



Analyse - 06/12/2010

L'industrie automobile : une affaire publique et démocratique

La chronique de Bernard Jullien, directeur du Gerpisa, réseau international de recherche sur l'industrie automobile et conseiller scientifique de la Chaire de Management des Réseaux du Groupe Essca.

S'est créée il y a environ un an une Association des Collectivités Sites de l'Industrie Automobile (ACSIA) qui entend être le "chaînon manquant" entre les industriels et les pouvoirs publics nationaux et permettre que les mutations de l'industrie ne soient pas subies mais anticipées par les territoires qui en dépendent économiquement. L'ACSIA organisait jeudi 2 décembre sur les terres du président de l'association, **Pierre Moscovici**, à Montbéliard des premières rencontres pour réfléchir à la fois sur les grandes évolutions de l'industrie et sur ce qui est entrepris par les collectivités pour y faire face.

Une intervention de **Estrosi**, qui avait reçu les représentants de l'ACSIA en juin, était sur le programme. La venue de **Besson** a été annoncée par certains. La rencontre s'est finalement déroulée en présence de nombreux maires et représentants des collectivités concernées (Poissy, Cléon, Le Mans, Douvrin...), de la DATAR, du CCFA, de la PFA, des Pôles de Compétitivité et de PSA. Comme me l'indiquait **P. Bonnin**, vice-président de l'ACSIA et maire (PS) de Chartres de Bretagne (Rennes La Janais) et comme l'absence du ministre évincé et du nouveau nommé le confirme, les élus des collectivités sont, comme les salariés, beaucoup plus durables que les Ministres et les Directeurs de sites auxquels ils ont affaire. Ils développent dès lors sur le secteur une implication et une expertise très importante dont toute la journée à laquelle j'étais convié a apporté le témoignage : les élus locaux connaissent leurs usines et l'ensemble des PME qui travaillent pour elles, ils savent identifier les clés de leurs évolutions, ils connaissent leurs concurrents au sein des dispositifs industriels des groupes dont ils dépendent et dont ils connaissent, la plupart du temps, le top-management. Ils sont surtout sollicités en permanence par les groupes constructeurs et leurs sous traitants pour soutenir leur développement et/ou (de plus en plus souvent) pour éviter les fermetures ou accompagner le déclin de l'activité. Ils sont aussi députés, sénateurs ou, en tous cas, engagés dans la vie politique nationale et, à ce titre, ont vocation à faire le lien entre ce qui se passe sur les sites qu'ils connaissent et les politiques industrielles et économiques nationales ou européennes. Enfin, ils sont très impliqués dans la gestion des mobilités et des problèmes urbains, sociaux, environnementaux et économiques qu'ils impliquent.

Pour toutes ces raisons, en dehors des réseaux moins formels qui se structurent au gré du temps et des alternances, les élus locaux ont une réelle légitimité à s'exprimer collectivement et à peser sur les politiques publiques et sur les politiques d'entreprises. Ils en connaissent les incarnations concrètes et, souvent sollicités dans l'urgence, ils entendent mesurer la "soutenabilité" des orientations qu'on leur demande de relayer. Pour cela, ils ont besoin de pouvoir exiger des dirigeants d'entreprise qu'ils les informent correctement de leur business, qu'ils défendent auprès d'eux leurs stratégies voire qu'ils acceptent d'être soumis à la question ou à la critique. Ceci est évidemment d'autant plus important que si la solidarité des constructeurs avec les territoires où ils implantent leurs productions est toujours affirmée, la réalité dans l'industrie est plus volontiers celle de la mise en concurrence des sites entre eux, en France, en Europe et au-delà. Dans cette

dynamique, comme les salariés, les élus se voient volontiers confrontés à des chiffres et des analyses produits par les industriels dont il est difficile de contrôler la fiabilité et l'objectivité. C'est pourtant sur la base de ces informations distribués de manière fondamentalement asymétrique que les "efforts" demandés aux uns et aux autres sont justifiés. En partageant les informations, en exigeant collectivement qu'elles soient mieux fondées et explicitées, en mutualisant les moyens d'expertise "autonomes" dont chacun se dote, les collectivités peuvent se doter des moyens nécessaires pour jouer pleinement le rôle de "stakeholder" que les rapports sur le développement durable ou la responsabilité sociale des entreprises leur reconnaissent volontiers mais ne leur assurent aucun moyen d'exercer de manière conséquente.

Comme on l'a perçu pendant la crise, les constructeurs savent, dans les temps difficiles, rappeler combien ils importent pour les dynamiques économiques ou technologiques, pour l'emploi et pour la place d'une nation dans le monde. Ils revendiquent alors au-delà de leurs légitimes aspirations privées à faire des profits la dimension publique de leur activité dans une économie nationale ou régionale. Celle-ci est effectivement indéniable dans le cas de la France et de certains de ses territoires en particulier. Elle justifie des efforts de soutien dans certaines circonstances et, partout dans le monde, l'appel aux fonds publics multiforme et permanent est une constante de la vie de l'industrie. Dans des contextes de rareté budgétaire, face à une industrie qui a milité très activement contre la taxe professionnelle et qui n'a de cesse d'incriminer le poids des charges sociales, les responsables politiques sont hautement légitimes lorsqu'ils tentent de se doter des moyens nécessaires pour être conséquents et éviter que leurs interventions n'apparaissent comme schizophrènes : en tentant ainsi d'être conséquents, ils peuvent espérer obliger les industriels à l'être. Dans un contexte où, sur la base d'un "modèle allemand" dont la nature est souvent bien mal définie, il est volontiers reproché à la France de *"ne pas aimer son industrie"*, ces vrais amoureux de l'industrie que sont les élus qui savent que leurs mandats en dépendent en large partie sont fondés à demander en notre nom quelques gages et à vérifier, mois après mois et année après année, que la fidélité est réciproque.

Bernard Jullien

Réactions