



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 70506

Texte de la question

M. Daniel Mach attire l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur le plan de soutien de l'industrie automobile mis en place en 2008. Cette industrie représente 2,5 millions d'emplois, soit 10 % de la population active, et fut l'une des premières à subir de plein fouet les effets de la crise économique. Pour contribuer à sa relance dans ce contexte particulièrement difficile, de nombreux dispositifs de soutien à l'activité et de renforcement de la compétitivité de cette filière ont été mis en oeuvre par le Gouvernement tels que la prime à la casse ou le soutien au crédit automobile. Il lui demande de bien vouloir lui dresser le bilan de cette politique.

Texte de la réponse

Élaboré à partir d'une large concertation conclue par les Etats généraux de l'automobile du 20 janvier 2009, le plan automobile a été annoncé le 9 février 2009 par le Président de la République. Ce plan, qui comporte un ensemble de mesures touchant l'ensemble de la filière automobile, a permis d'amortir les effets de la crise, en soutenant le marché et l'activité industrielle. La France a, dès décembre 2008, décidé la mise en place d'une prime à la casse de 1 000 EUR pour l'acquisition d'un véhicule neuf émettant au plus 160 g CO₂/km, accompagné du retrait d'un véhicule âgé de plus de dix ans. En 2009, environ 600 000 personnes ont bénéficié de cette prime à la casse. Dans le même temps, 1 259 450 véhicules bénéficiant d'un bonus ont été immatriculés, soit 55,5 % des immatriculations, représentant pour l'État un effort de près de 615 MEUR. L'effet cumulé de la prime à la casse et du bonus a provoqué une augmentation très sensible du marché automobile français des véhicules particuliers, qui a affiché en 2009 une progression de + 10,7 % par rapport à 2008, et de 9,9 % par rapport à 2007, à comparer aux résultats du marché européen, respectivement de - 1,6 % en 2009 et de - 7,8 % en 2008. Les marques françaises occupent 53,9 % du marché national contre 52,8 % en 2008. Le bonus a également provoqué une réduction significative du niveau moyen des émissions de CO₂ des véhicules neufs immatriculés en France en 2009, qui atteint 133,7 g CO₂/km, en recul de 4,5 % (6,3 g) par rapport à 2008. Les constructeurs français sont parmi les plus performants : Peugeot : 128 g, Renault : 130 g et Citroën : 133 g. Afin de leur permettre de mener sans délais leur programme de développement de véhicules propres et de rester aux premiers rangs en matière de réduction des émissions CO₂, Renault, PSA et Renault Trucks ont bénéficié de prêts de l'Etat à hauteur de 6,25 MdEUR. Les débats des Etats généraux de l'automobile ont montré que les sites industriels français souffraient d'un handicap par rapport aux sites implantés dans les pays de l'Europe de l'Est, notamment du fait de la taxe professionnelle qui pesait sur les investissements de production. Ce constat a largement éclairé la décision de faire évoluer la fiscalité locale et de supprimer à compter du 1er janvier 2010 la taxation de ces investissements. Le dispositif d'activité partielle, amélioré dans le cadre du plan de relance et du Fonds d'investissement social, a permis d'amortir les effets de la chute de la production et de maintenir l'emploi et les compétences : 44,3 millions d'heures ont été autorisées, avec un pic en mars (7 660 milliers d'heures) et en juin (5 100 milliers d'heures), pour un coût de 143 M, dont les deux tiers à la charge de l'État. L'intervention de l'État s'est accompagnée d'efforts des entreprises en matière de formation. Le pacte automobile a également très directement concerné les sous-traitants et les petites et moyennes

entreprises (PME) de la filière. En particulier, le comité des constructeurs français d'automobiles et le comité de liaison des industries fournisseurs de l'automobile, qui rassemble les organisations professionnelles représentant les équipementiers et sous-traitants de la filière, ont signé le 9 février un code de performance et de bonnes pratiques, qui jette les bases de la rénovation en profondeur de la filière et des relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs. Ce code a conduit au lancement de la plate-forme automobile, qui rassemble l'ensemble des parties et permet de préparer l'avenir en donnant aux fournisseurs une plus grande visibilité sur les stratégies des donneurs d'ordres. La réduction des délais de paiement, organisée par la loi de modernisation de l'économie, a permis d'injecter massivement de la trésorerie dans la filière automobile, pour un impact sur 2009 évalué à environ 2 MdEUR. Les PME de la filière ont également bénéficié des interventions de la médiation du crédit, qui est intervenue auprès de sous-traitants des rangs 1 et 2 (plasturgie, mécanique, emboutissage, décolletage...) représentant un chiffre d'affaires d'environ 1,5 MdEUR et 10 000 emplois. Le dispositif de garanties de prêts permettant de faciliter l'accès au crédit des équipementiers et des sous-traitants, géré par Oséo, a permis d'accorder (au 31 mars 2010) 2 402 garanties, pour un montant de prêts de 762 MEUR, au bénéfice de 1 851 entreprises (1 721 PME et 130 entreprises de taille intermédiaire) de la filière automobile. Par ailleurs, le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA), fonds commun de placement à risque, doté de 600 MEUR apportés à parité par Renault SA, PSA Peugeot Citroën et le Fonds stratégique d'investissement (FSI), est intervenu dans le capital de dix sous-traitants stratégiques pour la filière automobile, pour un montant de 196,3 MEUR. Le FMEA, qui intervient en tant qu'investisseur avisé, accompagne des intervenants en capacité de se développer et de devenir des acteurs rentables sur le marché européen voire mondial. Par ailleurs, le FMEA, le FSI et les grands équipementiers (Valeo, Bosch, Plastic Omnium, Faurecia et Hutchinson) ont créé fin 2009 un sous-fonds au sein du FMEA, dédié aux sous-traitants de rang 2 et doté de 50 MEUR. Un premier investissement a été réalisé pour un montant de 2,4 MEUR. Enfin, suite aux travaux de la commission sur la sous-traitance automobile, les PME qui le souhaitent pourront bénéficier d'un diagnostic stratégique, afin d'élaborer un plan d'action moyen terme. Le pacte automobile a également permis de soutenir les efforts de recherche et de développement (R&D) et d'innovation de la filière, en augmentant de 50 MEUR la dotation du fonds démonstrateur de recherche géré par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Cet effort vient compléter les soutiens à la R&D déjà menés par le programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres sur ce sujet (200 MEUR d'aides mobilisés d'ici fin 2012). Enfin, afin d'accompagner l'industrialisation de véhicules décarbonés et des équipements qui leur sont spécifiques (batteries, chaînes de traction,...), un appel à projets doté de 250 MEUR a été lancé en juin 2009. Cet appel à projets doit permettre de recueillir et d'accompagner par des prêts des projets d'investissements de production, générant des emplois. Dans ce cadre, un prêt de 100 MEUR a été accordé à Renault afin de lui permettre de mener rapidement son projet de développement de véhicules électriques qui seront produits à Flins et à Maubeuge.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Mach](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70506

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 février 2010, page 1263

Réponse publiée le : 29 juin 2010, page 7293