



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

emploi et activité

Question écrite n° 38372

Texte de la question

M. Michel Vergnier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation sur la mission de réflexion que le Président de la République lui a confié. " Nous avons à réfléchir sur le fond à l'organisation de la filière automobile en France, à sa structure, aux choix stratégiques ", tels sont ses propos énoncés à l'issue de la réunion. Élu de la Creuse, territoire touché de plein fouet par la crise de l'industrie automobile, il lui demande quelles sont les mesures qu'il entend mettre en place afin de sauvegarder les emplois dans le territoire creusois.

Texte de la réponse

L'automobile traverse depuis l'automne une crise mondiale. En Europe, les immatriculations de véhicules neufs ont, en 2008, reculé de 7,8 % par rapport à 2007 et au cours du dernier trimestre 2008, le marché s'est effondré de plus de 15 %. Si, grâce à la mise en place dès décembre 2007 du bonus, le marché national est demeuré stable (recul inférieur à 1 %), il a toutefois marqué une inflexion forte à la baisse en fin d'exercice. L'ensemble des constructeurs, notamment Renault et PSA, est affecté par ce recul du marché et tous sont contraints à des réductions importantes de production, de l'ordre de 30 %, se répercutant sur la chaîne des équipementiers et des sous-traitants. Face à cette situation, des premières mesures ont été prises dans le cadre du plan de relance annoncé le 4 décembre 2008 par le Président de la République. Une prime à la casse de 1 000 euros a été instaurée afin, notamment, de soutenir le marché français. Ce dispositif a produit ses premiers effets et permis, en janvier dernier, de limiter le recul de ce marché à 8 %, alors que le marché européen affichait une baisse de 27 %. Dans le même temps, afin de soutenir le crédit à la consommation utilisé dans plus de 60 % des ventes de voitures neuves, l'État a consenti des prêts d'un montant total de un milliard d'euros aux établissements financiers de Renault et PSA. Le Président de la République a confié au secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation la mission d'animer un large débat, associant l'ensemble des parties, entreprises, organisations syndicales de salariés, élus, organismes de recherche, qui s'est conclu par les états généraux de l'automobile. Ces travaux ont permis de dresser un constat partagé de la situation et de valider des pistes d'actions, qui ont nourri le plan en faveur de la filière automobile annoncé le 9 février dernier par le Président de la République. Ce plan massif à multiples leviers concerne l'ensemble de la filière avec pour objectif de conforter sa compétitivité à long terme et de l'aider à surmonter la crise. En effet, les travaux menés dans le cadre des états généraux de l'automobile ont 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 % (trois cents euros 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 milliards d'euros, 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. L'effort se porte aussi massivement sur les équipementiers et sous-traitants de la

filière, que l'État entend accompagner sur le long terme. Ainsi, afin d'accompagner 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 trois cents millions d'euros à six cents millions d'euros (contribution à parts égales de deux cents millions d'euros 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 quinze millions d'euros sur deux ans pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle. Cette volonté de préparer l'avenir se traduit également par le renforcement du plan « véhicule décarboné », annoncé en octobre 2008 par le Président de la République et qui bénéficiait déjà de quatre cents millions d'euros de soutiens publics. En particulier, afin de favoriser l'émergence de filières industrielles pour les véhicules décarbonés et leurs équipements (notamment les batteries), cinquante millions d'euros supplémentaires sont mobilisés au sein du fonds démonstrateur de recherche de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et deux cent cinquante millions d'euros, sous forme de prêts bonifiés, sont accordés pour accompagner des projets d'industrialisation. Diverses mesures ont également été décidées pour aider les PME et équipementiers à surmonter la crise qui les frappe. Ainsi, les entreprises de la filière peuvent bénéficier du dispositif de garantie, géré par Oseo, qui permet d'assurer jusqu'à 90 % du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre quinze millions d'euros par entreprise. Tous secteurs confondus, ce dispositif permettra de garantir quatre milliards d'euros de prêts pour les PME et un milliard d'euros pour les entreprises de plus grande taille. Sa capacité pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir un milliard d'euros 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 six semaines, le contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel étant augmenté de six cents à mille heures. Cette première étape sera complétée par un accord cadre national de conventionnement pour la filière automobile, avec une prise en charge supplémentaire par l'État de l'indemnisation, et le maintien des emplois concernés par les entreprises. Ce plan massif de l'État répond à des engagements forts de la part de l'ensemble des acteurs, maintenant engagés dans une démarche commune pour fonder une relation client-fournisseur partenariale. Aujourd'hui, la notion de filière est clairement réaffirmée par la signature, le 9 février dernier, des organisations professionnelles représentatives (comité des constructeurs français d'automobiles et comité de liaison des fournisseurs de l'automobile), d'un code de performance et de bonnes pratiques. Ce code comporte un ensemble de dispositions permettant d'améliorer les relations clients-fournisseurs et instaure une plate-forme d'échange entre les organisations professionnelles et les acteurs de la filière, qui doit leur permettre de partager une vision commune. Les constructeurs ont également confirmé qu'ils ne fermeraient pas de sites, qu'ils ne procéderaient pas à des plans sociaux en 2009 et qu'ils maintiendraient leurs capacités de recherche et de développement.

Données clés

Auteur : [M. Michel Vergnier](#)

Circonscription : Creuse (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 38372

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie et consommation

Ministère attributaire : Industrie et consommation

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 décembre 2008, page 11057

Réponse publiée le : 12 mai 2009, page 4650