



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 36490

Texte de la question

M. Bernard Brochand attire l'attention de Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur les moyens de relancer l'industrie automobile. En effet, cette année 2008, d'abord marquée par la hausse du prix des carburants, puis par une restriction des crédits liée à la crise financière, a particulièrement touché le secteur de l'industrie automobile, lequel a souffert d'une importante chute des ventes, ayant, hélas, conduit à de nombreux licenciements. En parallèle, dans le cadre du Grenelle de l'environnement et du dispositif du bonus-malus écologique, l'industrie automobile a traversé une année charnière, marquée par la réorientation de sa production vers des véhicules plus « propres ». Or, en France, sur un parc automobile de 36 601 000 véhicules au 1er janvier 2007, près de 13 millions de véhicules ont plus de dix ans. Ces derniers émettent généralement plus de 130 g CO₂/km, et nécessiteraient, par conséquent, d'être renouvelés, avec l'idée de peut-être acheter des véhicules émettant moins de CO₂. Cependant, la plupart des ménages concernés font actuellement face à un manque de liquidités, au moment où les banques ont tendance à restreindre les prêts. Il s'agirait donc de réfléchir à une solution qui permette à la fois de relancer rapidement la production de l'industrie automobile par la stimulation des ventes de véhicules propres, et de renouveler le parc automobile « ancien » en un parc automobile propre, par la facilitation de l'accès au crédit automobile pour les ménages. Ainsi, il pourrait, par exemple, être envisagé que l'État se porte garant auprès des banques des prêts qui seraient consentis aux ménages désirant renouveler leur véhicule, à condition que le véhicule ait plus de 10 ans, que le véhicule acheté respecte les engagements du Grenelle, et que le véhicule ancien soit effectivement destiné à la destruction dès la livraison de la nouvelle voiture. De fait, le coût pour l'État serait quasiment nul puisque seuls les coûts engendrés par les impossibilités de remboursement seraient à la charge de l'État. Il souhaiterait donc connaître l'avis du Gouvernement sur cette question et, en particulier, savoir si, face aux difficultés du secteur automobile et au nécessaire renouvellement du parc automobile « ancien », il envisagerait que l'État se porte garant auprès des banques des prêts automobiles.

Texte de la réponse

Dans le cadre du plan de relance de l'économie française annoncé par le Président de la République le 4 décembre, le secteur automobile, particulièrement exposé à la crise économique et financière actuelle, va bénéficier de mesures de soutien à l'activité ciblées et applicables dès la fin de l'année. D'une part, une prime à la casse de 1 000 euros pour maintenir le renouvellement du parc et éviter ainsi l'engorgement du marché dû aux stocks et à l'attentisme des consommateurs et, d'autre part, un élargissement à hauteur de 1 milliard d'euros de la facilité de refinancement octroyée par la Société de financement de l'économie française (SFEF) aux filiales bancaires des constructeurs automobiles afin de permettre à ces dernières de continuer à accorder des crédits aux acheteurs. À compter du 4 décembre et jusqu'à fin 2009, un dispositif de soutien au remplacement des véhicules anciens est mis en place : une prime de 1 000 euros est accordée pour l'achat d'un véhicule particulier neuf émettant moins de 160 gCO₂/km (inclus), accompagné de la mise à la casse d'un véhicule de plus de dix ans ; une prime de 1 000 euros est accordée pour l'acquisition par un professionnel ou un particulier d'un véhicule utilitaire léger (VUL) neuf, accompagnée de la mise à la casse d'un véhicule de plus de dix ans.

Cette mesure vient compléter le dispositif d'écopastille en renforçant le super bonus existant. Le montant du super bonus, actuellement fixé à 300 euros, est ainsi revalorisé à hauteur de 1 000 euros, soit un montant plus proche des gains environnementaux liés à la réduction des émissions de CO₂, et surtout de NO_x et de particules. La condition d'âge de mise à la casse est, par ailleurs, étendue aux véhicules de plus de dix ans (contre quinze ans actuellement) et la condition de rachat étendue aux voitures particulières neuves émettant moins de 160 gCO₂/km (contre 130 gCO₂/km), ainsi qu'aux VUL neufs. Le montant total de la prime pourra ainsi atteindre jusqu'à 2 000 euros (cas de l'acquisition d'un véhicule émettant moins de 100 gCO₂/km). Ce renforcement du dispositif de super bonus existant pourrait stimuler le marché automobile à hauteur de 90 000 ventes supplémentaires en 2009 (50 000 voitures particulières, 40 000 VUL). La demande automobile est fortement dépendante de l'accès au crédit car l'achat d'un véhicule neuf représente un investissement important pour les ménages. Ainsi, le Comité des constructeurs français d'automobiles estime qu'en 2007, plus de 6 voitures neuves sur 10 ont été achetées à crédit. La crise actuelle, que traverse le marché du crédit, fait donc peser un risque important sur le bon fonctionnement du marché automobile. Cependant, face à une pénurie globale de crédit, des mesures ciblées sur les secteurs particulièrement exposés tels que l'automobile seraient économiquement moins efficaces que des mesures transversales, à l'instar des plans nationaux récemment mis en oeuvre pour soutenir le système bancaire et coordonnés au niveau européen. Ces plans nationaux de grande ampleur devraient avoir pour effet de soutenir, en particulier, la demande automobile sans pour autant ne cibler qu'elle. Les filiales bancaires des constructeurs automobiles ont déjà accès, en tant qu'établissements de crédit, aux facilités de refinancement à moyen terme offertes par la SFEF. Toutefois, ces filiales, établissements spécialisés, sont plus contraintes que les grands établissements généralistes en matière de refinancement dans un contexte de tensions sur les marchés, compte tenu de la structure de leur bilan (absence de dépôts notamment). En outre, les filiales RCI Banque et PSA Finance jouent un rôle essentiel et peu substituable dans le crédit à la consommation pour les productions des groupes Peugeot et Renault, acteurs prédominants du secteur automobile. C'est pourquoi, il a été décidé d'élargir considérablement la quote-part des prêts consentis par la SFEF aux deux filiales bancaires des constructeurs automobiles, en leur accordant une facilité de refinancement de 1 milliard d'euros. Cette mesure représente un coût budgétaire nul pour l'État (puisque'il s'agit d'un prêt de la SFEF), sauf en cas de défaut de remboursement d'une de ces entités (mise en jeu de la garantie de l'État auprès de la SFEF). En outre, suite à la rencontre entre les principaux acteurs de la filière automobile et le Président de la République le 15 décembre dernier, celui-ci a confié au secrétaire d'État chargé de l'industrie une mission sur les problèmes de compétitivité de l'industrie automobile française. Elle devra déboucher sur des propositions visant à ce que le secteur automobile français redevienne exportateur net, reconquière des parts de marché et augmente la part de la valeur ajoutée automobile produite en France. Le Président de la République réunira à nouveau les acteurs de la filière à la fin du mois de janvier 2009 pour un nouveau point de situation.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Brochand](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36490

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 décembre 2008, page 10333

Réponse publiée le : 13 janvier 2009, page 284