



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 40824

Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation sur l'aide de l'État apportée, dans la crise actuelle, à l'industrie automobile française. En effet, ce secteur industriel est actuellement en crise à travers l'ensemble du monde et plus particulièrement, dans les pays développés ayant une production d'automobiles sur leur territoire. C'est ainsi que les États-unis ont mis en place une intervention particulièrement forte de plusieurs millions de dollars, pour éviter le dépôt de bilan des sociétés Chrysler et General Motors, et des milliers de licenciements qui en auraient été la résultante inéluctable. En France, si la crise ne prend peut être pas la même forme, ni la même ampleur, dans le secteur automobile. Néanmoins, des signes avant coureurs de ralentissement des ventes, de licenciements chez les équipementiers, et les réductions horaires sur plusieurs sites de production ne laissent rien augurer de bon pour toute la filière automobile. Il paraît donc indispensable que les pouvoirs publics puissent engager une action volontariste particulièrement forte pour l'industrie automobile. Il lui demande donc quelles sont les intentions du Gouvernement en ce domaine.

Texte de la réponse

L'automobile traverse depuis plusieurs mois une crise mondiale, qui touche l'ensemble des marchés. En particulier, en Europe, les immatriculations de véhicules neufs ont en 2008 reculé de 7,8 % par rapport à 2007. Au cours du dernier trimestre 2008, le marché s'est effondré de plus de 15 %. Cette situation de marché impacte très directement Renault et PSA, et notamment les sites implantés en France, dont l'Europe est le débouché quasi exclusif. Cet impact est d'autant plus important que les marchés espagnol, italien et britannique, où les marques françaises sont très présentes, sont entrés dans des crises profondes depuis avant l'été 2008, avec de très fortes baisses des ventes. Grâce à la mise en place du bonus dès décembre 2007, le marché national a reculé en 2008 de moins de 1 %, avec toutefois une inflexion forte à la baisse sur le dernier trimestre 2008. L'ensemble des constructeurs 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 ainsi mise en place, qui permet au marché français de résister. En janvier, ce marché a reculé de l'ordre de 8 % (3,5 % en données corrigées) alors que le marché européen affiche 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. Cette situation, très préoccupante de la filière automobile, mobilise très fortement le Gouvernement. Le Président de la République a confié au secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation la mission de lui proposer des mesures tant pour le court terme que pour conforter la pérennité de cette filière. Dans le cadre de cette mission, le secrétaire d'État a animé un large débat, associant l'ensemble des parties, entreprises, organisations syndicales de salariés, élus, organismes de recherche, experts, conclu par les états généraux de l'automobile, qui ont rassemblé plus de 1 000 participants et permis de dresser un constat partagé de la situation et de valider des

pistes d'actions. Ces débats et travaux ont largement 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. Naturellement les constructeurs qui, en tant que tête de filière, jouent un rôle majeur, mais aussi les équipementiers et sous-traitants, avec l'objectif majeur de conforter sa compétitivité à long terme et de l'aider à franchir la crise. Les travaux menés dans le cadre des états généraux de l'automobile ont montré que la France souffrait, en effet, d'un handicap de compétitivité de l'ordre de 10 % par rapport aux pays dits « à bas coûts ». Cette différence est certes importante mais elle 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 de cette volonté d'améliorer la compétitivité à long terme de notre 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. Au moment où la crise financière affecte fortement les capacités à investir des acteurs, il importe, en effet, de faire en sorte que ces programmes, dont les enjeux tant environnementaux que de compétitivité sont considérables, soient mis en oeuvre sans attendre, d'autant qu'ils mobilisent également des équipementiers et sous-traitants. Ces prêts pourront naturellement bénéficier à l'ensemble des constructeurs implantés en France, notamment aux constructeurs de poids lourds. L'effort se porte aussi massivement sur les équipementiers et sous-traitants de la filière, que l'État entend accompagner sur le long terme. Afin de renforcer les fonds propres d'entreprises stratégiques de la filière et de conforter leurs perspectives, 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). Ces moyens vont permettre de réaliser des investissements en fonds propres dans les entreprises stratégiques de la filière, sous-traitants de rang 1 et plus, pour accompagner l'émergence d'intervenants de taille significative en capacité de se développer sur le marché européen et mondial. Enfin, 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 (lean management) qui doit permettre d'améliorer la compétitivité des sous-traitants. Cette volonté de préparer l'avenir se traduit également dans un 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. Un groupe de travail sur les infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides a ainsi été mis en place, qui devra rendre ses conclusions d'ici à l'été 2009, avec l'objectif d'accélérer le déploiement sur le territoire de bornes de recharge des batteries équipant ces véhicules. Dans le même temps, les grands opérateurs se fédèrent autour de La Poste afin de parvenir à un cahier des charges commun, permettant le lancement d'appels d'offres coordonnés pour s'équiper de véhicules décarbonés et créer ainsi un marché suffisant (100 000 véhicules sur cinq ans) pour inciter des offres innovantes et compétitives. Enfin, afin de favoriser l'émergence de filières françaises pour les batteries, la chaîne de traction et les moteurs thermiques aux normes 2020 (émissions de CO₂ de 95 g/km en moyenne contre 130 g/km en 2012), 50 millions d'euros supplémentaires seront mobilisés au sein du fonds démonstrateur de recherche de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie en faveur de projets de véhicules décarbonés et 250 millions d'euros, sous forme de prêts bonifiés, pourront être mobilisés pour accompagner des projets de fabrication d'équipements spécifiques à ces véhicules, notamment les batteries. Diverses mesures ont également été décidées pour le plus court terme et accompagner les PME et équipementiers, confrontés à une crise de grande ampleur. Ainsi, les entreprises de la filière pourront bénéficier du dispositif de garantie dont la gestion a été confiée à OSEO afin de faciliter l'accès au crédit des équipementiers et sous-traitants PME et Entreprise de taille intermédiaire (ETI). Cet outil, qui permet de garantir jusqu'à 90 % du montant du prêt, d'un montant maximum de 15 millions d'euros, pourra garantir au total 5 milliards d'euros de prêts (4 milliards d'euros pour les PME, 1 milliard d'euros pour les ETI). Préserver l'emploi et les compétences de la filière est une priorité : dès décembre 2008, la durée continue possible de chômage partiel est passée de 4 à 6 semaines et le contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel a été porté de 600 à 1000 heures par an. Cette première étape est complétée par un accord-cadre national de conventionnement pour le secteur avec prise en charge supplémentaire par l'État de l'indemnisation, et le maintien des emplois concernés par les entreprises. Afin de soutenir la demande, le plan prévoit que l'État, en complément de l'effort déjà réalisé, pourra consentir des prêts d'un montant total de 1 milliard d'euros aux établissements financiers de Renault et PSA. Ce plan massif de l'État, auquel les collectivités pourront bien sûr

apporter leurs contributions, répond à des engagements forts de la part de l'ensemble des acteurs. Ces acteurs sont maintenant engagés dans une démarche commune pour fonder une véritable relation client-fournisseur partenariale, sans exclusive. Ainsi, la notion de filière est aujourd'hui clairement réaffirmée par la signature, le 9 février, 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 : cadre contractuel, propriété intellectuelle, conditions de règlements, coopération et suivi. Il instaure également 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. Ce plan automobile, ambitieux et équilibré, s'inscrit naturellement dans un cadre de compatibilité avec le droit européen, et en particulier avec les régimes autorisés par la Commission à la suite de sa communication du 17 décembre 2008 sur un « cadre communautaire temporaire pour les aides d'État destinées à favoriser l'accès au financement dans le contexte de la crise économique et financière actuelle ».

Données clés

Auteur : [M. Éric Raoult](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40824

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie et consommation

Ministère attributaire : Industrie et consommation

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 février 2009, page 964

Réponse publiée le : 21 avril 2009, page 3855