ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

environnement

Question écrite n° 28289

Texte de la question

M. Dino Cinieri interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le dispositif du bonus-malus écologique mis en place dans le cadre du Grenelle de l'environnement sur l'achat d'un véhicule neuf. En effet, ce système connaît un succès retentissent qu'il convient de saluer ; pour autant, celui-ci a mis à mal certains secteurs industriels, notamment celui des fabricants de 4x4 et surtout de leurs équipementiers installés sur notre territoire. Ainsi, il lui demande de bien vouloir lui préciser si des mesures compensatoires peuvent être envisagées en direction de ces entreprises connaissant aujourd'hui des difficultés.

Texte de la réponse

L'automobile traverse depuis l'automne une crise mondiale. En Europe, les immatriculations de véhicules neufs ont, en 2008, reculé de 7,8 % par rapport à 2007 et au cours du dernier trimestre 2008, le marché s'est effondré de plus de 15 %. Grâce à la mise en place dès décembre 2007 du bonus, le marché national a reculé en 2008 de moins de 1 %, avec toutefois une inflexion forte à la baisse en fin d'exercice. L'ensemble des constructeurs, notamment Renault et PSA, est touché et tous sont contraints à des réductions importantes de production, de l'ordre de 30 %, se répercutant sur la chaîne des équipementiers et des sous-traitants. Face à cette situation, des premières mesures ont été prises dans le cadre du plan de relance annoncé le 4 décembre 2008 par le Président de la République. Une prime à la casse de 1 000 euros a été instaurée afin, notamment, de soutenir le marché français. Ce dispositif a produit ses premiers effets et permis, en janvier dernier, de limiter le recul de ce marché à 8 %, alors que le marché européen affichait une baisse de 27 %. Dans le même temps, afin de soutenir le crédit à la consommation utilisé dans plus de 60 % des ventes de voitures neuves, l'État a consenti des prêts d'un montant total de 1 milliard d'euros aux établissements financiers de Renault et PSA. Le Président de la République a confié au secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation la mission d'animer un large débat, associant l'ensemble des parties, entreprises, organisations syndicales de salariés, élus, organismes de recherche, qui s'est conclu par les états généraux de l'automobile. Ce large débat a permis de dresser un constat partagé de la situation et de valider des pistes d'actions, qui ont nourri le plan en faveur de la filière automobile, annoncé le 9 février dernier par le Président de la République. Ce plan massif à multiples leviers concerne l'ensemble de la filière avec pour objectif de conforter sa compétitivité à long terme et de l'aider à surmonter la crise. En effet, les travaux menés dans le cadre des états généraux de l'automobile ont montré que la France souffrait d'un handicap de compétitivité de l'ordre de 10 % par rapport aux pays dits « à bas coûts ». Cette différence, certes importante, peut être comblée par des efforts de tous. L'annonce de la suppression de la part de la taxe professionnelle assise sur les biens et équipements mobiliers y contribuera pour une part significative, de l'ordre de 30 % (300 euros par véhicule). Une part des mesures du plan participe également à cette volonté d'améliorer la compétitivité à long terme de cette filière. Ainsi, des prêts, d'un montant total maximal de 6,5 milliards d'euros, pourront être octroyés aux constructeurs afin de leur permettre de mettre en oeuvre rapidement des programmes de développement de nouveaux modèles, plus respectueux de l'environnement et moins consommateurs d'énergie. L'effort se porte aussi massivement sur les équipementiers

et sous-traitants de la filière, que l'État entend accompagner sur le long terme. Ainsi, afin d'accompagner l'émergence d'intervenants de taille significative en capacité de se développer sur le marché européen et mondial, les moyens du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles passent de 300 millions d'euros à 600 millions d'euros (contribution à parts égales de 200 millions d'euros de Renault, de PSA et du Fonds stratégique d'investissement). Dans ce même objectif d'amélioration de la compétitivité, l'État met en place, avec l'implication des grands donneurs d'ordres, un plan d'action de 15 millions d'euros sur deux ans pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle. Cette volonté de préparer l'avenir se traduit également par le renforcement du plan « véhicule décarboné », annoncé en octobre 2008 par le Président de la République et qui bénéficiait déjà de 400 millions d'euros de soutiens publics. En particulier, afin de favoriser l'émergence de filières industrielles pour les véhicules décarbonés et leurs équipements (notamment les batteries), 50 millions d'euros supplémentaires sont mobilisés au sein du fonds démonstrateur de recherche de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et 250 millions d'euros, sous forme de prêts bonifiés, sont accordés pour accompagner des projets d'industrialisation. Diverses mesures ont également été décidées pour accompagner les PME et équipementiers, confrontés à une crise de grande ampleur. Ainsi, les entreprises de la filière peuvent bénéficier du dispositif de garantie, géré par Oseo, qui permet d'assurer jusqu'à 90 % du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre 15 millions d'euros par entreprise. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir 4 milliards d'euros de prêts pour les PME et 1 milliard d'euros pour les entreprises de plus grande taille. Sa capacité pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir 1 milliard d'euros de prêts supplémentaires à la filière automobile. Par ailleurs, afin de préserver l'emploi et les compétences de la filière, il a été décidé, dès décembre 2008, de porter la durée continue possible de chômage partiel à six semaines, le contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel étant augmenté de 600 à 1 000 heures. Cette première étape sera complétée par un accord cadre national de l'indemnisation, et le maintien des emplois concernés par les entreprises. Ce plan massif de l'État répond à des engagements forts de la part de l'ensemble des acteurs, maintenant engagés dans une démarche commune pour fonder une relation client-fournisseur partenariale, sans exclusive. Aujourd'hui, la notion de filière est clairement réaffirmée par la signature, le 9 février dernier, des organisations professionnelles représentatives (comité des constructeurs français d'automobiles et comité de liaison des fournisseurs de l'automobile), d'un code de performance et de bonnes pratiques. Ce code comporte un ensemble de dispositions permettant d'améliorer les relations clients-fournisseurs et instaure une plate-forme d'échange entre les organisations professionnelles et les acteurs de la filière, qui doit leur permettre de partager une vision commune. Les constructeurs ont également confirmé qu'ils ne fermeraient pas de sites, qu'ils ne procéderaient pas à des plans sociaux en 2009 et qu'ils maintiendraient leurs capacités de recherche et de développement.

Données clés

Auteur : M. Dino Cinieri
Circonscription : Loire (4e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 28289
Rubrique : Automobiles et cycles
Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire
Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 29 juillet 2008, page 6469
Réponse publiée le : 19 mai 2009, page 4855