie et en Roumanie sont moindres. Toutefois, notre site est soumis à des coûts moins importants que ceux des usines Mercedes implantés en Allemagne. L'existence de coûts du travail élevés dans cette dernière ou au Japon montre qu'il est possible de se développer en dépit de ce handicap. D'autres facteurs, telles que l'organisation du travail ou l'efficacité de la production, sont également déterminants.

M. Marcus Nicolaïs a ajouté que les problèmes rencontrés par Smart France, à l'instar des autres interventions, sont ceux de la difficulté du dialogue social et de la gestion des salariés protégés. Par ailleurs, il a attiré l'attention sur les problèmes de la compétitivité de nos usines et de la difficulté de maintenir son rang au sein d'un monde où les coûts de production et de transport, notamment, sont très faibles.

Enfin, il a estimé que la France a tendance à oublier qu'elle a besoin du reste du monde. Chaque grève accentue notre image de faible fiabilité. Sur les 400 salariés de l'usine, ce sont toujours les mêmes 30 salariés protégés qui, lors des appels à la grève, cessent le travail et bloquent la chaîne de production.

M. Philippe Leroy a estimé que la France ne peut plus être un grand pays industriel, ni un Etat compétitif, avec un dialogue social aussi dégradé. Les salariés oublient que les conditions de travail se sont améliorées. La conflictualité sociale doit être réduite et une politique industrielle ambitieuse doit être mise en œuvre.

M. Roland Roth, président de la communauté d'agglomération de Sarreguemines, a indiqué que son objectif est d'abord le développement économique. Notre pays donne l'impression d'avancer avec le frein à main serré.

M. Philippe Leroy a conclu la table ronde en indiquant que les débats seront retracés dans le rapport de la mission.

Mme Esther Sittler a souhaité que les chefs d'entreprise soient remis à l'honneur et que les métiers industriels soient revalorisés ; l'industrie pâtit en effet trop souvent d'un déficit d'image.