

Soutenir la filière automobile et préparer l'avenir : les propositions des socialistes

I - UNE CRISE DE GRANDE AMPLEUR, DES MESURES GOUVERNEMENTALES PAS A LA HAUTEUR

- **L'horreur économique et sociale**

La crise que traverse l'automobile est la plus grave depuis trente ans. Elle frappe l'ensemble des pays industrialisés. Aux Etats-Unis, les « Big Three », General Motors, Ford et Chrysler sont au bord de la faillite et ne survivent que grâce aux crédits publics. Au Japon, Toyota enregistre les premières pertes de son histoire. En Europe, les ventes de voitures neuves ont chuté de 25,8 % en novembre et de 17,8 % en décembre. En France, les immatriculations ont reculé de 15 % en décembre. Au cours du même mois, les ventes de PSA-Peugeot-Citroën ont reculé de 10,9 % et celles de Renault, chuté de 27,4 %).

La crise frappe les constructeurs. Après avoir supprimé des postes de CDD et d'intérimaires, les constructeurs ont recours au chômage partiel et aux « départs volontaires ».

La crise frappe aussi, de façon dramatique, toute la sous-traitance (métaux, chimie, électronique ou encore informatique). **Les PME-PMI qui apportent habituellement les pièces sont en difficulté, au bord de la liquidation ou déjà fermées.** Pièces détachées de « première monte », pare-chocs, tableaux de bord, électronique embarquée, vitres, pneus, sièges, ceintures de sécurité, systèmes de freinage ou amortisseurs, airbags, batteries, volants, échappement, quel que soit le segment d'activité, les équipementiers de deuxième et troisième rangs, les fournisseurs, les distributeurs sont durement frappés. **Le processus de délocalisation de l'activité automobile, à l'œuvre depuis plusieurs années, pourrait s'en trouver aggravé quand viendra la reprise :** là où le tissu de sous-traitants aura disparu, les constructeurs seront tentés de partir pour produire ailleurs. La fédération des industries mécaniques a tiré la sonnette d'alarme. Dans une lettre ouverte au président de la République, elle déplorait que rien n'ait été prévu pour venir en aide immédiatement aux sous-traitants menacés de disparition dans les mois à venir.

La crise économique a un impact social massif. Elle se traduit par **des milliers de suppressions d'emplois** : 3 500 postes supprimés chez PSA dont 850 à l'usine de Rennes (Ille et Vilaine) ; 1 000 postes de production en moins chez Renault à Sandouville et 1 000 postes d'ingénieurs et d'informaticiens à Guyancourt ; 620 emplois supprimés chez Tyco (électronique pour l'automobile) avec la fermeture des sites de Chapareillan (Isère) et de Val de Reuil (Eure) ; chez Faurecia (sièges et composants acoustiques), 415 emplois supprimés à Brières (Essonne) et 1 200 « départs volontaires » sur l'ensemble des sites ; 400 emplois délocalisés en Roumanie au sein de Continental Autoradios ; 280 licenciements chez Johnson Controls et fermeture de l'usine de Grand Quevilly (Seine Maritime) ; 124 licenciements chez Emt Composants sur le site de Caudebec-lès-Elbeuf (Seine-Maritime). La liste de ces mauvais coups n'est malheureusement pas exhaustive.

Quant aux périodes de chômage partiel, elles se multiplient dans une absence totale, le plus souvent, de concertation avec les représentants des salariés : trois semaines chez Bridgestone à Béthune pour 1 200 salariés (Pas de Calais) ; six semaines chez Ford à Blanquefort pour 1 600 salariés (Gironde) ; dix semaines chez Mefro (jantes) pour 600 salariés à la Chapelle Saint Luc (Aube) ; une semaine sur le site Michelin de Clermont-Ferrand, ainsi que pour les 1200 salariés de l'usine de Tours

(Indre et Loire) et les 900 salariés du site de Roanne (Loire) ; chez Renault, chômage technique et RTT obligatoires à Sandouville et Cléon (Seine-Maritime), Flins (Yvelines), Douai (Nord), Le Mans (Sarthe) ; trois semaines pour les 4 000 salariés de l'usine Toyota d'Onnaing (Nord), cinq jours par mois sur le premier trimestre 2009 pour les salariés de PSA Rennes...

Les mesures de chômage partiel touchent également les travailleurs chez nos voisins. En Allemagne, où l'industrie automobile est au cœur de l'appareil productif, la situation se dégrade : Volkswagen, le premier constructeur européen, a décidé une semaine de chômage partiel en février pour les deux tiers des 92 000 salariés du groupe ; un jour par semaine de février à avril pour 35 000 salariés chez Daimler ; deux mois pour 26 000 salariés de BMW !

Sur le terrain, les organisations syndicales et les élus locaux en témoignent : il existe une grande différence de gestion de la crise dans ces entreprises d'un même secteur. Les unes, le plus souvent des PME-PMI-TPE, sont exsangues : la chute du carnet de commandes et l'absence de trésorerie les contraignent à licencier ou à fermer. Les autres, notamment les grands groupes que sont les constructeurs et les équipementiers de rang 1, sont confrontés à des difficultés économiques réelles, mais leur volonté de maintenir un taux inchangé de retour sur investissement pour les actionnaires ou d'anticiper des gains de productivité amènent leurs dirigeants à « profiter » de la crise pour réduire leurs effectifs ou délocaliser une partie de l'activité. Ce n'est d'ailleurs pas la crise pour tout le monde : le salaire du PDG de Valeo a augmenté de 25 % en trois ans alors même que le groupe a annoncé 5 000 suppressions d'emplois (10 % des effectifs) dont 1 600 en France.

- **Les mesures gouvernementales ne sont pas à la hauteur de la crise**

Dans ce contexte, l'autosatisfaction du gouvernement lors du débat à l'Assemblée nationale sur le pseudo-plan de relance, avait quelque chose d'indécent : pendant que les ministres se congratulaient, PSA supprimait l'équipe de nuit dans son usine de Sochaux et Renault mettait 1 300 salariés de son site du Mans au chômage partiel !

Le gouvernement a fait le choix de mesures insuffisantes pour avoir un impact réel et durable sur la situation économique du secteur.

La prime à la casse telle que l'a conçue le gouvernement est un effet d'aubaine immédiat aux effets pervers bien connus. Parce qu'elle n'est valable qu'un an et ne s'applique qu'au marché hexagonal, elle bénéficie peu à Renault et à PSA Peugeot-Citroën qui réalisent respectivement un tiers et un quart de leur chiffre d'affaires en France. Parce qu'elle ne profite quasi-exclusivement qu'à la vente de véhicules de petit gabarit essentiellement produits à l'étranger, elle réduit faiblement les stocks et ne stimule quasiment pas la production. D'ailleurs, qui a dit : « *Je n'aime pas la prime à la casse. Je crois à l'effet d'aubaine dans cette affaire* » ? Patrick Devedjian avant de devenir... ministre de « la relance » !

De plus, alors que les Français sont confrontés à une crise massive de pouvoir d'achat, 1 000 euros de prime n'emportent pas la décision d'acheter une voiture qui en coûte quinze ou vingt fois plus : c'est pourquoi en Allemagne, le gouvernement n'a pas hésité à porter le montant de la prime à 2 500 euros.

Les autres mesures annoncées par Nicolas Sarkozy à Douai le 4 décembre dernier – facilitation du crédit, « fond de restructuration de la filière » – sont de la même veine : insuffisantes et inadaptées.

La facilitation du recours au crédit pour les filiales des constructeurs, première manne publique accordée sans contrepartie aux constructeurs, n'est pas assez ambitieuse pour résoudre leur manque de liquidités et ne se traduit pas directement en baisse des taux pour les consommateurs.

Quant au fonds de restructuration de la filière, abondé à hauteur de 300 millions d'euros mais pour un tiers seulement par l'Etat, il représente un montant deux fois inférieur au coût du renforcement du bouclier fiscal.

Le « deux poids deux mesures » est décidément la marque de fabrique du pouvoir actuel ! De même que le « plan gouvernemental de relance de l'économie » est unijambiste – oublieux de la demande des ménages, des entreprises et des collectivités –, le « plan de sauvetage de l'automobile » est hémiplégique : il relaye les exigences immédiates des grands groupes et de leurs dirigeants, il ignore les besoins pour aujourd'hui et pour demain des autres acteurs de la filière que sont les sous-traitants, les consommateurs et les territoires.

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

Rien ou presque n'est prévu pour les couches populaires et les classes moyennes précarisées qui ajournent leur projet d'achat d'un véhicule faute de pouvoir d'achat : ni crédit accessible, ni prix attractif pour l'entrée de gamme, ni transparence renforcée sur la « traçabilité » des véhicules et notamment la localisation géographique de la production.

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

Des Etats généraux de l'automobile se sont tenus à Bercy le 20 janvier dernier. Il est regrettable que les collectivités territoriales à direction socialiste n'y aient pas été associées. Les exemples des plans de soutien des Régions et des Départements dirigés par des élus socialistes montrent que ces collectivités, malgré le désengagement de l'Etat, se mobilisent pour agir concrètement, rapidement et efficacement auprès de la filière. Surtout, **cette grand-messe n'a débouché sur aucune décision immédiate alors qu'il y a urgence.** Les annonces, réservées au chef de l'Etat, se résumeront pour l'essentiel à l'octroi d'aides publiques supplémentaires aux constructeurs, à hauteur de 5 à 6 milliards d'euros selon le Premier ministre.

M. Fillon a ainsi confirmé la double faute d'analyse et d'action de son gouvernement depuis le début de la crise qui frappe le secteur :

- **les besoins de l'ensemble de la filière ne se réduisent pas aux exigences des constructeurs, de leurs dirigeants et actionnaires** – dont les choix stratégiques ne sont pas étrangers aux difficultés du moment ;

- **accorder des aides publiques sans contrepartie effective aux grands groupes de l'automobile relève de la même faiblesse coupable que celle qui a présidé à l'octroi de 10,5 milliards d'euros aux banques.** Demander, sans le définir clairement, le maintien de l'activité en France est insuffisant. Il faut des réponses précises aux principaux enjeux : le maintien de la production et de l'emploi (en masse et en qualité) en France ; la préservation des budgets de recherche et développement, aujourd'hui taillés pour trouver les liquidités nécessaires et garantir la rémunération des actionnaires ; la baisse des taux sur les crédits automobiles pratiqués par les filiales des constructeurs ; le respect des délais de paiement à l'égard des PME sous-traitantes ; le retour en France de la production d'un petit véhicule

économique et écologique pour redynamiser la production des sites frappés par la crise et répondre à une vraie demande ; l'arrêt des versements de dividendes et des rachats d'actions. Sur ces questions, hélas, le gouvernement est silencieux. Et d'abord au sein des conseils d'administration des groupes dont l'Etat est actionnaire !

Cette passivité est d'autant plus dangereuse qu'elle laisse aux grands groupes la possibilité d'échapper à leurs responsabilités et de faire valoir leurs seuls intérêts. **Lors des Etats généraux, les constructeurs n'ont-ils pas réclamé la diminution des cotisations sociales et de la taxe professionnelle ? Ces revendications sont des provocations.** La crise actuelle est avant tout une crise de débouchés liée au recul du pouvoir d'achat et non pas une crise de compétitivité. **Le problème de l'industrie automobile française n'est pas lié au « coût salarial », mais plutôt aux erreurs de positionnement stratégique et de politique industrielle, comme par exemple le refus d'anticiper la commercialisation de la voiture propre pour vivre sur la rente de situation des véhicules moyen et haut de gamme parmi les plus polluants.** Les salariés et les collectivités territoriales n'ont pas à être les variables d'ajustement des erreurs économiques des dirigeants de ces grandes entreprises qui ont privilégié, au cours des dernières années, la rentabilité financière maximale à court terme au détriment des investissements stratégique de long terme.

L'année 2009 est capitale pour la filière automobile dans son ensemble.

Parce que sur le terrain, nos élus se mobilisent aux côtés des salariés et des entrepreneurs pour leur venir en aide ;

Parce que les mesures gouvernementales sont insuffisantes,

Parce qu'il n'y a pas d'économie sans industrie ;

Parce que nous refusons la fatalité qui consiste à tirer un trait sur des décennies de savoir faire, d'excellence, de qualité ;

Parce que nous voulons donner une perspective aux travailleurs, aux chercheurs, aux consommateurs de l'automobile ;

Parce que nous pensons que la filière automobile peut être à la pointe de l'éco-industrie et de la croissance verte ;

Le Parti socialiste rend aujourd'hui publiques ses propositions. Fruit d'un dialogue avec des organisations syndicales, des représentants des constructeurs, des sous-traitants, elles visent deux objectifs :

- **pour agir fort et juste face à l'urgence économique, sociale, territoriale ;**
- **jeter les bases de l'industrie de demain, compétitive parce qu'innovante et écologique.**

II - REpondre a l'urgence Economique et Sociale

• Des mesures pour les salariés

Afin de soutenir le pouvoir d'achat des salariés pendant la crise et à titre temporaire, nous proposons la possibilité de mise en œuvre, sur les 18 prochains mois, d'un **chômage partiel** prolongé de 800 heures supplémentaires, la soumission de cette prolongation du chômage partiel à un avis conforme du comité d'entreprise ; pendant cette période, l'élévation de l'indemnisation des salariés à 80 % du salaire (la participation des entreprises restera identique à celle prévue par le chômage partiel de droit commun, l'Etat prendra en charge le complément de rémunération) ; l'élargissement des conditions d'accès à cette indemnisation à tous les salariés, notamment ceux qui sont à temps partiel.

Parce qu'elles ont un impact autant psychologique qu'économique pour les salariés qui les traversent, les périodes de chômage partiel doivent être mises à profit pour favoriser la formation individuelle.

Celle-ci doit être qualifiante, rémunérée et incluse dans les accords de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). L'utilisation prioritaire des heures de formation, en particulier le Droit individuel à la formation (DIF), doit être opérée en lien avec l'AFPA et les collectivités territoriales.

En direction des **salariés licenciés pour motif économique**, premières victimes de la crise, nous proposons que les règles propres au contrat de transition professionnelle et à la convention de reclassement personnalisé soient unifiées, généralisées à tout le pays et que la durée d'indemnisation soit provisoirement portée à deux ans avec maintien d'une indemnisation à 80 % du salaire pendant cette période.

Dans certains cas, d'autres outils peuvent être réactivés pour maintenir et développer l'emploi et les compétences dans la filière, par exemple les FNE formation. A titre dérogatoire, l'Etat doit favoriser la négociation d'accords collectifs de branche qui viseront à la mise en place de dispositifs temporaires de retraite anticipée en fonction notamment de la pénibilité du travail. Ces dispositifs exceptionnels sont une arme nécessaire pour traverser la crise sans remettre en cause notre objectif général de favoriser l'emploi des salariés âgés. Dans ce même esprit, nous proposons d'abroger la circulaire de juillet 2008 sur les carrières longues qui a allongé de plusieurs mois la durée d'activité nécessaire pour partir en retraite à taux plein avant 60 ans, alors qu'il s'agit de salariés qui ont commencé à travailler très jeunes et qui remplissent aujourd'hui les conditions fixées initialement.

Les chiffres du chômage le montrent : les salariés les plus exposés sont les titulaires d'un contrat à durée déterminée ou en mission d'intérim. Les difficultés du marché du travail et la durée limitée de leurs indemnités comme demandeurs d'emploi méritent une attention particulière au risque d'exclusion sociale de ces travailleurs lorsqu'ils auront épuisé leurs droits auprès de l'UNEDIC. C'est pourquoi nous proposons qu'à titre exceptionnel et pendant 24 mois, ces salariés inscrits à l'ANPE suite à une fin de CDD ou de mission d'intérim bénéficient d'une prolongation de six mois de leur indemnisation lorsque leurs droits arrivent à échéance pendant cette période.

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

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

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

- **Des mesures pour les entreprises**

Les **constructeurs et équipementiers de premier rang** sont confrontés à une grave crise de financement car l'accès au crédit a été asséché et les taux sont restés élevés. Les conséquences sont doublement négatives : pour trouver des liquidités, les grands groupes sont amenés à réduire leurs

effectifs pour alléger la masse salariale et à remettre en cause des programmes d'investissement dans la recherche et l'innovation (moteur hybride, voiture électrique, pile à combustible).

Dans ce contexte, l'Etat peut faciliter l'accès au crédit par deux leviers : des prêts à taux bonifiés et des garanties de paiement. Mais ce soutien doit s'accompagner d'engagements forts de ces grands groupes dans un cadre défini par la puissance publique. Nous demandons

- que l'argent octroyé soit mobilisé pour l'investissement (programmes de recherche et développement ; retour en France de la fabrication d'un modèle de petit gabarit écologique pour répondre à une forte demande liée à la crise du pouvoir d'achat et aux nouveaux modes de vie urbains ; mise aux normes écologiques de la production, de l'approvisionnement au recyclage) ;
- qu'il ne conduise pas à accroître la rémunération des actionnaires ;
- qu'il soit conditionné à des engagements en matière d'emploi et de politique salariale, par exemple des objectifs précis de réduction du nombre de contrats précaires.

Pour dynamiser les ventes et réduire les stocks, nous proposons le renouvellement par l'Etat et les collectivités territoriales de leur parc automobile par un vaste programme de commandes publiques de véhicules propres.

Les PME-PMI qui constituent le tissu de sous-traitants, équipementiers de rangs 2 et 3, fournisseurs et distributeurs sont, avec les salariés, les autres oubliés des mesures gouvernementales. Elles font face actuellement à deux difficultés majeures : une chute d'activité due à la baisse des commandes et une crise de trésorerie liée au resserrement du crédit. Sauver les sous-traitants est vital à deux titres : pour sauvegarder les emplois d'aujourd'hui, pour éviter les délocalisations demain. Quand sonnera l'heure de la reprise, les grands groupes investiront ou se maintiendront là où le maillage industriel de sous-traitants aura été préservé.

Pour favoriser l'obtention de crédit, nous proposons :

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

Pour soutenir la trésorerie à court terme, nous proposons :

- que l'octroi des aides de l'Etat aux banques soit conditionné au maintien ou à l'extension des facilités de trésorerie pour les entreprises ;
- afin de diminuer les besoins en fond de roulement des PME-PMI-TPE, que soit modulée la fiscalité qui touche les donneurs d'ordres (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle...) en cas de retard de plus de 60 jours.

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

- **Des mesures pour les consommateurs**

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

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

Afin de renforcer le droit du consommateur à l'information et à la transparence, nous proposons que soit garantie la « traçabilité » des véhicules sur le marché. Le respect des normes environnementales et d'émissions de CO², mais aussi la localisation géographique des sites de production doivent figurer sur les fiches de vente ou de location des concessionnaires et agences.

III - PREPARER L'AVENIR, REPENSER L'INDUSTRIE

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

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

- **Mobiliser massivement la puissance publique nationale et territoriale : vers un Pôle public d'investissement industriel (2P2I)**

Pour soutenir le tissu industriel et singulièrement les PME, la France doit se doter d'un pôle public d'investissement industriel. Pour être efficace, il doit être financé massivement et mobilisable rapidement.

Financé rapidement. La première tranche de 10 milliards d'euros sur les 40 milliards d'aides aux banques a été versée sans aucune contrepartie et n'aura donc que peu d'effet sur le financement de l'économie réelle. Nous demandons d'abord que cette somme et que toute aide supplémentaire accordée aux banques soit limitée au strict nécessaire pour assurer le fonctionnement du système bancaire, et assortie de solides contreparties, en particulier quant à la place faite aux représentants de l'Etat dans les conseils d'administration.

Nous demandons par ailleurs que des moyens aillent plus directement aux entreprises, et proposons que soient créés des fonds régionaux d'investissement et de réindustrialisation, immédiatement dotés de 7 milliards d'euros (dont 500 millions d'euros pour la filière automobile et 500 millions d'euros pour les technologies propres).

Mobilisable rapidement. Ces fonds seront utilisés par les Régions pour agir au plus près des besoins réels des entreprises et des salariés, là où les banques n'interviennent pas. Ils permettront de :

- garantir des prêts bancaires, et éventuellement prendre des participations dans le capital des entreprises, afin d'apporter les capitaux nécessaires au financement des investissements d'avenir ;
- financer des projets d'entreprises fondés sur des stratégies risquées et innovantes. L'innovation soutenue doit toucher à toutes les phases du cycle de vie des véhicules :
 - conception (éco-design). Les fonds régionaux pourraient financer prioritairement la conception et la fabrication des véhicules hybrides, électriques et à pile à combustible ;
 - distribution privilégiant les transports faiblement polluants ;

- adaptation aux nouveaux besoins de la société (prise en compte du handicap, du vieillissement de la population, urbanisation des modes de vie). Les fonds pourraient inciter les constructeurs à développer un véhicule propre « low-cost » en France pour l'entrée de gamme puisque le prix de vente des voitures, comparé à d'autres biens dont le prix a largement chuté ces dernières décennies (ordinateur par exemple), reste prohibitif ;
- recyclage (viser l'objectif du véhicule 100 % recyclé).
- financer des programmes de reclassement et de reconversion des salariés frappés par les restructurations ;
- augmenter les moyens des dispositifs de formation qualifiante gérés par les régions en fonction des besoins des salariés et des spécificités des bassins d'emploi ;
- développer la réindustrialisation des sites frappés par la crise et la relocalisation d'activités.

Adossés à la Caisse des dépôts et consignations, à la Banque de France, à la Banque postale et à Oséo, ces fonds préfigureront la création d'un pôle public de financement et d'investissement industriel, décliné dans toutes les régions, outil majeur du pilotage de la politique industrielle nationale.

Bien sûr, la mise en place de ces fonds régionaux d'investissement et de réindustrialisation n'exclut pas de mobiliser d'autres instruments qui ont fait leurs preuves. Par exemple, le crédit impôt recherche remporte déjà un franc succès, mais il doit être mieux ciblé et bonifié en direction des PME innovantes, notamment celles qui développent les technologies propres des voitures de demain.

- **Mettre l'Europe au service de son industrie**

La France n'a pas saisi les six mois de sa présidence de l'Union pour mettre enfin sur pied une vraie politique industrielle européenne. C'est une occasion manquée et un coup porté à la filière automobile.

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

- bâtir une vraie Agence de l'innovation industrielle s'appuyant sur la Banque européenne d'investissements ;
- créer enfin un brevet européen pour aider les PME innovantes à protéger leur innovation et à exporter ;
- instaurer un statut juridique unique pour les jeunes entreprises innovantes assorti de mesures fiscales incitatives (par exemple, un crédit d'impôt recherche commun) dans le cadre du « Small business act » en négociation.

En tout état de cause, la crise a fait voler en éclats le dogme de la concurrence à tous crins : l'industrie et singulièrement le secteur automobile ont besoin d'une puissance publique nationale et territoriale qui intervient, sanctionne et oriente.

- **Repenser le secteur en profondeur**

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

Pour nous, socialistes, **trois principes** doivent guider les réflexions pour l'avenir

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

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

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

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

Le consommateur doit être informé de manière claire de :

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

Les représentants des salariés doivent être mieux informés et mieux associés aux choix stratégiques de l'entreprise : renforcement de l'application de la charte de l'automobile signée en juillet 2008, accès des membres du Comité d'Entreprise (CE) aux documents financiers de la société, présence des représentants syndicaux dans les organes de direction des pôles de compétitivité.

Le droit à la solidarité industrielle pour les sous-traitants et pour les territoires.

Pour les sous-traitants. Les équipementiers, fournisseurs et distributeurs doivent pouvoir bénéficier d'un environnement industriel plus stable avec les donneurs d'ordre pour se développer et se structurer. Il y a urgence à créer des « réseaux de compétences » entre grands groupes et PME-PMI : partenariats de long terme, programmes communs d'investissements, commandes pluriannuelles concertées, mutualisation des compétences...

Pour les territoires. L'environnement public (infrastructures, équipements, services publics) contribue à la valeur ajoutée d'une entreprise. En retour, celle-ci a des obligations à l'égard des territoires qui l'accueillent. Nous proposons donc que toute aide publique doit être conditionnée aux deux clauses suivantes : délocaliseur / payeur (l'aide sera remboursée si l'entreprise délocalise alors qu'elle génère des profits) et licencieur / payeur (l'entreprise prend à sa charge l'indemnisation des salariés si elle licencie alors qu'elle est rentable).

Nous refusons la fatalité qui consiste à penser que l'Europe et la France doivent renoncer à leur industrie automobile. Pour éviter l'horreur économique, sociale, territoriale qui se profile, il faut agir fort pour le court terme. Pour que nos entreprises, nos produits, nos centres de recherches, nos savoir faire humains soient en tête dans la mondialisation, pour relever et gagner le défi de l'éco-industrie, il faut investir vite pour le long terme. C'est le sens des propositions que le Parti socialiste formule dans ce document et dont nous souhaitons vivement qu'elles servent d'aiguillon à l'actuel pouvoir dans l'intérêt général.

La filière automobile en France, c'est...

1 salarié sur 10

2, 5 millions d'emplois induits en 2007 :

- 705 000 dans les activités de production (industrie manufacturière et énergétique, service, construction automobile, équipements) ;
- 1 million dans les transports (transports routiers de marchandises et de voyageurs, services annexes, construction et entretien des routes) ;
- 666 000 dans les activités liés à l'usage de l'automobile : vente, réparation, contrôle technique, location courte durée, vente de carburant, auto-école, permis.

Près de 640 000 emplois directs en 2007 :

- 142 737 personnes dans la construction de véhicules,
- 83 625 dans la fabrication d'équipements,
- 412 598 dans le commerce et la réparation automobile.

Fin 2007, PSA Peugeot Citroën comptait 207 850 salariés dans le monde dont 54 % en France et Renault employait 130 179 salariés dont 48,5 % en France.