



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique industrielle

Question écrite n° 2783

Texte de la question

Reprenant les termes de la question écrite qu'elle avait posée le 14 novembre 2006 sous la précédente législature, demeurée sans réponse, Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité sur le fait que la Lorraine est une vieille région à tradition industrielle. Toutefois, elle a été durement frappée par la récession de ses industries de base (sidérurgie, mines de fer, houillères, textile). Au cours des trente dernières années, les pouvoirs publics ont donc oeuvré pour y créer des activités de substitution. L'industrie automobile ainsi que ses sous-traitants ont en particulier contribué à créer des milliers d'emplois. Or la mondialisation engendre une délocalisation de la production automobile et plus encore des sous-traitants (équipementiers, fonderies...). Le taux de chômage en Lorraine étant déjà nettement supérieur à la moyenne nationale, une telle évolution suscite une inquiétude légitime parmi la population. Afin d'anticiper les difficultés, elle souhaiterait savoir si un plan spécifique pour des secteurs industriels en cause ne pourrait pas être mis sur pied.

Texte de la réponse

Face à la crise profonde qui frappe le secteur automobile, le Gouvernement a décidé un plan massif à multiples leviers, concernant l'ensemble de la filière avec l'objectif majeur de conforter sa compétitivité à long terme et de l'aider à surmonter la crise. Les travaux menés dans le cadre des états généraux de l'automobile ont en effet montré que la France souffrait d'un handicap de compétitivité de l'ordre de 10 % par rapport aux pays dits « à bas coûts ». Cette différence, certes importante, 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 EUR par véhicule). Une part des mesures du plan participe également de cette volonté d'améliorer la compétitivité à long terme de cette filière. Ainsi, des prêts, d'un montant total maximal de 6,5 MdEUR, 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. Un effort très significatif se porte aussi sur les autres acteurs de la filière, que l'État entend accompagner sur le long terme. Afin de favoriser l'émergence d'intervenants de taille significative en capacité de se développer sur le marché européen et mondial, les moyens du fonds de modernisation des équipementiers automobiles passent de 300 MEUR à 600 MEUR (contribution à parts égales de 200 MEUR de Renault, de PSA et du fonds stratégique d'investissement). Dans ce même objectif d'amélioration de la compétitivité, l'État met en place, avec l'implication des grands donneurs d'ordres, un plan d'action de 15 MEUR sur deux ans pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle. Diverses mesures ont également été décidées pour aider l'ensemble des acteurs de la filière automobile à surmonter la crise. Ainsi, ces entreprises peuvent bénéficier du dispositif de garantie, géré par Oseo, qui permet de garantir jusqu'à 90 % du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre 15 MEUR par entreprise. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir 4 MdEUR de prêts pour les PME et 1 MdEUR pour les entreprises de plus grande taille. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir 1 MdEUR de prêts supplémentaires à la filière automobile. Par ailleurs, afin de préserver

l'emploi et les compétences de la filière, il a été décidé, dès décembre 2008, de porter la durée continue possible de chômage partiel à 6 semaines, le contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel étant augmenté de 600 à 1 000 heures. Cette première étape est complétée par un accord cadre national de conventionnement pour la filière automobile, avec une prise en charge supplémentaire par l'État de l'indemnisation, accompagnée du maintien des emplois concernés par les entreprises. Enfin, les représentants des constructeurs, le CCFA, et des équipementiers et sous-traitants, le CLIFA, ont conclu un code de performance et de bonnes pratiques, dont l'application permettra de rénover en profondeur les relations au sein de la filière. Ces mesures sont maintenant déployées sur l'ensemble du territoire et ont fait l'objet de présentations en région, notamment en Lorraine. Les préfets de région ont désigné des correspondants, chargés d'être les interlocuteurs des entreprises de la filière et d'assurer la mise en oeuvre du plan. Le comité stratégique pour l'avenir de l'industrie, présidé par le secrétaire d'État chargé de la consommation et de l'industrie, et réunissant les représentants de l'ensemble des acteurs, assure un suivi étroit de cette mise en oeuvre, et en particulier de la bonne application des dispositions du code de performance et de bonnes pratiques.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2783

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : Travail, relations sociales et solidarité

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 7 avril 2009

Question publiée le : 14 août 2007, page 5271

Réponse publiée le : 14 avril 2009, page 3566