



communiqué

États généraux de l'automobile

Le 20 janvier dernier, le gouvernement rassemblait les États généraux de l'automobile à Bercy. Qu'est il ressorti de cette grand-messe ? Malheureusement aucune décision immédiate alors qu'il y a urgence. Les annonces, réservées au chef de l'État, se résument pour l'essentiel à l'octroi d'aides publiques supplémentaires aux constructeurs à hauteur de 5 à 6 milliards d'euros. Force est de reconnaître que ces mesures d'aides précises étaient nécessaires. Mais force est de constater également que la « prime à la casse » gouvernementale annoncée précédemment n'a été, quant à elle, qu'un effet d'aubaine éphémère qui profite aux petits modèles construits dans des pays à bas coût.

Le 18 novembre 2008, j'avais sollicité le 1^{er} Ministre lors des **questions d'actualité à l'Assemblée nationale** afin qu'il adopte un **plan gouvernemental d'urgence pour l'industrie automobile** mais aussi pour les bassins d'emploi gravement touchés par cette crise. Néanmoins à la lecture de ces mesures insuffisantes et inadaptées, les effets d'annonce sont des annonces sans grands effets pour le moteur de l'activité économique de notre région.

Pour répondre à l'urgence économique et sociale, il est primordial d'envisager des mesures pour les **salariés**, pour les **sous-traitants** et pour les **consommateurs grands oubliés du plan gouvernemental**. 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. Les PME-PMI qui constituent le tissu de sous-traitants, équipementiers, fournisseurs et distributeurs, si nombreux dans l'Aire Urbaine, sont avec les salariés, les grands oubliés des mesures gouvernementales. 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. Ça reste un voeu pieux.

Lors de ces États généraux, les constructeurs ont par ailleurs 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. Les salariés et les collectivités territoriales n'ont pas à être les variables d'ajustement des erreurs économiques industrielles passées privilégiant la rentabilité financière maximale à court terme au détriment des investissements stratégique de long terme.

Il faut aujourd'hui des réponses précises aux principaux enjeux de la filière :

- mobiliser le fonds européen d'ajustement à la mondialisation,
- inciter fortement au maintien de la production et de l'emploi en France par des contraintes ciblées,
- soutenir l'activité par le biais de garanties d'emprunt à l'instar de l'Allemagne,
- préserver et consolider les budgets de recherche et développement en s'appuyant sur le pôle de compétitivité « Véhicule du futur » et les entreprises du territoire
- provoquer la baisse des taux sur les crédits automobiles pratiqués par les filiales des constructeurs,
- contraindre le respect des délais de paiement à l'égard des PME sous-traitantes,
- favoriser le retour en France de la production de véhicule économique et écologique pour redynamiser la production des sites frappés par la crise et répondre à une vraie demande,
- restreindre les versements de dividendes et de rachats d'actions,
- relever le taux d'indemnisation du chômage partiel de 50 % à 80 % et utiliser les périodes d'arrêt forcé des personnels pour la formation individuelle qualifiante et rémunérée

En complément à ce communiqué, vous trouverez, ci-joint, les propositions nationales du Parti socialiste. Fruit d'un dialogue avec des organisations syndicales, des représentants des constructeurs, des sous-traitants, elles visent deux objectifs : agir fort et juste face à l'urgence économique, sociale, territoriale et jeter les bases de l'industrie automobile de demain, compétitive parce qu'innovante et écologique.

Le 27 janvier 2009.

Contact presse : jmvillaume@assemblee-nationale.fr