

PRÉSIDENCE  
DE LA  
RÉPUBLIQUE

---



## PACTE AUTOMOBILE

DOSSIER DE PRESSE

Lundi 9 février 2009

# Dossier de presse

## Pacte automobile

Lundi 9 février 2009

### Sommaire

Le Pacte automobile : pour sortir de la crise en position de force face aux défis de demain.....	2
Fiche 1 : Prêts aux constructeurs pour financer l'effort d'innovation.....	4
Fiche 2 : Financement des filiales bancaires des constructeurs.....	6
Fiche 3 : Diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle ( <i>lean manufacturing</i> ).....	7
Fiche 4 : Dispositif de soutien de la Banque Européenne d'Investissement .....	9
Fiche 5 : Soutien à l'émergence de l'industrie du « véhicule décarboné ».....	10
Fiche 6 : Renforcement du fonds de modernisation des équipementiers automobile .....	12
Fiche 7 : Mise en œuvre d'une garantie au profit de la sous-traitance .....	13
Fiche 8 : Code de performance et de bonnes pratiques pour l'ensemble de la filière .....	14
Fiche 9 : Accompagnement du chômage partiel dans l'industrie automobile.....	15
Fiche 10 : Soutien à la demande, le dispositif bonus-malus, la « prime à la casse 1000 € » .....	17

## Le Pacte automobile : pour sortir de la crise en position de force face aux défis de demain

Suite aux discussions qui se sont déroulées avec l'ensemble de la filière automobile à l'occasion et dans le prolongement des Etats Généraux de l'automobile organisés par Luc CHATEL, secrétaire d'Etat chargé de l'industrie et de la consommation, porte-parole du Gouvernement, et compte tenu des enjeux de l'automobile, en termes d'emplois, d'innovations technologiques et d'outil industriel, le Gouvernement engage un plan massif de soutien à l'ensemble de la filière automobile, s'appuyant sur plusieurs leviers :

1. **Aide au financement des programmes de développement des constructeurs** : les pouvoirs publics mettront à disposition des constructeurs automobiles et de poids lourds des prêts participatifs pour une durée de 5 ans et pour un montant global maximum de **6,5 milliards d'euros**. Ces prêts seront destinés à contribuer au financement des grands programmes de développement de véhicules plus propres, respectant les futures normes EURO 6 et permettant de réduire les émissions de CO2 et la consommation de carburant. Ces prêts répondent aux engagements des constructeurs en matière d'emploi, d'investissement et de mise en place de relations partenariales améliorées avec leurs fournisseurs.
2. **Financement des banques internes des constructeurs** : suite à l'octroi fin 2008 par la SFEF d'un prêt de 500 M€ à chacune des deux banques internes des constructeurs automobiles - PSA et Renault -, un nouveau prêt d'un montant équivalent pourra être débloqué au cours de l'année 2009, portant globalement à **2 milliards d'euros** le montant des prêts mis à disposition de ces banques. L'objectif est de leur permettre de maintenir une offre de **prêts à la consommation** compétitive pour l'achat de véhicules.
3. **Fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants** : pour faciliter l'accès au crédit des entreprises de la filière automobile, PME et Entreprises de taille intermédiaire, elles pourront bénéficier du dispositif mis en place au sein d'OSEO, permettant de **garantir jusqu'à 90% du prêt**, sur des montants couverts pouvant atteindre **15 M€ par entreprise**. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir **4 Mrds€ de prêts pour les PME et 1 Mrd€ pour les entreprises de plus grande taille**. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir **garantir 1 Mrd€ de prêts supplémentaires à la filière automobile**.
4. **Fonds de modernisation des équipementiers automobiles** : afin de renforcer les fonds propres des entreprises stratégiques de la filière automobile – en permettant de réaliser les consolidations nécessaires à l'émergence de nouveaux champions en France et en Europe – le Fonds Stratégique d'Investissement portera sa contribution au fonds de modernisation des équipementiers automobiles à 200 M€, au même titre que les deux constructeurs Renault et PSA. **Le fonds sera ainsi doté de 600 M€**. L'Etat lancera en parallèle un **plan d'action de 15 M€ pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle** dans la filière automobile.
5. **Convention nationale de chômage partiel pour le secteur automobile** : dans le souci de préserver l'emploi et les compétences malgré le ralentissement du marché automobile, un accord cadre de conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50% sera signé au niveau national, **permettant aux entreprises de la filière de bénéficier d'une prise en charge supplémentaire par l'Etat de l'indemnisation** – de 1,5 à 1,75 € par heure chômée selon la taille de l'entreprise. Cette disposition sera en vigueur pour une durée de trois mois renouvelable une fois. **En contrepartie**, les entreprises adhérentes à ce dispositif s'engagent au **maintien des emplois concernés pour une durée équivalente au double de la convention** de chômage partiel. Des **dispositifs de formation seront couplés aux périodes de chômage partiel** dans toute la mesure du possible.

6. **Soutien à l'innovation de la filière automobile** : dans le prolongement du plan « véhicules décarbonés » présenté par le Président de la République lors du dernier Mondial de l'Automobile à Paris, **des prêts pour un montant maximum de 250 M€** pourront être mobilisés pour participer au financement de programmes de recherche et développement collaboratifs. Un des objectifs majeurs est de faire **émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction** pour les véhicules hybrides et véhicules électriques. Il s'agit également d'améliorer les performances environnementales des moteurs thermiques traditionnels. De plus, afin d'accompagner la multiplication des initiatives industrielles sur ces sujets, la dotation du fonds démonstrateurs de l'ADEME consacrée à ce type de projets sera augmentée de 50 M€.

Ces mesures s'inscrivent dans le prolongement des dispositions mises en œuvre dans le cadre du plan de relance, et notamment du **dispositif de prime à la casse qui restera en vigueur jusqu'à fin 2009** et qui a d'ores et déjà prouvé son efficacité pour soutenir la demande.

Ce plan de soutien traduit la volonté de refonder le Pacte Automobile, visant à accroître la performance et la capacité d'innovation de l'ensemble de la filière. Ce Pacte s'appuie sur la **mise en œuvre d'un nouveau code de performance et de bonnes pratiques**, approuvé conjointement par les représentants des constructeurs, équipementiers et sous-traitants.

En complément des mesures listées ci-dessus, l'Etat incitera les entreprises à étudier, d'ici fin juin 2009, en lien avec les partenaires sociaux, **les différents leviers qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer la compétitivité de la filière automobile française**, afin de **combler les écarts structurels** qui ont pu être constatés avec d'autres pays européens, et améliorer l'attractivité de la France pour les investissements au bénéfice de l'activité industrielle et de l'emploi. Cette réflexion s'articulera avec les travaux engagés sur la réduction des charges qui pèsent sur l'investissement des entreprises au travers de la réforme de la taxe professionnelle visant à supprimer la part sur les investissements productifs à partir de 2010.

**Ce plan de soutien s'inscrit pleinement dans le cadre des assouplissements adoptés en décembre dernier par la Commission Européenne.** Les aides à l'innovation viendront en complément des prêts octroyés par la Banque Européenne d'Investissement.

**Les Pouvoirs Publics veilleront au respect des engagements pris par l'ensemble des acteurs bénéficiaires des mesures de soutien financées par l'Etat.** Un **coordonnateur national du plan automobile** sera nommé auprès du secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie pour veiller à la mise en œuvre du plan et s'assurer du respect des engagements. Des correspondants seront désignés en région. **Les Collectivités Territoriales seront sollicitées pour s'associer aux mesures prévues par le plan**, en vue de permettre à la filière automobile de consolider son ancrage territorial.

# Fiche 1 : Prêts aux constructeurs pour financer l'effort d'innovation

## L'ESSENTIEL

- Les pouvoirs publics mettront à disposition des constructeurs automobiles et de poids lourds des prêts participatifs pour une durée de 5 ans et pour un montant global maximum de 6,5 milliards d'euros en contrepartie des engagements qu'ils prennent en matière d'emploi, d'investissement et de mise en place de relations partenariales améliorées avec leurs fournisseurs.

### I. Sous l'effet de la crise, les constructeurs automobiles et de poids lourds peuvent être amenés à retarder leurs programmes de développement de nouveaux produits

- Du fait de la crise, les industriels de l'automobile et du poids lourd sont confrontés à des besoins de financement très importants. Pour pouvoir y faire face, ils recherchent naturellement toutes les possibilités de réduire leurs débours. C'est pourquoi certains ont commencé à arrêter ou à ralentir des programmes de développement de produits nouveaux.

### II. Or un tel choix compromettrait l'avenir de l'industrie automobile et du poids lourd française

- L'industrie automobile et du poids lourd est confrontée à une importante mutation technologique, due aux exigences de protection de l'environnement et d'économie d'énergie, qui implique une évolution significative de ses produits. Les nouveaux produits doivent être développés rapidement car s'ils ne sont pas prêts au moment de la sortie de la crise, les constructeurs concernés perdront des parts de marché et seront confrontés à de fortes difficultés (produits ne correspondant pas aux attentes du marché, pertes de volumes et de résultats, réduction de capacités et de dépenses de R&D, aggravation du décalage par rapport au marché,...).

### III. Une intervention de l'Etat est nécessaire

- Les constructeurs automobiles et de poids lourds doivent investir dans l'avenir. Or les conditions de marché actuelles ne leur permettent pas de lever les sommes nécessaires dans des conditions normales. Ils ont donc besoin d'un appui de l'Etat pour éviter de s'engager dans une voie qui condamnerait à terme la filière automobile française. **Il apparaît souhaitable de leur apporter rapidement le financement dont ils ont besoin pour assurer leurs programmes de développement, en obtenant en contrepartie qu'ils continuent à investir pour l'avenir et à développer la filière automobile.** L'instrument le plus approprié est un prêt à moyen terme, assorti d'une rémunération raisonnable et liée aux résultats des entreprises bénéficiaires.

### IV. Aspects techniques de la mesure

- La mesure proposée est la mise en place de prêts à 5 ans pour un montant maximum de 6,5 Mrds€, assortis d'une rémunération comportant une part fixe et une part variable, au bénéfice des constructeurs automobiles et de poids lourds installés en France qui présenteraient des programmes de développement de nouveaux produits plus respectueux de l'environnement et moins consommateurs d'énergie.

- Cette mesure est conforme aux règles communautaires européennes. Des mesures comparables sont prises par les autres pays ayant une industrie automobile importante, elles n'introduisent aucune discrimination entre les constructeurs établis sur le territoire français et le dispositif de prêts retenu peut s'inscrire dans le cadre fixé par les communications de la Commission Européenne sur les mesures temporaires pour faciliter l'accès au financement et sur les prêts aux entreprises.

## Fiche 2 : Financement des filiales bancaires des constructeurs

### L'ESSENTIEL

- Les banques internes des constructeurs ont bénéficié de prêts de la SFEF pour un montant global de 1 milliards d'euros en 2008 pour permettre de maintenir une offre de prêts à la consommation compétitive pour l'achat de véhicules. Elles pourront bénéficier d'un montant complémentaire de 1 Mrd€ en 2009.

#### I. Le crédit à la consommation joue un rôle important dans la vente des automobiles neuves en Europe

- En Europe, les particuliers représentent de l'ordre de 55 % du total des achats des voitures neuves. Plus des deux tiers de ces achats se font par l'intermédiaire d'un crédit à la consommation. Pour ces ventes à crédit, les constructeurs ont créé des filiales spécialisées. Pour stimuler la demande, il est essentiel que ces filiales puissent se refinancer pour continuer à accorder des prêts à la consommation.

#### II. 500 M€ ont été attribués par la SFEF à chacune des deux filiales fin 2008

- Compte tenu du rôle majeur que joue le crédit à la consommation dans la vente des automobiles neuves, les établissements bancaires liés aux constructeurs automobiles ont accès aux prêts de la SFEF. En particulier, les filiales bancaires de Renault et PSA ont bénéficié chacune d'environ 500 M€ de la part de la SFEF dans le cadre du plan de relance du 4 décembre 2008.

#### III. De nouvelles dispositions sont prises pour permettre d'accroître le soutien en 2009

- Afin de permettre aux filiales financières des constructeurs d'obtenir, en cas de besoin, un soutien financier de la SFEF en 2009, en complément du montant déjà octroyé fin 2008, un ajustement du cadre juridique applicable à la SFEF a été réalisé dans le cadre de la loi relative au plan de relance. **Un soutien complémentaire de près d'un milliard d'euros pourrait être ainsi octroyé, en cas de besoin**, en contrepartie d'un engagement à maintenir une offre de prêts à la consommation propre à soutenir la demande sur le marché.

## Fiche 3 : Diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle (*lean manufacturing*)

### L'ESSENTIEL

- L'Etat met en place un plan d'action de 15 M€ sur 2 ans pour diffuser les pratiques d'excellence opérationnelle dans l'ensemble de la filière afin de faire gagner en compétitivité les acteurs de toute taille.
- Les constructeurs et équipementiers appuieront l'initiative de l'Etat à travers les engagements auxquels ils souscrivent dans le cadre du code de performance et de bonnes pratiques.

### I. Des enjeux importants en termes de gains de compétitivité de la filière

- Les sous-traitants de la filière automobile présentent un **potentiel d'amélioration de leur performance opérationnelle évalué à 20 %** en moyenne permettant de réduire l'écart de compétitivité par rapport aux pays proches à bas coût. Pour répondre à cet enjeu, les signataires du **code de performance et de bonnes pratiques** se sont engagés à développer en 2009 un programme de déploiement du *lean manufacturing* dans la filière.
- La concrétisation de cet engagement passe par une implication forte des acteurs de la filière pour amplifier les initiatives du plan « **Qualité & Performance 2010** » lancé par Luc CHATEL en décembre 2008 afin d'accélérer la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle au tissu de PME/PMI.

### II. Un plan d'action est mis en place pour diffuser les pratiques d'excellence au sein de la filière

- **Créer des plateformes de formation initiale et continue dédiées à l'excellence opérationnelle et parrainées par des grands groupes pour accroître le nombre d'experts *lean* disponibles**
  - Les compétences *lean* sont rares, c'est pourquoi il faut que l'Etat et les grands groupes mettent en place des structures de formation dédiées.
  - Un premier projet né du partenariat entre les principales écoles d'ingénieurs de la région lyonnaise est déjà lancé dans le cadre du plan « Qualité & Performance 2010 » avec le soutien financier du ministère chargé de l'industrie. Il sera opérationnel en septembre 2009. Il s'appuie sur une « usine-modèle de l'excellence opérationnelle », qui permet d'expérimenter *in situ* les démarches enseignées. **50 experts** en poste dans des PMI et **200 étudiants** y seront **formés chaque année** pour un investissement initial de **500 k€**.
  - Dans le cadre des engagements pris dans le code de performance et de bonnes pratiques, les constructeurs et équipementiers de rang 1 participeront à la création de plateformes supplémentaires sous forme de partenariats avec des pôles d'écoles / universités, en s'appuyant notamment sur le projet-pilote mené à Lyon.
- **Lancer des missions de transformation *lean* accélérées chez les sous-traitants stratégiques avec l'appui des grands groupes**



- Les efforts de diffusion doivent se focaliser sur les sous-traitants stratégiques amenés à jouer un rôle de consolidation dans le tissu de sous-traitants. A ce titre, les sociétés soutenues par le fonds automobile sont des cibles prioritaires.
- Les constructeurs et équipementiers de rang 1 contribueront au travers de leurs experts à la formation de formateurs susceptibles d'intervenir dans les entreprises. Cette démarche s'appuiera également sur des cabinets de conseil spécialisé. L'objectif est de mener à bien des missions de transformation accélérées allant de la remise à plat du système de production à des interventions focalisées sur l'amélioration opérationnelle des systèmes de production existants.
- Ces missions permettront aux sous-traitants stratégiques de réaliser un saut en termes de productivité et de qualité et de disposer de ressources internes formées pour continuer à diffuser les démarches d'excellence opérationnelle et d'amélioration continue.
- **Lancer des actions de diffusion dans chaque région avec l'appui des grands groupes pour inciter les PME à s'engager dans ces démarches**
  - Enfin, pour assurer une sensibilisation de l'ensemble du tissu industriel, des actions de diffusion régionales seront conduites par les DRIRE dès 2009 dans le cadre du plan « Qualité & Performance 2010 ».
  - Des experts en amélioration opérationnelle aideront les PME à identifier les gisements de productivité et de qualité et à diffuser la culture de l'amélioration continue dans la stratégie de l'entreprise. Cette action débouchera sur la création de « clubs de PME » pour favoriser les échanges de bonnes pratiques et une plus large diffusion.
  - Les constructeurs et équipementiers de rang 1 pourront s'associer aux initiatives menées dans leurs bassins industriels auprès de leur tissu de sous-traitants local.

### III. L'Etat soutient cette initiative

- **L'Etat est pour sa part prêt à soutenir ces mesures jusqu'à hauteur de 15 M€ sur deux ans.** Des appels d'offre nationaux et régionaux seront lancés sur les différentes composantes de ce plan.

## Fiche 4 : Dispositif de soutien de la Banque Européenne d'Investissement

### L'ESSENTIEL

- **Avec le soutien de la France, la Banque Européenne d'Investissement a doublé le programme de prêts destinés aux transports plus propres et en particulier aux constructeurs automobiles. La France demande que ce programme puisse être renforcé dès 2009.**
  
- La banque européenne d'investissement (BEI) a mis en place un dispositif de soutien par voie de prêts directs ou via les réseaux bancaires aux projets dans le domaine des transports, visant à développer des véhicules plus propres (*european clean transport facility*).
- A la demande des constructeurs automobiles, relayés par les Etats membres dont la France, **ce programme a été doublé pour les années à venir : il est doté de 8 Mrds€ pour la période 2009-2010, contre 2 Mrds€ par an précédemment.** Il pourrait être prolongé jusqu'en 2012.
- Bien qu'en forte progression, ce programme reste très en-deçà de la demande de l'Association Européenne des Constructeurs Automobiles (ACEA) qui a demandé une enveloppe de 40 Mrds d'euros, en cohérence avec les enveloppes annoncées par le Gouvernement américain pour son industrie automobile.
- **Aussi, au-delà des enveloppes d'ores et déjà attribuées, la France a demandé le 20 janvier 2009 à l'occasion du conseil ECOFIN, avec le soutien plusieurs États membres, de :**
  - se mettre en capacité d'utiliser dès maintenant la réserve de 3 Mrds€ par an prévue dans le programme de la BEI au bénéfice de l'industrie automobile, permettant d'avoir une enveloppe pouvant aller jusqu'à 7 Mrds€ par an ;
  - supprimer ou relever le plafond informel de 400 M€ par constructeur ;
  - passer la quotité finançables de 50 % à 75 % pour tous les projets ;
  - obtenir de la Commission européenne qu'elle s'engage à donner son avis en moins de 15 jours, sans laisser courir le délai de 2 mois prévu par les statuts.
- Les constructeurs ont d'ores et déjà déposé d'importants projets auprès de la BEI. Les équipementiers et sous-traitants seront également encouragés et assistés pour bénéficier de ces soutiens.

## Fiche 5 : Soutien à l'émergence de l'industrie du « véhicule décarboné »

### L'ESSENTIEL

- Le programme « véhicule décarboné » lancé par le Président de la République au Mondial de l'automobile 2008 connaît plusieurs avancées concrètes.
- Deux chantiers ont été initiés : l'organisation des infrastructures de charge des véhicules ; la mise en place d'une commande groupée de véhicules décarbonés sur la base de cahiers des charges communs par les grands comptes publics et privés.
- Pour accompagner les nombreuses initiatives industrielles prises à la suite des Etats généraux de l'automobile, l'Etat mobilisera une enveloppe de 250 M€ de prêts bonifiés pour les « produits verts » et la dotation du fonds démonstrateurs de l'ADEME consacrée à ce type de projets sera augmentée de 50 M€.

### I. Le programme « véhicule décarboné » avance concrètement

- Lors du dernier Mondial de l'Automobile, le Président de la République a annoncé le lancement d'un programme ambitieux en faveur du véhicule décarboné. Ce programme a connu de premières avancées concrètes : nomination d'un coordinateur interministériel ; extension aux véhicules utilitaires légers du bonus de 5000 € à l'achat ; lancement d'un premier appel à manifestations d'intérêt par le fonds démonstrateurs de l'ADEME ; pré-sélection en vue de leur financement par le Fonds unique interministériel (FUI) et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) de deux plateformes d'innovation public-privé sur les batteries et sur les véhicules électriques et hybrides.

### II. Lancement du groupe de travail sur les infrastructures

- Les efforts engagés par les industriels pour le développement de ces véhicules ne pourront porter leurs fruits que s'ils s'accompagnent d'une démarche collective d'installation des infrastructures de recharge et d'échange de leurs batteries. Cette démarche doit, pour aboutir, associer l'ensemble des acteurs concernés : l'Etat, les collectivités locales et les gestionnaires d'espaces publics, les industriels, qu'ils soient constructeurs d'automobiles, équipementiers ou prestataires de services, les gestionnaires de l'habitat.
- **La première réunion du groupe de travail associant ces acteurs est programmée mi-février. Les conclusions sont attendues pour le mois de juin.**

### III. Concrétisation de la commande groupée des grands comptes publics et privés

- Le marché des flottes « captives » des grandes entreprises publiques ou privées peut constituer un levier puissant de développement du véhicule décarboné. En particulier, les besoins en infrastructures spécifiques et en réseau d'entretien sont naturellement fortement réduits par rapport à un marché grand public. Regrouper les besoins autour d'un projet commun permettra d'atteindre un volume d'achat incitatif pour les industriels et générateur d'économies d'échelle.
- Monsieur Jean-Paul BAILLY, Président de La Poste et auteur d'un rapport sur le développement du véhicule électrique, a pris l'initiative de proposer à d'autres grands acheteurs d'élaborer ensemble un cahier des charges commun relatif au véhicule décarboné, afin de procéder à des appels d'offres coordonnés. **Mi-février, ces grands**

comptes seront en mesure de cosigner une lettre d'intention commune, avec des volumes potentiels de commande par entreprise totalisant 100 000 véhicules d'ici 2012.

- La rédaction d'un cahier des charges commun est programmée pour fin juin 2009.

#### IV. Soutien au développement et à l'industrialisation d'une offre d'équipements

- Dans le cadre des travaux du Pacte Automobile, un certain nombre d'acteurs, industriels et organismes de recherche, se sont rapprochés et ont manifesté leur volonté de constituer très rapidement des partenariats sur les sujets suivants :
  - développements autour de la chaîne de traction du véhicule ;
  - batteries pour véhicules hybrides et électriques.
- En particulier sur le sujet des batteries, il semble indispensable de faciliter :
  - la création de partenariats industriels sur la future génération de batteries, en s'appuyant sur la recherche publique ;
  - l'implantation à court terme de sites d'assemblage de cellules de batteries pour véhicules décarbonés, électriques et hybrides, créateurs d'emplois et offrant la perspective de développement R&D et de production des cellules elles-mêmes.
- Deux modes de financement doivent être mobilisés selon la nature des projets :
  - **subventions ou avances remboursables** : le fonds démonstrateur de l'ADEME est un bon outil de financement de ces projets ; la dotation du fonds démonstrateurs consacrée à ce type de projets sera augmentée de 50 M€ ;
  - **prêts : une enveloppe de 250 M€ sur 2 ans** pourra être mobilisée pour ces projets, dont une partie pourra s'inscrire dans le cadre du régime de prêts bonifiés pour produits « verts » notifié par la France et qui a reçu l'accord de la Commission européenne.

## Fiche 6 : Renforcement du fonds de modernisation des équipementiers automobile

### L'ESSENTIEL

- Afin de renforcer les fonds propres des entreprises stratégiques de la filière automobile – en permettant de réaliser les consolidations nécessaires à l'émergence de nouveaux champions en France et en Europe – le Fonds Stratégique d'Investissement portera sa contribution au fonds de modernisation des équipementiers automobiles à 200 M€, au même titre que les deux constructeurs Renault et PSA. Le fonds sera ainsi doté de 600 M€.

### I. Le fonds de modernisation des équipementiers automobile est maintenant opérationnel

- Le Fonds Stratégique d'Investissement, PSA et Renault ont annoncé, lors des Etats généraux de l'Automobile du 20 janvier, la mise en place d'un Fonds d'investissements dédié aux entreprises de la filière automobile.
- Les trois partenaires, FSI, Renault et PSA, apportent chacun 100 M€ à ce Fonds (FCPR), dont la majorité est ainsi détenue par des acteurs privés. Ces moyens vont permettre de réaliser des investissements en fonds propres dans des entreprises stratégiques de la filière, rang 1 et plus, disposant de perspectives avérées de rentabilité sur le long terme. L'objectif est en effet d'accompagner l'émergence d'intervenants de taille significative, en capacité de se développer sur le marché européen et mondial.
- L'apport en fonds propres sera complété par une démarche d'accompagnement stratégique visant à accompagner le management des entreprises concernées pour le développement en France et à l'international.
- **Ce Fonds est maintenant opérationnel** : une équipe de gestion indépendante composée d'experts est mise en place, des premiers dossiers sont en cours d'analyse.

### II. Le Fonds porte sa capacité d'intervention de 300 M€ à 600 M€ pour accompagner les initiatives des acteurs de la filière

- La situation difficile que traverse la filière automobile est propice à des regroupements, des alliances et certaines entreprises, leaders de leur domaine, sont aujourd'hui décidées à devenir les acteurs de cette recomposition.
- Le Fonds est prêt à accompagner ces initiatives et à investir, avec les actionnaires et le soutien des banques, auprès de ces entreprises.
- Dans cette perspective, les trois partenaires du Fonds, le FSI, PSA et Renault, ont décidé de conforter sa capacité d'intervention et de **réaliser chacun un nouvel apport de 100 M€**, qui porte à 600 M€ le montant total. Ces apports seront appelés par le fonds au fur et à mesure des besoins.

## Fiche 7 : Mise en œuvre d'une garantie au profit de la sous-traitance

### L'ESSENTIEL

- Pour faciliter l'accès au crédit des sous-traitants, PME et Entreprises de taille intermédiaire (ETI), ils pourront bénéficier du dispositif mis en place au sein d'OSEO, permettant de garantir jusqu'à 90% du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre 15 M€ par entreprise. Le fonds permettra de garantir 4 Mrds€ de prêts pour les PME et 1 Mrd€ pour les ETI. Sa capacité d'intervention sera accrue en fonction des besoins.

### I. Entreprises et encours bancaires éligibles

- Conformément aux critères d'intervention d'OSEO du plan de relance, la garantie sera ouverte aux petites et moyennes entreprises (PME) et aux entreprises de taille intermédiaire (ETI) du secteur automobile. La garantie ne pourra être accordée qu'aux entreprises fondamentalement saines et qui en tout état de cause n'étaient pas en difficulté financière avant l'été 2008 en ligne avec la réglementation communautaire sur les aides d'Etat. Cette condition vise à garantir l'efficacité de la dépense publique et à ne pas retarder les éventuelles restructurations nécessaires pour consolider la filière.
- Les garanties porteront sur des **financements de court terme**, par l'intermédiaire de la garantie des prêts visant à consolider à moyen long terme des crédits de court terme et par la garantie de lignes de crédits confirmées d'une durée de 12 à 18 mois. La quotité garantie est de 50 à 60 %, avec la possibilité d'aller jusqu'à 90 % des prêts sous-jacents.

### II. Paramètres d'intervention

- Les fonds de garantie d'OSEO créés dans le cadre du **plan de relance** ont vocation à couvrir 5 Mrds€ de prêts, dont 1 Mrd€ au profit des ETI, tous secteurs confondus. Les limites de risque prévues sont de 1,5 M€ par PME et de 15 M€ par ETI. Ces fonds – qui ne font pas l'objet d'un ciblage sectoriel – seront mobilisables par la filière automobile. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir 1 Md€ de prêts supplémentaires à la filière.

### III. Modalités de mise en œuvre

- **OSEO Garantie** aura la responsabilité de l'instruction du dossier et décidera de l'octroi ou non de la garantie selon sa procédure habituelle d'intervention. OSEO pourra s'appuyer sur l'avis d'un comité consultatif.
- La tarification de la garantie doit être établie dans le cadre des règles communautaires, en prenant en compte les assouplissements de la Communication de la Commission européenne du 18 décembre dernier.
- Le fonds sera opérationnel très prochainement afin de faire face à l'urgence de la situation.

## Fiche 8 : Code de performance et de bonnes pratiques pour l'ensemble de la filière

### L'ESSENTIEL

- Prenant acte des conclusions des Etats généraux de l'automobile, les entreprises de la filière sont parvenues à un accord sur un code de performance et de bonnes pratiques, qui constitue désormais le socle des relations tout au long de la filière. Cet outil doit permettre aux différents acteurs de partager une vision commune, tant commerciale que technologique, sur l'avenir de l'automobile et de fonder une véritable relation client-fournisseur partenariale.

#### I. Une filière solidaire, des pratiques communes, une compétitivité renforcée

- La compétitivité globale de la filière automobile est naturellement fonction de la compétitivité de chacun de ses maillons, des grands donneurs d'ordres aux PME sous-traitantes de « rang n », et chacun d'eux est étroitement dépendant des autres.
- Les relations entre les différents acteurs de la filière sont un des facteurs de sa compétitivité et leur amélioration constitue un enjeu réel pour le long terme, au-delà de la crise actuelle.

#### II. Les organisations professionnelles représentatives des différents acteurs de la filière sont parvenues à un accord sur un code de performance et de bonnes pratiques

- **A la demande de Luc CHATEL, les organisations professionnelles représentatives des différents acteurs se sont mobilisées pour parvenir, dans des délais très contraints, à définir un cadre rénové pour les relations au sein de la filière.**
- Le Comité des Constructeurs Français d'Automobile (CCFA) et le Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA)<sup>1</sup>, qui s'exprime au nom de l'ensemble des équipementiers et sous-traitants, ont ainsi abouti à un « Code de performance et de bonnes pratiques », concrétisation du Pacte Automobile. Sa mise en œuvre interviendra dans les prochains jours.
- Ce Code comporte un ensemble de dispositions permettant de conforter la filière et d'en renforcer la cohérence, en détaillant les conditions de facturation ou de financement des études et outillages. Pour le domaine de la plasturgie les constructeurs se sont engagés à faire bénéficier les équipementiers d'une garantie de bonne fin (ou toute autre modalité d'effet équivalent) pour le financement des pièces de style impliquant des coûts de développement particulièrement élevés.
- Ce Code prévoit de plus la mise en place d'une « plateforme d'échange » rassemblant l'ensemble des organisations professionnelles de la filière. Cette instance permettra aux partenaires de faire vivre le « Code de performance et de bonnes pratiques » et d'en suivre la bonne application. Elle sera également l'espace privilégié de dialogue au sein de la filière, avec notamment l'objectif de donner une visibilité réelle sur les priorités de long terme des donneurs d'ordres et d'impulser ainsi une nouvelle dynamique de l'ensemble des acteurs.

<sup>1</sup> Le CLIFA rassemble la FIEV – Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules, la FIEEC - Fédération des Industries Électriques, Électroniques et de Communication, la FIM - Fédération des Industries Mécaniques, Les Fondateurs de France, le GPA – Groupement Plasturgie Automobile, le SNCP – Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères

## Fiche 9 : Accompagnement du chômage partiel dans l'industrie automobile

### L'ESSENTIEL

- L'industrie automobile fait partie des principaux secteurs ayant recours au chômage partiel pour affronter la baisse d'activité engendrée par la crise.
- En complément des mesures déjà prises pour faciliter et accompagner ce recours au chômage partiel, l'Etat mettra en place avec la filière automobile un conventionnement spécifique permettant d'augmenter sa prise en charge, en contrepartie d'engagements sur le maintien des emplois concernés.
- Des dispositifs de formation seront couplés aux périodes de chômage partiel dans toute la mesure du possible.

### I. Les mesures déjà mises en œuvre pour accompagner l'utilisation du chômage partiel

- Différentes mesures ont été mises en œuvre à la fin de l'année 2008 sur le chômage partiel dans une double logique :
- **faciliter le recours au chômage partiel pour les entreprises**
  - Dans ce but, la durée continue possible de chômage partiel est passée de 4 à 6 semaines (décret du 22 décembre 2008) tandis que le contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel est passé de 600 à 1000 heures par an (arrêté du 30 décembre 2008).
- **améliorer l'indemnisation du chômage partiel**
  - L'arrêté du 26 janvier 2009 permet l'agrément de l'accord national interprofessionnel signé par les partenaires sociaux à la fin de l'année 2008 qui prévoit une augmentation du plancher d'indemnisation pour le porter à 6,84 € de l'heure et un passage du taux d'indemnisation de 50 à 60 %.
  - Parallèlement à cet agrément et conformément aux engagements pris par le Président de la République, le décret du 29 janvier 2009 prévoit l'augmentation de l'aide financière de l'Etat à l'indemnisation du chômage partiel, aide supplémentaire qui est modulée selon la taille de l'entreprise (1,2 €/h pour les entreprises de plus de 250 salariés ; 1,4 €/h pour les entreprises de moins de 250 salariés).
  - Ces textes se traduiront donc par une amélioration significative des revenus perçus par les salariés en situation de chômage partiel.

### II. La mise en place d'un conventionnement avec les entreprises de la filière automobile sur le chômage partiel

- Une convention de chômage partiel avec les entreprises de la filière sera rapidement mise en place dans un double objectif : simplifier les procédures de gestion du chômage partiel pour les différentes entreprises du secteur et renforcer l'accompagnement financier par l'Etat.
- **Ainsi un accord cadre national reposant sur un conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50 % sera signé au niveau national, permettant aux entreprises de la**



**filière d'adhérer ensuite au niveau départemental (amélioration de l'indemnisation par l'Etat de 1,5 € à 1,75 € par heure chômeuse selon la taille de l'entreprise).** Cette convention sera signée pour une durée de **3 mois renouvelable** une fois. En contrepartie, les entreprises adhérentes à ce dispositif s'engagent au maintien des emplois concernés par l'utilisation de ce dispositif pour une durée équivalente au double de la convention de chômage partiel.

- Les entreprises de plus de 1000 salariés devront pour adhérer à l'accord signer une convention avec l'Etat, prévoyant le cas échéant des engagements et contreparties complémentaires.

### **III. Le renforcement de l'utilisation du dispositif de formation professionnelle pour les salariés en chômage partiel**

- Il apparaît souhaitable de mobiliser les **fonds de la formation professionnelle** pour permettre aux salariés volontaires de pouvoir actualiser leurs compétences lorsqu'ils sont confrontés à des périodes de chômage technique.
- Un objectif de 10 jours en moyenne de formation par salarié en chômage partiel, soit environ 70 heures, pourrait être retenu.
- L'ensemble des OPCA concernés du secteur pourront être mobilisés pour mettre en œuvre ce dispositif, soutenus par l'intervention du Fonds unique de péréquation, dans le cadre de l'enveloppe de 200 M€ décidée par les partenaires sociaux pour faire face à la crise.

## Fiche 10 : Soutien à la demande, le dispositif bonus-malus, la « prime à la casse 1000 € »

### L'ESSENTIEL

- Les dispositifs de bonus-malus et de prime à la casse sont confirmés pour 2009, pour un coût de 500 M€ à la charge de l'Etat. Ils ont été adaptés pour tenir compte de situations spécifiques : familles nombreuses, handicapés, véhicules flex-fuel.

### I. Le dispositif bonus-malus a permis une modification des comportements et constitué un soutien au marché national

- Le dispositif bonus-malus, traduction des travaux du Grenelle de l'Environnement, vise à infléchir les comportements d'achat de véhicules neufs vers les véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub>, moins consommateur d'énergies. Le dispositif a été mis en place le 5 décembre 2007 en ce qui concerne le bonus et le 1er janvier 2008 s'agissant du malus.
- L'acquisition ou la location longue durée d'un véhicule particulier émettant au plus 130 gCO<sub>2</sub>/km permet de bénéficier d'une aide (« bonus ») d'au moins 200 €, pouvant atteindre 1000 € (véhicule émettant moins de 100 gCO<sub>2</sub>/km) et jusqu'à 5000 € pour les véhicules de moins de 60 gCO<sub>2</sub>/km. Une majoration de 300 € du bonus a été instaurée dans le cas d'une « mise à la casse » d'un véhicule particulier de plus de 15 ans.
- Le malus concerne les véhicules les moins vertueux en termes d'émissions de gaz à effet de serre : il doit être versé lors de l'acquisition d'un véhicule émettant au moins 161 gCO<sub>2</sub>/km. Son montant est compris entre 200 € et 2600 € pour les véhicules émettant plus de 250 gCO<sub>2</sub>/km.
- **Le dispositif a eu un impact double :**
  - **une modification des comportements :** en 2008, les ventes de véhicules émettant au plus 130 gCO<sub>2</sub>/km ont progressé de 46 %, pour représenter 45 % des ventes totales, contre 30 % en 2007 ; les véhicules émettant plus de 160 gCO<sub>2</sub>/km représentent en 2008 14 % du total, contre 24 % en 2007.
  - **un maintien à niveau du marché français :** en 2008, le marché français des véhicules particuliers s'est érodé de moins de 1 %, alors que le marché européen chutait de 7,8 %.
- Pour l'exercice 2008, le coût budgétaire du bonus malus est évalué à 295 M€. Pour 2009, le coût est évalué à 250 M€ (hors prime à la casse).

### II. Une prime à la casse renforcée a été instaurée et le dispositif bonus malus a été adapté

- **La prime à la casse est portée à 1000 € et son champ est étendu**
  - A partir du 4 décembre 2008, date d'annonce par le Président de la République, et jusqu'au 31 décembre 2009, la prime à la casse a été renforcée (décret du 19 janvier 2009). Son montant est porté à 1000 € et son champ est étendu :
    - aux véhicules anciens mis à la casse de plus de 10 ans (contre 15 ans) ;
    - aux véhicules particuliers neufs émettant au plus 160 gCO<sub>2</sub>/km (contre 130 gCO<sub>2</sub>/km) ;
    - aux camionnettes neuves, sans conditions d'émissions de CO<sub>2</sub>.

- **Cette prime à la casse représente un effort supplémentaire pour l'Etat de 250 M€ en 2009.** S'il est trop tôt pour tirer un premier bilan cette mesure, les constructeurs soulignent d'ores et déjà ses effets en termes d'augmentation des commandes.
  
- **Des adaptations ont été introduites dans le dispositif bonus-malus**
  - le bénéfice du bonus de 5 000 € pour les véhicules décarbonés est maintenant ouvert aux camionnettes (véhicules utilitaires légers) ;
  - le dispositif malus a été adapté par la Loi de Finances pour 2009 afin de tenir compte :
    - de la situation des familles nombreuses : pour le calcul du malus, le niveau d'émission des véhicules est diminué de 20 gCO<sub>2</sub>/km par enfant à charge à compter du troisième enfant (article 33 LFI 2009) ;
    - de la situation des handicapés, qui bénéficient d'une exonération (article 34 LFI 2009) ;
    - des véhicules flex-fuel (utilisant jusqu'à 85 % de bio carburants) émettant au plus 250 gCO<sub>2</sub>/km ; pour le calcul du malus, un abattement de 40 % est opéré sur la valeur de leurs émissions de CO<sub>2</sub> ; concrètement ces véhicules ne sont plus soumis au malus (article 35 LFI 2009).