



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 41950

Texte de la question

M. Jean-Claude Fruteau attire l'attention de M. le ministre auprès du Premier ministre, chargé de la mise en oeuvre du plan de relance, sur le plan de soutien en direction du secteur de l'automobile. Depuis la fin de l'année 2008, le secteur d'activité de l'automobile français subit de plein fouet le ralentissement économique qui résulte de la propagation de la crise financière dans l'économie réelle. L'ensemble des constructeurs automobiles français ont été conduits à des fermetures temporaires d'usines et la mise au chômage technique de leurs employés. Afin de soutenir ce secteur d'activité important pour l'industrie française, le Gouvernement a décidé de mettre en oeuvre un plan de soutien en direction de cette filière dont le montant total sera compris entre 5 et 6 milliards d'euros. Toutefois, si l'État a le devoir de soutenir ces entreprises, ces dernières doivent impérativement garantir le maintien de leurs activités dans les bassins d'emplois concernés. En effet, depuis de nombreuses années, force est de constater que les politiques de délocalisations mises en oeuvre par ces entreprises ont occasionné de nombreuses fermetures d'usines engendrant, par effet de ricochet, la disparition de centaines d'entreprises sous-traitantes (par exemple, chez Renault, seulement 44 % des voitures vendues en France y sont produites). Dans cette perspective, il convient de conditionner le soutien financier apporté par le contribuable à ce secteur d'activité à la garantie du maintien des emplois directs (gel des délocalisations des usines) et indirects (garantir que les constructeurs continueront de travailler avec les entreprises françaises sous-traitantes afin d'éviter une délocalisation de ces activités). Il souhaite donc savoir si le Gouvernement entend conditionner les aides en faveur de la filière automobile à des engagements des industriels de non délocalisation.

Texte de la réponse

Le Gouvernement met en oeuvre un ambitieux plan de soutien au secteur automobile. D'abord, le secteur automobile profite d'un certain nombre de mesures générales : augmentation du crédit impôt recherche et son remboursement immédiat décidé dans le cadre du plan de relance de l'économie française, 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 milliards d'euros de trésorerie à l'ensemble des fournisseurs de la filière automobile). Ensuite, des premières mesures spécifiques, ont déjà prises : la prime à la casse (prime de 1 000 euros pour l'acquisition d'un véhicule neuf émettant moins de 160 grammes de CO₂ au kilomètre accompagné de la mise à la casse d'un véhicule de plus de dix ans), dans le cadre du plan de relance ; un soutien au crédit automobile (deux prêts de 500 millions d'euros 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 millions d'euros 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, dix 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 milliards d'euros (3 pour Renault, 3 pour PSA, 0,5 pour Renault Trucks) ; extension à 2 milliards d'euros des prêts consentis par la SFEF aux filiales bancaires de Renault et PSA (1 milliard d'euros chacune contre 0,5 milliard d'euros déjà accordés) ; enveloppe de 15 millions d'euros 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 (Banque européenne d'investissement) 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 millions d'euros et un renforcement de 50 millions d'euros des moyens consacrés par le fonds démonstrateur de l'ADEME à ce type de projets ; doublement de la dotation du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (de 300 millions d'euros à 600 millions d'euros, 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. La garantie pourra atteindre 90 % du prêt. La capacité des fonds d'OSEO pourra être accrue afin de pouvoir garantir 1 milliard d'euros 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 trois mois renouvelable une fois et mise en place d'un dispositif de formation couplé à la période de chômage partiel. Approuvées par la Commission européenne le 28 février 2009, ces mesures sont concrétisées dans le collectif budgétaire présenté le 4 mars 2009 en conseil des ministres. En retour, les constructeurs se sont engagés sur des contreparties fortes : les prêts accordés sont participatifs, c'est-à-dire que si les résultats des constructeurs s'améliorent, le taux augmente, et l'État est d'autant mieux rémunéré de son aide ; les constructeurs ont pris des engagements fermes en matière d'emploi : pas de plans sociaux en 2009, maintien des activités de recherche et développement ; les constructeurs se sont aussi engagés à ne pas fermer de site d'assemblage pendant la durée du prêt ; signant le code de performance et de bonnes pratiques, les constructeurs se sont engagés à faire évoluer leurs relations avec le reste de la filière.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Fruteau](#)

Circonscription : Réunion (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41950

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Plan de relance

Ministère attributaire : Plan de relance

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 février 2009, page 1503

Réponse publiée le : 29 septembre 2009, page 9270