



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

### emploi et activité

Question écrite n° 12938

#### Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre du redressement productif sur l'avenir de la filière automobile. Le secteur automobile français est aujourd'hui confronté à des défis considérables : le changement de regard que la société porte à une mobilité qui doit devenir durable ; les progrès technologiques qui demeurent encore indispensables pour aboutir au véhicule propre afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules polluantes ; la concurrence mondiale de plus en plus pressante alors qu'un pays comme la Chine représente désormais le quart de la production mondiale de voitures particulières (contre moins de 2 % dix ans auparavant). La France occupe aujourd'hui le 8e rang mondial parmi les pays constructeurs avec près de 2 millions de voitures particulières produites en 2011 mais elle en avait produit 3,3 millions en 2002. Quant aux 2,2 millions de voitures vendues en France l'année dernière, la part des deux constructeurs français s'élevait à 55 % (1,2 million) en stabilité depuis plusieurs années mais en recul de plus de 20 points par rapport à 1980. La transition sera réussie si elle permet simultanément de faire face aux difficultés immédiates rencontrées par les constructeurs français sur le territoire national et de se préparer au futur de l'automobile. En conséquence, il souhaiterait savoir quelle politique le Gouvernement entend mettre en œuvre pour maintenir le site de production France et donc l'emploi.

#### Texte de la réponse

L'industrie automobile mondiale est confrontée à une mutation profonde liée principalement aux évolutions des attentes des marchés, à l'évolution des prix des énergies fossiles, aux contraintes réglementaires croissantes dans les domaines environnementaux et de la sécurité, au développement et à l'intégration de nouvelles technologies et à l'émergence de nouveaux compétiteurs. A la complexité née de ces évolutions parfois contradictoires, s'ajoutent des problématiques spécifiques suivant les zones du marché mondial, dont les besoins et les attentes sont différents, fonctions de nombreux paramètres, par exemple des infrastructures, des énergies disponibles ou du taux d'équipement des ménages et des entreprises. Ainsi, dans un marché mondial qui, après la crise de 2008/2009, a renoué avec la croissance, le marché européen constitue ainsi une exception : depuis 2007, il est en recul marqué et les ventes de véhicules particuliers neufs de 2012 sont en retrait de 21 % par rapport à celles de 2007. Or les constructeurs nationaux, Renault et PSA, sont, à la différence de leurs grands compétiteurs, encore très dépendants de ce marché européen en contraction et où s'exerce une forte concurrence qui pèse sur les prix et les marges. Leurs difficultés sur ce marché impactent très directement les sites de production implantés en France et l'ensemble de la filière. Afin d'accompagner cette filière dans cette période difficile mais aussi de préparer l'avenir, le Gouvernement agit en créant les conditions pour rétablir la compétitivité prix et hors prix de l'industrie, et, plus spécifiquement, en mettant en œuvre un plan cohérent en faveur de l'automobile. A l'issue de la mission confiée à M. Louis Gallois, le Gouvernement a ainsi décidé la mise en œuvre du pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi pour aider l'industrie, notamment la filière automobile, à retrouver sa place face à la concurrence internationale. Parmi les trente-cinq mesures de ce pacte, figure le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), qui allège les coûts des entreprises de 20 Mds€ par an, avec une montée en charge progressive sur trois ans (10 Mds€ dès la première année). La

filière automobile bénéficiera naturellement de ces allègements, mais également des autres mesures du pacte, par exemple des actions visant à accompagner la montée en gamme ou à garantir le financement des petites et moyennes entreprises (PME) et entreprises de taille intermédiaire (ETI), notamment via la création de la banque pour l'investissement. Plus spécifiquement, le ministre du redressement productif a, dès le 25 juillet 2012, annoncé un plan pour la filière automobile, qui permet d'accompagner les entreprises, tout notamment les PME et leurs salariés, dans la période de difficultés et de préparer le plus long terme. Pour le court terme, ce plan mobilise, via les dispositifs de l'État et d'Oséo, 600 M€ de financements (aide à la réindustrialisation, avance +, prêts verts, etc.) plus particulièrement destinés aux PME et ETI. Ce plan utilise également un ensemble de leviers pour conforter la filière et ses perspectives. Il prévoit ainsi d'accompagner ses efforts pour renforcer, grâce à l'innovation, la différenciation de ses produits, de soutenir l'émergence d'acteurs stratégiques, avec le fonds de modernisation des équipementiers automobiles, qui dispose de plus de 200 M€ pour accompagner les PME et les ETI, porteuses de projets de développement. Le plan automobile jette également les bases d'une rénovation des relations au sein de la filière. Les constructeurs et les équipementiers doivent s'engager auprès de leurs sous-traitants, par exemple en donnant une plus grande visibilité sur les volumes et une prise en compte privilégiée lors des déploiements à l'international. Enfin, il fait du développement des véhicules décarbonés, électriques et hybrides électriques, une priorité. Ces véhicules offrent, en effet, de réelles perspectives de création d'activités à haute valeur ajoutée et donc d'emplois nouveaux. Il importe donc que la filière française se positionne, dès maintenant, aux premiers rangs mondiaux. Outre le soutien à la recherche et développement (R&D), notamment via l'institut d'excellence énergies décarbonées (IEED) VeDeCom, le plan comporte diverses mesures permettant d'accélérer le déploiement des véhicules décarbonés. Les aides à l'acquisition (bonus écologique) de ce type de véhicules sont ainsi significativement augmentées. Cette augmentation des aides à l'acquisition s'accompagne d'un effort pour mettre en place plus rapidement et à grande échelle les bornes permettant de recharger les véhicules électriques sur la voie publique. Un appel à projets est lancé auprès des territoires pour accompagner leurs programmes de déploiement d'infrastructures publiques de recharge. L'État impulse ainsi une politique industrielle, qui doit, pour réussir, s'appuyer sur la mobilisation et l'implication des acteurs. C'est pour concrétiser cette mobilisation que le ministre a réuni, au sein du comité stratégique de la filière automobile, l'ensemble des acteurs, les constructeurs et équipementiers, les représentants des sous-traitants, ainsi que ceux des organisations syndicales. Lors de sa réunion tenue le 19 octobre 2012, le comité a ainsi adopté un contrat de filière automobile, qui traduit l'engagement des partenaires, tout notamment des acteurs industriels regroupés au sein de la plateforme automobile. Ce contrat se déploie sur quatre axes clés, déclinés en mesures concrètes et opérationnelles : - dégager une vision commune à la filière pour améliorer la visibilité sur les prévisions de production, sur les grandes orientations stratégiques et technologiques et leurs conséquences sur l'emploi et pour anticiper les mutations économiques ; - définir les axes prioritaires de R&D de la filière et renforcer les partenariats de R&D entre grands acteurs et PME ; - améliorer la solidarité de filière ; - renforcer l'internationalisation des acteurs, avec l'appui des grands donneurs d'ordres. Ce contrat est actuellement en cours de déploiement et fera l'objet d'un premier bilan d'ici le mois de septembre 2013.

## Données clés

**Auteur :** [M. Gilles Lurton](#)

**Circonscription :** Ille-et-Vilaine (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12938

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Redressement productif

**Ministère attributaire :** Redressement productif

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 décembre 2012](#), page 7334

**Réponse publiée au JO le :** [13 août 2013](#), page 8793