ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 39410

Texte de la question

M. Daniel Paul attire l'attention de M. le ministre auprès du Premier ministre, chargé de la mise en oeuvre du plan de relance, sur le bilan 2008 du marché de l'automobile en France. Selon le CCFA, la baisse des ventes, en France, a été de 0,7 %. Renault et PSA ont augmenté leur part de marché, passant de 51,8 % en 2007 à 52,7 % en 2008. Derrière ces évolutions, se cache une forte dégradation en fin d'année : Peugeot chute en décembre de 6,6 % et Renault de 22 % ! Mais une analyse plus fine montre que les véhicules qui « tirent » le marché figurent dans la catégorie des « voitures économiques » - Peugeot 107, Renault Twingo,... - qui a bondi de près de 44 % en un an, tandis que la gamme « dite » inférieure - Renault Clio, Ford Fiesta, ... - progresse de 7,3 % pour atteindre 42 % de part de marché. La caractéristique de ces véhicules, c'est qu'ils sont produits, à la suite de délocalisations successives, dans des pays « low cost », y compris hors zone euro. Ainsi, l'instauration du bonus aura abouti à booster les importations de véhicules et à plonger l'industrie française dans les difficultés. Et avec la prime à la casse, à laquelle s'ajoute la prime versée par des constructeurs, cette tendance ne sera sans doute pas inversée! Ainsi, l'argent du contribuable - *via* la prime à la casse - et les économies réalisées par les constructeurs aux dépens des salariés - *via* le chômage technique - iraient nourrir toujours plus les importations ! Cela maintiendrait les résultats des groupes mais plongerait l'industrie automobile française dans les difficultés, avec les conséquences sur les salariés, les équipementiers et les territoires, ouvrant la porte à des restructurations profondes ... que les constructeurs demandent déjà aux pouvoirs publics de financer ! Il lui demande donc, au moment où se prépare un nouveau plan d'aide à l'industrie automobile, si de telles situations ne posent pas problème en matière d'utilisation de l'argent public et si, dans ce cadre, il ne convient pas d'utiliser les moyens de fabrication disponibles dans notre pays pour construire les véhicules bénéficiant de primes versées par l'État.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire attire l'attention du ministre auprès du Premier ministre, chargé de la mise en oeuvre du plan de relance, sur les effets du bonus écologique et de la prime à la casse sur l'industrie automobile en France. Ces dispositifs sont des dispositifs triplement gagnant : gagnant pour l'environnement puisqu'ils sont centrés sur les véhicules les moins polluants ; gagnant pour les consommateurs qui bénéficient ainsi d'un surcroît de pouvoir d'achat ; gagnant pour le secteur automobile, grâce au surcroît de ventes généré par ces mesures incitatives. La prime à la casse produit depuis décembre 2008 des effets significatifs sur les ventes contribue utilement à limiter la baisse des ventes de véhicules neufs en 2009. Les modèles macro-économiques comme les expériences passées démontrent que l'impact sur l'activité et sur l'emploi en France sera important. À l'inverse, un raisonnement plus micro-économique, distinguant par type de véhicules et par leurs lieux de production est difficile et superficiel, sachant que, même assemblé à l'étranger, un véhicule peut générer de l'activité pour des équipementiers et sous-traitants français, et viceversa. De plus, ces dispositifs permettent plus globalement d'aider le secteur automobile, en France et en Europe, de la même manière que les constructeurs français vont profiter de certaines mesures prises par nos partenaires européens. Enfin, la prime à la casse s'inscrit dans un plan plus global de soutien au secteur automobile. D'abord, le secteur automobile profite d'un

certain nombre de mesures générales : augmentation du crédit impôt recherche, réforme de la taxe professionnelle et, notamment pour les équipementiers, réduction des délais de paiement prévue par la loi de modernisation de l'économie (la réduction des délais de paiement se traduira concrètement par l'apport de 2 MdEUR de trésorerie à l'ensemble des fournisseurs de la filière automobile). Ensuite, des premières mesures spécifiques ont déjà été prises un soutien au crédit automobile (2 prêts de 500 MEUR chacun aux filiales bancaires de Renault et de PSA pour qu'ils continuent à accorder des crédits, sachant que les deux tiers des achats de voitures se font à crédit ; la création d'un fonds de modernisation des équipementiers : doté de 300 millions d'euros par les constructeurs et par l'État via le Fonds stratégique d'investissement, il a pour objectif de consolider la sous-traitance automobile en France, en investissant dans des équipementiers stratégiques pour les grands clients et rentables à moyen terme. Un plan de soutien au véhicule « décarboné » (hybrides ou électriques) avec notamment 400 MEUR de financements publics en direction de la recherche, en plus de l'engagement de maintenir le bonus écologique jusqu'en 2012 et d'un soutien de la demande via un programme d'achat par l'État et les entreprises publiques. Enfin, dans le cadre du Pacte automobile, 10 mesures complémentaires ont été annoncées le 9 février 2009 : aide au financement des programmes de développement des constructeurs d'automobiles et de poids lourds sous la forme de prêts participatifs pour une durée de cinq ans et un montant global maximum de 6,5 MdEUR (3 pour Renault, 3 pour PSA, 0,5 pour Renault Trucks). Extension à 2 MdEUR des prêts consentis par la SFEF aux filiales bancaires de Renault et PSA (1 MdEUR chacune contre 0,5 MdEUR déjà accordé). Enveloppe de 15 MEUR pour diffuser les pratiques d'excellence opérationnelle au sein de la filière et améliorer sa compétitivité. Demande de renforcement du programme de financement de la BEI en faveur des véhicules propres. Soutien à l'innovation de la filière automobile dans le domaine du véhicule décarboné via des prêts pour un montant maximum de 250 MEUR et un renforcement de 50 MEUR de la dotation du fonds démonstrateur de l'ADEME. Doublement de la dotation du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (de 300 MEUR à 600 MEUR, toujours à parts égales entre le FSI, PSA et Renault). Accès des équipementiers et sous traitants au dispositif de garantie d'Oseo pour les PME et les ETI (entreprises de taille intermédiaire). La garantie pourra atteindre 90 % du prêt. La capacité des fonds d'Oseo pourra être accrue afin de pouvoir garantir 1 MdEUR de prêts supplémentaires à la filière automobile. Accord sur un code de performance et de bonnes pratiques pour l'ensemble de la filière. Signature d'un accord cadre de conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50 % pour une durée de 3 mois renouvelable une fois et mise en place d'un dispositif de formation couplé à la période de chômage partiel. Il est important de rappeler que ces mesures ne sont pas sans contrepartie, en termes de maintien de l'activité en France de la part des constructeurs (absence de fermeture de sites de production en France pendant cinq ans ; absence de plan social en 2009).

Données clés

Auteur : M. Daniel Paul
Circonscription : Seine-Maritime (8e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 39410
Rubrique : Automobiles et cycles
Ministère interrogé : Plan de relance
Ministère attributaire : Plan de relance

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 13 janvier 2009, page 203
Réponse publiée le : 24 mars 2009, page 2910