

Questions au Gouvernement - Séance du 10 mai 2011

Arlette GROSSKOST, Député du Haut-Rhin

/

Eric BESSON, Ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique

Industrie automobile

Mme. Arlette Grosskost, Député du Haut-Rhin.

Monsieur le ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, l'industrie automobile, c'est 2,5 millions d'emplois, soit 10 % de la population active. La crise que nous avons connue a gravement menacé ce secteur.

C'est pourquoi le Gouvernement, sous l'égide du Président de la République et du Premier ministre, a rapidement pris des mesures de soutien à l'activité et des mesures structurelles de renforcement de la compétitivité de la filière, grâce notamment au Fonds de modernisation des équipementiers automobiles.

Au total, 6,25 milliards d'euros ont été accordés par l'État aux constructeurs automobiles, en échange d'engagements portant sur l'emploi, sur le contrôle des rémunérations et des dividendes, ainsi que sur le refus des délocalisations.

L'aide aux sous-traitants a été renforcée ; une prime à la casse a été instaurée pour accélérer le remplacement du parc automobile vieillissant et polluant.

Cette opération a rempli ses objectifs : il n'y a pas eu de plans sociaux massifs, et le secteur a traversé cette crise avec peu de dommages. Les constructeurs automobiles ont largement amélioré leurs ventes, et ont donc pu rembourser les fonds prêtés par l'État.

Nous apprenons par ailleurs que le FMEA entrerait au capital de Sofedit, ce qui confirme le dynamisme de ce fonds, au seul bénéfice de l'emploi.

Malgré toutes les critiques adressées au plan de relance, la preuve de son efficacité n'est aujourd'hui plus à faire. Monsieur le ministre, quelles sont aujourd'hui les conséquences quantifiables du plan de relance automobile, tant pour les constructeurs que pour les sous-traitants ?

M. Éric Besson, ministre chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique.

Le plan de relance, vous avez raison, était un plan d'ampleur, parfaitement calibré, et le secteur automobile en a grandement bénéficié.

Tout d'abord, 1,15 million de personnes ont bénéficié de la prime à la casse. Ensuite, nos deux grands constructeurs, Renault et PSA, ont pu emprunter 6 milliards d'euros auprès de l'État ; comme vous l'avez dit, ces prêts ont été remboursés par anticipation, ce qui a été une bonne chose pour l'État, mais surtout une bonne chose pour eux. Ils ont ainsi traversé la crise sans dégâts majeurs.

Les PME et les sous-traitants n'ont pas été oubliés, grâce à la création du Fonds de modernisation des équipementiers automobiles, ainsi qu'aux garanties accordées par OSEO aux PME : 900 millions d'euros ont bénéficié à plus de 2 200 sous-traitants.

Les résultats, vous l'avez dit, sont là : en 2010, la production automobile française a augmenté de 10 % ; en 2010, le secteur automobile français est sorti de la crise dans des conditions bien meilleures que ce qui a pu se passer ailleurs en Europe ou dans le monde.

Vous avez aussi raison de dire qu'il nous faut préparer l'avenir. C'est le cas avec le crédit impôt recherche, qui bénéficie au secteur automobile ; c'est le cas aussi avec l'aide aux sous-traitants automobiles, que nous allons continuer à renforcer. Vous avez esquissé une piste intéressante : elle n'est pas certaine, elle est à l'étude actuellement.

Il y aura d'autres aides encore : 250 millions d'euros de prêts pour les véhicules propres et les batteries ; 750 millions d'euros pour le programme « Véhicules du futur ».

Le secteur automobile est essentiel pour notre industrie, pour nos emplois, pour notre qualité de vie, pour l'environnement. L'État lui a toujours apporté son soutien, et il continuera de le faire de façon extrêmement déterminée.

« Seul le prononcé fait foi »