



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

Journée de la filière automobile

**Discours de Bruno Le Maire,
ministre de l'Économie et des Finances**

Bercy

Lundi 2 décembre 2019

Contact presse :

Cabinet de Bruno Le Maire

01 53 18 41 13



Merci monsieur le Président,
Cher Luc Chatel,

Merci à tous d'être présents aujourd'hui aussi nombreux sur ce sujet majeur qui est l'avenir de la filière automobile.

Ça commence par deux remarques personnelles.

La première, c'est pour remercier Luc Chatel. Nous avons été ensemble au Gouvernement il y a quelques années. Chacun connaît le talent, le sérieux, le professionnalisme de Luc Chatel. Je lui suis reconnaissant d'avoir accepté de présider cette plateforme automobile et de lui consacrer toute son énergie parce qu'il a su, en un temps record, vous rassembler, faire en sorte que la discussion avec les pouvoirs publics soit constructive et ouvrir des perspectives pour la filière automobile. Alors, parfois, il ne ménage pas ses critiques. Il a raison. C'est comme ça qu'on avance, c'est un vrai témoignage de reconnaissance que je voudrais lui adresser, que je voudrais que vous lui adressiez aujourd'hui pour le travail qu'il fait au service de la filière automobile.

Mon deuxième message est simple et Luc l'a déjà un peu dévoilé. J'aime les voitures. J'adore la voiture. J'aime conduire. J'adore conduire.

Je ne fais pas partie de tous ceux qui réclament la fin de la voiture ou la disparition de la voiture. La voiture, c'est la liberté. Tous ceux qui condamnent aussi facilement la voiture devraient se souvenir de ce qu'était l'Union soviétique, il y a quelques années. J'y suis allé, et ce qui m'avait le plus frappé à l'époque, dans les années 80, en Union Soviétique, c'est qu'il n'y avait pas de voitures. Pourquoi ? Parce qu'il n'y avait pas de liberté.

La voiture, c'est la liberté. La liberté de se déplacer, la liberté de circuler, la liberté de transporter sa famille, la liberté de voyager. C'est une liberté extraordinaire. Et cette liberté-là, je tiens à ce qu'elle soit garantie à l'avenir, dans le respect évidemment de notre planète, dans le respect de l'environnement, mais n'oublions pas tout ce que la voiture apporte à notre société.

La voiture, c'est aussi la France. La voiture, c'est une puissance économique considérable, ce sont des centaines de milliers d'emplois partout sur le territoire.

J'étais à Trémery il n'y a pas très longtemps. J'ai visité Sandouville, cher Jean-Dominique Senard, un nombre incalculable de fois dans ma région en Normandie, et je pourrais citer des dizaines et des dizaines et des dizaines de sites automobiles, de sous-traitants automobiles qui font la vitalité de notre territoire. C'est une puissance économique considérable. Il n'est pas question de laisser tomber une puissance économique aussi importante. C'est un vecteur de recherche technologique exceptionnel et c'est surtout notre culture.

Je reviens sans cesse, toujours, en permanence, à notre culture, parce que c'est ce qui guide le mieux les choix économiques. L'industrie automobile appartient à la culture française, le Lion de Sochaux appartient à la culture française, les chevrons de Citroën appartiennent à la culture française et évidemment le losange de Renault appartient à la culture française. Oublier cela, c'est ne pas pouvoir se projeter dans l'avenir.

Aucun pays ne se projette dans l'avenir s'il n'est pas fidèle à son passé. Moi, je suis garant que nous resterons fidèles au passé automobile de la nation française. Et pour ça, il va falloir prendre un certain nombre de problèmes à bras le corps. J'en vois deux.



Ils ont été très rapidement esquissés par Luc Chatel et je pense que vous les avez étudiés longuement dans vos travaux.

D'abord, nous faisons face à un changement technologique qui est le plus important depuis l'invention du moteur à explosion : le véhicule électrique et le véhicule autonome. Ces transformations technologiques se produisent au moment où il y a un ralentissement du marché : le marché automobile se porte moins bien en Chine comme en Europe. Comme souvent, ce sont dans les moments les plus difficiles que l'on doit faire les choix les plus compliqués. C'est un grand classique et il n'y a pas lieu de s'en inquiéter. Mais mieux vaut être lucide. Les transformations technologiques sont radicales et tous ceux qui ne suivront pas le rythme seront condamnés. Et elles se font un moment où le marché est moins bon.

Donc, ça rend les choses plus compliquées. Ça, c'est le premier élément de réflexion.

Le deuxième, c'est que les choix que nous avons fait sur l'industrie automobile depuis plusieurs années en France et sur l'industrie en général, ne sont pas les bons. Nous avons délocalisé massivement. Nous avons perdu des emplois. Et nous avons rapatrié des produits parce que, tout simplement, le coût de production - Luc Chatel l'a rappelé - était trop élevé en France.

Nous avons perdu sur tous les tableaux. Le tableau de l'emploi, en fermant des usines et le tableau du CO₂, en réimportant du CO₂, alors même que les conditions de production en France du point de vue du CO₂ auraient été meilleures.

Il faut traiter tous ces sujets aujourd'hui et les traiter tout de suite, sinon nous sommes, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, menacés de déclassement. Le déclassement productif est ce qui menace l'industrie française. Le pacte productif que m'a confié le président de la République doit apporter des réponses radicales et volontaristes à ce risque-là.

Cela vaut en premier lieu pour l'industrie automobile dont je redis qu'elle fait la fierté de la nation française. Alors, il faut faire un certain nombre de choix. Ce sont ces choix que je vous propose aujourd'hui.

D'abord, il faut faire le pari des nouvelles technologies. Tout ce qui consisterait à regarder en arrière, à vouloir maintenir à tout prix les technologies qui sont dépassées n'est pas le bon choix. Le bon choix, c'est d'accélérer dans les transformations technologiques pour être leader car la vocation de la France sur le véhicule électrique, sur l'hybride rechargeable, sur le véhicule autonome, c'est d'être leader.

Je ne connais aucune autre place pour la France que la première en Europe sur l'industrie automobile. Nous devons nous battre pour cela. Nous avons pris un certain nombre de décisions, avec l'ensemble du Gouvernement pour soutenir cette transition.

Je rappelle que nous avons maintenu des aides directes en 2019, doublé la prime à la conversion pour les ménages les plus modestes qui voudraient changer de véhicule et abandonner un véhicule polluant pour un véhicule plus propre.

Nous allons continuer en 2020. L'enveloppe dédiée aux bonus automobile pour les véhicules électriques augmentera au total de 50 %.

Ces aides sont un immense succès puisque 300 000 Français ont bénéficié d'une prime à la conversion en 2018 et que ce nombre sera dépassé en 2019. Plus de 300 000 Français bénéficieront de cette prime à la conversion.



Nous voulons aussi donner une visibilité à la filière. Jean-Dominique Senard me l'a dit à plusieurs reprises, Carlos Tavares également. La crainte légitime de la filière, c'est de se dire "Voilà, aujourd'hui, on achète un véhicule électrique, 6 000 euros de prime. Demain, qu'est-ce qu'il en sera ?"

Il est probable que de plus en plus de Français vont vouloir acheter un véhicule électrique et donc bénéficier de cette prime. La grande crainte, c'est que le gouvernement a un moment donné devant le mur des finances publiques, disent " stop".

Donc il faut à la place de cette politique brutale qui ne marche pas, que vous ayez une visibilité. Elisabeth Borne annoncera très prochainement le calendrier des primes qui seront versées pour les véhicules électriques sur un temps long pour que vous soyez parfaitement informés des décisions qui sont prises en la matière.

Nous électrifions le territoire avec un objectif qui sera tenu. 100 000 bornes de recharge électrique, 1 million de véhicules électriques en 2022. C'est l'objectif que nous nous sommes fixés et nous tiendrons cet objectif. Aujourd'hui, il y a 230 000 véhicules en circulation et près de 28 000 bornes. Donc, nous tenons le cap.

Si, à un moment donné, nous devons nous apercevoir que les bornes ne sont pas suffisantes ou qu'il y a une difficulté sur le déploiement de ces bornes, nous prendrions toutes les mesures nécessaires pour tenir cet objectif. 100 000 bornes, 1 million de véhicules en 2022, cet objectif sera tenu.

Tout ça ne veut pas dire qu'il ne reste pas beaucoup à faire. Il reste beaucoup à faire.

D'abord sur les technologies de rupture qui sont liées à l'automobile. Nous avons engagé pour la première fois depuis plusieurs années la mise sur pied d'une nouvelle filière industrielle en Europe. C'est la filière des batteries électriques.

Alors, j'ai entendu beaucoup de scepticisme, beaucoup de doutes là-dessus. Moi, je veux saluer les industriels qui sont à l'origine de cette proposition. Total avec le rachat de Saft, PSA, ils ont dit : "Nous ne voulons plus dépendre de la fourniture de batteries électriques venue d'Asie. Nous voulons être indépendants. Nous voulons être autonomes". C'est la première raison pour laquelle nous mettons en place cette filière de batteries électriques. J'inaugurerai en janvier prochain la première usine-pilote qui sera installée à côté d'Angoulême et la première usine de batteries électriques françaises ouvrira en 2022 dans une région qui reste à déterminer. En 2024, une deuxième usine ouvrira en Allemagne.

Pour tous ceux qui s'inquiètent sur l'emploi dans l'industrie automobile, regardez les évaluations de la commission qui estime qu'il y a plusieurs centaines de milliers d'emplois industriels à la clé dans la filière des batteries électriques. C'est bien pour cela que nous investissons pour avoir nos propres batteries, pour recréer de l'emploi industriel - mais pas de l'emploi d'hier, de l'emploi de demain dans la filière de l'industrie automobile - et puis pour avoir des batteries les plus performantes. Je compte bien que ces batteries que nous produisons en Europe soient plus performantes technologiquement et plus propres que celles qui sont produites en Asie. C'est bien l'objectif.

Nous créerons, à côté de la filière des batteries électriques une filière de recyclage en s'appuyant notamment sur la Pologne qui a décidé de faire partie de ce consortium.



C'est véritablement prendre par la main cette rupture technologique majeure qui, aujourd'hui, touche l'industrie automobile.

La technologie hydrogène fera également l'objet d'investissements supplémentaires et, dans le cadre du pacte productif, nous annoncerons d'ici quelques semaines, avec le président de la République, la manière dont nous tenons soutenir cette technologie stratégique qui est l'hydrogène. Nous avons commencé à le faire, mais toutes les discussions que nous avons eues dans le cadre de l'industrie de demain sur la technologie hydrogène montrent que nous pouvons et que nous devons faire plus sur cette technologie hydrogène qui est une des technologies très prometteuses, en particulier pour les véhicules de flotte et pour les véhicules lourds.

Il y a de la place pour les deux. Il y a de la place pour les véhicules de particuliers sur la technologie électrique et il y a de la place pour la technologie hydrogène sur les véhicules lourds ou les véhicules de flotte.

Nous avons également, en deuxième série de décisions, décidé de taxer davantage les véhicules les plus polluants.

Je veux aussi préciser des choses parce que je lisais Sport Auto ce dimanche comme tous les premiers dimanche du mois. Lorsqu'un de mes fils m'a dit ce week-end « papa ! Tu es dans Sport Auto ». Je lui ai répondu à mon avis, ça va être ma fête.

Je ne me suis pas trompé : éditorial au vitriol, éloge de la bêtise sur les décisions du ministre de l'Economie sur la taxation supplémentaire au-delà de 172 grammes de CO₂.

Je veux préciser ma position. Je vais écrire au rédacteur en chef de Sport Auto que je suis un fidèle lecteur depuis près de 20 ans. Il ne s'agit pas qu'il perde un abonné.

L'objectif n'est pas de taxer un type de véhicule : moi, je ne suis pas pour taxer le SUV ou autre chose, mais pour taxer la pollution et je ne vois pas comment on va expliquer aux Français que de 100 grammes de CO₂ à 173 grammes de CO₂, le malus est progressif mais qu'à partir de 173 grammes de CO₂, alors là, c'est *open bar*. Vous prenez le véhicule que vous voulez à 200, 250, 300 grammes de CO₂. C'est le même malus à 12 500 euros. C'est injustifiable !

Et tout ce qui n'est pas juste en général ne se défend pas bien. Aussi, nous avons décidé de dé plafonner le malus au-delà de 173 grammes de CO₂ par kilomètre. C'est pour protéger notre planète et par souci de justice, car seules les décisions justes sont susceptibles d'être comprises par nos compatriotes.

Je rappelle également, pour ceux qui s'en inquiètent, qu'aucun de ces véhicules, au-delà de 173 grammes de CO₂ par kilomètre n'est construit en France ni construit par nos constructeurs nationaux. Ils sont plutôt dans une orientation assez différente, donc, ça ne pénalisera pas l'industrie automobile française.

Au-delà de cela, je pense qu'il est indispensable de mieux informer le consommateur sur les dégâts pour l'environnement des véhicules les plus émetteurs de CO₂. Je pense qu'il est indispensable d'ouvrir un débat à l'échelle de l'Union européenne pour voir si les avantages d'émissions de CO₂ qui sont attribués aux véhicules lourds ont encore un sens aujourd'hui.

Quand je vous dis que je suis décidé à livrer la bataille pour l'industrie automobile française, je suis décidé à livrer la bataille pour l'industrie automobile française.



Je ne vois pas pourquoi on garderait une législation qui valorise les véhicules les plus lourds, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas nécessairement produits en France, au détriment de nos propres véhicules, et je ne vois pas pourquoi il y aurait un malus plafonné précisément pour les véhicules que nous, dans notre industrie nationale, nous ne produisons pas.

Je ne peux pas à la fois demander à Renault ou PSA de s'engager à fond dans le véhicule électrique, dans la décarbonation, dans le véhicule propre et, en même temps, leur mettre des bâtons dans les roues. Ma détermination là-dessus est totale et elle permet de conjuguer intérêt économique et respect de la planète.

Je précise un point essentiel : l'intégralité des recettes de ce malus - 50 millions d'euros - ira aux sous-traitants automobiles français. Il n'y a pas un euro qui ira ailleurs que pour les sous-traitants automobiles français, les PME, les TPE, tous ceux qui, comme Luc Chatel l'a rappelé, vont souffrir de la conjoncture en 2020 et ont besoin que nous les accompagnons.

C'est le deuxième pilier de cette réponse que nous voulons apporter.

Sur la base des 50 millions d'euros de recettes, nous allons créer deux fonds :

- un fonds pour accompagner la transformation écologique de la filière ;
- un fonds pour faire face aux difficultés conjoncturelles des PME.

Chacun de ces fonds sera doté de 25 millions d'euros correspondant donc au montant du malus.

Le premier fonds aura vocation à accompagner la transformation écologique des sous-traitants pour qu'ils identifient les possibilités de diversification, qu'ils voient sur la base d'un audit sur quel type d'activité ils peuvent se mettre et qu'on puisse les aider à financer ces investissements.

Un certain nombre de PME qui, aujourd'hui, ne sont pas positionnées sur les bonnes technologies ou sur les bons accessoires de sous-traitance pourront donc se diversifier, réaliser de nouvelles lignes de production et accompagner la transformation de l'industrie automobile française.

Le deuxième fonds, c'est de la trésorerie.

Soyons lucides et autant anticiper les choses, c'est mieux que de réagir dans la crise. Beaucoup de sous-traitants vont être en difficulté l'année prochaine et nous ne les laisserons pas tomber. Nous leur permettrons de passer ce cap difficile et nous y veillerons personnellement ici au ministère de l'Economie et des Finances. Je demande aussi aux très grands groupes donneurs d'ordre qui font notre fierté, à l'Alliance, à PSA, de veiller à accompagner leurs sous-traitants. Ils sont leur bien le plus précieux et nous devons faire preuve de solidarité dans la filière solidarité entre les donneurs d'ordres et leurs sous-traitants. Quand un sous-traitant disparaît, c'est le donneur d'ordres, lui aussi, qui est affaibli.

Nous devons mieux intégrer la filière industrielle automobile française. Nous devons avoir plus de solidarité entre les donneurs d'ordres et les sous-traitants.

De notre côté, je le redis, ce deuxième fonds, ce sont 25 millions d'euros de fonds publics qui seront placés dans un fonds de garantie des prêts qui permettront de générer 200 millions d'euros de prêts garantis pour les PME de l'industrie automobile française pour la seule année 2020.

200 millions d'euros de prêts garantis sur la base de ce fonds de 25 millions d'euros.



Je souhaite également que les commissaires aux restructurations et à la prévention des difficultés d'une entreprise soient totalement mobilisés pour suivre en 2020 les entreprises les plus à risque et les accompagner grâce à la médiation d'entreprise. Tout cela, c'est pour accompagner le choc conjoncturel que nous attendons en 2020.

La troisième série d'actions, c'est, de manière plus structurelle, restaurer la compétitivité pour produire en France. C'est un sujet de discussion que nous avons régulièrement avec Jean-Dominique Senard, avec Carlos Tavares, avec tous les grands responsables de l'industrie automobile française.

Je redis à quel point le modèle sur lequel nous avons avancé depuis 20 ans est un modèle obsolète. Délocaliser, perdre des emplois, réimporter du CO₂, c'est fini et je ne donnerai plus mon blanc-seing à ce type de construction industrielle qui est mauvaise pour notre industrie et mauvaise pour les Français. Je ne vois pas pourquoi les contribuables français paieraient pour des aides qui ensuite se traduisent par des délocalisations et des réimportations de CO₂. Cela n'a aucun sens.

Donc, c'est un autre modèle qu'il faut construire, celui de la compétitivité de l'industrie automobile française et de la relocalisation de notre industrie sur le territoire français. Et c'est possible.

D'abord, cela suppose d'être attractif.

A tous ceux qui disent "Vous faites des cadeaux aux entreprises, vous baissez l'impôt sur les sociétés", je dis oui. Ce n'est pas un cadeau aux entreprises, c'est qu'on ne peut pas gagner la bataille de la relocalisation industrielle si vous ne baissez pas l'impôt sur les sociétés.

A tous ceux qui me disaient "Vous baissez la fiscalité sur le capital", je dis oui, parce que l'industrie automobile est très consommatrice de capital et qu'avoir une fiscalité moins lourde sur le capital, c'est permettre à l'industrie automobile de vivre en France, sur le territoire français, dans les communes françaises. C'est comme ça qu'on gagnera cette bataille.

Nous avons pérennisé le crédit impôt-recherche, nous avons créé un suramortissement de 2 ans et nous avons baissé le coût du travail. Il faut continuer sur cette voie en regardant comment, où et à quel rythme baisser les impôts de production. C'est vital pour l'industrie automobile, je le sais.

Ce n'est pas simple dans une période où les finances publiques sont tendues mais c'est vital pour l'industrie automobile française. Je vous propose de participer aux discussions que je vais ouvrir avec l'Association des maires de France et avec l'Association des régions de France. Comment, par quel impôt commençons-nous, à quel rythme, suivant quel calendrier baissions-nous les impôts de production au service de la relocalisation de l'industrie automobile en France ?

Bien entendu, tout cela doit être documenté parce que je vois bien qu'il y a parfois des écarts sur les questions de coût de production. Jean-Dominique Senard a donné des chiffres qui sont tout à fait vertigineux et parfois cela fait l'objet de débats.



Je souhaite que l'on regarde précisément quel est l'écart de compétitivité qu'il faut réduire pour que vous puissiez relocaliser vos usines, vos emplois, vos productions en France et qu'on ait une vraie industrie automobile intégrée du donneur d'ordre aux sous-traitants sur notre territoire. C'est une belle bataille que nous pouvons livrer ensemble.

J'ai donc demandé à un expert de l'automobile, Hervé Guyot, d'évaluer d'ici au printemps prochain avec les constructeurs, avec Jean-Dominique Senard, avec Carlos Tavares, avec l'ensemble des responsables financiers, des grands donneurs d'ordres, à quelles conditions pouvez-vous maintenir et relocaliser l'activité en France et à quelles conditions pouvez-vous améliorer les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants.

Ainsi, nous aurons au moins une feuille de route objective qui nous permettra d'avancer.

Je souhaite qu'il nous remette ses premières conclusions en début d'année prochaine et un rapport définitif pour le mois d'avril 2020, de façon à ce que nous ayons le document de référence qui nous permettra de dire "Voilà, si on veut récupérer de l'emploi en France, voilà à quel rythme il faut avancer, voilà quel impôt de production il faut baisser, voilà quelles mesures il faut prendre, et à ces conditions-là nous pouvons y arriver". Et comme ça, ce sera bien l'objet du pacte, un engagement réciproque.

Je prends cet engagement comme ministre de l'Economie et des Finances, vous prenez cet engagement comme industriels et au bout du compte, c'est toute l'industrie automobile qui s'en sort de manière plus solide.

Le dernier volet d'action qui me paraît indispensable, c'est la consolidation de notre industrie. Aussi soyons fiers, regardons ce qui s'est passé depuis quelques mois.

Grâce à Jean-Dominique Senard, l'alliance entre Renault et Nissan est désormais consolidée, nous sommes dans la bonne voie et je veux l'en remercier, il n'a pas ménagé sa peine pour consolider cette alliance dans des circonstances dont chacun sait qu'elles sont difficiles.

Nous avons, de l'autre côté, le projet de rapprochement entre Fiat-Chrysler et PSA qui va permettre de donner naissance au 4ème groupe automobile mondial, avec près de 9 millions de véhicules produits par an. Nous suivons attentivement les progrès de ce projet de fusion. J'ai reçu encore récemment Carlos Tavares pour en discuter avec lui.

Au bout du compte, nous pouvons avoir d'ici quelques mois deux des plus grands constructeurs automobiles mondiaux français. Cela prouve ce que représente l'industrie automobile, le savoir-faire financier, technologique, industriel de l'industrie automobile française dans le monde et je le dis devant un éminent représentant de la famille Peugeot.

Tout ça doit être un motif de fierté.

Vous le voyez, et je terminerai par-là, oui la conjoncture est difficile, oui, c'est un moment de transition qui est extraordinairement rapide et extraordinairement difficile pour beaucoup de constructeurs. Oui, les montants d'investissements se chiffrent en dizaines de milliards d'euros, c'est-à-dire des chiffres absolument vertigineux.

Mais nous ne sommes pas là pour jouer les oiseaux de mauvais augure, tout le monde sait faire l'oiseau de mauvais augure, tout le monde sait vous dire que ça va être difficile. Nous ne sommes pas là pour ça : ni les industriels ni les responsables politiques.



Nous sommes là pour tracer un chemin et ouvrir une perspective.

Je suis convaincu qu'en accompagnant bien les sous-traitants en 2020 dans le moment difficile avec ce fonds de 50 millions d'euros, en investissant massivement dans les nouvelles technologies en particulier l'électrique, l'hybride rechargeable ou demain l'hydrogène, en étant capable de mieux structurer la filière entre sous-traitants et grands donneurs d'ordres et en ayant l'ambition de relocaliser la production industrielle automobile en France, nous allons gagner cette bataille.

Nous allons réussir et nous aurons au 21ème siècle une industrie automobile française qui ne sera pas aussi forte que l'industrie automobile française du 20ème siècle mais plus forte, plus solide et encore plus moderne. En tout cas c'est ce pourquoi nous allons nous battre.

Merci à tous.