



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 41951

Texte de la question

M. Marc Le Fur attire l'attention de M. le ministre auprès du Premier ministre, chargé de la mise en oeuvre du plan de relance, sur la situation de la filière automobile française. Dans notre pays, un salarié sur dix travaille directement ou indirectement dans le secteur automobile, ce qui représente près de 2,5 millions d'emplois directs, en prenant en compte les constructeurs et leur sous-traitants. Ainsi dans l'ouest, l'usine de Rennes fait vivre des milliers de familles bretonnes dans les départements de l'Ille-et-Vilaine, des Côtes-d'Armor et du Morbihan. Dans cette région, nombre de petites communes comptent des salariés de ce secteur. Les difficultés rencontrées du marché automobile ont eu pour conséquence le développement du chômage technique chez les constructeurs et leurs sous-traitants, engendrant ainsi une baisse de revenus de leurs salariés. Dans le prolongement de l'annonce du plan de relance présenté par le Président de la République, le Gouvernement a mis en place un comité stratégique sur l'avenir de l'automobile. Un plan d'urgence a été élaboré par le Gouvernement et est actuellement soumis à la Commission européenne. Il lui demande de préciser les grandes lignes de ce plan et le calendrier de sa mise en oeuvre qui est vitale pour la survie de notre industrie et la santé économique des territoires concernés.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a mis 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, 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 10 ans), dans le cadre du plan de relance ; un soutien au crédit automobile (2 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 600 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'Etat 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 5 ans et un montant global maximum de 6,5 milliards d'euros (3 milliards d'euros pour Renault, 3 milliards d'euros pour PSA, 500 millions d'euros 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 500 millions 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 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 de la dotation du fonds démonstrateur de l'ADEME ; 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 TPI. 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 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 5 ans ; absence de plan social en 2009).

Données clés

Auteur : [M. Marc Le Fur](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41951

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 : 4 août 2009, page 7719