



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

véhicules électriques

Question écrite n° 46942

Texte de la question

M. Jean Grellier appelle 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 - via le chômage technique - iraient nourrir toujours plus les importations ! Les plans massifs de recrutement du groupe Renault dans les pays de l'est en sont une illustration... Cela maintiendrait les résultats des groupes mais plongerait l'industrie automobile française dans les difficultés, avec les conséquences sur les salariés, les équipementiers (tel Heuliez dans les Deux-Sèvres notamment) 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 (notamment électriques) bénéficiant de primes versées par l'État.

Texte de la réponse

Face à la crise qui frappe l'automobile, le Gouvernement a, pour soutenir le marché, mis en place le premier en Europe, dès le 4 décembre 2008, une prime à la casse de 1 000 euros, qui vient compléter le bonus. Ce dispositif a permis au marché national d'afficher une progression (+ 0,2 %) pour le premier semestre 2009, alors que le marché européen est en recul de plus de 10 %. Il a également conforté l'orientation du marché français vers les véhicules émettant au plus 130 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, qui représentent, en 2009, 54,4 % du total des ventes de véhicules en France, contre 45 % en 2008 et 30,4 % en 2007. Les ventes des constructeurs français, grâce aux efforts engagés de longue date pour réduire les émissions de leurs véhicules, représentent en 2009 plus de 60 % des ventes de véhicules émettant moins de 130 grammes de CO₂ par kilomètre alors que leur part de marché est de 54 %, en progression par rapport à 2008 (52,8 %). Ils sont ainsi indirectement les premiers bénéficiaires du bonus. Si les véhicules des segments économiques de Renault et PSA, comme la C1, la 107 et la Twingo, sont assemblés à l'étranger, la très grande majorité de leurs modèles commercialisés en France y sont également assemblés (Clio, 207, C2, C3...). Toyota et SMART disposent également d'usines en France, qui produisent des modèles éligibles au bonus. Au total, l'analyse détaillée des

ventes de l'exercice 2008 montre que la majorité des véhicules ayant bénéficié du bonus sont produits en France. La prime à la casse concerne les véhicules particuliers neufs émettant moins de 160 grammes de CO₂ par kilomètre ainsi que les véhicules utilitaires légers, sans condition d'émission de CO₂. Elle est donc ouverte à la quasi-totalité des productions réalisées en France, notamment par les deux constructeurs français. En effet, les véhicules particuliers éligibles à la prime à la casse représentent environ 95 % des ventes de Renault et PSA sur le premier semestre 2009 et naturellement l'ensemble des véhicules utilitaires légers produits en France sont également éligibles. Les effets des dispositifs de soutien, prime à la casse et bonus, impactent très directement les productions en France : ainsi la C2, la C3, la C5, la 308 ou la Mégane affichent des progressions sensibles par rapport à 2008. Parallèlement à cet effort, le Gouvernement a engagé un plan ambitieux pour soutenir le développement d'une filière industrielle du véhicule décarboné, électrique ou hybride rechargeable. Ce plan couvre l'ensemble des dimensions, des aspects recherche et développement au soutien à la diffusion. Ainsi, en matière de recherche et développement, des soutiens publics ont été mobilisés de longue date en faveur du véhicule décarboné, principalement sur les batteries ; cet effort est maintenant renforcé et d'ici fin 2012, 450 millions d'euros de soutiens publics sont mis en place (fonds démonstrateurs ADEME, pôles de compétitivité, ANR...). S'agissant de l'industrialisation, des prêts bonifiés à hauteur de 250 millions d'euros seront consacrés d'ici fin 2010 pour soutenir des projets de production de véhicules décarbonés ou d'équipements. La diffusion est soutenue dans le cadre du bonus écologique : les véhicules émettant au plus 60 grammes de CO₂ par kilomètre bénéficient d'une aide de 5 000 euros (dans la limite de 20 % du prix du véhicule) ; ce soutien est mis en place jusqu'à fin 2012, dans la limite de 100 000 véhicules décarbonés, soit un effort de 500 millions d'euros. Sous l'égide de La Poste, les gestionnaires de grandes flottes de véhicules (EDF, GDF Suez, Veolia...) et l'État (UGAP) élaborent un cahier des charges commun, qui permettra le lancement d'ici fin 2009 d'appels d'offres coordonnés portant sur l'acquisition de 100 000 véhicules. Un groupe de travail rassemblant les industriels, les énergéticiens, les collectivités et l'État a été mis en place pour définir les conditions et les modalités envisageables pour le déploiement d'un réseau d'infrastructures ; les conclusions seront rendues dans les prochains jours. Des expérimentations en Île-de-France et à La Réunion seront lancées rapidement (en sus de celle en cours à Strasbourg, qui associe Toyota et EDF). Enfin, une initiative franco-allemande a été prise dans le cadre du conseil des ministres, en constituant un groupe de travail réunissant les industriels, les énergéticiens et les organismes de normalisation. L'objectif de ce groupe est de mener les réflexions sur l'électro-mobilité, en particulier sur la dimension normalisation : les véhicules électriques et hybrides doivent pouvoir circuler partout en Europe et donc pouvoir se recharger partout. Les résultats de ce groupe sont prévus pour octobre 2009. Enfin, s'agissant du dossier Heuliez, l'investissement du fonds stratégique d'investissement (FSI) dans cette entreprise illustre parfaitement la volonté du Gouvernement en matière de politique industrielle : un volontarisme politique fort du Président de la République et du Gouvernement pour trouver une solution pour Heuliez ; le soutien à un projet de reprise de qualité, par le groupe Bernard Krief Consulting ; un examen minutieux du dossier par le FSI, conforme à sa doctrine d'emploi : il ne s'agit pas de sauver toutes les entreprises en difficulté mais d'investir dans des projets créateur de valeurs et de compétitivité pour l'économie (ici, la voiture électrique, qui est un enjeu d'avenir pour le secteur automobile). Il est donc essentiel que l'État finance de façon importante le FSI (avec la Caisse des dépôts et consignations), en lui apportant à la fois des participations dans des entreprises publiques et des liquidités, à hauteur de 3 milliards d'euros.

Données clés

Auteur : [M. Jean Grellier](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46942

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Plan de relance

Ministère attributaire : Plan de relance

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 avril 2009, page 3726

Réponse publiée le : 11 août 2009, page 7961