

*Le risque de destruction irrémédiable de pans entiers de la filière est d'autant plus grand que les donneurs d'ordre la fragilisaient déjà en délocalisant massivement m m*

## Il faut aider l'automobile

**F**aut-il aider l'industrie automobile ? La réponse ne va pas de soi, notamment pour tous ceux qui considèrent - légitimement - que l'automobile pollue et que les constructeurs ne font pas suffisamment d'efforts pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pourtant la question ne se pose pas vraiment quand on mesure le poids de l'automobile dans la production industrielle (près de 9 %), dans la R&D des entreprises (15 %) et dans toute la *high-tech* en amont de la filière, ou encore dans l'emploi (650 000 personnes dans la production, et plus de 500 000 dans la vente et l'après-vente). Laisser tomber l'automobile, ce serait renoncer à l'avenir industriel du pays.

La crise touche très lourdement un secteur - l'automobile est achetée à 62 % à crédit - très sensible à l'évolution du pouvoir d'achat et à la confiance des ménages dans l'avenir. Ainsi, la production automobile a chuté de 25 % sur les derniers mois en France. Le recul sera en Europe de plus de 10 % sur 2008 et se poursuivra sur 2009. Des centaines de milliers de



salariés ont été mis en arrêt pour cinq semaines en moyenne sur la fin de l'année, avec des pertes de salaire conséquentes. De nombreuses entreprises de la filière licencient ou sont au bord du règlement judiciaire. 2009 ne se présente pas mieux.

Les plans de relance européens comportent en général des mesures favorisant l'acquisition de véhicules moins polluants. Mais ils n'auront qu'un effet limité sur le marché. En France, l'industrie automobile bénéficiera d'autres mesures (aide sur la R&D de 400 millions d'euros sur les véhicules propres, un fonds de soutien des équipementiers de 100 millions, abondé d'autant par PSA et Renault) et de mesures plus générales sur la gestion sociale de la crise (facilités de recours au chômage partiel avec une indemnisation améliorée; 500 millions d'euros pour des contrats de transition professionnelle).

Ces mesures sont cependant sans commune mesure avec l'ampleur du choc. Le risque de destruction irrémédiable de pans entiers de la filière est d'autant plus grand que les donneurs d'ordre la fragilisaient déjà en délocalisant massivement leurs achats et leurs usines vers les pays à bas coût. Leur responsabilité est donc déterminante dans la gestion et la sortie de crise. Ils doivent infléchir rapidement leur offre pour qu'elle devienne mieux adaptée aux besoins réels et à l'ampleur des problèmes écologiques. Ils doivent aussi assumer leur responsabilité vis-à-vis de l'amont de la filière et des territoires.

Une charte tripartite (Etat, entreprises, syndicats) a été signée en juillet 2008 pour gérer les mutations dans l'automobile. Elle offre un cadre qu'il faut mobiliser pour gérer la crise, tout en préservant et préparant l'avenir. X

### Lancement de la nouvelle Mégane.

Les constructeurs doivent changer leur offre pour qu'elle soit mieux adaptée aux besoins et à l'ampleur des problèmes écologiques.

