



CHARTRES  
DE BRETAGNE

— MAIRIE —  
Esplanade des Droits de l'Homme  
B.P. 14  
35176 Chartres-de-Bretagne  
Tél. 02.99.77.13.00  
Fax 02.99.77.13.01

19 mars 2013

Chers collègues, Mesdames Messieurs

Merci pour votre présence.

Dans un contexte de crise économique de dimension internationale dont chacun mesure l'impact sur notre industrie automobile, il m'est apparu opportun de vous inviter ce soir de sorte que nous prenions un temps de réflexion sur les conséquences de la situation dans nos territoires. Certes, une telle réunion ne changera pas la réalité immédiate. Mais ne rien dire, ne rien faire pour alerter sur l'évolution de la filière automobile en Ille et Vilaine et bien sûr pour l'ensemble des emplois directs et indirects concernés ne serait pas responsable.

Alors, merci à chacun d'entre vous d'être venu. Permettez-moi de vous dire que je n'ai pas pris cette initiative pour justifier telle ou telle posture en matière de politique industrielle ; ou de tel choix de politique économique. Il n'en demeure pas moins que nous savons l'importance des décisions macroéconomiques pour la vie des entreprises et donc de l'emploi dans nos territoires, entre autres automobiles. En ce qui me concerne, parler de territoires automobiles, c'est bien entendu élargir le sujet à toutes les activités de production automobile, mais également aux activités de sous-traitance. De même, il ne s'agit pas d'aborder ce soir le sujet sous une approche d'échanges quelque peu convenus autour des mutations économiques, entre autre pour dissenter sur l'ancienne et la nouvelle économie ; comme si l'industrie automobile n'avait plus d'avenir. A ce propos, rappelons-nous qu'à l'échelle de seulement quelques décennies, l'industrie de l'électronique de pointe n'a fait ici, comme ailleurs en France et même en Europe, qu'un passage éphémère avant de rejoindre les nouveaux pays industriels d'Asie. Regardons ce qu'est devenu le champion des équipements téléphoniques Alcatel : un industriel sans usines comme se plaisait à le dire son patron de l'époque : Serge Tchuruk ! Pas encore disparues de notre mémoire industrielle et collective, rappelons l'épopée Mitsubishi, la liquidation du dernier site de production de Thomson-Technicolor Angers fin 2012. Et je citerai encore les Motorola, ou autres ST-Micro-Electronics... Ce ne sont là que de malheureuses mutations industrielles au sein même de la nouvelle économie et pas si triomphante qu'on le dit parfois !

Revenons à la vieille économie de production automobile, pourtant bien présente à l'échelle mondiale avec ses 84 millions de véhicules vendus en 2012 et quand même 16 en Europe.

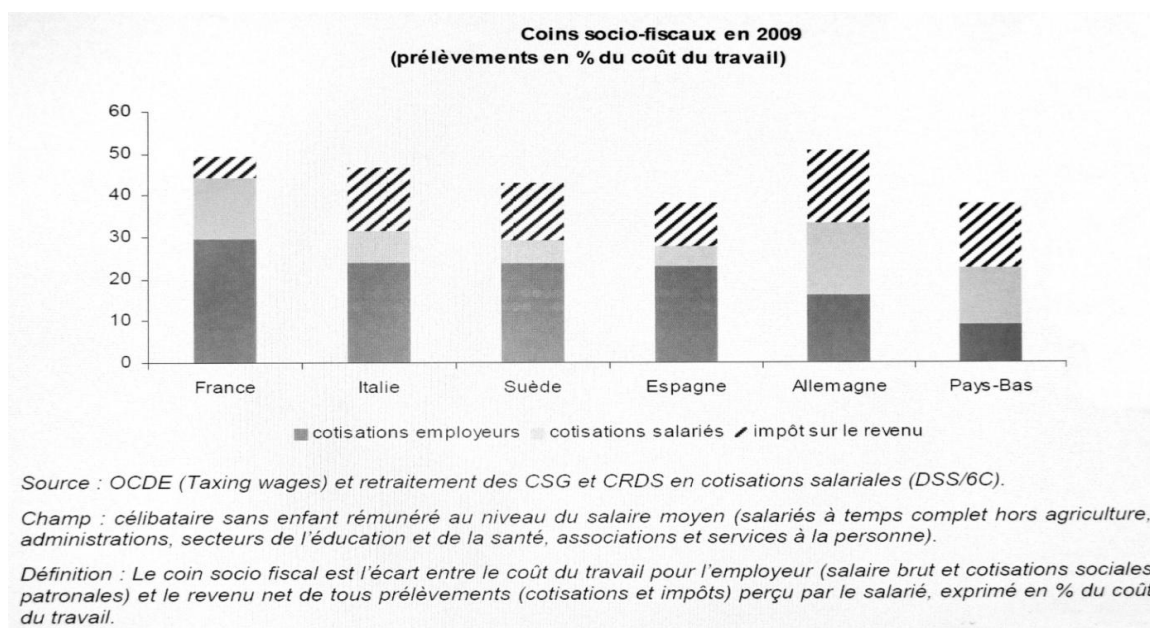
Dès la première crise de 2008, nous avons attiré l'attention des responsables les plus éclairés sur les risques de déclin de l'industrie automobile en France. Pour ce faire, avec quelques collègues et le soutien de Jean Louis Tourenne, Président du Conseil général, j'avais pris l'initiative de mobiliser tous les acteurs des territoires automobiles. Notre ambition était de coopérer, de faire de la prospective et

pourquoi pas : de dessiner des éléments de stratégie d'avenir pour porter ainsi des projets collectifs qui puissent aller dans le sens d'une vraie politique industrielle ; Une politique de projet, cohérente et déterminée.

Nos travaux se sont articulés autour du diagnostic avec :

⇒ le constat d'une France devenue importatrice nette d'automobiles au milieu des années 2000,

⇒ le constat d'un coût de main d'œuvre comparable à la référence allemande dans le secteur industriel et même, bien plus élevé dans le secteur automobile.



Matières 1 <sup>ères</sup> et coût des composants	55 %
Frais d'études, frais généraux & marge	30 %
<b>Main d'œuvre directe</b>	<b>9 %</b>
Fiscalité et amortissements	3 %
Coûts de fabrication (charges des usines, logistique amont)	3 %

⇒ Enfin, nous avons analysé les forces et les faiblesses des constructeurs ainsi que des acteurs de la sous-traitance, qui d'ailleurs ont bien mieux résisté à la concurrence internationale.

⇒ Egalement, nous avons évalué les enjeux des nouvelles mobilités et avancé des propositions sur leur financement.

Sur ce dernier point, la France a des atouts du fait de sa force dans les segments des véhicules de moyenne gamme qui constituent l'essentiel du marché de masse (les segments B & C). Certes, nous savons bien évidemment qu'il s'agit du secteur le plus concurrentiel, d'où l'importance d'innover, tant en produits qu'en process pour gagner en compétitivité. Pour cela, nous pensons qu'il est opportun de soutenir la filière, comme l'Etat a su le faire dans bien d'autres grands secteurs de l'Industrie : l'aéronautique, le ferroviaire et même la navale. N'oubliez pas également les soutiens publics quasi permanents dans le domaine de l'immobilier et par conséquent à la construction. Enfin, je ne serai pas complet si je ne parlais pas des filières agricoles et agro-alimentaires accompagnées par des politiques européennes quasi historiques ; au moins jusqu'à ces dernières années.

En matière automobile comme ailleurs, c'est grâce à un paritarisme sans faille, qui associe les industriels certes, mais aussi les pouvoirs publics, tant nationaux que locaux, c'est-à-dire nos collectivités, qu'il nous faut avancer.

C'est ainsi que nous avons développé dans le livre blanc de l'ACSIA un chapitre qui milite pour le redéploiement automobile français au travers d'un partenariat dont aucun acteur ne peut se passer et certainement pas les constructeurs.



Ainsi, nous demandons :

- de réarmer l'Etat pour rendre possible le paritarisme,
- de ramener les constructeurs dans un jeu plus équilibré avec tous les partenaires, dont les sous-traitants et les partenaires sociaux,
- d'adosser le développement de l'industrie automobile à la structuration des « nouvelles mobilités »,
- et enfin de développer la recherche, la culture du partenariat et de l'innovation pour redonner à la filière automobile des avantages concurrentiels et une force à la mesure de sa diversité.

**Maintenant, et après avoir développé ces pré-requis ; en ce début 2013, force est de constater que nous ne sommes pas plus entendus aujourd'hui que nous l'étions hier. En réalité, tout ceci ne m'importerait peu si les hésitations actuelles ne conduisaient pas des milliers de salariés vers des solutions palliatives à la perte d'emploi ou plus directement : au chômage !**

Si mon propos peut en surprendre quelques uns, je tiens à vous dire simplement que mes choix ne relèvent nullement de l'opportunisme politique, mais du seul intérêt de faire des propositions pour sortir du marasme ambiant, et qui s'appuient sur la construction de projets.

Faut-il vous dire de nouveau qu'après les annonces de PSA Peugeot Citroën en juillet 2012 et Renault ces jours-ci, nous sommes confrontés à l'implacable réalité d'un processus de désindustrialisation sans précédent dans le secteur automobile. En dépit des accords sur la baisse des salaires contre la garantie d'emploi, dès 2014, Renault pourrait fabriquer plus de véhicules au Maroc qu'il n'en construit en France, c'est-à-dire 400 000. La situation est d'autant plus préoccupante que la filière automobile a su générer un maillage de sous-traitance, de recherche-et-développement, ainsi que de services qui concerne un effectif proche du million d'emplois directs dans l'hexagone. Certes, des engagements de fabrications ont été formulés en contre partie d'ajustements salariaux. Mais au rythme où s'engage le processus de paupérisation de la population salariée, voire de la population tout court, il n'est plus exclu qu'on laisse pour des mois encore nos usines en statut de sursis, faute de véritable marché. L'usine PSA de Chartres de Bretagne est dans cette exacte situation.

Dans un contexte de poursuite d'une politique européenne d'austérité comme jamais connu depuis 50 ans, il faudra nous expliquer où se trouve le nécessaire pouvoir d'achat pour toutes les catégories sociales dans ce pays. Et qu'enfin nous retrouvions quelque cycle vertueux de croissance par la consommation et l'achat d'automobiles.

Nous constatons tous que les politiques économiques divergent de plus en plus. Alors que les pays émergents comme les Etats-Unis, maintiennent des choix d'investissements publics et de crédit facile, en espérant sur une rapide reprise économique pour récupérer les fruits de ces politiques, l'Europe s'est mise à l'austérité. La baisse des salaires et la réduction des dépenses publiques deviennent le leitmotiv. D'ores et déjà, les européens en paient le prix fort avec une plongée dans la récession. Pire, au sein de l'union, les divergences sur la politique à mener met en exergue des intérêts divergents et qui reflètent clairement les grandes disparités économiques et sociales. Tel que le souligne Antoine Reverchon dans le Monde daté du 12 mars, ces divergences rallument les crispations entre les zones monétaires et les pays ; chacun tentant d'obtenir les meilleures conditions de compétitivité au moyen des dévaluations quand c'est possible ou alors en baissant les coûts du travail ; revenus déjà bien écornés depuis des années par la stagnation des économies européennes.

### **Des secteurs industriels en pâtissent et pas des moindres tel que l'automobile**

A toutes fins utiles, c'est la raison pour laquelle nous avons lancé courant 2011 la rédaction de ce livre blanc destiné à formuler des propositions, si modestes soient-elles. Nous avons communiqué sur ces travaux courant juin 2012. Ainsi, nous avons porté un diagnostic comme bien d'autres depuis cette époque. De fait, et comme vous le savez, après les communications sur l'état très dégradé des activités de Peugeot-Citroën, des rapports d'analyse de la filière ont été établis. Nous nous félicitons que des propositions, même limitées, en soient ressorties. Malheureusement, elles ne sont pas à la hauteur du défi auquel nous sommes confrontés.

Il s'agit bien de mettre un terme à la désindustrialisation automobile et d'engager un vrai projet partenarial avec l'ensemble des acteurs mobilisés : partenaires sociaux, Etat et territoires.

Comme, nous l'avons souligné à l'Association des Collectivités Sites d'Industrie Automobile en début d'année, Une implication déterminante des pouvoirs publics dans cette filière en plein marasme sera dans tous les cas bien moins onéreuse que de subir l'inexorable repli d'une industrie non substituable par d'autres activités hypothétiques au stade où nous en sommes dans un pays comme le nôtre.

En clair, nous attendons de l'Etat qu'il élabore enfin sa propre expertise, de sorte qu'il engage tous les partenaires dans une stratégie ambitieuse, susceptible de sortir enfin la filière du très mauvais pas dans lequel elle se trouve.

Des changements deviennent nécessaires, voire impératifs en matière de politique industrielle automobile. L'ACSIA formule des propositions à étudier et à engager dans les semaines et mois à venir. Toutes ces propositions ou recommandations reprennent les argumentaires que nous avons développés.

## **Nos propositions pour une filière automobile restaurée**

- **Engager une restructuration paritaire de la filière, notamment en travaillant sur la fiscalité automobile. Le but est de la rendre plus verte et plus apte à soutenir les efforts des constructeurs français et des collectivités.**
- **Progresser vers une mobilité durable et accessible à tous.**
- **Mettre en place les programmes de recherche transversaux et la mise en réseau des acteurs de la filière pour redonner à l'industrie automobile française et européenne une avance technologique décisive par rapport à ses concurrents mondiaux.**
- **Contribuer très activement à l'émergence de nouvelles chaînes de valeur et de nouveaux ensembles d'acteurs capables :**
  - **de porter une croissance automobile verte,**
  - **de construire et valoriser à l'international le savoir-faire français dans ce domaine.**
- **Regagner 500 000 véhicules / an ; en renouvelant l'approche du marché par les segments B, B2 & M1.**
- **Retrouver une situation d'excédent commercial qui permettra de ne pas fermer de sites.**
- **« Endiguer » les risques de délocalisation vers les Nouveaux Etats Membres (NEM) de l'Europe en initiant une diplomatie automobile qui promeut la croissance des débouchés locaux au nom du développement durable.**

## PSA Peugeot Citroën à Chartres de Bretagne

Juillet 1958 : décision d'implantation au Nord Ouest de La commune

10 sept. 1960 : Visite inaugurale de l'usine par le Général de Gaulle, Président de la République.

Surface de la commune 1 018 HA  
dont PSA 240 HA  
Surface bâtie de l'usine : 75 HA

Dans les années 60 – 70 **14 000 emplois**

Dans les années 80 : l'Ouest (Bretagne-Pays de Loire) compte 100 000 emplois en relation directe avec la filière automobile. La Janais en est devenu l'acteur principal.

**11,9 millions de véhicules fabriqués depuis 1961 à fin 2012**

**Les emplois dans l'usine**

**Les emplois directs en Ille et Vilaine**

2006	11 800	27 000
2008	8 300	
2010	6 800	
2012	5 600	12 000

## **PSA Peugeot Citroën à Chartres de Bretagne**

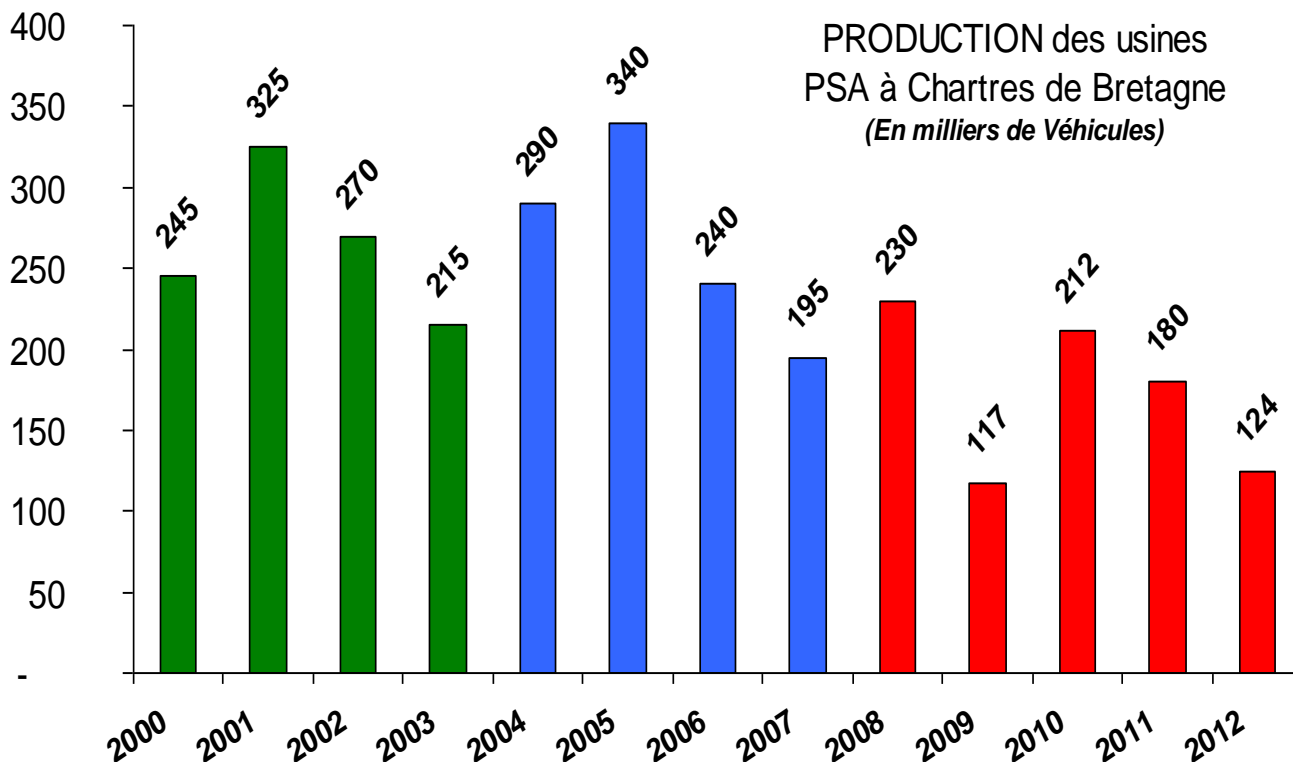
**En 2010, les salariés de l'usine résidaient dans :**

- 248 communes d'Ille et Vilaine,
- 40 du Morbihan,
- 21 des Côtes d'Armor
- et 13 de la Loire Atlantique

Ces communes percevaient 7 millions d'euros répartis à proportion du nombre de salariés résidents. Les collectivités les moins bien dotées en ressources fiscales percevaient une dotation de 12 millions (10 M€ pour l'I&V). La répartition s'effectuait selon des règles établies par chacun des Conseils Généraux respectifs.

L'histoire du Fonds Département de Péréquation de la Taxe Professionnelle est issue de règles relatives à l'écrêtement des bases fiscales de la commune de Chartres jusqu'en 1992. Après la mise en place de la TP communautaire (1992), il a été instauré un prélèvement sur les recettes de TP de Rennes Métropole et correspondant exactement aux bases de PSA sur la commune de Chartres. Depuis l'abrogation de la TP, ces ressources ont été converties en dotations d'Etat.





Votre participation montre l'attachement de tous à la vie économique de nos communes et à tout ce qui en découle. En effet, c'est bien le dynamisme économique d'un territoire qui nous permet d'engager des actions publiques à la hauteur de la demande sociale ; Qu'il s'agisse des politiques éducationnelle, culturelle, sociale et bien évidemment : nos politiques d'investissements. Ce sont autant de facteurs qui concourent à la qualité de vie, à l'attractivité de nos territoires et, de ce fait à la compétitivité de nos entreprises. Une compétitivité forte de notre soutien à l'aménagement économique, à la formation, l'innovation et l'aide au financement de l'économie à l'échelle communale, intercommunale et en appui des autres grandes collectivités territoriales que sont les départements et depuis quelques années les régions. En ce sens, l'histoire des automobiles Citroën à Chartres de Bretagne en Ille et Vilaine reste et restera un véritable cas d'école dans l'Ouest.

En Ille et Vilaine, l'attention des maires, notre attention à l'industrie ne date pas d'hier. Tout le montre dans nos territoires quand je vois ou entend les messages qui sont les vôtres quant à mes choix avec la municipalité chartraine qui vous

accueille pour donner un avenir à l'usine Citroën, comme encore bien souvent appelée.

Notre rencontre est sous la signe de notre soutien aux salariés de la filière automobile du département d'Ille et Vilaine et du principal donneur d'ordre qu'est l'usine PSA.

Le 23 avril 2012, j'organisais une séance extraordinaire du Conseil municipal pour alerter sur le risque d'une crise dans le secteur automobile et qui fatalement toucherait l'usine de la commune. A l'époque, nombre de responsables politiques n'ont pas manqué de s'interroger sur une telle initiative. Depuis cette période, la succession d'évènements, tous aussi préoccupants les uns que les autres n'a cessé de s'enchaîner.

- Juillet 2012 : avec l'annonce de fermetures et de plans sociaux.
- Dans ce même mois de juillet, je m'inquiétais de la capacité du groupe à trouver seul une solution de sortie. Les critiques entre autres gouvernementales ont alors fusées !
- En tout état de cause, voyez où nous en étions encore courant octobre avec les garanties d'Etat accordées, c'est-à-dire celle des contribuables, à la banque PSA finances pour que le Groupe continue à commercialiser ses fabrications.
- Egalement, personne n'oublie les cessions d'actifs industriels et les dépréciations d'autres.
- Personne n'oublie l'émission obligataire de ces semaines passées pour trouver un milliard d'argent frais et continuer le combat pour donner ainsi un avenir au Groupe, un avenir qu'il nous appartient de défendre ensemble.

Aujourd'hui, il ne sert à rien d'accabler les responsables, mais qu'au moins le discours ne soit plus dans le ton du déni.

Aujourd'hui, il nous faut donc contribuer à la définition d'un projet. Mais faut-il que le Groupe PSA nous fasse des propositions d'objectifs pour l'usine. En effet, des questions restent en suspend :

- sur les investissements annoncés depuis fort bien longtemps,
- sur la mise en production d'un nouveau modèle,
- ou encore sur le transfert dans le site d'activités de conception et de fabrication d'outils, principalement pour l'emboutissage et le ferrage.

Mesdames, Messieurs les Maires, il est normal que nous parlions de diversification du site, sous réserve de compatibilité avec la poursuite des fabrications automobiles ; c'est bien là un point dur qu'il nous appartient de ne pas abandonner. De même, les projets pour la Janais ne doivent pas déstabiliser, voire « déménager » vos territoires.

Dans ce contexte, je me félicite que nos collectivités soient toutes à l'écoute de projets car il en va de l'avenir de tous : nos entreprises, les salariés, les familles et nos territoires.